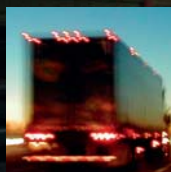


BIVV

OBSERVATORIUM
VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

Statistieken verkeersveiligheid 2008



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid



De in dit document voorgestelde cijfers komen uit de gegevensbank van de Federale Overheidsdienst Economie, Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (FOD Economie, AD SEI) en stemmen overeen met de toestand op het moment dat dit document gedrukt werd. Normaalgezien zijn deze cijfers definitief, maar ze kunnen nog gewijzigd worden in functie van eventuele verbeteringen die worden aangebracht aan de gegevens die ons verstrekt werden door de FOD Economie, AD SEI.



Inhoudstabel

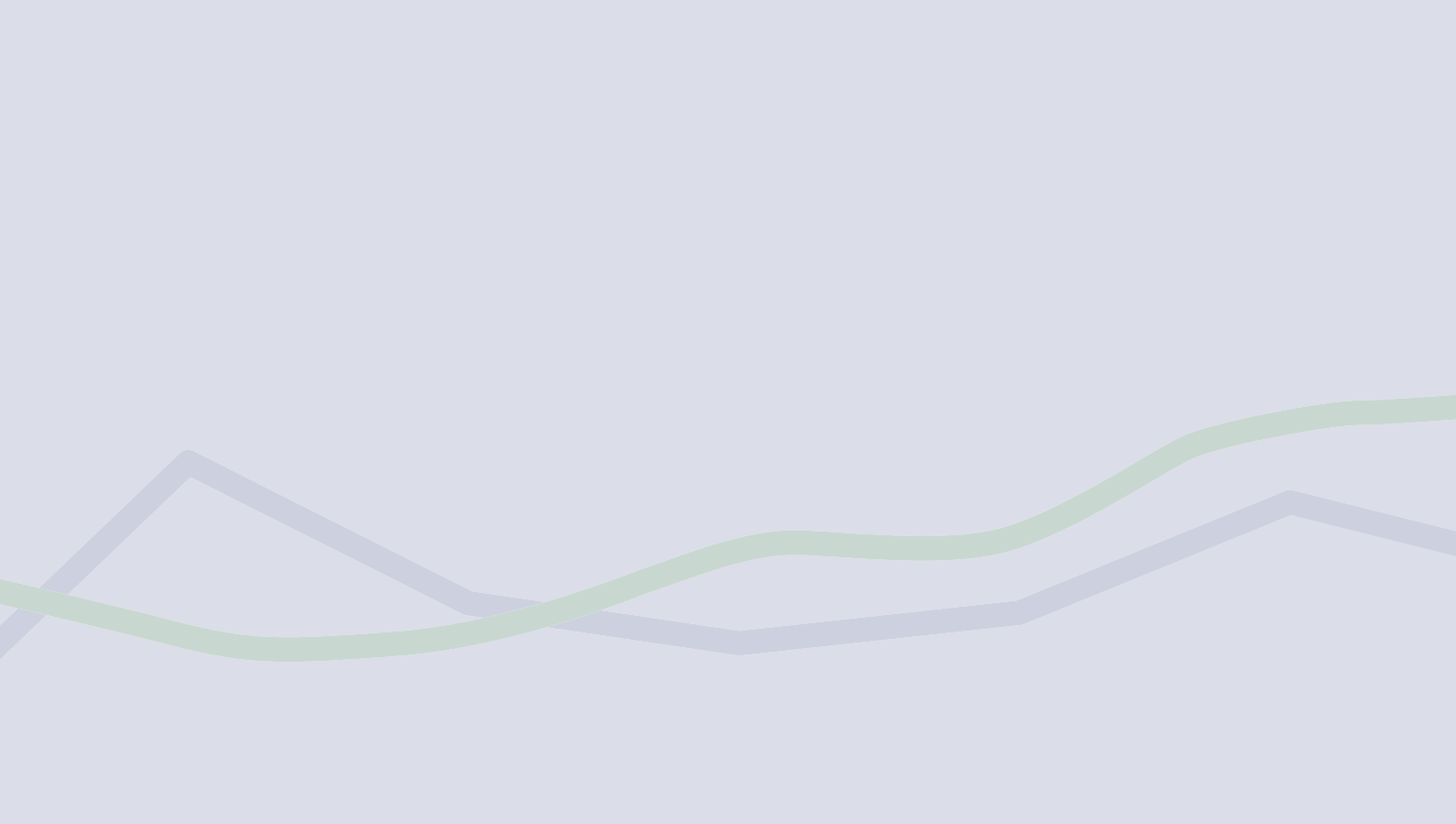
INLEIDING	8
De indicatorenpiramide	9
1. Acties en beleidsmaatregelen	10
2. Prestatie-indicatoren inzake verkeersveiligheid	12
3. Ongevallendatabank en gelinkte databanken.....	13
3.1. Risicoblootstellingsgegevens - Risk Exposure Data (RED).....	13
4. Maatschappelijke kosten	14
5. Conclusies	14
1. ACTIES EN BELEIDSMATREGELEN	16
1.1. Communicatie en sensibilisatie	17
1.1.1. 2 rijstroken? Inhalen verboden voor +3,5T	18
1.1.2. Voetgangers respecteren is jezelf respecteren	18
1.1.3. Niet vergeten, laat elk jaar je ogen meten!	18
1.1.4. De gordel achterin redt ook levens voorin	19
1.1.5. Als je te snel rijdt zie je hem (haar) niet.....	19
1.1.6. En hoe bedank jij je Bob?	20
1.1.7. Niet storen, ik neem een PITSTOP	20
2. PRESTATIE-INDICATOREN INZAKE VERKEERSVEILIGHEID	22
2.1. Menselijke factoren.....	23
2.1.1. Gedragsmetingen.....	24
2.1.1.1. Overdreven of onaangepaste snelheid.....	24
2.1.1.1.1. Methodologie	24
2.1.1.1.2. Resultaten.....	25
2.1.1.1.2.1. Nationale resultaten	25
2.1.1.1.2.2. Gewestelijke resultaten	28
2.1.1.1.2.3. Resultaten volgens het tijdstip van de dag	30
2.1.1.2. Rijden onder invloed van alcohol.....	33

2.1.1.2.1. Methodologie.....	33
2.1.1.2.2. Resultaten.....	33
2.1.1.3. Gordeldracht.....	36
2.1.1.3.1. Methodologie.....	36
2.1.1.3.2. Resultaten.....	36
2.1.2. Attitudemeting.....	39
2.1.3. Conclusie.....	40
3. VERKEERSONVEILIGHEID.....	41
3.1. Analyse ongevalleengegevens.....	42
3.1.1. Bronnen en kwaliteit van de ongevalleengegevens.....	43
3.1.1.1. Bronnen.....	44
3.1.1.2. Procedure voor het verzamelen van gegevens over verkeersongevallen met lichamelijke letsels.....	44
3.1.1.3. Kwaliteit van de ongevalleengegevens.....	45
3.1.1.3.1. De onderregistratie.....	46
3.1.1.3.2. De weging.....	47
3.1.1.3.3. Kwaliteit van de nationale databank.....	49
3.1.1.3.4. Vergelijking tussen politiegegevens en verzekerings-gegevens.....	49
3.1.2. Definities en afkortingen.....	51
3.1.2.1. Algemeen.....	52
3.1.2.2. Ongevallen volgens tijdstip.....	53
3.1.2.3. De slachtoffers van ongevallen.....	53
3.1.2.4. Ongevallen en alcohol.....	54
3.1.3. Analyse.....	55
3.1.3.1. Evolutie doorheen de tijd.....	56
3.1.3.2. Europese vergelijking.....	57
3.1.3.3. Analyse volgens tijdstip.....	57
3.1.3.4. Analyse volgens de plaats van de verkeers-ongevallen.....	59
3.1.3.5. Analyse in functie van de betrokken personen.....	61
3.1.3.6. Rijden onder invloed van alcohol.....	65
3.1.3.7. Besluit.....	66
3.1.4. Tabellen en grafieken.....	71
3.1.4.1. Hoofdindicatoren op lange termijn en Europese vergelijkingen.....	73
3.1.4.1.1. Evolutie op lange termijn.....	73
3.1.4.1.2. Europese vergelijking.....	81
3.1.4.2. Analyse volgens tijdstip.....	85
3.1.4.2.1. Evolutie per maand.....	85
3.1.4.2.2. Evolutie per dag en uur.....	88
3.1.4.3. Analyse volgens de plaats van de verkeers-ongevallen.....	96
3.1.4.3.1. Verkeersongevallen per gewest.....	96
3.1.4.3.2. Verkeersongevallen per provincie.....	104
3.1.4.3.3. Verkeersongevallen per wegtype.....	106
3.1.4.3.4. Verkeersongevallen per snelheidsregime.....	115
3.1.4.4. De slachtoffers van verkeersongevallen.....	117
3.1.4.4.1. Voetgangers.....	135
3.1.4.4.2. Fietsers.....	139
3.1.4.4.3. Bromfietsers.....	145
3.1.4.4.4. Motorfietsers.....	150
3.1.4.4.5. Personenwagens.....	155

3.1.4.4.6.	Lichte vrachtwagens	161
3.1.4.4.7.	Vrachtwagens.....	164
3.1.4.4.8.	Rijden onder invloed van alcohol	167
3.1.5.	De botsingsmatrix	179
3.1.5.1.	Evolutie van de dodelijke verkeersslachtoffers in België	180
3.1.5.2.	Voetgangers.....	185
3.1.5.3.	Fietsers.....	185
3.1.5.4.	Bromfietsers.....	185
3.1.5.5.	Motorrijwielen	186
3.1.5.6.	Personenwagens.....	186
3.1.5.7.	Bestelwagens	186
3.1.5.8.	Vrachtwagens	187
3.1.5.9.	Onbekend.....	187
3.1.5.10.	Conclusie	187
3.1.6.	Detailanalyse personenwagens	189
3.1.6.1.	Hoe komt het dan dat de auto's van de weg geraakt zijn?.....	191
3.1.6.2.	Wie is betrokken bij ongevallen met één auto?.....	192
3.1.6.3.	Wanneer en waar vinden ongevallen met één auto plaats?	193
3.1.6.4.	Samenvatting	194
3.2.	Verkeersveiligheidsbarometer (ongevallen 2009).....	195
3.2.1.	Inleiding	196
3.2.2.	Verkeersveiligheidsbarometer december 2009.....	199
3.2.2.1.	Overzicht.....	199
3.2.2.1.1.	Op nationaal niveau	199
3.2.2.1.2.	Op gewestelijk niveau.....	199
3.2.2.1.3.	Op provinciaal niveau	200
3.2.2.1.4.	Barometer van de vrachtwagens.....	200
3.2.2.1.5.	Weekendongevallen	200
3.2.2.2.	Tabellen en grafieken.....	201
3.2.2.2.1.	Belangrijkste cijfers.....	201
3.2.2.2.2.	Lokale en federale politie.....	202
3.2.2.2.3.	Op autosnelwegen.....	203
3.2.2.2.4.	In het Vlaams Gewest	203
3.2.2.2.5.	In het Waals Gewest	204
3.2.2.2.6.	In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	206
3.2.2.2.7.	Vergelijking tussen de gewesten	207
3.2.2.2.8.	Evolutie van de ongevallen in de provincies	208
3.2.2.2.9.	Ongevallen met ten minste één vrachtwagen,	209
3.2.2.2.10.	Weekendongevallen	212
3.2.2.2.11.	Technische fiche.....	215
3.3.	Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigen verzekering	217
3.3.1.	Aantal schadegevallen BA toerisme en zaken.....	218
3.3.1.1.	Schadefrequentie BA toerisme en zaken.....	218
3.3.1.2.	Schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade BA toerisme en zaken	219
3.3.1.3.	Aantal schadegevallen BA toerisme en zaken $\geq$ 125.000 euro	220
3.3.1.4.	Schadefrequentie volgens leeftijd en geslacht	220
3.3.1.5.	Aantal schadegevallen en schadelast van schadegevallen zonder / met lichamelijke schade in BA toerisme en zaken	222
3.3.2.	Schadefrequentie per voertuigcategorie BA motorrijtuigen	223

3.3.3. Conclusies	225
3.3.3.1. BA toerisme en zaken	225
3.3.3.2. Vergelijking tussen verschillende voertuigcategorieën in de BA motorrijtuigen	225
3.4. Blootstellingsgegevens	227
3.4.1. Voertuigkilometers	229
3.4.2. Reizigerskilometers	234
3.4.3. Populatie	236
3.4.4. Lengte wegennet	240
3.4.5. Evolutie van het voertuigenpark	244
4. TABELLEN EN GRAFIEKEN.....	247





Inleiding

Sinds 2001 heeft de dodentol op Belgische wegen aanzienlijke dalingen gekend. In 2008 is het aantal doden voor het eerst sinds 1950 onder de drempel van 1000 doden gedoken. Ondanks deze positieve vaststelling zullen er nog bijkomende inspanningen nodig zijn om de doelstellingen voor 2010 (maximum 750 verkeersdoden) en 2015 (maximum 500 verkeersdoden) te behalen. Hierbij zullen welbepaalde problemen alsmaar gericht moeten worden aangepakt, want hoe minder doden we tellen, hoe moeilijker het wordt om nog bijkomende dalingen te noteren. Met dit doel voor ogen werd het Observatorium voor de Verkeersveiligheid opgericht, teneinde de analyse van de verkeersveiligheid in België kwalitatief op een hoger niveau te tillen. Dit rapport draagt in grote mate bij tot de realisatie van deze doelstelling, want op termijn moet het alle informatie en cijfergegevens bevatten die nodig zijn om een klare kijk te krijgen op de verkeersonveiligheid in ons land. Dit streven naar volledigheid blijft natuurlijk een vrome wens doordat er oneindig veel informatie beschikbaar is, maar ook doordat een deel van de betreffende gegevens gewoonweg niet bestaat (of niet toegankelijk is). Samen met zijn partners wil het Observatorium voor de Verkeersveiligheid de betrokken actoren sensibiliseren en stimuleren over het belang van kwaliteitsvolle statistische gegevens, met het oog op een oordeelkundige analyse van de verkeersonveiligheid.

Voor de structuur van dit rapport hebben we ons gebaseerd op de piramide met verkeersveiligheidsindicatoren. Deze piramide biedt het dubbele voordeel dat ze een duidelijke structuur aanbrengt in een massa beschikbare informatie en dat ze een eenvoudige visuele weergave biedt van de bestaande lacunes. De piramide heeft 4 trappen. De onderste trap bevat maatregelen en acties op verschillende domeinen (weginfrastructuur, educatie, sensibilisering, politieactiviteiten, enz.). Deze maatregelen en acties zijn bedoeld om wijzigingen aan te brengen in de eerste verdieping van de piramide, die performantie-indicatoren bevat inzake het gedrag van de weggebruikers, de kwaliteit van de voertuigen en de kwaliteit van de hulpdiensten. Op de tweede verdieping vinden we de verkeersonveiligheidsindicatoren waarvan wij hopen dat ze evolueren dankzij de verbeteringen op het niveau van de prestatie-indicatoren. Deze verdieping centraliseert informatie die essentieel is voor de analyse van de verkeersveiligheid, zoals het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers. Helemaal bovenaan vinden wij informatie over de prijs van de ongevallen en dus over hun maatschappelijke impact.

De gegevens in dit rapport gaan tot 2008 en zullen geactualiseerd worden naarmate er nieuwe gegevens verschijnen. Het rapport zal constant evolueren, want het zal aangevuld worden telkens er nieuwe samenwerkingen aangegaan worden tussen het BIVV en eender welke partner die gegevens bezit die inzicht kunnen verschaffen in de verkeersveiligheid in België. Wij willen trouwens de gelegenheid benutten om de partners te bedanken die alvast bijdroegen tot de realisatie van dit rapport: de AD SEI van de FOD Economie die de officiële database van ongevallen met lichamelijke schade beheert en aanlevert, de FOD Mobiliteit die de risicoblootstellingsgegevens publiceert (zonder deze gegevens zou de analyse van de verkeersonveiligheid zinloos zijn), de Lokale en de Federale Politie die ongevallengegevens verzamelen en Assuralia, dat ons de mogelijkheid biedt om de ongevallengegevens vanuit een andere invalshoek te bekijken.



De indicatorenpiramide

1. Acties en beleidsmaatregelen.....	10
2. Prestatie-indicatoren inzake verkeersveiligheid	12
3. Ongevallendatabank en gelinkte databanken	13
3.1. Risicoblootstellingsgegevens - Risk Exposure Data (RED).....	13
4. Maatschappelijke kosten.....	14
5. Conclusies.....	14

De werkgroep Statistiek van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid definieerde in haar rapport aan de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 12 maart 2007 de indicatoren en statistieken die nodig zijn om een zo goed mogelijke analyse te kunnen maken van de verkeersonveiligheid in België (cf. www.fcwv.be). Deze indicatoren werden opgenomen in de piramide hierna die het basisschema vormt voor de analyses van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid.

De piramide¹ hierna inventariseert de vereiste gegevens voor een informatiesysteem inzake verkeersveiligheid. Voor een performante analyse moet men rekening houden met de vier niveaus van de piramide.

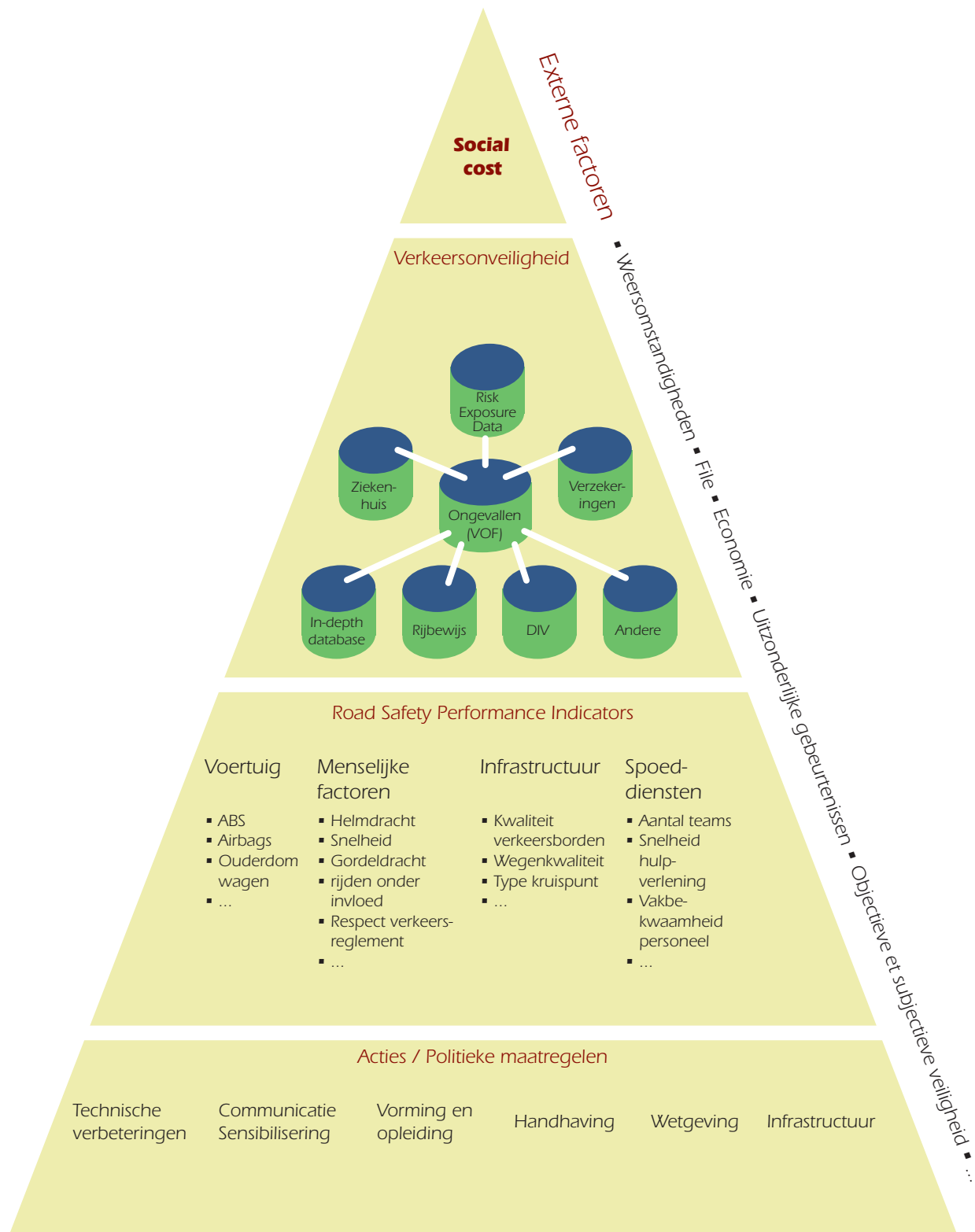
1. Acties en beleidsmaatregelen

Onderaan de piramide vinden we de actieplannen en de doorgevoerde beleidsmaatregelen. We onderscheiden zes types acties of maatregelen.

1. Wetgeving
2. Handhaving
3. Vorming en opleiding
4. Communicatie/Sensibilisering
5. Technische verbeteringen
6. Verbeteringen aan de infrastructuur

1. ETSC (2001). Transport Safety Performance Indicators. European Transport Safety. LTSA (2000). Road Safety Strategy 2010. National Road Safety Committee, Land Traffic Safety Authority, Wellington, New Zealand.

De verkeersveiligheidsindicatoren



2. Prestatie-indicatoren inzake verkeersveiligheid

Verkeersdoden zijn de ultieme symptomen van tekortkomingen inzake de verschillende verkeersveiligheidsfactoren. Een ongeval is steeds het gevolg van verschillende factoren: de mens als verkeersdeelnemer (snelheid, gordeldracht, rijden onder invloed, enz.), het voertuig (aanwezigheid ABS, ESP, airbags, enz.), de verkeersinfrastructuur (gaten in de weg, veiligheidsvangrails voor motorrijders, enz.). De verkeersomstandigheden (aard van het verkeer, lichtgesteldheid, weer, enz.) hebben natuurlijk ook een invloed op de verkeersonveiligheid. Andere factoren zoals de kwaliteit van de hulpdiensten beïnvloeden de ernst van de letsels die bij een verkeersongeval worden opgelopen.

De wisselwerking tussen deze factoren speelt een essentiële rol. Verkeersveiligheidsmaatregelen moeten erop gericht zijn de samenloop van deze factoren te doorbreken. Het is dan ook belangrijk om over zoveel mogelijk concrete gegevens te beschikken die ons toelaten om de factoren die de verkeersveiligheid beïnvloeden zoveel mogelijk te objectiveren. Deze worden gemeten via performantie-indicatoren, die ondergebracht kunnen worden in vier categorieën:

1. Menselijke factoren

Bijvoorbeeld: helmdracht, snelheid, rijden onder invloed (alcohol, drugs, geneesmiddelen, enz.), naleven van de verkeersregels (gsm'en tijdens het rijden, overschrijden van een doorlopende streep...), enz.

2. Voertuiggebonden factoren

Bijvoorbeeld: aanwezigheid van actieve en passieve veiligheidssystemen (ABS, airbags), aantal EuroNCAP-sterren, staat van de banden, zichtbaarheid (dodehoekspiegel...), staat van het voertuig (remmen, schokdempers), enz.

3. Infrastructuurgebonden factoren

Bijvoorbeeld: kwaliteit van de wegen, gevaar op kruispunten, enz.

4. Factoren die verband houden met de hulpdiensten

Bijvoorbeeld: aantal eerstehulpdiensten per inwoner, kwaliteit van de hulpdiensten, enz.

3. Ongevallendatabank en gelinkte databanken

De belangrijkste informatiebron is de databank van de verkeersongevallen met lichamelijke letsels die beheerd wordt door de FOD Economie DG Statistiek en Economische Informatie² (het vroegere NIS). Deze databank is gebaseerd op de verkeersongevallenformulieren die door de politiediensten worden ingevuld. Door deze ongevallendatabank - die op zich reeds bijzonder nuttig is - te koppelen aan andere databanken, wordt het mogelijk om risicofactoren te identificeren of situaties die maatregelen vergen in kaart te brengen. Het gaat hier om databanken van uiteenlopende aard, waarvan hierna een niet-exhaustieve lijst volgt:

3.1. Risicoblootstellingsgegevens - Risk Exposure Data (RED)

De blootstellingsgegevens laten toe om de context waarin de verkeersongevallen plaatsvinden te beschrijven. Deze parameters maken het mogelijk om het (relatieve) ongevalsrisico te berekenen, en dus om de verschillende weggebruikers, landen, enz. te vergelijken. De meest courante blootstellingsgegevens zijn:

- **Het aantal voertuigen/afgelegde kilometers:** aantal door alle voertuigen afgelegde kilometers gedurende een bepaalde tijdspanne. Het aantal ongevallen per miljard voertuigkilometers maakt het mogelijk om de verschillende voertuigtypes of verschillende geografische zones met elkaar te vergelijken.
- **Het aantal personen/afgelegde kilometers:** aantal door alle personen afgelegde kilometers gedurende een bepaalde tijdspanne. Het aantal doden 30 dagen per miljard personen/afgelegde kilometers maakt een vergelijking tussen landen mogelijk.
- **Lengte van het wegennet**
- **Grootte van het wagenpark**
- **Populatie:** het aantal doden per miljoen inwoners maakt het mogelijk om de verschillende doodsoorzaken te vergelijken.
- **Bestuurderspopulatie**
- **Bevolkingsdichtheid**
- etc.

De databank van de rijbewijzen voor informatie over de betrokken bestuurders.

De databank van de nummerplaten voor informatie over de voertuigen.

De databank van de ziekenhuizen voor meer gedetailleerde informatie over de doden en de gewonden.

De gegevens van de verzekeringen voor informatie over de aansprakelijkheid bij ongevallen.

Een databank, aangemaakt op basis van een diepgaande die informatie levert over de factoren die bijdroegen tot het ongeval.

Dit informatienetwerk moet ons een gedetailleerde kijk geven op de verkeersonveiligheid. Zo staan de verschillende modellen voor het behalen van een rijbewijs regelmatig ter discussie, zonder dat het mogelijk is om een kwantitatieve evaluatie te maken van de impact van de rijopleiding op het aantal ongevallen gedurende de eerste twee à drie jaren na het behalen van het rijbewijs. Door het ongevallenbestand en het rijbewijzenbestand in een "datawarehouse" aan elkaar te koppelen, zou men de noodzakelijke analyses kunnen uitvoeren en zou men over objectieve elementen kunnen beschikken die nodig zijn voor een doeltreffend beleid.

Wanneer men het databestand van de ingeschreven voertuigen aan het databestand van de letselongevallen koppelt, zou men bovendien kunnen onderzoeken of de technische eigenschappen van de voertuigen een impact hebben op de verkeersongevallen en de ernst ervan.

2. Cf. http://statbel.fgov.be/nl/binaries/Fiches_Metadata_StatProd_Accidents_NL_20090515_tcm325-58079.pdf

4. Maatschappelijke kosten

De top van de piramide bevat de informatie die nodig is om de kosten van de verkeersongevallen te berekenen. Zo kan men het maatschappelijk belang van de verkeersveiligheidsproblematiek evalueren.

5. Conclusies

Al deze informatie moet een grondige analyse van de verkeersonveiligheid mogelijk maken. Een dergelijke analyse zal alsmaar nuttiger worden, want naarmate het aantal slachtoffers kleiner wordt, zullen de acties alsmaar gericht moeten worden om nog een bijkomende daling te verwezenlijken. Vandaar het belang van betrouwbare, snelle en volledige gegevens in alle geledingen van de piramide.

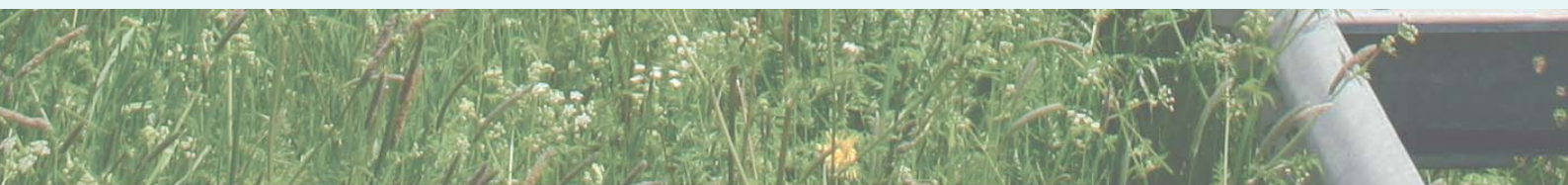
Maar om zo'n ideale situatie te bereiken, is er in België nog veel werk aan de winkel, teneinde over de indicatoren te beschikken die nodig zijn voor een voluntaristisch, doeltreffend beleid met het oog op een veiliger verkeer.

De gedetailleerde ongevalstatistieken zijn veel te laat beschikbaar en vergen bijzonder omslachtige administratieve procedures. Bovendien kampen wij met een gebrek aan gegevens over de activiteiten en de vaststellingen van de politie op het vlak van verkeershandhaving. Gedetailleerde gegevens van de parketten en politierechtbanken zijn evenmin beschikbaar. Er bestaan in België nuttige databanken zoals die van de rijbewijzen of van de nummerplaten, die echter onvoldoende toegankelijk zijn of zich nog niet lenen tot verkeersveiligheidsanalyses. Het Observatorium voor de Verkeersveiligheid stelt zich daarom tot doel om in samenwerking en overleg met diverse partners de verzamelde gegevens inzake verkeersveiligheid te verbeteren en aan te vullen.





1. Acties en beleidsmaatregelen





1.1. Communicatie en sensibilisatie

1.1.1.	2 rijstroken? Inhalen verboden voor +3,5T	18
1.1.2.	Voetgangers respecteren is jezelf respecteren.....	18
1.1.3.	Niet vergeten, laat elk jaar je ogen meten!.....	18
1.1.4.	De gordel achterin redt ook levens voorin	19
1.1.5.	Als je te snel rijdt zie je hem (haar) niet	19
1.1.6.	En hoe bedank jij je Bob?	20
1.1.7.	Niet storen, ik neem een PITSTOP	20

In 2008 heeft het BIVV een aantal sensibiliseringscampagnes gelanceerd om de weggebruiker bewust te maken van de risico's van een onaangepaste of overdreven snelheid, het rijden onder invloed van alcohol en het niet dragen van de gordel. Daarnaast kwamen ook een aantal specifieke thema's onder de aandacht zoals het kruisen van overwegen, het belang om de ogen te laten meten als je als senior een wagen bestuurt, de risico's van vermoeid rijden en een wetswijziging die vrachtwagens met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton een inhaalverbod oplegde. Naast het beïnvloeden van de risicoperceptie, werd ook een aangepast gedrag in het verkeer aangemoedigd.

1.1.1. 2 rijstroken? Inhalen verboden voor +3,5T

Naaraanleiding van een nieuw inhaalverbod voor vrachtwagens met een maximaal toegelaten massa vanaf 3,5 ton op wegen met 2x2 rijstroken, liep van 11 februari 2008 tot 11 maart 2008 een informatiecampaignede binnen- en buitenlandse chauffeurs hierop te wijzen. Om zoveel mogelijk vrachtwagenbestuurders te bereiken koos het BIVV voor een klassieke affichecampaignede langs de hoofdwegen. Deze affiches toonden de gestileerde achterkant van een vrachtwagen, waarop de tekst "De 2e rijstrook hou ik vrij" te lezen was. De vrachtwagen stond ook helemaal rechts op de affiche, de ruimte aan de linkerkant werd volledig vrij gehouden. De baseline onderaan de affiche vatte de nieuwe regel in enkele kernbegrippen samen: "2 rijstroken? Inhalen verboden voor +3,5T".



1.1.2. Voetgangers respecteren is jezelf respecteren

In april 2008 riep het BIVV een sensibilisatiecampagne over de zwakke weggebruikers in het leven, meer bepaald over voetgangers. Met de slogan "Voetgangers respecteren is jezelf respecteren" trachtte de campagne automobilisten aan te zetten tot meer inlevingsvermogen en hoffelijkheid ten aanzien van voetgangers, om zo de hoge dodentol bij deze laatsten te verminderen.

Met een knipoog toonde de affiche dat je als bestuurder van het ene op het andere ogenblik voetganger kunt zijn. Een voetganger stapt in zijn auto en wordt automobilist. Vervolgens stapt hij weer uit en wordt hij opnieuw voetganger. En dan begint alles weer van voor af aan. Dit was ook te zien op de affiche.

Vrijwilligers voor veilig verkeer namen actief deel aan de campagne op winkelcentraparkings. Naast geurverspreiders voor in de wagen met daarop de campagneboodschap, deelden zij ook folders uit met praktische tips voor automobilisten en voetgangers om samen vlotter de weg te delen. Deze tips hadden vooral betrekking op het oversteken, omdat zich hierbij de grootste problemen voordoen tussen beide weggebruikerscategorieën.

1.1.3. Niet vergeten, laat elk jaar je ogen meten!

In samenwerking met Pearle-opticiens startte het BIVV een campagne die bestuurders aanspoorde om jaarlijks hun ogen te laten controleren. De campagne liep van 26 mei tot eind juni 2008 via affichage op de achterkant van 150 vrachtwagens die het hele land doorkruisten. In de Pearle-optieks werden campagnefoldertjes beschikbaar gesteld en 15.000 posters werden verspreid.

1.1.4. De gordel achterin redt ook levens voorin

Om de gordeldracht achterin aan te moedigen, werkte het BIVV in het najaar (22 september tot 19 oktober 2008) de affichecampagne uit “De gordel achterin redt ook levens voorin”, versterkt door TV-spots, acties in scholen, crèches, vrijwilligersacties, gerichte politiecontroles, folders, brochures en een speciaal ontwikkelde website. De affiche hield er een humoristische benadering op na die de passagiers achterin wil doen inzien dat ze ook het leven in handen hebben van personen voorin. De tv-spot zorgde als tweede campagnepijler voor een optimale impact: de spot maakte de vergelijking tussen het niet dragen van de gordel en je beste vriend van het dak van een gebouw duwen. In de beide gevallen zet je het leven van je vriend op het spel. Eén, VTM en Canvas zonden de TV-spot uit aan de Nederlandstalige kant. De Franstalige versie was te zien op la Une, la Deux, RTL-TVi, Club RTL en Be TV. Ook de Duitstalige BRF zond de spot uit.

De scholenactie werd gekoppeld aan een wedstrijd waarbij kinderen rubberen gordeldieren konden winnen. Om te winnen moesten alle leerlingen van één klas een document tekenen waarin ze beloofden hun gordel altijd correct vast te klikken in de auto. Want jong geleerd is oud gedaan. Via posters en informatieve folders in de crèches krijgen sensibiliseerde het BIVV (groot)ouders die dagelijks hun (klein)kind naar school brengen met de auto. Analoog aan de scholenactie konden de (groot)ouders een charter ondertekenen en zich op die manier engageren om hun kind altijd veilig vast te klikken in de auto.

Tijdens de controles deelde de politie en vrijwilligers meer dan 70.000 sleutelhangers uit met de slagzin “De gordel, een seconde die alles verandert”, en met de verwijzing naar de website die deel uit maakt van de campagne. (www.klikvast.be). Deze webpagina verzamelde alle informatie over de gordel: tv-spots, een crashtest die het nut van gordeldracht aantoonde, concrete informatie, enz. Voor de scholenactie maakte het BIVV gebruik van de website www.gordeldier.be, een hulpmiddel voor leerkrachten.

1.1.5. Als je te snel rijdt zie je hem (haar) niet

Eén van de prioritaire doelstellingen van het BIVV bestaat erin om het vooralsnog te positieve beeld over snelheid onderuit te halen en zodoende een reële attitude- en gedragswijziging tot stand te brengen. Daarom lanceerde het BIVV op 28 juli 2008 de campagne “Als je te snel rijdt zie je hem (haar) niet”: het persoonlijke voornaamwoord verwees naar de foto van het jongetje (of meisje) die in de letters op de affiche verwerkt zat. De onderliggende boodschap luidde: als je het kind op de affiche niet eens ziet, hoe zou je het dan in het echt opmerken? Daarmee verwees de campagne naar de mogelijke zware gevolgen van overdreven of onaangepaste snelheid, niet alleen voor de bestuurder, maar ook voor de andere weggebruikers, vooral dan voor de meest kwetsbaren, waaronder de kinderen. Zo poogde de campagne het gedrag van volwassenen te beïnvloeden en hen te kunnen responsabiliseren.

Die boodschap werd versterkt door een tv-spot op de belangrijkste nationale televisiezenders. “Te snel rijden blijft je achtervolgen” liet niets aan duidelijkheid te wensen over: het publiek kreeg een man te zien die ooit een ongeval had veroorzaakt. Het beeld ervan bleef rondspoken in het hoofd van de man. Op het einde van de spot verscheen het meisje dat ook op de affiche was te zien, opnieuw met de slogan: “Als je te snel rijdt, zie je me niet”.

Om de stopafstanden bij verschillende snelheden zo duidelijk mogelijk voor te stellen, deelden vrijwilligers en de politie 50.000 papieren draaischijven uit. De politie hield namelijk snelheidscontroles op risicopunten. Daarnaast werden via het BIVV-adressenbestand meer dan 20.000 affichettes verspreid in openbare diensten, jeugthuizen, culturele centra, bedrijven, enz.

Er liep ook een gerichte actie naar jongeren. Via radiozender NRJ konden ze deelnemen aan een wedstrijd en vijf rijlessen winnen. Daarnaast dook de campagne ook op als 'reclame' in racegames (online en op de X-box).

1.1.6. En hoe bedank jij je Bob?

Bob is al jaren het boegbeeld van de strijd tegen het rijden onder invloed van alcohol. De campagne van 2008 ging op dat elan ook verder: het concept van de aangeduide bestuurder, het feestelement en de valorisatie van het goede gedrag. Ook de kernboodschap bleef onveranderd: je kan gerust plezier maken, op voorwaarde dat de bestuurder die de anderen naar huis brengt geen alcohol drinkt. Bob werd daarom op een sympathieke manier (met een knipoog en niet moraliserend) in de bloemetjes gezet, want niet alleen de autosleutel, maar ook mensenlevens worden aan hem toevertrouwd.

De Bobaffiche bestond in drie verschillende versies, telkens met een suggestie om Bob op een ludieke en lichtjes absurde manier te bedanken: met een ontbijtbuffet op bed, 5 kilo zure beertjes of door een (vrouwelijke) Bob je kredietkaart te lenen. De baseline "En hoe bedank jij je Bob?" maakte verder duidelijk waar het om ging. De affiche hing van 1 december 2008 tot 11 januari 2009 op de aanplakborden langs de hoofdwegen. Daarnaast werden meer dan 20.000 posters via het BIVV-netwerk verspreid naar een duizendtal overheidsdiensten, bibliotheken, bedrijven enz.



Op Eén, VTM en 2BE, La Une, La Deux, RTL en Club RTL werd een TV-spot getoond waarin een man in candid-camerastijl werd gevolgd terwijl hij thuis aankomt en tot zijn grote verrassing blijkt dat zijn vrienden de hele voorgevel hebben gedecoreerd als dank omdat hij Bob is.

Een foldertje met grappige ideeën om Bob te bedanken, gaande van een dikke kus (gratis) tot een onbewoond eiland (1 miljoen euro), vervulde de ludieke aanpak. Dit hebbeding werd bij politiecontroles uitgedeeld aan passagiers die meereiden met bestuurders die een negatieve alcoholtest afleggen. Verder werd ook de klassieke bobfolder verspreid. Deze bevatte een pak informatie over drinken en rijden: de gevaren van alcohol, hoeveel je mag drinken, een gedetailleerde beschrijving van de controleprocedure een tabel met alle sancties voor bestuurders die betrapt worden op rijden onder invloed. De website www.bob.be gaf tevens duiding bij de campagne en de problematiek.

De Bobcampagne werd tenslotte ondersteund door heel wat acties in de kantlijn, zoals een horeca-actie met affiches en bierviltjes, een gerichte actie naar jongeren via Fun Radio en een actie van het openbaar vervoer om fuifnummers op oudejaarsnacht veilig thuis te brengen.

1.1.7. Niet storen, ik neem een PITSTOP

Onderzoek heeft uitgewezen dat het raampje openen of de radio aanzetten weinig zin heeft om de slaperigheid te verdrijven. Ook lichaamsbeweging of koffie drinken is op zich niet voldoende. Het risico bestaat zelfs dat de vermoeidheid nadien nog sneller toeslaat. Er is maar één middel dat echt helpt tegen slaperigheid, en dat is slapen. Een PITSTOP – een korte slaappauze



van 15 minuten - is al voldoende om nadien weer alert te zijn. Langer slapen is onnodig en kan zelfs een tegengesteld effect hebben. Van 12 november 2008 tot 15 december 2008 liep in het kader van het Europees onderzoeksproject CAST1 de campagne "Niet storen, ik neem een PITSTOP", die automobilisten in het algemeen, en meer bepaald jonge bestuurders van 18 tot 25 jaar, wilde overtuigen om de auto op een veilige plek te parkeren en een kwartiertje te pitten als ze zich slaperig voelen. Daartoe hanteerde het BIVV een no-nonsense aanpak, waarbij de PITSTOP werd aangeprezen als de enige doeltreffende remedie bij slaperigheid. Radiospots, een website, gratis PITSTOP-pakketten, affichettes, een folder en acties op het terrein werden ingezet om de boodschap aan de man te brengen.

Studio Brussel, Q Music, Radio Donna, de VRT Nachtradio, NRJ, Classic 21, Pure FM en Radio Contact zonden vooral op de weekendavonden en -nachten een radiospot uit met een langzaam wegebbend slaapmuziekje en een stem die zegt: "Psst, ik wil de chauffeurs die op dit moment hun PITSTOP nemen niet wakker maken, maar ik wil jou wel laten weten dat slaap de enige remedie is bij vermoeidheid aan het stuur. Ben je moe, stop dan op een veilige plaats en neem een PITSTOP om weer op krachten te komen. Een kwartiertje pitten, en je kan veilig verder!" De radiospot sloot af met dezelfde muziek, maar dan in een energieke rock-versie.

Via de website www.pitstop.be, die naast informatie over de risico's van vermoeidheid en de beste remedies ertegen ook een PITSTOP-spel bevatte om de alertheid te testen, kon men een gratis PITSTOP-pakket bestellen. Zo'n pakket bestond uit een handig hoofdkussentje om de PITSTOP extra comfortabel te maken, een cd met een kwartiertje rustgevend klinken en een wake-up call, en een deurhanger waarmee de bestuurder kon aangeven dat hij niet gestoord wilde worden tijdens de PITSTOP.

Vrijwilligers deelden bij Q8-tankstations, grote dancings en andere uitgaansgelegenheden naast de PITSTOP-pakketten ook informatieve folders uit. Daarnaast werden ook 20.000 posters verspreid naar een duizendtal plaatsen waar veel jongeren over de vloer komen, zoals openbare bibliotheken, hogescholen, jeugdclubs enz.

1. Campaigns and Awareness-raising Strategies in Traffic safety, voor meer info zie www.cast-eu.org.



2. Prestatie-indicatoren inzake verkeersveiligheid



2.1. Menselijke factoren

2.1.1. Gedragmetingen	24
2.1.1.1. Overdreven of onaangepaste snelheid	24
2.1.1.1.1. Methodologie	24
2.1.1.1.2. Resultaten	25
2.1.1.1.2.1. Nationale resultaten	25
2.1.1.1.2.2. Gewestelijke resultaten	28
2.1.1.1.2.3. Resultaten volgens het tijdstip van de dag	30
2.1.1.2. Rijden onder invloed van alcohol	33
2.1.1.2.1. Methodologie	33
2.1.1.2.2. Resultaten	33
2.1.1.3. Gordeldracht	36
2.1.1.3.1. Methodologie	36
2.1.1.3.2. Resultaten	36
2.1.2. Attitudemeting	39
2.1.3. Conclusie	40

Het BIVV voert sinds 2003, in opdracht van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, gedrags- en attitudemetingen uit met betrekking tot de drie belangrijke verkeersveiligheidsthema's: het rijden onder invloed, het snelheidsgedrag en de gordeldracht. Doel is om de evolutie in het gedrag op een objectieve en regelmatige wijze te meten. Concreet gezien gaat het om jaarlijkse gordeltellingen en snelheidsmetingen en een tweejaarlijkse meting van het rijden onder invloed van alcohol in samenwerking met de politiediensten.

Het BIVV stelt zich niet alleen tot doel om de evolutie van het gedrag van de weggebruikers te meten, maar het probeert tevens om deze gedragingen te beïnvloeden via sensibilisatie. De mening en attitudes van de weggebruikers over de verkeersveiligheid, en in het bijzonder over de verkeersongevallen, de verkeerscontroles en het beleid terzake, is een bepalende factor voor het verkeersgedrag. Het is dus van het grootste belang om de evolutie van deze opinies en kennis te evalueren. Daartoe organiseert het BIVV om de drie jaar attitudemetingen bij bestuurders.

2.1.1. Gedragsmetingen

2.1.1.1. Overdreven of onaangepaste snelheid

Overdreven of onaangepaste snelheid is een belangrijk verkeersveiligheidsprobleem. Diverse studies¹ geven aan dat snelheid een doorslaggevende factor is bij 30% van de dodelijke ongevallen. Zelfs wanneer snelheid niet de hoofdoorzaak is van het ongeval, heeft ze toch een doorslaggevende invloed op de snelheid waarmee de bestuurder reageert op een onverwachte gebeurtenis. Hoe hoger de gereden snelheid, hoe langer de afstand die men aflegt tijdens de reactietijd, en hoe langer de remafstand. Het is bewezen dat zelfs een minieme snelheidstoename of -afname al een sterke invloed heeft op het ongevalsrisico en de ernst van de ongevallen. Uit een berekening van Nilsson² blijkt dat een toename van de gemiddelde snelheid met 1 km/u het aantal ongevallen op de autosnelweg met 2% doet stijgen, en dat het aantal ongevallen in de bebouwde kom hierdoor met 4% toeneemt. Dit verband werd bevestigd door tal van empirische studies³.

2.1.1.1.1. Methodologie

De snelheidsmetingen worden uitgevoerd op een staal van 150 meetpunten op het Belgische wegennet die zodanig gekozen werden dat elk gewest meetpunten telt van elk van de vier snelheidsregimes (30, 50, 70 en 90 km/u). Maar Brussel vormt hierop een uitzondering, want door het geringe aantal 70 en 90 km/u-wegen in dit gewest konden voor deze snelheidsregimes geen steekproeven samengesteld worden. Hoewel er bij de eerste snelheidsmeting in 2003 ook metingen werden uitgevoerd op de autosnelweg, zijn we hiervan afgestapt, want de gebruikte meettechniek leverde onvoldoende duidelijke informatie over dit wegtype. Toch is het de bedoeling om in de toekomst opnieuw metingen uit te voeren op de autosnelweg, maar dan met een andere methode.

Om makkelijker de resultaten te kunnen vergelijken, werden dezelfde meetpunten zoveel mogelijk hergebruikt. Toch deden zich bepaalde moeilijkheden voor. Door wijzigingen aan de weginfrastructuur, het snelheidsregime of eenmalige werkzaamheden moet de samenstelling van het staal regelmatig gewijzigd worden.

1. N. N. Bowie & M. Waltz (1994). "Data Analysis of the Speed-Related Crash Issue". Auto and Traffic Safety, Vol. 2. Transportation Research Board (1998). "Managing speed; review of current practice for setting and enforcing speed limits". Special report 254. Transportation Research Board (TRB). National Academy Press, Washington DC.
2. G. Nilsson (1982). "The effects of speed limits on traffic crashes in Sweden". In: Proceedings of the international symposium on the effects of speed limits on traffic crashes and fuel consumption, Dublin. G. Nilsson (2004). "Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety". Bulletin 221, Lund Institute of Technology, Lund.
3. O.a. R. Elvik, P. Christensen & A. Amundsen (2004). "Speed and road accidents. An evaluation of the Power Model". TØI report 740/2004. Institute of Transport Economics TOI, Oslo.

Zo hebben we tussen 2005 en 2006, maar vooral tussen 2006 en 2007, een aantal wijzigingen doorgevoerd in de samenstelling van ons staal, om er zeker van te zijn dat deze genoeg meetpunten bevat die aan onze selectiecriteria voldoen. Er werden ingrijpende wijzigingen doorgevoerd voor Brusselse en Vlaamse 50 km/u-wegen en voor Vlaamse en Waalse 70 en 90 km/u-wegen. Door het grote aantal wijzigingen van meetpunten is het dus moeilijk om verschillende jaren met elkaar te vergelijken. Vanaf 2007 is de samenstelling van het staal echter stabiel gebleven.

In 2007 hebben wij het staal volledig moeten vernieuwen voor de zones 30. Naar aanleiding van een nieuwe wet die in september 2005 alle schoolomgevingen omvormde tot zones 30, besloten wij om uitsluitend nog metingen te verrichten in zgn. “zones 30 schoolomgeving”. Voorheen bestond ons staal uit verschillende soorten van zones 30, vaak voorzien van specifieke wegvoorzieningen. De gemiddelde snelheid die dit hybride staal ons opleverde, leerde ons dus bitter weinig: we hebben deze resultaten dan ook niet opgenomen in dit document. Naar het voorbeeld van de andere wegtypes, gebeurden in 2007 de metingen in zones 30 op plaatsen zonder specifieke wegvoorzieningen (dus louter aangeduid met een bord met vermelding van de reglementaire maximumsnelheid).

Voor elk meetpunt werd de snelheid 24 uur op 24 gemeten, en dit een week lang gedurende de maand oktober. Hiervoor werden snelheidscamera's langs de wegen geplaatst die met de doppler-technologie werken. Per locatie werden metingen uitgevoerd voor één rijrichting. Op deze manier zijn de metingen veel preciezer dan wanneer men met hetzelfde toestel metingen zou verrichten voor twee rijrichtingen, vooral dan langs drukke wegen. Alle metingen gebeuren op wegen met één enkele rijstrook.

Omwille van de invloed van de wegeigenschappen en de wegomgeving op de gereden snelheid, en teneinde de vergelijkbaarheid van de indicatoren te garanderen, bleek het nodig om standaardmeetlocaties te gebruiken, dit zijn rechte baanvakken met zo weinig mogelijk afremmende elementen. Zo komen we tot een zgn. “vrije” snelheidsmeting, die beter de vrije keuze van de bestuurders weergeeft.

Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de verkeersomstandigheden, want het heeft weinig zin om situaties waarbij de weg vrij is te vergelijken met andere situaties waarbij het verkeer vastzit. Om de indicatoren te berekenen, houden we dus enkel rekening met de voertuigen waarvan de bestuurder zijn snelheid vrij kan kiezen, en dus niet gehinderd wordt door een voorligger. In de praktijk betekent dit dat alleen die voertuigen in aanmerking kwamen die van hun voorligger gescheiden werden door een afstand die overeenkomt met 5 seconden tegen de maximumsnelheid. Dit komt respectievelijk overeen met 42, 69, 97 en 125 meter voor zones 30, 50, 70 en 90.

Omdat de snelheid sterk verschilt naargelang van het voertuigtype, werd beslist om bij de ontwikkeling van de snelheidsindicatoren uitsluitend rekening te houden met personenwagens. In 2008 werd van 4.615.241 auto's de snelheid gemeten.

2.1.1.1.2. Resultaten

2.1.1.1.2.1. Nationale resultaten

Grafiek 1 toont de gemiddelde snelheden die van 2003 tot 2008 gemeten werden op 30, 50, 70 en 90 km/u-wegen. Vanaf 2007 wordt ook het 95%-betrouwbaarheidsinterval aangeduid op de grafiek.

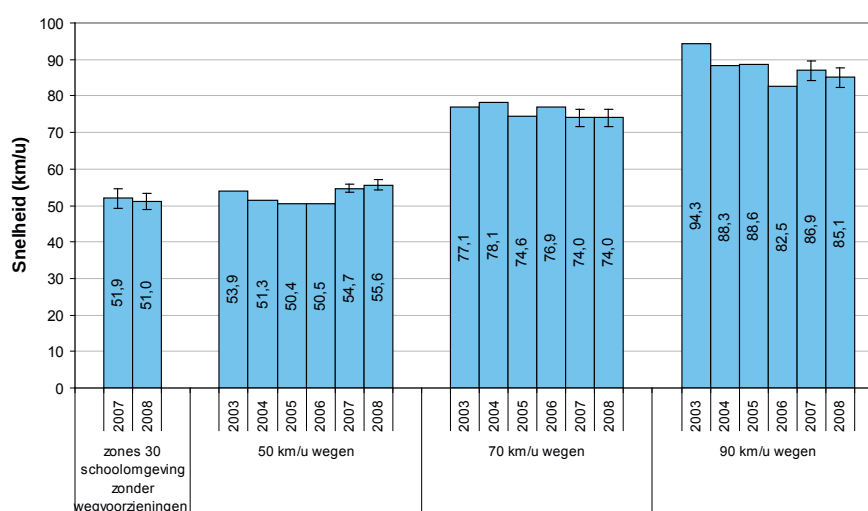
In zones 30 schoolomgeving ligt de gemiddelde snelheid bijzonder hoog. Er is zelfs nauwelijks verschil met 50 km/u-wegen. Het is hierbij belangrijk te vermelden dat de zones 30 waar onze metingen plaatsvonden geen specifieke verkeersvoorzieningen hebben en zich soms bevinden op wegen met een aanzienlijke transitfunctie. Dit bewijst dat een bord op zich niet volstaat om de maximumsnelheid te doen naleven, vooral niet wanneer het wegprofiel uitnodigt tot hoge snelheden. De resultaten

voor de zones 30 moeten uiteraard genuanceerd worden, zo gaan we na of de bestuurders op de gevaarlijkste tijdstippen (aanvang en einde van de schooluren) voorzigtiger (trager) gaan rijden. Verderop in dit document gaan hier dieper op in.

Zowel op 50 km/u-wegen als op 70 km/u-wegen ligt de gemiddelde snelheid beduidend hoger (ongeveer 5 km in 2008) dan de maximumsnelheid. Doordat er vóór 2007 zoveel wijzigingen doorgevoerd werden in de samenstelling van ons staal, kunnen we onmogelijk met zekerheid zeggen of de snelheden in 2007 gestegen zijn op 50 km/u-wegen, maar het staat vast dat de situatie er niet op verbeterd is. Op 70 km/u-wegen zijn de snelheden daarentegen lichtjes afgenomen, maar deze tendens heeft zich de jongste jaren niet voortgezet.

Op 90 km/u-wegen ligt de gemiddelde snelheid (in 2008 bedroeg deze 85,1 km/u) lager dan de maximumsnelheid. We merken er een snelheidsverlaging ten opzichte van 2003, maar ook hier lijkt deze tendens zich niet meer door te zetten sinds 2006. Merk echter op dat het verschil qua gemiddelde snelheid tussen 70 en 90 km/u-wegen (dit bedraagt ongeveer 10 km/u) minder groot is dan het verschil tussen de maximumsnelheden die er van kracht zijn. Dit valt deels te verklaren doordat heel wat 70 km/u-wegen vroeger 90 km/u-wegen waren, waarvoor in het verleden weinig of geen snelheidsverlagende maatregelen werden genomen. Uit ervaring weten we dat indien een wijziging van de toegelaten snelheid niet gekoppeld wordt andere maatregelen, de gedragswijziging van de bestuurders niet in verhouding zal staan tot de wijziging van de toegelaten snelheid⁴.

Grafiek 1:
Gemiddelde snelheid in België
van 2003 tot 2008



Bron: BIVV

De gemiddelde snelheid is een veelgebruikte indicator en is makkelijk te begrijpen. Nadeel is wel dat deze indicator weinig informatie geeft over de meest extreme en dus gevaarlijkste snelheden. Daarom moeten we ook stilstaan bij andere indicatoren. De 85-percentielsnelheid (V85) is een veelgebruikte indicator voor het gedrag van dit type bestuurders. Het gaat om de snelheid die 85% van de voertuigen niet overschrijdt, of anders gezegd: 15% zit boven deze snelheid. De 85-percentielsnelheid is dus de snelheid van een grote meerderheid van de bestuurders.

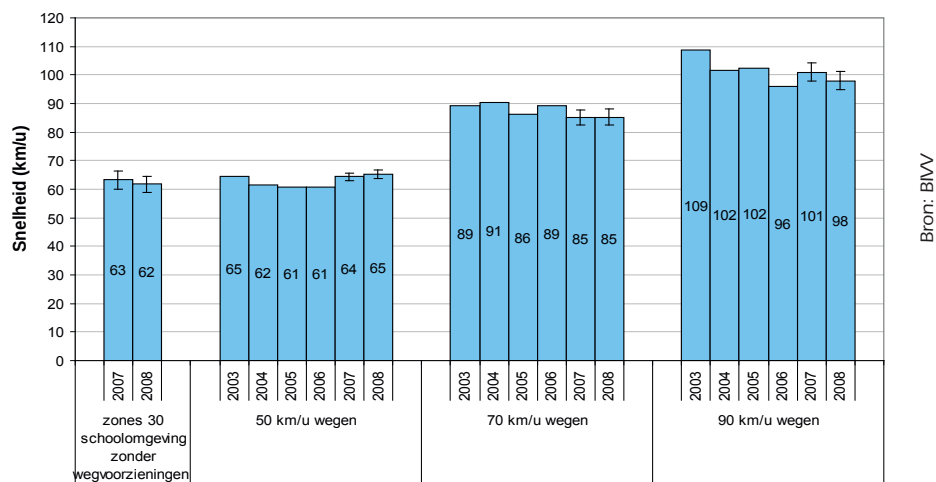
Grafiek 2 stelt de evolutie voor van de V85 in België voor de periode 2003-2008. Gelet op onze eerdere vaststellingen voor de gemiddelde snelheid, is het niet verrassend dat de V85-snelheden beduidend hoger blijven dan de wettelijke snelheid, zelfs al is de V85 op 90 km/u-wegen sinds 2003 al gevoelig afgenomen, om in 2008 een waarde te bereiken van 98 km/u. De reeds vastgestelde problemen voor 50 en 70 km/u-wegen worden nog schrijnender als men kijkt naar de V85-

4. Zie het literatuuroverzicht van J. Stuster, Z. Coffman & D. Warren (1998) in "Synthesis of Safety Research Related to Speed and Speed Management", Publication No. FHWA-RD-98-154, Federal Highway Administration, Washington, DC.

snelheden, die in 2006 15 km/u hoger lagen dan de wettelijk toegelaten snelheid. Bij een vlotte verkeersdoorstroming, rijdt 15% van de bestuurders dus sneller dan 65 km/u op 50 km/u-wegen en sneller dan 85 km/u op 70 km/u-wegen. Ook in zones 30 schoolomgeving ligt de V85 bijzonder hoog.

Merk op dat de snelheidstoe- en afnamen voor de indicatoren “gemiddelde snelheid” en “V85” in absolute waarde gelijklopend zijn. Dit wil zeggen dat, hoewel de meest extreme bestuurders effectief bijdragen tot de schommelingen (tendens zichtbaar aan de hand van V85), hun bijdrage niet groter is dan alle bestuurders samen (tendens zichtbaar aan de hand van de gemiddelde snelheid).

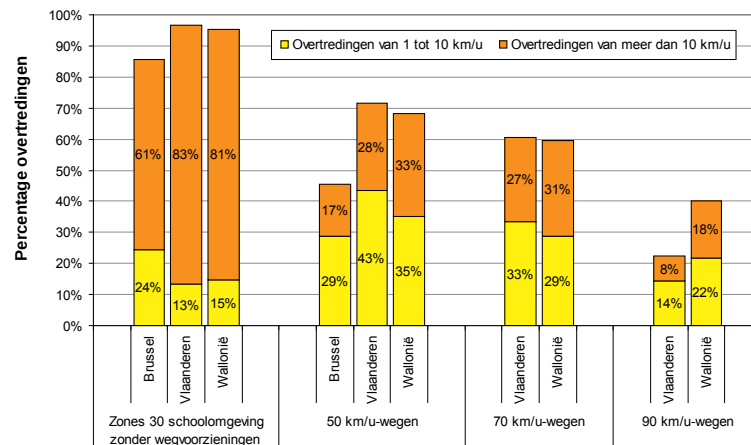
Grafiek 2:
V85-snelheid in België van
2003 tot 2008



Naast de flagrante snelheidsovertredingen, verdienen ook de “gewone” snelheidsovertredingen aandacht, want ook zij hebben een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Grafiek 3 toont het percentage overtredingen tussen 1 en 10 km/u en meer dan 10 km/u boven de maximum toegelaten snelheid (de onderste kolommen stellen de overtredingen voor van 1 tot 10 km/u te snel, de bovenste kolommen stellen de overtredingen voor waarbij meer dan 10 km/u te snel gereden wordt). Als we de waarden in de gele en de rode staven samentellen, bekomen we het totale overtredingspercentage. Een voertuig zit boven de wettelijke snelheid zodra het de snelheidsbeperking met 1 km/u (radarvaststelling) overschrijdt.

In 2008 beging in totaal nagenoeg 70% van de voertuigen een overtreding bij vlotte verkeersdoorstroming op 50 km/u-wegen. Op 70 km/u-wegen was dit ongeveer 60 %, op 90 km/u-wegen ongeveer 35 %. Bovendien lag het percentage zware snelheidsovertredingen aan de hoge kant: zowat de helft van de snelheidsovertreders op 70 en 90 km/u-wegen zat meer dan 10 km/u boven de maximumsnelheid. 50 km/u-wegen daarentegen kennen procentueel gezien meer lichte (1 tot 10 km/u te snel) dan ernstige snelheidsovertredingen. In zones 30 schoolomgeving houdt amper 4% van de voertuigen zich bij vlotte verkeersdoorstroming aan de maximumsnelheid, en blijft bovendien slechts 14% onder de 40 km/u.

Grafiek 3:
Overtredingspercentages in
België van 2003 tot 2008



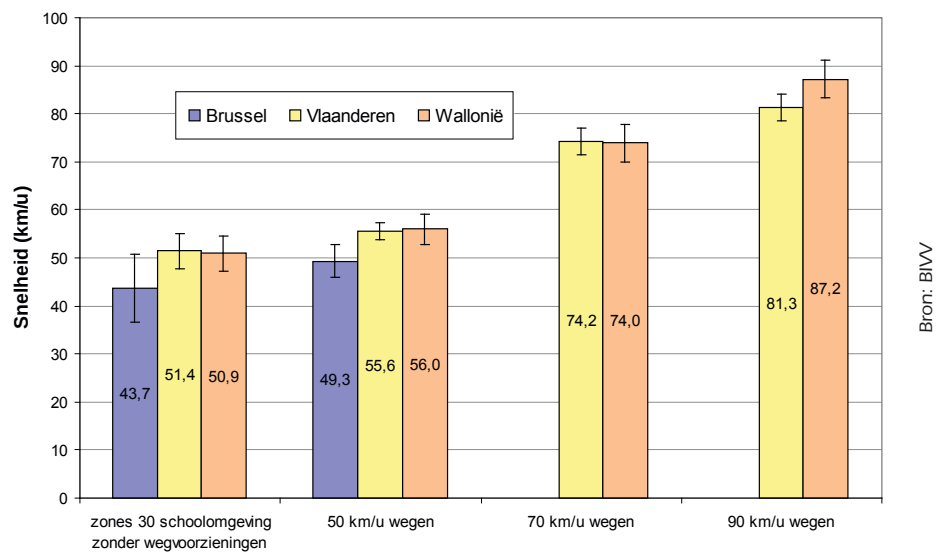
Bron: BIVV

2.1.1.1.2.2. Gewestelijke resultaten

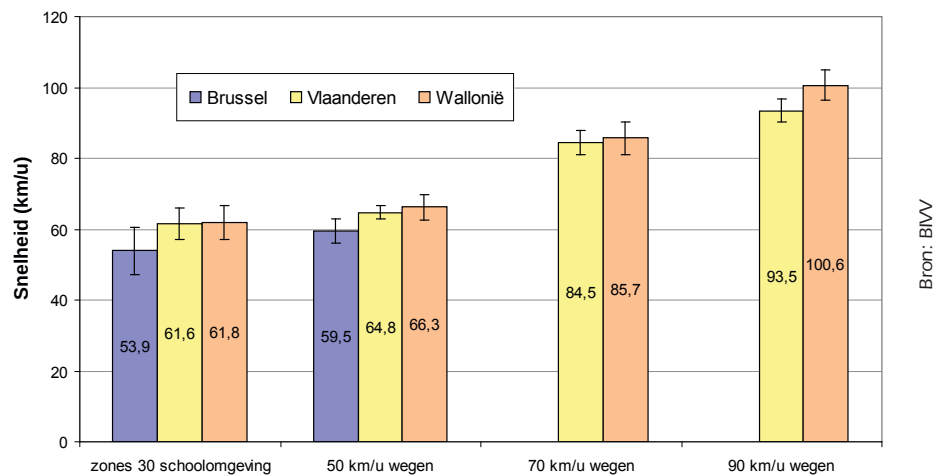
De indicatoren die gebruikt werden voor het hele Belgische grondgebied worden hier opgesplitst per gewest. Sinds het begin van de metingen merken we immers significante verschillen tussen de snelheden in de verschillende gewesten. Grafieken 4 en 5 illustreren respectievelijk de gemiddelde snelheid en de V85 per gewest. De overtredingspercentages worden weergegeven in grafiek 6.

In zones 30 merken we een groot verschil tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en beide andere gewesten. Dit ligt voor de hand, want enerzijds heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een uitgesproken stedelijk karakter en anderzijds telt het in vergelijking met beide andere gewesten beduidend minder zones 30 die gelegen zijn in zones met een transitfunctie. Vooral in Wallonië bevinden heel wat meetpunten voor het 30 km/u-snelheidsregime zich op wegen met een belangrijke transitfunctie, evenwel zonder specifieke weginfrastructuur. De verschillen in termen van gemiddelde snelheid en V85 zijn echter minder frappant wanneer we naar het overtredingspercentage kijken. Dit komt doordat zelfs in het gewest met de laagste snelheden (Brussel) de snelheid een heel eind boven de wettelijke maximumsnelheid blijft, zodat ook het overtredingspercentage aan de hoge kant ligt (86% van de bestuurders begaan in Brusselse zones 30 een overtreding). Toch ligt het percentage overtredingen van meer dan 10 km/u boven de maximumsnelheid in Brussel beduidend lager dan in Wallonië en Vlaanderen. In deze twee gewesten vormen bestuurders die in zones 30 zonder specifieke verkeersinfrastructuur de maximumsnelheid respecteren eerder een uitzondering.

Grafiek 4:
Gemiddelde snelheid per
gewest in 2008

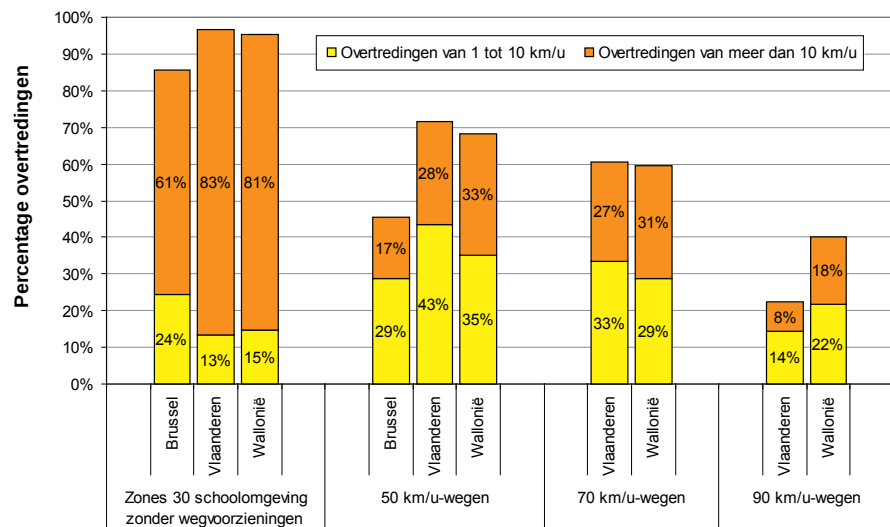


Grafiek 5:
V85-snelheid per gewest in
2008



Zoals het geval was op Belgisch niveau, merken we dat er zowel qua gemiddelde snelheid als qua V85 slechts een gering verschil bestaat tussen zones 30 en 50 km/u-wegen. Naar analogie met wat we reeds vaststelden voor zones 30, onderscheidt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich eveneens doordat de snelheden op 50 km/u-wegen er lager liggen dan in beide andere gewesten. Ook op dit vlak is er tussen Wallonië en Vlaanderen geen significant verschil waar te nemen. Het totale overtredingspercentage ligt in Brussel beduidend lager dan in beide andere gewesten. In Vlaanderen en Wallonië rijden ongeveer 3 op 10 bestuurders bij normale weersomstandigheden sneller dan 60 km/u op 50 km/u-wegen, en begaat in totaal zo'n 70% van de bestuurders een overtreding.

Grafiek 6:
Overtredingen per gewest in
2008



Bron: BIVV

Ook op 70 km/u-wegen merken we gelijkaardige snelheden in Vlaanderen en Wallonië. Net als op 50 km/u-wegen ligt de V85 er zo'n 15 km/u boven de wettelijke maximumsnelheid. Ook wat de overtredingen betreft, komen we tot gelijkaardige vaststellingen. Eigenlijk zouden we in Vlaanderen lagere snelheden verwachten, omdat er meer snelheidscamera's zijn, en het handhavingseffect er dus groter is dan in Wallonië. In dit verband moeten we allereerst opmerken dat de snelheidsmetingen van het BIVV uitsluitend gebeuren op plaatsen die een eind van deze politiecamera's verwijderd liggen. Een andere verklaring voor het ontbreken van verschillen tussen Vlaanderen en Wallonië zou kunnen zijn dat de wegbeheerders er voor het vastleggen van de snelheidsregimes een ander beleid op nahouden. In vergelijking met Wallonië telt Vlaanderen namelijk beduidend meer plattelandswegen met een snelheidsregime van 70 km/u. Daar waar 70 km/u-wegen in Vlaanderen de standaard lijken te worden voor transitwegen met één rijstrook die verschillende steden met elkaar verbinden, komt dit snelheidsregime minder voor in Wallonië, en wordt het vaak alleen toegepast op specifieke plaatsen zoals in de aanloop naar stedelijke gebieden (als overgang tussen 50 en 90 km/u-wegen), of in doorgangsgebieden in bebouwde zones buiten stedelijke gebieden. Deze specifieke plaatsen lenen zich qua wegbeeld en wegomgeving minder tot hoge snelheden dan de Vlaamse 70 km/u-wegen, die gesitueerd zijn in zones met minder bebouwing.

Voor 90 km/u-wegen is er echter een aanzienlijk verschil tussen Vlaanderen en Wallonië. Zo ligt de gemiddelde snelheid en de V85 in Vlaanderen respectievelijk 6 en 7 km/u lager dan in Wallonië. Als we alle wegtypes en gewesten samen beschouwen, merken we dat 90 km/u-wegen in Vlaanderen het laagste overtredingspercentage kennen. Ook in Wallonië worden op 90 km/u-wegen het geringste aantal overtredingen geteld, maar toch blijft het totale overtredingspercentage er steken op 40%, wat beduidend meer is dan in Vlaanderen. Het argument dat de hogere snelheden in Wallonië louter te verklaren vallen doordat het verkeer er minder vaak opgestropt zit, wordt hierdoor van de tafel geveegd. Onze methodologie corrigeert immers het effect van de verkeersomstandigheden door enkel rekening te houden met voertuigen die zich verplaatsen bij een vlotte verkeersdoorstroming.

2.1.1.1.2.3. Resultaten volgens het tijdstip van de dag

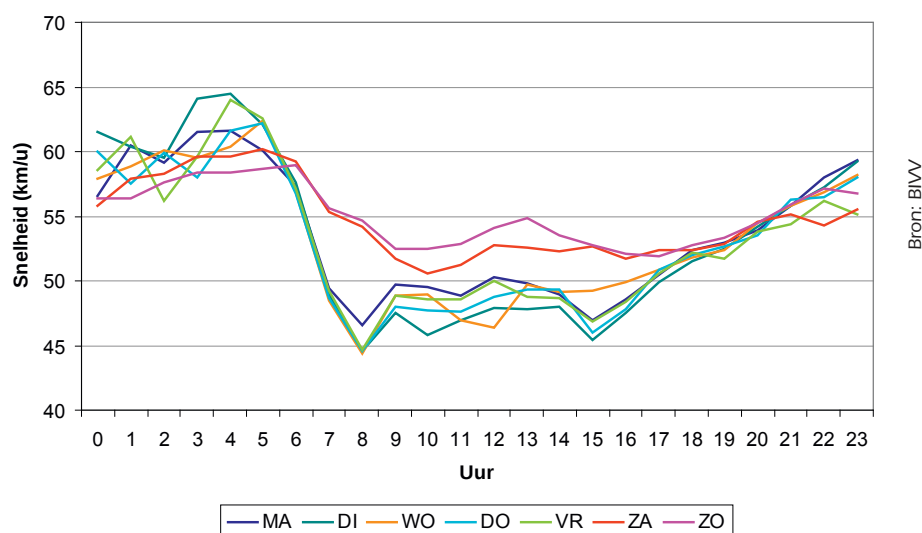
Grafieken 7, 8, 9 en 10 illustreren de gemiddelde snelheid naargelang van de dag van de week en het tijdstip. Elke grafiek bevat 7 curves: elke curve stelt een dag van de week voor en geeft weer hoe de gemiddelde snelheden doorheen de tijd evolueren. Het verkeersvolume varieert namelijk sterk naargelang van de verschillende periodes en de verplaatsingsmotieven (woon-werkverkeer, vrijetijdsverplaatsingen, winkelen, enz.). We zouden dus kunnen verwachten dat deze verschillende

verkeershoeveelheden en verplaatsingsmotieven gepaard gaan met verschillende snelheidsgedragingen.

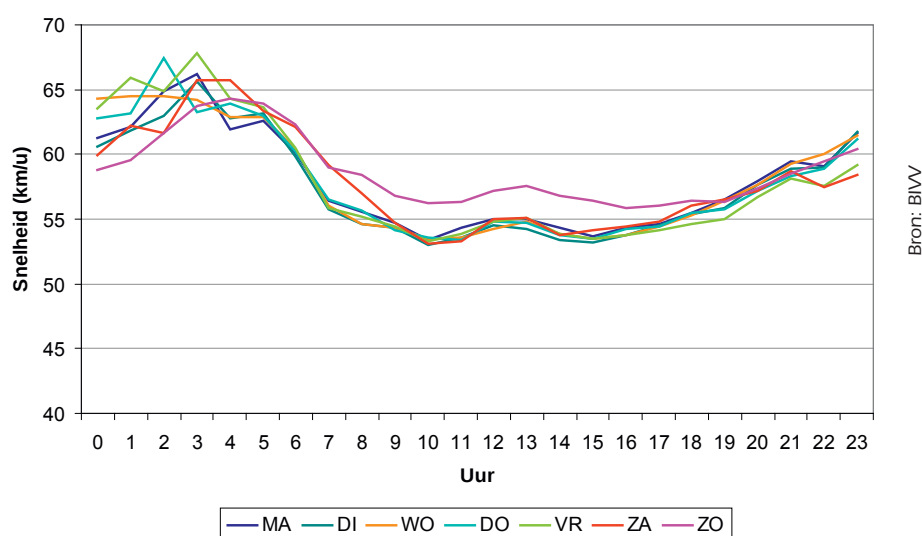
Omwille van de duidelijkheid begint de snelheidsas niet op 0 km/u. We hebben op de snelheidsas steeds een interval van 30 km/u voorzien, zodat de relatieve snelheidsvariëties makkelijker kunnen vergeleken worden tussen de verschillende snelheidsregimes. Voor een juiste interpretatie van de resultaten hierna, moeten we erop wijzen dat we bij de berekening van de indicatoren rekening hielden met de wijzigende verkeersomstandigheden. Mogelijke variëties van de gemiddelde snelheid tussen bepaalde dagen en tijdstippen kunnen dus niet louter toegeschreven worden aan gewijzigde verkeersomstandigheden.

Een gemeenschappelijke vaststelling voor alle snelheidsregimes is dat de variëties tussen de verschillende tijdstippen van de dag beduidend groter zijn dan de variëties tussen de verschillende dagen van de week. De hoogste snelheden worden waargenomen in het holst van de nacht (van 2 tot 4 uur 's ochtends).

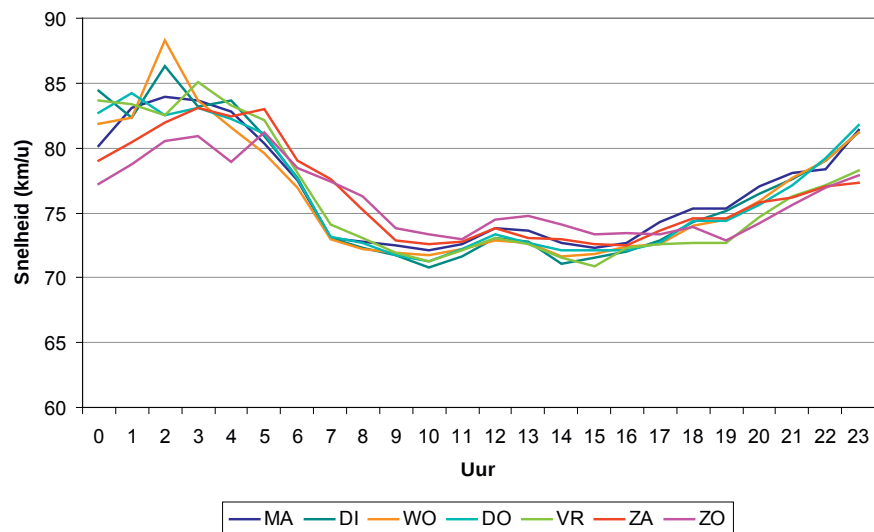
Grafiek 7:
Gemiddelde snelheid
naargelang van het tijdstip
– zones 30 schoolomgeving
zonder specifieke
verkeersinfrastructuur



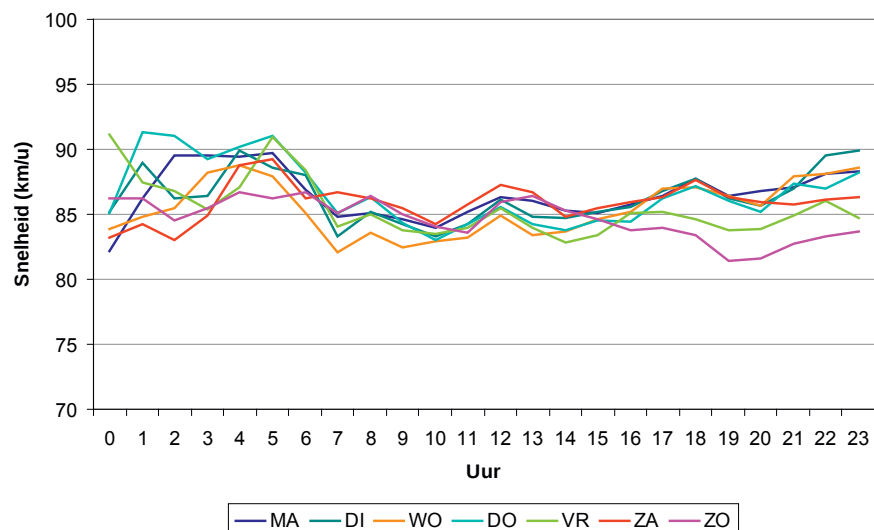
Grafiek 8:
Gemiddelde snelheid in functie
van het tijdstip – 50 km/u-
wegen



Grafiek 9:
Gemiddelde snelheid in functie
van het tijdstip – 70 km/u-
wegen



Grafiek 10:
Gemiddelde snelheid in functie
van het tijdstip – 90 km/u-
wegen



Vooraf voor “zones 30 schoolomgeving” is het belangrijk om de verschillen te bestuderen tussen de snelheden voor de verschillende uren van de dag en tussen de snelheden per dag van de week, teneinde te achterhalen of de automobilisten al dan niet voorzichtiger zijn bij het begin en het einde van de lesuren. Uit grafiek 7 blijkt dat de bestuurders inderdaad hun snelheidsgedrag aanpassen. Enerzijds stellen we vast dat de snelheden overdag van maandag tot vrijdag lager liggen dan in het weekend en anderzijds merken we dat de gemiddelde snelheden tijdens weekdagen afnemen omstreeks 8 am en tijdens de periode tussen 15 en 16 pm. Woensdag vormt hierop een logische uitzondering: de tweede snelheidsdaling situeert zich ‘s middags in plaats van ‘s avonds, omdat basisscholen en middelbare scholen op woensdag reeds ‘s middags hun deuren sluiten. Maar de bestuurders mogen dan wel vaart minderen tijdens de aanvang en het einde van de schooluren, toch blijft hun gemiddelde snelheid een heel eind boven de maximumsnelheid.

Op 50 km/u-wegen zijn de snelheidsvariaties kleiner dan in zones 30. De kloof tussen de snelheden ‘s nachts en overdag blijft groot, maar het verschil tussen de spitsuren en de andere tijdstippen van de dag is beduidend kleiner. Op zaterdag en zondag liggen de snelheden in de vroege ochtend aanzienlijk hoger dan tijdens de andere dagen van de week. ‘s Nachts daarentegen merken we dat de snelheid iets lager ligt in de nacht van vrijdag op zaterdag en in de nacht van zaterdag op zondag.

Voor 70 km/u-wegen (figuur 10) merken we een gelijkaardig patroon als voor 50

km/u-wegen. Ook liggen de snelheden tijdens weekendnachten iets lager dan tijdens weeknachten, maar desondanks blijven ze een stuk hoger dan overdag.

Op 90 km/u-wegen daarentegen zijn de verschillen tussen de uren van de dag en de dagen van de week veel minder uitgesproken. Toch merken we ook hier een lichte snelheidsafname tijdens de ochtendspits en een iets hogere snelheid tijdens de nacht.

2.1.1.2. Rijden onder invloed van alcohol

2.1.1.2.1. Methodologie

Met de term “bestuurder onder invloed” bedoelen we elke bestuurder met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet (alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht –UAL- hoger dan of gelijk aan 0,22 mg/l). Het gaat hier met andere woorden om elke bestuurder met een “alarmerend” of “positief” resultaat bij de alcoholtest.

De nationale alcoholgedragingsmeting wordt tweejaarlijks in de onpare jaren uitgevoerd in oktober en november, voor het volledige Belgische grondgebied. In dit document hebben we het dus over de resultaten van 2007. De meting gebeurt in de vorm van alcoholcontroles in samenwerking met de politie (lokale politiezones en eenheden van de federale politie). Op een totaal van 196 lokale politiezones, namen er 145 deel aan de nationale alcoholgedragingsmeting van 2005, Vlaanderen en Wallonië kenden een soortgelijk deelnemerspercentage (respectievelijk 77 % en 68 %). In Brussel nam 66 % van de politiezones deel. Bij de wegpolie verleenend 7 van de 9 eenheden hun medewerking aan de gedragsmeting. In totaal vonden in 2007 402 controles plaats, waarvan 95% werd uitgevoerd door de lokale politie en 5% door de federale politie. Op een totaal van 402 controles, vonden er 240 (60%) plaats in Vlaanderen, 151 (37%) in Wallonië en 11 (3%) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In het kader van deze meting selecteert het BIVV op aselechte wijze controlelocaties (wegen) en kent het aan deze locaties, eveneens op aselechte wijze, tijdspannes toe. De politie kiest dan een controletijdstip dat overeenkomt met deze tijdspanne en krijgt de opdracht om zoveel mogelijk bestuurders naar de kant te halen, zonder een onderscheid te maken op basis van observeerbare criteria (aselechte controle). Om over een voldoende groot staal te beschikken, werd de nationale gedragsmeting beperkt tot één voertuigcategorie: enkel personenwagens moesten naar de kant voor controle.

Elke gecontroleerde bestuurder werd uitgenodigd om een vragenlijst in te vullen en een ademtest af te leggen. De verzamelde variabelen zijn: geslacht, leeftijd, geboortedatum, herkomst en het aantal inzittenden. Bovendien was er ook een vraag over de subjectieve controlekans voor rijden onder invloed en over de kennis van de wettelijk toegelaten alcoholhoeveelheid. In totaal werden in oktober en november 2007 in het kader van deze meting 11721 bestuurders gecontroleerd.

2.1.1.2.2. Resultaten

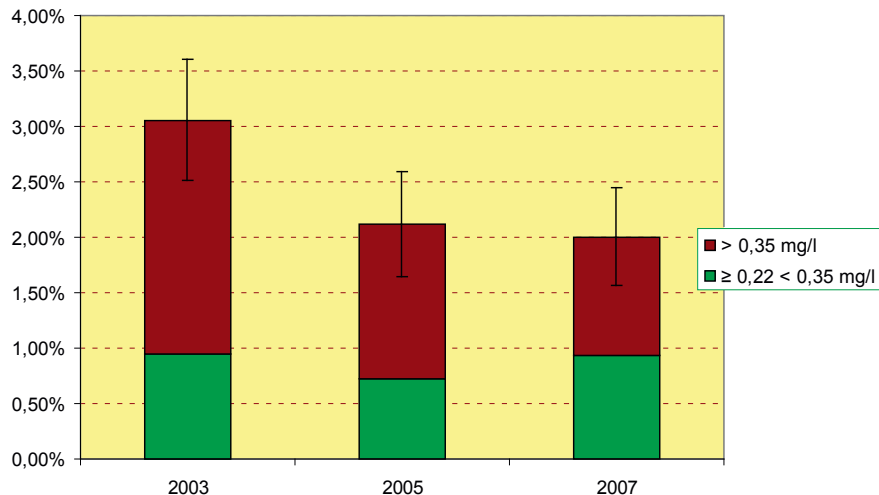
Hierna volgen de belangrijkste resultaten van de gedragsmeting van 2007. Deze resultaten zijn verschenen in een publicatie⁵ die kan geraadpleegd worden voor bijkomende informatie.

Grafiek 11 toont de evolutie van het globale percentage bestuurders onder invloed tijdens de 3 jongste edities van de gedragsmeting. Na een aanzienlijke daling tussen 2003 en 2005, is het percentage bestuurders onder invloed tussen 2005 en 2007

5. Dupont E. (2008). “Nationale gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol 2007”. Observatorium voor de Verkeersveiligheid, BIVV, Brussel. 51p.

stabiel gebleven op een niveau van om en bij de 2 %. Daarvan was 61% “positief” (d.w.z. met een alcoholconcentratie hoger of gelijk aan 0.35 mg/l uitgeademde alveolaire lucht). Achter dit globale percentage gaan echter aanzienlijke variaties schuil op het gebied van geslacht, leeftijd en tijdstip van de week.

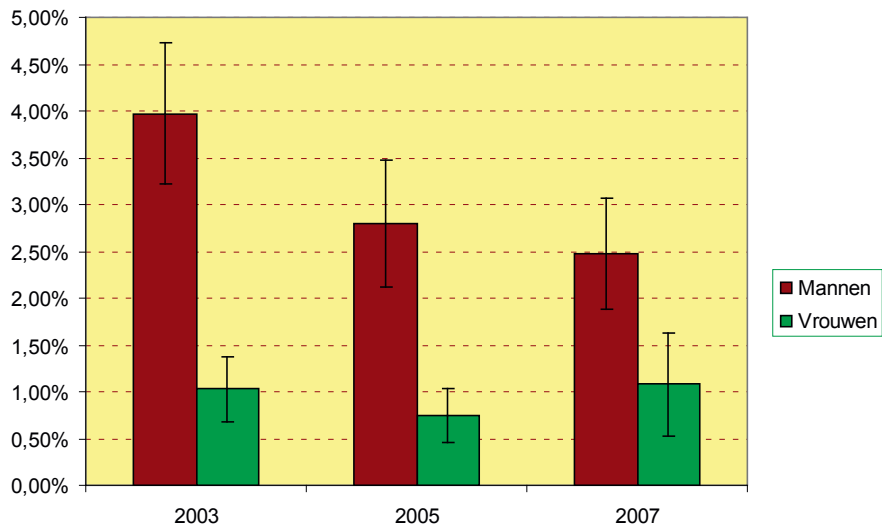
Grafiek 11:
Evolutie van het percentage bestuurders onder invloed



Bron: BIVV

Uit grafiek 12 blijkt dat het percentage bestuurders onder invloed bij mannen nog steeds beduidend hoger ligt dan bij vrouwen, hoewel de kloof sinds 2003 verkleind is.

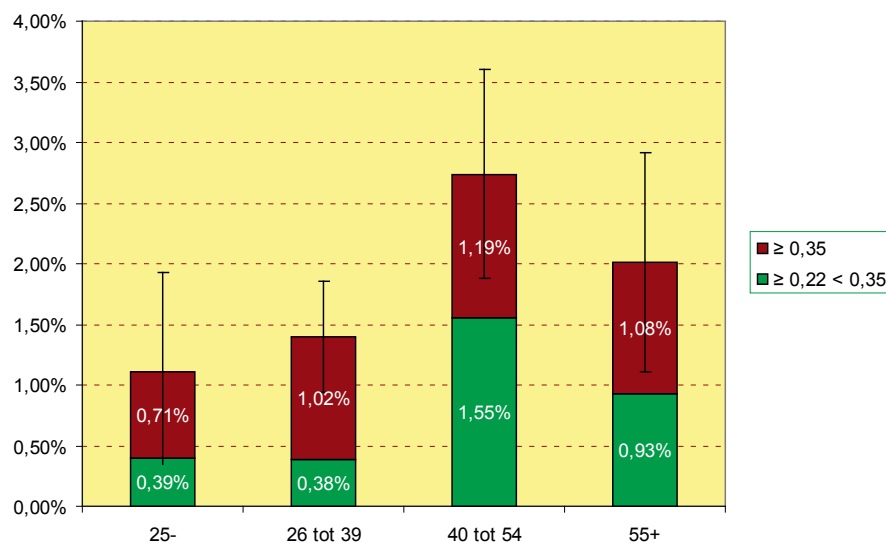
Grafiek 12:
Evolutie van het percentage bestuurders onder invloed per geslacht



Bron: BIVV

Als we naar de leeftijd van de bestuurders kijken, onderscheiden 40 tot 54-jarigen zich duidelijk van de andere leeftijdsgroepen: op om het even welk tijdstip van de week vormen ze een bijzondere risicocategorie. Vooral het percentage bestuurders met een bloedalcoholconcentratie hoger dan de wettelijke ondergrens (van ≥ 0.22 mg/l UAL < 0.35 mg/L UAL) neemt bij bestuurders van 40 tot 54 jaar overduidelijk toe in vergelijking met de andere leeftijdscategorieën. Vooral nog is het moeilijk om uit te maken of deze variatie naargelang van de leeftijd het resultaat is van een generatiegebonden groepsfenomeen (de jonge generaties zijn opgegroeid met Bob en beseffen beter dan ouderen dat rijden en drinken niet samengaan), dan wel van enerzijds een ander, leeftijdsgerelateerd drinkgedrag (jongeren gebruiken minder vaak alcohol – maar als ze dit doen, gebeurt dit in grotere hoeveelheden – en naarmate men ouder wordt, drinkt men vaker en wordt het alcoholgebruik gespreid over de hele week) en anderzijds een ander verplaatsingspatroon (hoe ouder men wordt, hoe vaker men de wagen neemt, en dit ongeacht het tijdstip van de week).

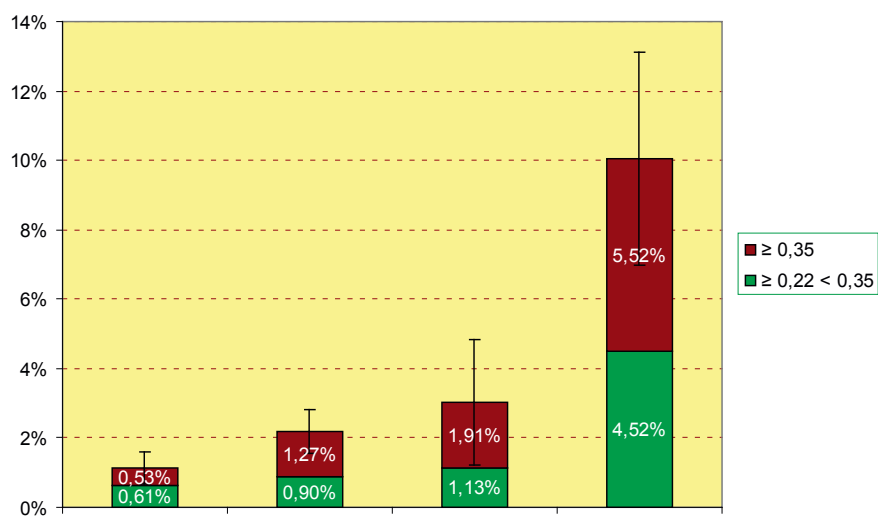
Grafiek 13:
Percentage bestuurders onder
invloed per leeftijdscategorie
in 2007



Bron: BIVV

Ook het percentage bestuurders onder invloed varieert sterk van het tijdstip van de week. Zo is het relatieve risico voor rijden onder invloed tijdens het weekend bijna dubbel zo groot als tijdens de week, en is het 's nachts bijna drie keer hoger dan overdag (zowel tijdens de week als tijdens het weekend). Voor alle weektijdstippen (uitgezonderd overdag tijdens de week) zien we bij de positieve bestuurders meer bestuurders die boven de 0.35 mg/l zitten dan bestuurders met een alcoholgehalte tussen 0.22 en 0.35 mg/l. Maar deze wanverhouding is minder uitgesproken dan tijdens de vorige edities. De evolutie voor weekendnachten is vrij onrustwekkend, vermits het percentage bestuurders onder invloed sinds 2003 bij elke meting is toegenomen.

Grafiek 14:
Percentage bestuurders onder
invloed in functie van het
tijdstip van de week



Bron: BIVV

Tot slot kunnen we ook nog opmerken dat de herkomst van de bestuurders evenzeer indicatief is voor het rijden onder invloed. Zo verkeert 15% van de bestuurders die terugkomen van een horecagelegenheid onder invloed van alcohol, bij personen die terugkeren van een fuif is dit 13%.

2.1.1.3. Gordeldracht

De veiligheidsgordel wordt over het algemeen beschouwd als één van de goedkoopste en eenvoudigste manieren om het aantal verkeersslachtoffers in te perken. Bij een ongeval vermindert de veiligheidsgordel het risico op een schedeltrauma met 41%, en het risico op overlijden of letsels met gemiddeld 50%. De gordel is trouwens het beste beschermingsmiddel bij lage en gemiddelde snelheden.

Bestuurders die zich niet vastklikken hebben trouwens vaker een ongeval: een negatieve attitude inzake gordeldracht gaat immers vaak gepaard met een positieve attitude ten aanzien van andere verkeersovertredingen⁶.

2.1.1.3.1. Methodologie⁷

De jaarlijkse gordeltellingen vinden plaats in mei. De meeteenheid bestaat uit de bestuurder en de passagier voorin van een personenwagen in het Belgische verkeer. De individuen worden geselecteerd d.m.v. een gestratificeerde tweetrapssteekproef.

De eerste trap bestaat uit de willekeurige selectie van 150 locaties in België: 57 in Vlaanderen, 57 in Wallonië en 36 in Brussel. De locaties zijn eveneens gestratificeerd volgens het snelheidsregime (30, 50, 70, 90 of 120 km/u) en het tijdstip: week spits (van maandag tot vrijdag van 7 tot 9 u en van 16 tot 18 u), week buiten spits (van maandag tot vrijdag van 10 tot 11 u en van 14 tot 15 u), week 's nachts (van maandag tot donderdag van 22 tot 6 u), weekend dag (zaterdag en zondag van 9 tot 16 u) en weekend 's nachts (vrijdag, zaterdag en zondag van 22 tot 6 u).

De tweede trap bestaat uit de observatie van het geslacht en de gordeldracht van zoveel mogelijk bestuurders tijdens het eerste halfuur. Het halfuur erna telt men het geslacht en de gordeldracht bij de passagiers voorin. In de huidige omstandigheden is de observatie van de gordeldracht bij de passagiers achterin niet mogelijk.

2.1.1.3.2. Resultaten

Het percentage vastgeklikte bestuurders en passagiers voorin ligt sinds 2003 in stijgende lijn. Het is met meer dan 20 procentpunten gestegen: van 56,6% in 2003 naar 79,9% in 2008.

Grafiek 15:
Evolutie van de gordeldracht
voor bestuurders en passagiers
voorin



Bron: BIVV

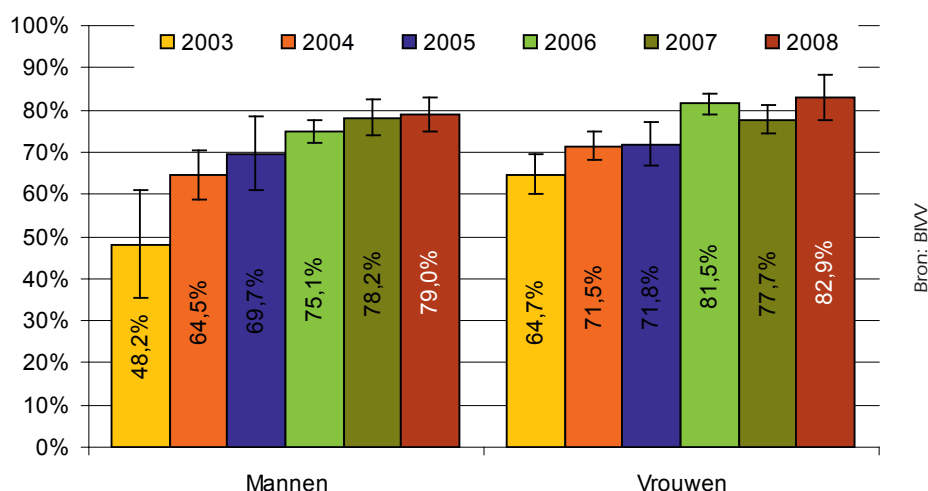
De algemene stijging van de gordeldracht is te danken aan een toegenomen gebruik van de veiligheidsgordel, zowel bij de bestuurders als bij de passagiers voorin.

6. Staten-generaal van de Verkeersveiligheid, Begeleidingscomité, dossier 7, 29/01/2002, p. 1.

7. P. Silverans, W. Vanlaar, T. Verbeke De gordeldracht in België: resultaten van gedragsmetingen in 2003 en 2004, BIVV, 2005.

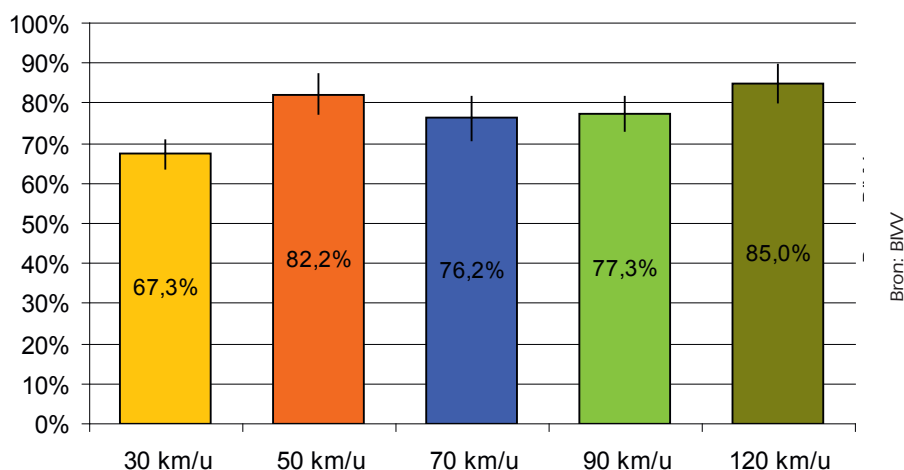
Vroeger bestond er een groot verschil tussen bestuurders en bestuursters, maar de mannen hebben hun achterstand ingehaald. Het verschil tussen mannelijke en vrouwelijke bestuurders bedroeg in 2008 nog maar 3,9 procentpunten, terwijl het in 2003 nog 16,5 procentpunten bedroeg. Bij de passagiers voorin dragen de mannen thans evenveel de gordel als de vrouwen (78.6% versus 78.8%).

Grafiek 16:
Evolutie van de gordeldracht
naargelang van het geslacht
van de bestuurders



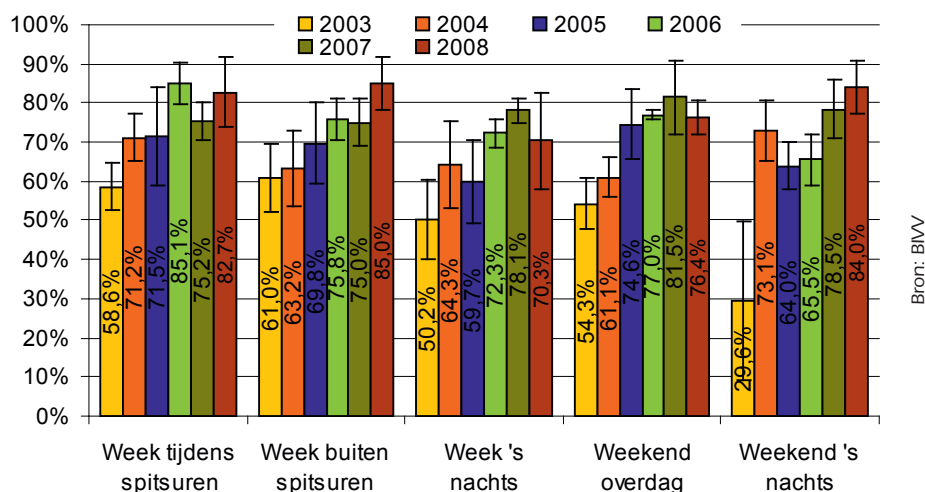
Het gordeldrachtpercentage bij bestuurders is gestegen voor alle snelheidsregimes, de toename is het grootst op 50 km/u-wegen (van 49 % in 2003 naar 82,2% in 2008). Zones 30 blijven het meest problematisch, de gordeldracht bedraagt er nauwelijks meer dan 65%. Het lijkt er dus op dat de bestuurders niet weten - of er geen rekening mee houden - dat de veiligheidsgordel een betere bescherming geeft bij lage en gemiddelde snelheden. Voor de passagiers voorin kunnen we dezelfde conclusies trekken: amper 65,5% van hen draagt de gordel in een zone 30.

Grafiek 17:
Gordeldrachtpercentage bij
de bestuurder volgens het
snelheidsregime - 2008



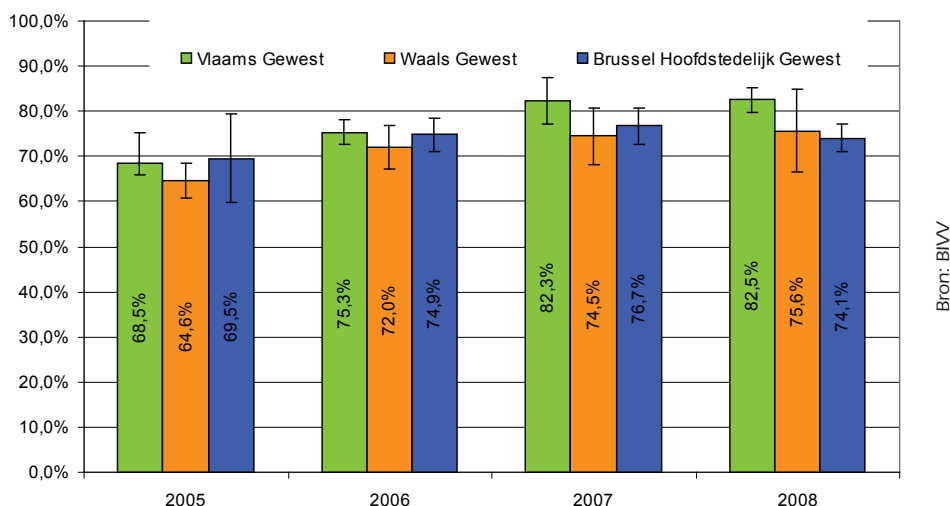
Het tijdstip van de week heeft geen invloed op de gordeldracht bij de bestuurder zelf of bij de passagier voorin. In sommige jaren lag de gordeldracht blijkbaar hoger tijdens welbepaalde periodes van de week. Maar de tegenstrijdige resultaten van het ene tot het ander jaar doen ons eerder veronderstellen dat de inzittenden voorin personenwagens overdag evenveel de gordel dragen als 's nachts en gedurende het weekend evenveel de gordel dragen als tijdens weekdays.

Grafiek 18:
Evolutie van de gordeldracht
bij bestuurders volgens het
tijdstip



De gordeldracht is tussen 2005 en 2008 met 14 procentpunten gestegen in Vlaanderen. Deze stijging was minder sterk in Wallonië (11 procentpunten) en bedroeg slechts 4,6 procentpunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In 2008 lag de gordeldracht het hoogst in Vlaanderen (82,5%) en was de gordeldracht nagenoeg hetzelfde gebleven in Wallonië en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ($\pm 75\%$).

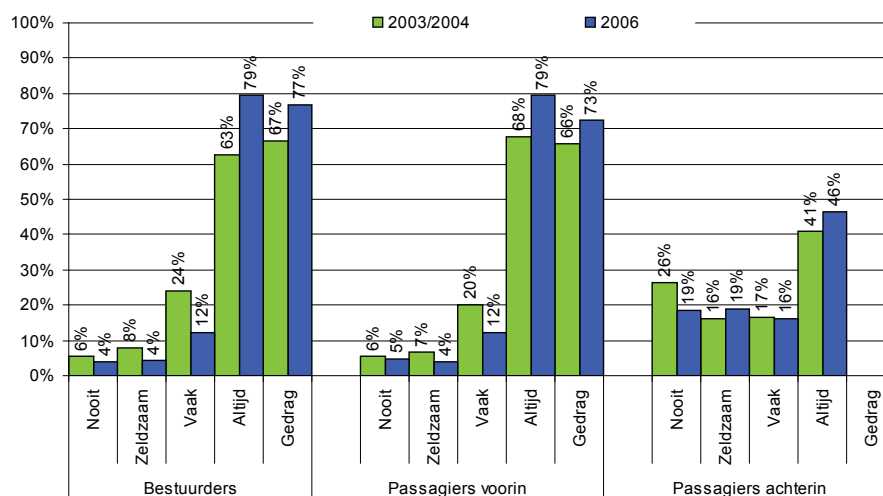
Grafiek 19:
Evolutie van de gordeldracht
voor bestuurders en passagiers
voarin per gewest



Vermits de huidige omstandigheden niet toelaten om de gordeldracht achteraan in het voertuig te observeren, zijn we verplicht om ons te baseren op het zelfgerapporteerde gedrag van de attitudemetingen van het BIVV.

De grafiek hierna illustreert het zelfgerapporteerde gedrag inzake gordeldracht. Bovendien wordt ook de geobserveerde gordeldracht weergegeven.

Grafiek 20:
Vergelijking tussen de
zelfgerapporteerde en de
geobserveerde gordeldracht
voor 2003/2004 en 2006



Bron: BIW

We stellen vast dat zowel voor de bestuurders als voor de passagiers vooraan zowel in 2003/2004 als in 2006 het percentage personen die zelf beweerden “altijd” de gordel te dragen, min of meer overeenkomt met de in werkelijkheid geobserveerde gordeldracht. Op basis hiervan gaan we ervan uit dat het percentage personen dat beweert achterin altijd de gordel te dragen, daadwerkelijk zou overeenstemmen met het werkelijke gordeldrachtpercentage achterin. Zo zou de gordeldracht achterin in 2003/2004 en in 2006 lager liggen dan 50%.

2.1.2. Attitudemeting

De eerste attitudemeting van het BIW dateert van 2003/2004. De tweede attitudemeting vond plaats in 2006. De recentste attitudemeting vond plaats eind 2009 en de resultaten zullen gepubliceerd worden in 2010.

Het begrip “attitude” wordt hier toegepast in de ruime zin van het woord. Hiermee bedoelen wij alle opinies, adviezen en voorkeuren ten aanzien van alle mogelijke aspecten van de verkeersveiligheid (subjectieve risicoperceptie, verkeersveiligheidsmaatregelen, individueel gedrag, enz.) die als attitudes worden beschouwd. Hieronder vallen ook de inschatting van de subjectieve pakkans en de subjectieve straffkans, die in onderhavig onderzoek een prominente plaats kregen, vermits het gaat om cruciale determinanten van verkeersgedrag⁸.

De metingen vinden plaats bij een representatief staal van de Belgische bestuurders die de afgelopen 6 maanden minstens 1.500 km afgelegd hebben achter het stuur van een motorvoertuig, d.m.v. interviews die thuis bij de bevroegden werden afgenomen.

Voor de resultaten verwijzen wij naar het rapport “attitudemeting verkeersveiligheid 2006”, dat beschikbaar is op www.bivv.be.

8. Elvik & Vaa (2004).

2.1.3. Conclusie

Sinds 2003 voert het BIVV gedrags- en attitudemetingen uit om een objectief beeld te geven van rijden onder invloed van alcohol, snelheid en gordeldracht. De resultaten van deze metingen bevestigen de tendensen die naar voor kwamen uit de ongevalsstatistieken.

Op 30, 50 en 70 km/u-wegen liggen de gemiddelde snelheden ruimschoots boven de maximumsnelheden. Enkel op 90 km/u-wegen ligt de gemiddelde snelheid lager dan de maximumsnelheid. Nochtans stellen wij ook op deze wegen 15 % ernstige overtredingen vast. Op 50 en 70 km/u-wegen ligt het percentage zware overtredingen veel hoger, nl. in de orde van 30 %. Maar op 30 km/u-wegen is het probleem het schrijnendst, want 80 % van de bestuurders die een vrije snelheid kunnen aannemen, zitten er meer dan 10 km/u boven de maximumsnelheid.

Als we de gewesten met elkaar vergelijken, onderscheidt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich door de lagere snelheden van beide andere gewesten. Het Vlaams en het Waals Gewest noteren soortgelijke indicatoren voor 50 en 70 km/u-wegen. Voor 90 km/u-wegen stellen we echter een aanzienlijk verschil vast tussen het noordelijke en het zuidelijke landsgedeelte. In Vlaanderen stelden we 8 % zware overtredingen vast, tegen 18 % in Wallonië.

Voor alle snelheidsregimes en alle gewesten ligt de snelheid 's nachts hoger dan overdag. In zones 30 merken we echter snelheidsdalingen bij het begin en het einde van de lesuren. En op 90 km/u-wegen stijgen de snelheden 's nachts minder dan op wegen met een ander snelheidsregime.

Wat de gordeldracht betreft, stelden we tussen 2003 en 2008 een toename vast van 23 procentpunten: daar waar de gordeldracht in 2003 nog 56,6% bedroeg, zaten we in 2008 aan 79,9%. We merken geen verschil meer tussen mannen en vrouwen, tussen bestuurders en passagiers voorin, of tussen de verschillende periodes van de week. Enkel de 30 km/u-wegen springen in het oog door een lager gordeldrachtpercentage (in de orde van 65 %). Maar ondanks de positieve evolutie van de jongste jaren, blijft België in het algemeen slecht presteren in vergelijking met de best presterende landen inzake verkeersveiligheid, waar meer dan 90% van de bestuurders en passagiers voorin zich vastklikken. De gordeldracht achterin blijft eveneens een belangrijk aandachtspunt voor de te nemen maatregelen.

Tot slot blijft rijden onder invloed van alcohol eveneens een belangrijk verkeersveiligheidsprobleem. De ongevalsstatistieken laten ons alvast besluiten dat het percentage ongevallen waarbij de bestuurder onder invloed verkeert te hoog ligt. De gedragsmeting op basis van de aselechte alcoholcontroles die uitgevoerd werd door de politie, toont aan dat 2 % van de automobilisten onder invloed rijden. Merk op dat dit percentage bij mannen hoger ligt dan bij vrouwen, dat het bij personen tussen 40 en 54 jaar hoger ligt dan bij andere leeftijdscategorieën, en dat het tijdens weekendnachten (10,04%) hoger ligt dan op andere tijdstippen van de week.



3. Verkeersonveiligheid



3.1. Analyse ongevallegegevens 2008

3.1.1. Bronnen en kwaliteit van de ongevallegegevens	43
3.1.2. Definities en afkortingen.....	51
3.1.3. Analyse	55
3.1.4. Tabellen en grafieken	71
3.1.5. De botsingsmatrix	179
3.1.6. Detailanalyse personenwagens	189



3.1.1. Bronnen en kwaliteit van de ongevallengegevens

3.1.1.1. Bronnen.....	44
3.1.1.2. Procedure voor het verzamelen van gegevens over verkeersongevallen met lichamelijke letsels.....	44
3.1.1.3. Kwaliteit van de ongevallengegevens	45
3.1.1.3.1. De onderregistratie	46
3.1.1.3.2. De weging	47
3.1.1.3.3. Kwaliteit van de nationale databank	49
3.1.1.3.4. Vergelijking tussen politiegegevens en verzekeringsgegevens.....	49

3.1.1.1. Bronnen

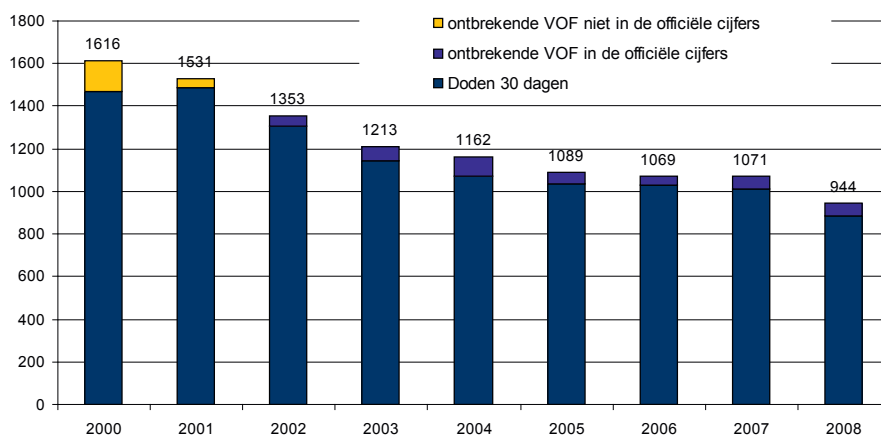
De gegevens over de letselongevallen die opgenomen zijn in dit hoofdstuk zijn afkomstig van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie van de Federale Overheidsdienst Economie, Kleine en Middelgrote Ondernemingen, Middenstand en Energie (FOD Economie, AD SEI). Daarnaast hebben we ook andere gegevensbronnen gebruikt, waaronder de gegevens van de FOD Mobiliteit en Vervoer, EUROSTAT, de CARE-databank en de IRTAD-databank.

3.1.1.2. Procedure voor het verzamelen van gegevens over verkeersongevallen met lichamelijke letsels

In België wordt de informatie over letselongevallen, net als in de meeste Europese landen, ingezameld door de politiediensten. Wanneer een verkeersongeval lichamelijke letsels tot gevolg heeft, moet de politie naar de plaats van het ongeval geroepen worden en een statistisch formulier (verkeersongevallenformulier of VOF) invullen. De aldus verzamelde informatie wordt vervolgens ingevoerd in de nationale gegevensbank van letselongevallen in het verkeer. Dit databestand gaat vervolgens naar de AD SEI, die de gegevens valideert (en er dus enkele controles op uitvoert) en er tevens de “doden 30 dagen”¹ aan toevoegt. Het zijn de Parketten die (op vrijwillige basis) overlijdensformulieren m.b.t. verkeersongevallen doorsturen naar de AD SEI. Het gaat hier enerzijds om zwaargewonden (dit is meestal het geval), lichtgewonden, of zelfs personen die als ongedeerd omschreven werden, die binnen de 30 dagen aan het gevolg van het ongeval overleden en dus geherdefinieerd worden als “doden 30 dagen”. Anderzijds gaat het om overleden personen die helemaal niet voorkomen in de politiedatabank en die er derhalve aan worden toegevoegd². Wij spreken dan van “doden zonder VOF”.

Sinds 2002 worden de doden 30 dagen zonder VOF toegevoegd aan het totale aantal doden 30 dagen dat door de AD SEI wordt gepubliceerd. Voorheen was dit niet het geval. Daarom ontbraken er in 2000 in de officiële statistieken 146 doden 30 dagen en in 2001 45 doden 30 dagen. Indien we daadwerkelijk rekening zouden houden met deze gegevens, zou het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2008 met 41,6% gedaald zijn.

Grafiek 21:
Evolutie van het aantal doden
30 dagen tussen 2000 en 2008



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVW

1. Dit zijn de personen die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijden aan de gevolgen ervan.
2. In 2008 waren er 53 dergelijke gevallen, waarvan 10 in Brussel.

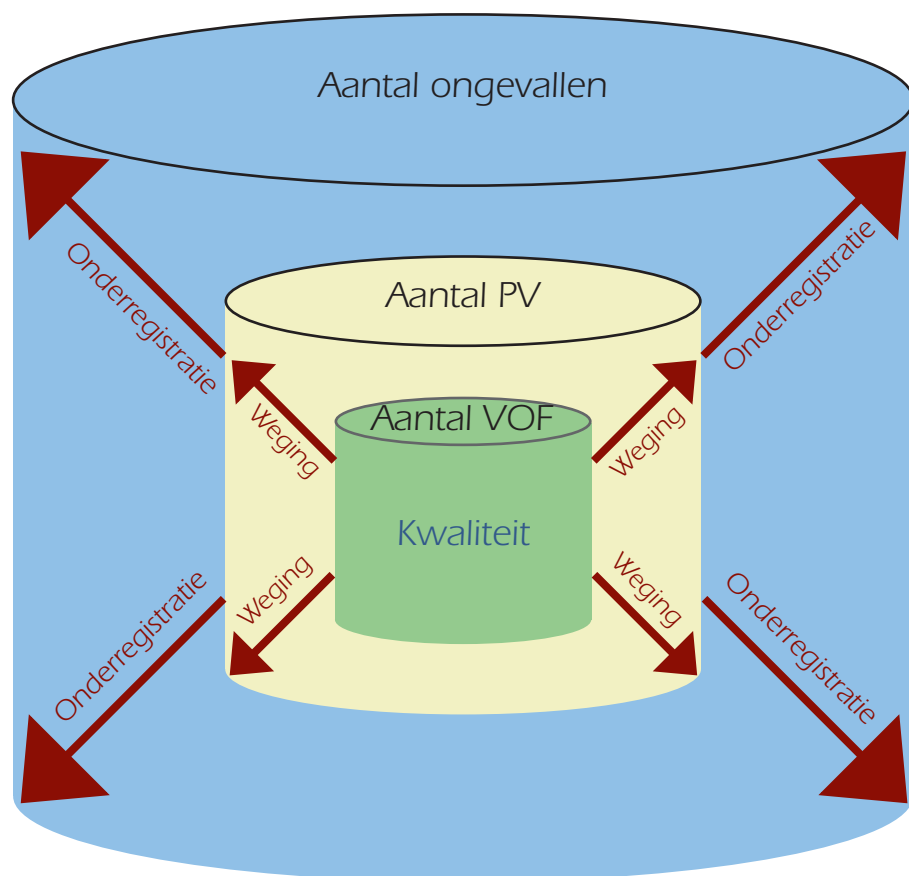
3.1.1.3. Kwaliteit van de ongevalgegevens

We gaan in op drie afzonderlijke aspecten betreffende de kwaliteit van de gegevens:

1. het probleem van de onderregistratie van de ongevallen;
2. de voor- en nadelen van de wegingsmethode die de FOD Economie AD SEI sinds 2002 hanteert om de gegevens te corrigeren;
3. en vervolgens enkele herhaaldelijk terugkerende kwaliteitsproblemen m.b.t. de officiële databank.

Voor elk van deze aspecten zullen wij het probleem omschrijven, waarna wij telkens conclusies over de interpretatie van de gegevens zullen trekken en, in de mate van het mogelijke, oplossingen zullen voorstellen.

Grafiek 22:
Het verborgen aantal van
de letselongevallen en de 3
problemen m.b.t. de kwaliteit
van de data



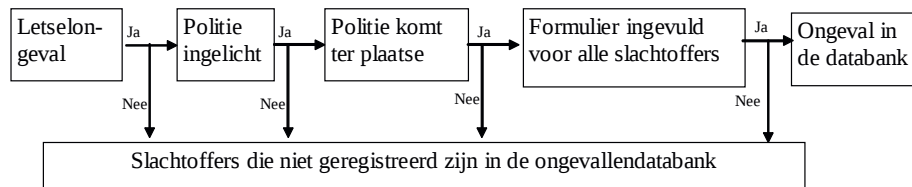
3.1.1.3.1. De onderregistratie

Zoals in alle landen met verkeersongevallenstatistieken, wordt ook in België een deel van de letselongevallen niet geregistreerd door de politie, men spreekt dan van de onderregistratie van letselongevallen. De redenen en de omvang van deze onderregistratie worden echter niet systematisch en op regelmatige basis bestudeerd in België.

Maar de belangrijkste oorzaken van deze onderregistratie zijn ongetwijfeld dezelfde als in het buitenland:

- weggebruikers die (al dan niet bewust) nalaten om de politie te verwittigen;
- op het ogenblik van het ongeval wordt geen enkel letsel vastgesteld en vindt men het niet noodzakelijk om de politie op te roepen;
- de politie wordt wél opgeroepen, maar komt niet of te laat ter plaatse;
- de politie komt ter plaatse, maar vult het statistisch formulier niet in;
- het statistische formulier wordt ingevuld, maar wordt niet gecentraliseerd. Tot slot was het ook mogelijk dat de papieren formulieren (die gebruikt werden vóór de automatisering van het systeem) verdwenen zijn.

Grafiek 23:
Schematische voorstelling van
informatieverlies dat leidt tot
onderregistratie



In België vond recentelijk geen enkel grootscheeps onderzoek plaats naar de onderregistratie. Niettemin schatten wij dat 5% van de doden 30 dagen niet in de officiële databank worden opgenomen, evenals ongeveer 50% van de zwaargewonden en 65% van de lichtgewonden³. Merk echter op dat dit probleem niet eigen is aan België. Alle landen met een registratiesysteem voor verkeersongevallen kampen immers met onderregistratieproblemen.

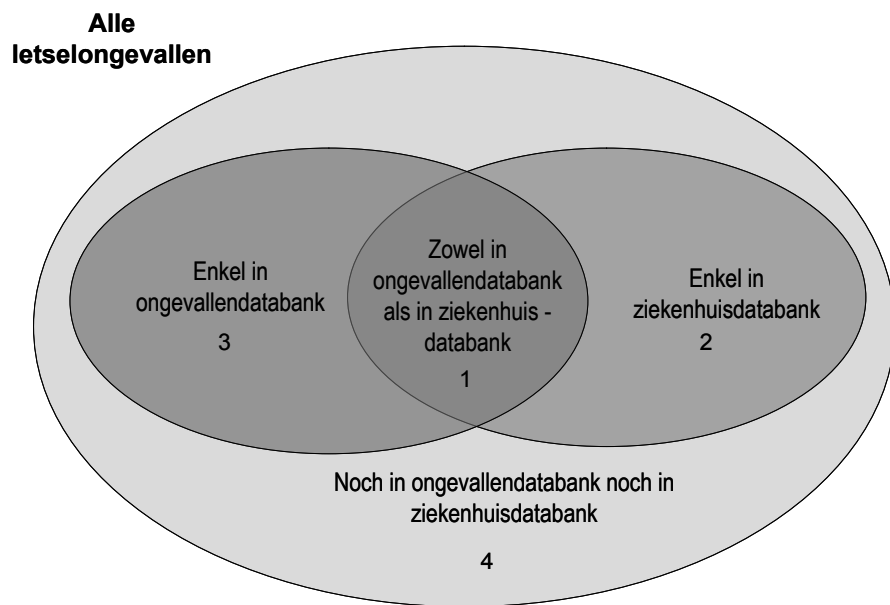
De problemen die voortvloeien uit de onderregistratie zijn van drieërlei aard: eerst en vooral wordt het maatschappelijke probleem van de verkeersonveiligheid zowel door media, burgers als door politici onderschat. Ten tweede worden bij de analyse van de verkeersveiligheid sommige ongevals categorieën meer onderschat dan andere vermits sommige weggebruikers categorieën (fietsers⁴ en voetgangers) of ongevalstypes (minder ernstige ongevallen of ongevallen met één weggebruiker) sterker onderhevig zijn aan onderregistratie dan andere. Daarbij komt nog dat de mate van onderregistratie kan evolueren in de tijd, waardoor de interpretatie van de chronologische reeksen verstoord kan worden⁵.

3. Zie onder andere De Mol J. (1999), Slechts het topje van de ijsberg. Verkeersonveiligheid in statistiek (deel 2) Verkeersspecialist, vol. 57, p. 7-12. et De Mol J. & Lammar P. (2006), Helft verkeersslachtoffers komt niet in statistieken. Koppeling ziekenhuis- en politieregistratie noodzakelijk. Verkeerspecialist, Vol. 130, p.15-18.

4. Martensen H. & Nuytens N., "Themarapport fietsers : Verkeersongevallen met fietsers 2000-2007", BIVV, Observatorium voor verkeersveiligheid, 2009.

5. Door de automatisering van de gegevensinvoer, is het probleem van verloren geraakte statistische formulieren (voordien werden papieren exemplaren van deze formulieren opgestuurd) ongetwijfeld sterk afgenomen of zelfs volledig verdwenen. Dit resulteerde logisch gezien in een minder grote onderregistratie en dus in een kunstmatige stijging van het aantal verkeersongevallen.

Grafiek 24:
Theoretische vergelijking
tussen de ongevallendatabank
en de databanken van de
ziekenhuizen



De analyse van verkeersongevallen in België gebeurt louter op basis van de door de politie geregistreerde ongevallen, m.a.w. op basis van deelverzamelingen 1 en 3 van de grafiek

Hoewel we onderregistratie nooit helemaal zullen kunnen uitschakelen, bestaan er middelen om er bij de analyse en interpretatie van de verkregen resultaten rekening mee te houden. Zo vindt in sommige landen⁶ onderzoek plaats om het onderregistratieprobleem te kwantificeren. De meest gebruikte techniek hiervoor bestaat in de vergelijking van de politiedatabank met andere databanken zoals die van de ziekenhuizen (zie grafiek 24). België corrigeert de onderregistratie al in bepaalde mate door de politiedatabank te vergelijken met informatie over de doden 30 dagen, afkomstig van de parketten (cf. hiervoor) en met informatie van de PV-registers in het kader van de wegingsberekening (cf. hierna). Maar de eerste vergelijking heeft slechts betrekking op de doden 30 dagen en de tweede maakt ook gebruik van de politiegegevens, zodat de ongevallen die niet aangegeven werden bij de politie nog altijd niet meegerekend worden.

Zolang er geen onderzoek bestaat dat de omvang van de onderregistratie in kaart brengt, wordt verkeersveiligheidsonderzoeken en –beleid te baseren bij voorkeur gebaseerd op gegevens over de doden 30 dagen en de zwaargewonden, vermits deze gegevens minder onderhevig zijn aan onderregistratie dan gegevens over lichtgewonden en letselongevallen.

3.1.1.3.2. De weging

In 2002, toen de AD SEI de databank verifieerde, bleek dat sommige politiezones abnormaal sterke dalingen van het aantal ongevallen registreerden. De oorzaak hiervan ligt bij de politiehervorming. Er moest dus een techniek gevonden worden om de effecten van deze hervorming te compenseren. Er werd een tweede informatiebron aangetroffen bij de politie: de PV-registers. Deze registers bevatten alle processen-verbaal die opgesteld worden in de politiezones. De AD SEI heeft dan in de politiezones met een sterke daling van het aantal statistische ongevallenformulieren, het aantal PV's m.b.t. de letselongevallen vergeleken met het aantal statistische formulieren. Op basis van het verschil tussen beide aantallen werd voor elk van deze politiezones een wegingscoëfficiënt (vermenigvuldigingsfactor) berekend waarmee het aantal ongevallen geregistreerd door de statistische formulieren vermenigvuldigd moet worden om het aantal ongevallen geregistreerd

6. Dergelijk onderzoek vindt o.a. plaats in Zweden, Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk.

door de pv's te bereiken⁷. Maar voor de dodelijke ongevallen wordt een dergelijke weging niet toegepast; voor de door de Federale Politie opgetekende ongevallen is dit evenmin het geval⁸. De AD SEI heeft het systeem met mondjesmaat uitgebreid, zodat het in 2005 alle 196 politiezones van het land omvatte.

Tabel 1:
Aantal gewogen zones per jaar

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Politiezones met weging	0	123	182	189	196	196	196	196
Politiezones zonder weging	196	73	14	7	0	0	0	0
Totaal van de politiezones	196	196	196	196	196	196	196	196

We kunnen ons natuurlijk afvragen hoe het mogelijk is dat het aantal pv's en het aantal statistische formulieren zo verschillend zijn, vermits beide cijfers afkomstig zijn van de politiediensten. Hiervoor zijn twee verklaringen. Eerst en vooral omvat het doorgegeven aantal PV's alle PV's voor letselongevallen, inclusief de PV's die opgesteld werden op basis van ongevalsangiften op het politiekantoor. Voor deze aangiften op het politiekantoor wordt echter geen verkeersongevallenformulier opgesteld, want informatie die louter op basis van de verklaringen van één van de ongevalspartijen wordt verzameld, worden niet voldoende betrouwbaar geacht. De tweede verklaring is dat het formulier pas wordt gecentraliseerd wanneer de agent het PV afgesloten heeft. Maar het aantal door de AD SEI doorgegeven PV's omvat ook niet-afgesloten PV's: een ongeval waarvan het PV niet is afgesloten, zal meegerekend worden in het aantal PV's van de politiekezone, maar de databank zal geen overeenkomstig statistisch formulier bevatten. Dit probleem komt uiteraard alleen voor als het PV niet afgesloten is op het ogenblik dat de databank naar de AD SEI wordt verzonden.

Het grootste voordeel van de toepassing van een wegingscoëfficiënt bestaat erin dat men een globaal cijfer kan verspreiden dat een beetje dicht bij de werkelijkheid ligt, en de onderregistratie compenseert. Jammer genoeg zorgt deze weegmethode ook voor enkele complicaties bij de interpretatie van de gegevens:

- De weging werd niet elk jaar op dezelfde manier berekend. Zo was het in 2002 de bedoeling om de abnormaal lage cijfers in bepaalde politiezones te corrigeren. Enkel op de ongevallen in deze zones werd een wegingscoëfficiënt toegepast. De DG SEI heeft het systeem veralgemeend, zodat het vanaf 2005 alle 196 politiezones omvat. De gewogen cijfers van 2002 tot 2005 zijn dus niet onderling vergelijkbaar.
- De weging corrigeert het aantal ongevallen zodanig dat de ongevallen die vóór 2002 helemaal niet in de databank voorkwamen, nu wel worden opgenomen. Het gaat hier om alle ongevallen die op het politiekantoor werden aangegeven en waarvoor geen verkeersongevallenformulier werd opgesteld. De cijfers van voor 2002 mogen dus niet vergeleken worden met de cijfers na 2002.
- De wegingsberekening wordt doorgevoerd zonder rekening te houden met de gevolgen van de ongevallen (met uitzondering van de dodelijke ongevallen, waarop geen weging wordt toegepast), de betrokken weggebruikerscategorie(ën), het tijdstip van het ongeval, enz. Impliciet wordt er dus van uitgegaan dat de ongevallen die op het politiekantoor worden aangegeven of waarvoor het PV niet afgesloten is, dezelfde eigenschappen hebben als de ongevallen waarvoor een formulier werd ingevuld. Zonder deze hypothese a priori in twijfel te trekken, lijkt de invoering van een controleprocedure ons een nuttige voorzorgsmaatregel.

7. Wanneer in een politiekezone 150 PV's werden opgesteld en slechts 100 statistische formulieren werden ingevuld, zal elk ongeval en dus elke ongevalsvariabele vermenigvuldigd worden met factor 1,5: 1 ongeval met 3 lichtgewonden zal geëxtrapoleerd worden naar 1,5 ongeval met 4,5 lichtgewonden.

8. Het aantal opgestelde PV's is niet beschikbaar voor de federale politie.

- In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest speelt de weging blijkbaar een grotere rol dan in de andere gewesten. Voor Brussel werd in 2008 immers een wegingscoëfficiënt toegepast van gemiddeld 1,28; voor Wallonië was dit 1,13 en voor Vlaanderen 1,16. In Brussel werden dus ongeveer 900 ongevallen toegevoegd, goed voor 21,6 % van het officiële aantal ongevallen in het gewest.

Vanuit praktisch opzicht mogen gewogen en niet-gewogen gegevens in geen geval met elkaar vergeleken worden. Om de evolutie op lange termijn te analyseren, moet gewerkt worden met niet-gewogen gegevens.

3.1.1.3.3. Kwaliteit van de nationale databank

Het derde en laatste ondervonden probleem doet zich voor bij de analyse van de verkeersongevallen en heeft betrekking op de kwaliteit van de officiële databank.

- Van de 944 doden die in 2008 werden opgetekend in België, werden er 53 niet opgenomen in de politiedatabank, deze gegevens werden dus rechtstreeks geleverd door de Parketten. Buiten enkele parameters, afkomstig van de fiche van het parket (met name gemeente, datum en tijdstip van het ongeval, alsook het geslacht en de leeftijd van het slachtoffer), hebben we dus geen enkele informatie over deze 53 doden.
- De manier waarop momenteel informatie wordt verzameld, laat ons niet toe om de plaats van het ongeval nauwkeurig te bepalen.
- Het gedeelte van het ongevallenaangifteformulier betreffende het verloop van het ongeval is niet eenvoudig in te vullen, als het ongeval op een rotonde gebeurt blijkt dit zelfs onmogelijk. Het is dus moeilijk of zelfs onmogelijk om een klare kijk te krijgen op het verloop van de ongevallen.
- Het grote aantal ontbrekende of onbekende parameters bemoeilijkt de analyse van de ongevallen.
- Een ander werkpunt is de lange wachttijd vooraleer de gegevens gepubliceerd worden. Zo werden de gegevens van 2008 pas in november 2009 verspreid. Daardoor kon een uitgebreide analyse van de cijfers pas in 2010 plaatsvinden, m.a.w. 1 of 2 jaar nadat het ongeval gebeurde.

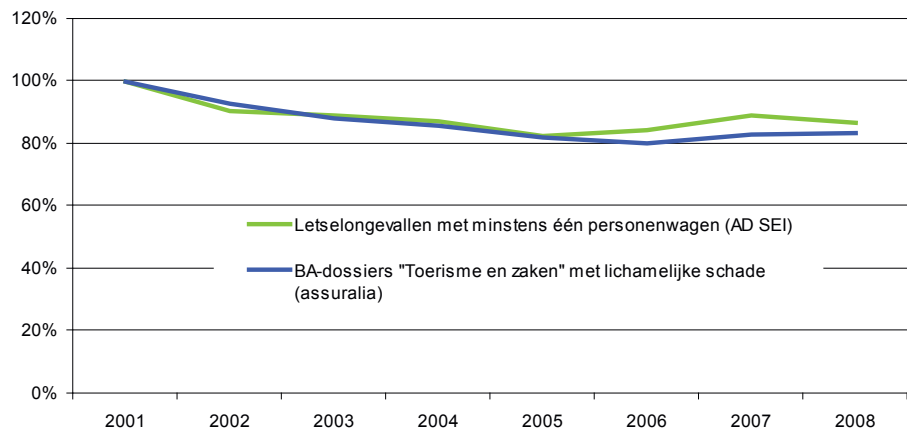
In eerste instantie zou een onderzoek naar de kwaliteit van de gegevens meer duidelijkheid kunnen brengen over de omvang van het fenomeen en eventuele oplossingen aan het licht kunnen brengen. Het statistisch formulier dat uit 1991 dateert heeft zijn beperkingen en is dringend aan vernieuwing toe. Deze vernieuwing zou voor de politie de ideale gelegenheid kunnen zijn om de agenten een degelijke opleiding te geven om de ongevalgegevens in te voeren.

3.1.1.3.4. Vergelijking tussen politiegegevens en verzekeringsgegevens

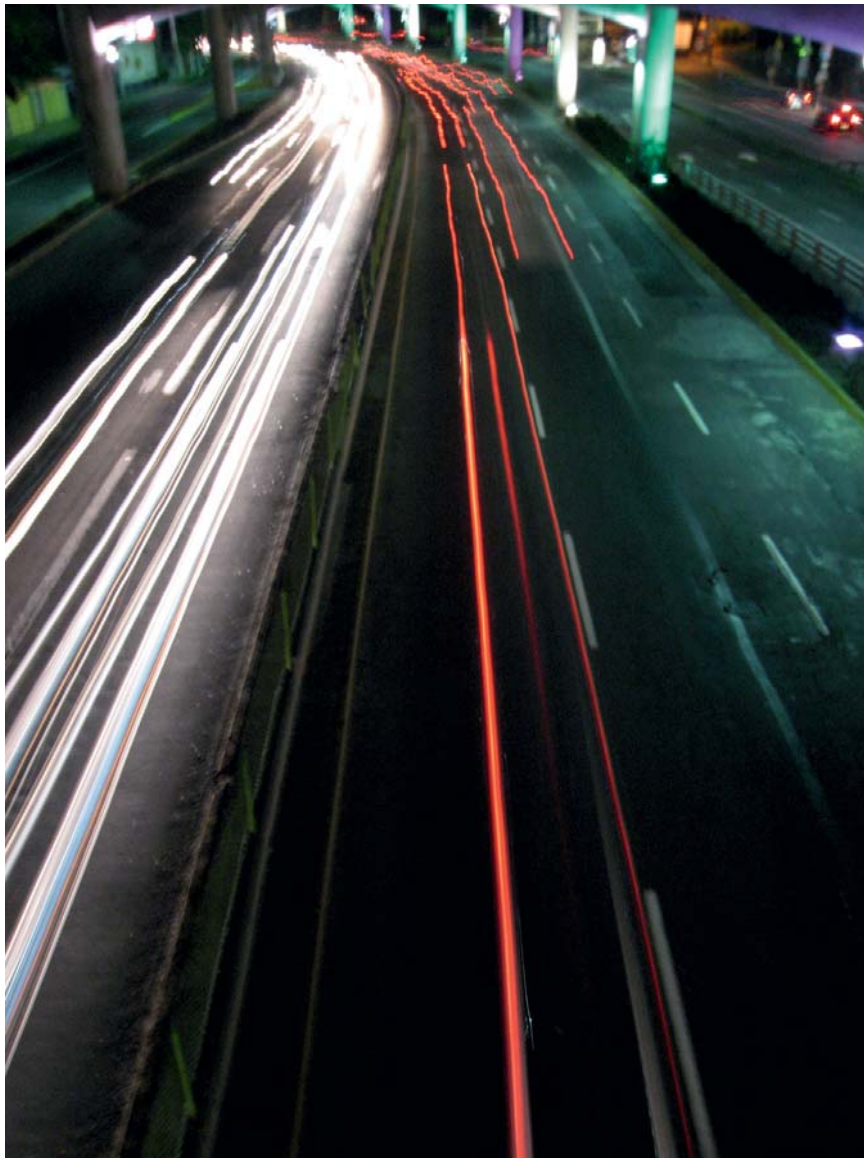
De onderstaande grafiek vergelijkt de evoluties van het aantal burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers “toerisme en zaken” waarbij sprake is van lichamelijke schade met het aantal letselongevallen met ten minste één auto. De eerste gegevensbron is afkomstig van de verzekeringen, de tweede gegevensbron komt van de databank met door de politie geregistreerde letselongevallen. Voor beide soorten gegevens stellen we gelijklopende evoluties vast. Voor beide soorten gegevens deed zich tussen 2001 en 2005 (politiecijfers)-2006 (cijfers van de verzekeringssector) een daling voor van ± 20 %, en merken we tussen 2005-2006 en 2008 een lichte heropflakking. Deze vergelijking leert ons dat de databank met door de politie opgetekende letselongevallen gelijkloopt met de gegevens van de verzekeringssector over de evolutie van het aantal letselongevallen. Deze informatie is bijzonder waardevol, vermits genoegzaam bekend is dat de politiedatabank begin de jaren 2000 ingrijpende veranderingen volgens het politiehervorming heeft ondergaan.

BRONNEN EN KWALITEIT VAN DE ONGEVALLENGEGEVENS

Grafiek 25:
Vergelijking van de evolutie
van de letselongevallen
met een auto (niet-
gewogen politiegegevens)
met de burgerrechtelijke
aansprakelijkheidsdossiers
"toerisme en zaken" waarbij
sprake is van lichamelijke
schade



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





3.1.2. Definities en afkortingen

3.1.2.1. Algemeen	52
3.1.2.2. Ongevallen volgens tijdstip	53
3.1.2.3. De slachtoffers van ongevallen	53
3.1.2.4. Ongevallen en alcohol	54

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

3.1.2.1. Algemeen

SGVV: Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

#: aantal

%: percentage

Index: Een getal in de vorm van een percentage dat de verhouding uitdrukt van een grootte ten opzichte van een referentiewaarde. In dit rapport wordt regelmatig gebruik gemaakt van indexcijfers om de historische evolutie van verkeersveiligheidsindicatoren weer te geven.

Referentiegemiddelde 1998-2000: De evolutie van de verkeersveiligheidsindicatoren (bvb. doden 30 dagen, letselongevallen...) wordt in dit rapport meestal afgetoetst ten opzichte van het gemiddelde van deze verkeersveiligheidsindicatoren voor de jaren 1998, 1999 en 2000.

Reden daarvan is dat de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid het gemiddelde van het aantal verkeersdoden in 1998, 1999 en 2000 (1500 verkeersdoden) gebruikt als referentiepunt voor haar doelstellingen tot vermindering van het aantal verkeersdoden tot 750 in het jaar 2010 (-50%) en 500 in 2015 (-66,6%).

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

Verkeersveiligheidsindicator: Dit is een indicator van verkeersveiligheid die rechtstreeks verband houdt met het aantal slachtoffers of ongevallen.

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

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

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

Zwaar- of ernstig gewonde: Elke persoon die in een verkeersongeval gewond raakt en wiens toestand zodanig is dat een ziekenhuisopname van meer dan 24 uur noodzakelijk is.

Lichtgewonde: Elke persoon die gewond raakt in een verkeersongeval, en voor wie de definitie van 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 voordoet op de openbare weg (dus geen ongevallen op een privéterrein dat toegankelijk is voor het publiek (bijv. parkings van grote winkels)). Behalve wanneer uitdrukkelijk het tegendeel wordt vermeld, wordt in dit rapport met "ongeval" steeds "letselongeval" bedoeld.

Dodelijk letselongeval: Letselongeval met minstens 1 dode 30 dagen.

Ernstig letselongeval: Letselongeval met minstens 1 zwaargewonde of dode 30 dagen.

Ernst van de ongevallen: De ernst van de ongevallen wordt berekend aan de hand van het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen. Wanneer de ernst wordt berekend van ongevallen met een bepaald weggebruikerstype, bijvoorbeeld personenwagens, dan worden alle doden in deze ongevallen – in ongevallen met personenwagens zijn dat de doden in de personenwagens én de doden bij de opponenten van de personenwagens – gedeeld door het aantal ongevallen met dat weggebruikerstype.

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

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

Risico: Het risico wordt in dit rapport op verschillende manieren berekend, maar komt altijd neer op het plaatsen van een verkeersveiligheidsindicator (bvb. aantal verkeersdoden, aantal letselongevallen...) tegenover een blootstellingsgegeven (bvb. voertuigkilometers, totale bevolkingsaantal...). Een voorbeeld van een risicoberekening is het aantal zwaargewonden/miljard reizigerskilometers. Bij de risicoberekening voor de weggebruikerstypes afzonderlijk kan er ook sprake zijn van dodelijk totaalrisico. Dit is het totaal aantal doden in een ongeval met een bepaald weggebruikerstype in verhouding tot de blootstellingsgegevens van dat weggebruikerstype. Het totaalrisico van vrachtwagenongevallen bijvoorbeeld is gelijk aan het aantal doden bij vrachtwageninzittenden en bij de opponenten van de vrachtwagens in verhouding tot het aantal reizigerskilometers met vrachtwagens.

Eenzijdig ongeval (single vehicle ongeval): Er is slechts één voertuig (een fiets is ook een voertuig) in het ongeval betrokken en het betreft geen voetgangersongeval.

Dodehoekongeval: Een dodehoekongeval beantwoordt in de statistisch werkbare definitie aan volgende voorwaarden:
een personenwagen, (lichte) vrachtwagen of autobus of -car slaat rechts af
de opponent is een voetganger, fietser of bromfietser
de weg waarop gereden wordt is dezelfde voor beide weggebruikers
de richting van de verplaatsing is dezelfde voor beide weggebruikers

3.1.2.2. Ongevallen volgens tijdstip

Dag: De dag (overdag) duurt van 6.00u tot 21.59u.

Nacht: De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u van de volgende dag.

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

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

3.1.2.3. De slachtoffers van ongevallen

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

Opponent / botsingpartner: Dit is de tegenpartij in de botsing..

Voetganger: weggebruiker die te voet gaat of een (brom)fiets voordruwt

Bromfiets: bromfiets type A of bromfiets type B

Motorfietser: motorfiets $\leq 400\text{cc}$ of motorfiets $\leq 400\text{cc}$

Personenwagen: personenauto of auto voor dubbel gebruik

Vrachtwagen: naast vrachtwagen vallen in de ruime betekenis van dit begrip ook trekkers (al dan niet met aanhangwagen) hieronder

3.1.2.4. Ongevallen en alcohol

Geteste bestuurder: Een bestuurder die positief of negatief bevonden wordt bij een ademtest ofwel een ademtest weigert.

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

% Geteste bestuurders: Aantal geteste bestuurders / totaal aantal bestuurders betrokken in letselongevallen

% Bestuurders onder invloed: Aantal bestuurders onder invloed / aantal geteste bestuurders.



3.1.3. Analyse

3.1.3.1. Evolutie doorheen de tijd	56
3.1.3.2. Europese vergelijking	57
3.1.3.3. Analyse volgens tijdstip.....	57
3.1.3.4. Analyse volgens de plaats van de verkeersongevallen	59
3.1.3.5. Analyse in functie van de betrokken personen	61
3.1.3.6. Rijden onder invloed van alcohol	65
3.1.3.7. Besluit.....	66

3.1.3.1. Evolutie doorheen de tijd

Belangrijke daling van de doden 30 dagen in 2008 t.o.v. 2007

Voor het eerst sinds de jaren 50 tellen we minder dan 1000 doden in het Belgische verkeer. De Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie van de FOD Economie rapporteerde in 2008 944 doden 30 dagen. In vergelijking met het jaar ervoor werden 127 levens gespaard, wat overeenkomt met een daling van 11,9%. Het gaat hier om de derdegrootste daling in één jaar tijd sinds 1973. Enkel de dalingen van 1975 (-12%) en 1995 (-14,4%) waren nog groter.

Stagnatie van het aantal zwaargewonden en lichtgewonden

De mobiliteit eist ook een tol in de vorm van licht- en zwaargewonden. De officiële statistieken stellen ons in staat om de evolutie van deze twee indicatoren op te volgen. In 2008 bedroeg het aantal zwaargewonden 6782 en werden er 57655 lichtgewonden geteld. In tegenstelling tot het aantal doden 30 dagen is het aantal zwaargewonden sinds 2005 niet meer gedaald, en voor een duidelijke daling van het aantal lichtgewonden moeten we teruggaan tot 2001.

Ernst van ongevallen met de helft afgenomen tussen 1973 en 2008

In vergelijking met 1973, toen de verkeersonveiligheid op haar hoogtepunt was, is het aantal zwaargewonden de sterkst gedaalde indicator: -73%. Het aantal doden 30 dagen is met 68 % gedaald en het totaal aantal slachtoffers is met 42 % afgenomen. En hoewel we in 2008 nog zo'n 50000 letselongevallen telden, is dit aantal sinds 1973 met 37% gedaald. Als gevolg van deze diverse dalingen is het aantal geregistreerde doden per 1000 letselongevallen (indicator voor de ernst van de ongevallen) gehalveerd tussen 1973 en 2008, tot een niveau van 19 doden per 1000 ongevallen.

Overlijdensrisico per reizigerskm gedeeld door 7 tussen 1973 en 2008

De positieve evoluties zijn des te opmerkelijker omdat ze indruisen tegen de evolutie van alle data die gebruikt worden om de risicoblootstelling te berekenen, met name: bevolkingstoename (+10% tussen 1970 en 2008), aantal afgelegde kilometers (bijna verdriedubbeld tussen 1973 en 2008) en het wagenpark dat met 125 % aangegroeid is. In totaal is het aantal doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers gedaald van 45,2 in 1973 tot 6,4 in 2008. Het overlijdensrisico per miljard afgelegde kilometers is op die manier 7 keer kleiner geworden. Het ongevalsrisico per afgelegde kilometer werd 4,5 keer kleiner en de kans om zwaargewond te raken per afgelegde kilometer is meer dan 8 keer kleiner geworden.

Cijfers van 2008 brengen ons opnieuw dichterbij de te volgen trendlijn om de ambitieuze doelstellingen van maximum 750 doden in 2010 en 500 in 2015 te behalen

De bijzonder positieve evoluties die de jongste jaren werden genoteerd op het vlak van de verkeersveiligheid zijn ongetwijfeld gestimuleerd door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) van 2001 en 2007. Er werd niet alleen een balans opgemaakt van de verkeersveiligheid in België, maar er werden ook precieze cijferdoelstellingen vastgelegd: het aantal doden 30 dagen met 50% verminderen tussen het gemiddelde voor de periode 1998-1999-2000 en 2010, dit betekent dat we tegen 2010 jaarlijks niet meer dan 750 verkeersdoden meer mogen tellen. Op de tweede SGVV werd een nieuwe doelstelling vastgelegd van maximaal 500 verkeersdoden tegen 2015.

Sinds 1973 neemt het aantal verkeersdoden jaarlijks met gemiddeld 47,5 eenheden af. Om de geplande doelstellingen te bereiken (tegen 2006 max. 1000 verkeersdoden, i.e. de tussentijdse doelstelling van de eerste SGVV, tegen 2010 max. 750 verkeersdoden en tegen 2015 max. 500 verkeersdoden), hadden er tussen 1999 en 2006 jaarlijks gemiddeld 71 doden minder moeten vallen; tussen 2006 en 2010 zouden er gemiddeld 63 doden minder moeten vallen, en tussen

2010 en 2015 gemiddeld 50. De doelstellingen zijn dus ambitieus, maar liggen ook niet té ver verwijderd van de waargenomen realiteit. Toch is de uitdaging er niet minder groot om: hoe minder slachtoffers er vallen, hoe meer inspanningen er moeten geleverd worden om nog bijkomende dalingen te bewerkstelligen, dit is genoegzaam bekend.

In 2003, 2004 en 2005 leken onze doelstellingen nabij. De minieme dalingen in 2006 en 2007 verwijderden ons echter van deze objectieven, maar het jaar 2008 brengt ons weer dichterbij de te volgen trendlijn om de doelstellingen te behalen.

Tot op vandaag blijft het aantal zwaargewonden onder de te volgen trendlijn om de doelstellingen te behalen

Voor de zwaargewonden hebben wij dezelfde procentuele verminderingen vooropgesteld als voor de doden 30 dagen (d.w.z. -50% tegen 2010 en -66,6% tegen 2015 ten opzichte van het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000). Zo zouden we in 2010 nog hoogstens 5196 zwaargewonden mogen tellen en tegen 2015 zouden dit er nog maximaal 3464 mogen zijn. Deze doelstellingen zijn niet bijzonder ambitieus, want ze vergen kleinere dalingen dan de afnames die we zouden registreren indien de evolutie van 1973 tot 2008 zich lineair zou voortzetten (dit komt overeen met een jaarlijkse afname van 480 zwaargewonden). We stellen overigens vast dat het aantal zwaargewonden sinds 2001 zeer snel evolueerde in de richting van de doelstelling van 2008. In 2005 was deze doelstelling zo goed als bereikt, maar sindsdien werd geen enkele noemenswaardige vooruitgang meer geboekt.

3.1.3.2. Europese vergelijking

Ondanks een goede evolutie, heeft België nog een grote achterstand op de meest verkeersveilige Europese landen

Dankzij de vooruitgang die tussen 2000 en 2008 werd geboekt, behoort België tot het Europese koppeloton van landen met de gunstigste evolutie. Maar we hebben nog een hele weg af te leggen als we tot de meest verkeersveilige landen willen behoren. Als we kijken naar het overlijdensrisico, merken we immers dat België maar liefst 88 verkeersdoden per miljoen inwoners telt. Daarmee eindigen we 15de op een totaal van 27 lidstaten en komen we op de voorlaatste (14de op een totaal van 15 landen) plaats als we de 12 nieuwe lidstaten niet meerekenen. België scoort al bijna even slecht als we kijken naar het overlijdensrisico per kilometer: we eindigen 13de op een totaal van 27 landen en we komen op de 12de plaats als we louter de 15 oorspronkelijke EU-lidstaten in beschouwing nemen.

Moest het verkeersrisico in België (uitgedrukt in doden 30 dagen per miljard voertuigkilometers) gelijk zijn aan het verkeersrisico van een van zijn buurlanden, dan zou de doelstelling voor 2010 reeds behaald geweest zijn. Indien we even goed zouden scoren als het Verenigd Koninkrijk, dan hadden we zelfs al de doelstelling voor 2015 bereikt. Deze theoretische berekeningen wijzen er dus op dat de vastgelegde doelstellingen perfect haalbaar zijn en dus zo snel mogelijk moeten worden gerealiseerd.

3.1.3.3. Analyse volgens tijdstip

Volgens de maand

In 2008 werden in de maand juli de meest ernstige ongevallen geregistreerd

Met 100 doden en 4003 ongevallen, was juli in 2008 de maand met de ernstigste ongevallen. Augustus komt op de tweede plaats. Hieraan moet toegevoegd worden dat het aantal ongevallen in juli met slechts 11% gedaald is tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2008, terwijl we een daling van 17% vaststellen als we alle maanden samen beschouwen. Zo is ook het aantal doden

in juli met slechts 9% gedaald tussen ditzelfde referentiegemiddelde en 2008, terwijl de dodentol voor alle maanden samen met 35% gedaald is.

Terwijl het aantal slachtoffers bij tweewielers gevoelig hoger ligt in de lente en de zomer, vallen er bij voetgangers meer slachtoffers in de winter

De verdeling van de doden over de seizoenen is niet identiek voor alle weggebruikerscategorieën. Hoewel het seizoen slechts weinig invloed heeft op het aantal doden in ongevallen met personenwagens, heeft het meer invloed op het aantal gedode fietsers, en een nog grotere invloed op het aantal gedode motorrijders (zachter weer, langere dagen, enz.). Tijdens de lente- en zomermaanden neemt het aantal slachtoffers bij deze tweewielige weggebruikers dramatisch toe. Bij de voetgangers daarentegen merken we een piek tijdens de winter (voornamelijk van november tot januari).

Volgens de periode van de week

Nachten en vooral weekendnachten blijven het meest risicovol

Bijna de helft van de doden 30 dagen (449 of 48%) komt tijdens weekdagen om het leven, 23% verliest het leven overdag tijdens het weekend, 20% sterft tijdens een weekendnacht en 10% komt om tijdens een weeknacht. Maar vanuit het oogpunt van het aantal doden 30 dagen per uur, stellen we vast dat de weekendnachten nog altijd het dodelijkst zijn (15 doden per 100 weekendnachturen). Hierna komen in dalende orde van aantal doden per uur de weekenddagen, de weekdagen en de weeknachten. Sinds 1991 is het aantal doden overdag tijdens het weekend minder sterk gedaald dan tijdens de andere perioden van de week. Kijken we naar het aantal voertuigkilometers van de verschillende tijdsperiodes in een week, dan springt het aantal geregistreerde doden tijdens weekendnachten in het oog. Slechts 4% van het totale aantal voertuigkilometers wordt gereden tijdens weekendnachten, terwijl in deze tijdsperiode maar liefst 20% van de verkeersdoden vallen. Ook tijdens de andere dagen van de week bestaat 's nachts een groter risico per afgelegde kilometer, want aan deze nachten kan men 10% van de verkeersdoden toeschrijven maar slechts 5% van de voertuigkilometers.

Jonge bestuurders zijn oververtegenwoordigd in ernstige ongevallen op alle tijdstippen van de week

's Nachts en vooral tijdens weekendnachten zijn jongeren van 18 tot 34 jaar bij de zwaargewonden en doden 30 dagen oververtegenwoordigd ten opzichte van hun aandeel in de populatie. Tijdens weekendnachten heeft deze leeftijdsgroep een aandeel van 52% bij de doden en 57% bij de zwaargewonden. Deze percentages lopen tijdens weekendnachten zelfs op tot 60% en 58%.

Dankzij de gegevens van de gedragsmetingen «rijden onder invloed van alcohol» hebben we een idee van de leeftijdssamenstelling van de autobestuurders per periode van de week. Als we deze informatie vergelijken met de leeftijdssamenstelling van de autobestuurders die betrokken waren bij een ernstig ongeval per periode van de week, stellen we vast dat bestuurders van 18 tot 25 jaar oververtegenwoordigd zijn bij ernstige ongevallen, en dit ongeacht de periode van de week. Bestuurders van 26 tot 39 jaar blijken enkel tijdens weeknachten oververtegenwoordigd te zijn in ernstige ongevallen.

Volgens de dag en het uur

Een ongevallenpiek treedt op tijdens de spits

Als we kijken hoe de ongevallen gespreid zijn over de uren, stellen we een piek van het aantal ongevallen vast tijdens de ochtend- en avondspits op weekdagen in de winter. In de zomer blijft een ochtendpiek van ongevallen evenwel uit. Ook op woensdagmiddag is er een ongevallenpiek. In het weekend doet zich geen echte ongevallenpiek voor, maar houdt het aantal ongevallen tussen 11 en 18 u een gemiddeld niveau aan.

Er vallen meer doden 30 dagen tijdens de vrijdagavondspits, de weekendnachten en op zondagnamiddag

Voor de doden kent de curve een gelijkaardig (maar beduidend vlakker) verloop als voor de ongevallen, er vallen m.a.w. meer doden tijdens de spitsuren van maandag tot donderdag. Tijdens de vrijdagavondspits, tijdens de tweede helft van de nacht van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag, alsook op zondag in de late namiddag tekenen zich echter grotere pieken af.

Feestdagen

Het Nieuwjaarsverlof was de meest dodelijke verlofperiode in 2008

Sommige lange weekends of feestdagen kennen zwaardere ongevallen dan andere. In 2008 werden tijdens het Nieuwjaarsverlof (van maandag 31 december 22 p.m. tot woensdag 2 januari 6 a.m.) de ernstigste ongevallen genoteerd (85 doden per 1000 ongevallen) en lag de overlijdensfrequentie het hoogst (6 doden per 24 u). Voeg hierbij het Hemelvaartweekend (15 augustus) en het weekend van de nationale feestdag (21 juli) en het trieste trio van gevaarlijkste feestdagen in 2008 is compleet. Ook op Kerstmis en gedurende het weekend van Paasmaandag lag de ernst van de ongevallen hoger dan gemiddeld.

3.1.3.4. Analyse volgens de plaats van de verkeersongevallen

De gevaren verschillen naargelang van het gewest, de provincie en het wegtype. In dit deel van de ongevallenanalyse bestuderen we de eigenschappen van de verschillende plaatsen waar de ongevallen zich voordoen.

Volgens het gewest

Het aandeel doden in Wallonië is te hoog in vergelijking met het aandeel ongevallen en gewonden in dit gewest

64,2 % van de ongevallen doen zich voor in het Vlaams Gewest, dat eveneens een aandeel heeft van 65,1 % bij de zwaargewonden en 63,6 % bij de lichtgewonden. Vlaanderen aandeel in de verkeersdoden ligt echter een stuk lager: 52,4% van alle verkeersdoden in België vielen in Vlaanderen. Het Waals Gewest daarentegen heeft een aandeel van 43,9% in het totaal aantal verkeersdoden, terwijl slechts 27,6% van de ongevallen zich voordoen in dit Gewest. 8,2% van alle ongevallen doen zich voor in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, terwijl dit gewest met 3,7% van alle doden het best presteert wat de ernst van de ongevallen betreft: 8,8 doden per 1000 geregistreerde ongevallen.

De ernst van de ongevallen is twee maal hoger in het Waals Gewest dan in het Vlaams Gewest en op zijn beurt twee maal hoger in het Vlaams Gewest dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het stedelijke karakter van Brussel verklaart grotendeels de lagere ernst van de ongevallen in de hoofdstad. In Vlaanderen is de ernst van de ongevallen dubbel zo groot (15,8 doden per 1000 ongevallen) en in het Waals Gewest ligt deze indicator met 30,7 doden per 1000 geregistreerde ongevallen nog eens dubbel zo hoog. We stellen vast dat de ernst in het Waals Gewest dubbel zo hoog blijft als in het Vlaams Gewest, en dit zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Het verschil in ernst tussen de twee overige gewesten vergt een meer diepgaande analyse: hierbij zou rekening moeten worden gehouden met de hogere verstedelijkingsgraad in Vlaanderen, de lagere bevolkingsdichtheid in Wallonië, de verschillende wegtypes in beide gewesten, de verschillen qua verkeershandhavingsbeleid, enz.

Opmerkelijke evolutie van het aantal doden 30 dagen in Vlaanderen en van het aantal zwaargewonden in Wallonië

Wanneer we de evolutie van de zwaargewonden en de doden onder de loep nemen, merken we dat zich in Vlaanderen tussen het referentiegemiddelde 98-2000 en 2008 opmerkelijke evoluties (-41,4%) voordeden.

Voor Wallonië daarentegen oogt het resultaat minder indrukwekkend als we naar de daling van het aantal doden kijken (-27,1%), het aantal zwaargewonden daarentegen is er echter fors afgenomen (-44,9%). In Brussel daalt het aantal doden en zwaargewonden slechts met 20%, en dit ondanks de jaren 2005 en 2006, waarin het aantal doden met 41% afnam in vergelijking met het referentiegemiddelde.

De doelstellingen zijn in het Vlaams Gewest min of meer bereikt maar worden niet gehaald in Wallonië en Brussel

Net als op nationaal vlak het geval was, wilden de gewesten hun verkeersveiligheidsbeleid een nieuwe dynamiek inblazen door doelstellingen vast te leggen. Het is onmogelijk om deze doelstellingen met elkaar te vergelijken, de referentiejaar zijn immers verschillend, maar ook de indicatoren waarop deze doelstellingen gebaseerd zijn (doden 30 dagen voor Brussel, doden 30 dagen en zwaargewonden voor Vlaanderen, doden 30 dagen + zwaargewonden voor het Waals Gewest) komen niet overeen. Samenvattend kunnen we echter stellen dat Vlaanderen ambitieuze doelstellingen heeft vooropgesteld op het vlak van doden 30 dagen en zwaargewonden, en dat deze doelstellingen tot op vandaag min of meer bereikt werden. Wallonië schoof iets minder ambitieuze doelstellingen naar voor, maar slaagde er ondanks de goede resultaten van 2008 niet in om deze te bereiken. Brussel stelde dezelfde doelstellingen voorop als op federaal niveau en behaalde deze ook effectief, op de zwarte jaren 2007 en 2008 na: de lage cijfers in Brussel maken een spoedige verbetering niet ondenkbaar.

Overlijdensrisico per miljard km: verschillen tussen de drie gewesten alsmaar kleiner

2 jaar geleden bedroeg het overlijdensrisico in Brussel, Vlaanderen en Wallonië nog respectievelijk 5, 7 en 9 doden per miljard reizigerskilometers. In 2008 kennen de 3 gewesten een overlijdensrisico tussen 6 en 8, de kloof is dus kleiner geworden.

Voetgangers hebben in Brussel een bijzonder groot aandeel (34%) in het aantal zwaargewonden en doden, Vlaanderen valt op door het grote aantal fietsers onder de verkeersslachtoffers, terwijl automobilisten in Wallonië een bijzonder groot aandeel hebben onder de zwaargewonden en doden 30 dagen.

Volgens de provincie

Limburg heeft de doelstelling om tegen 2010 het aantal doden met 50% te verminderen reeds behaald

Er is slechts weinig verschil tussen de evoluties van provincies uit éénzelfde gewest. In Limburg is het aantal doden 30 dagen het meest gedaald tussen het referentiegemiddelde 98-2000 en 2008, zodat de doelstelling om het aantal verkeersdoden met 50% te verminderen zo goed als bereikt is. Het zal er nu op aankomen geen heropflakking van het aantal slachtoffers meer te noteren. Met een daling van 34% is Vlaams-Brabant de slechtst scorende provincie in Vlaanderen. Maar in vergelijking met de in Wallonië opgetekende dalingen hoeft het zich niet te schamen: zo noteert Namen, de best scorende Waalse provincie, een daling van 35%. Henegouwen, waar het aantal doden 30 dagen met 23% afneemt, komt helemaal achteraan de rangschikking.

Volgens het wegtype

De helft van de verkeersdoden worden opgetekend op wegen buiten de bebouwde kom

Daar waar 56.9% van de ongevallen binnen de bebouwde kom gebeuren,

worden 50,2% van de doden opgetekend bij ongevallen buiten de bebouwde kom. 7,7% van de ongevallen en 14,7% van de doden doen zich trouwens voor op de autosnelweg: de ernst ligt er dus het hoogst (36,9 doden per 1000 ongevallen), gevolgd door wegen buiten de bebouwde kom en wegen binnen de bebouwde kom. Deze rangschikking van ernst houdt natuurlijk rechtstreeks verband met de gereden snelheden op deze verschillende wegtypes. Merk ook op dat het aantal doden op autosnelwegen sinds het referentiegemiddelde met 36% afgenomen is, terwijl het aantal zwaargewonden er in hetzelfde tijdsbestek slechts met 8% gedaald is.

Bij nagenoeg de helft van de ongevallen op de autosnelweg verliest één enkele weggebruiker de controle over zijn voertuig

Bij nagenoeg de helft van de ongevallen op de autosnelweg verliest een weggebruiker de controle over zijn voertuig. Wanneer de bestuurder na het controleverlies tegen een hindernis buiten de rijbaan belandt, gaat het in de helft van de gevallen om een vangrail. De vangrail blijkt zijn nut te bewijzen aangezien de ernst van deze ongevallen relatief beperkt is. Als de weggebruiker de vangrail overschrijdt of een boom of verlichtingspaal raakt, dan zijn de gevolgen echter een stuk erger. Het overlijdensrisico per miljard reizigerskilometers op de autosnelweg mag tussen 1998-2000 en 2008 dan wel met 46% gedaald zijn, toch hinkt België nog steeds achterop in vergelijking met onze buurlanden, waar dit risico de helft lager ligt.

Buiten de bebouwde kom is bij de helft van de ongevallen op doorlopende weggedeeltes en rotondes slechts één weggebruiker betrokken

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom gebeuren de meeste ongevallen buiten een kruispunt, en het is ook op deze doorlopende weggedeeltes dat de ongevallen het ergst zijn. Buiten de bebouwde kom is bij ongeveer de helft van de ongevallen op doorlopende baanvakken en rotondes slechts één weggebruiker betrokken. Binnen de bebouwde kom gaat het vooral om aanrijdingen opzij met een voetganger en één enkele weggebruiker.

De helft van de doden in de bebouwde kom is een zwakke weggebruiker

Buiten de bebouwde kom is 60% van de doden inzittende van een auto en maakte 25% van de doden gebruik van een tweewielig voertuig. In de bebouwde kom is bijna de helft van de doden een zwakke weggebruiker (26% voetgangers, 16% fietsers en 8% bromfietsers).

Volgens het snelheidsregime

Tussen het gemiddelde van 1998-2000 en 2008 werden de meeste levens gered op 90 km/u-wegen

Sterke dalingen van het aantal doden werden vooral opgetekend op 90, 120 en 50 km/u-wegen. Het feit dat het aantal kilometers wegen met een snelheidsregime van 90 km/u de voorbije jaren sterk is afgenomen (in hoofdzaak omdat in Vlaanderen op sommige wegen de eerdere maximumsnelheid van 90 km/u teruggebracht werd naar 70 km/u) is hier niet vreemd aan. Parallel hiermee is de ernst van de ongevallen gedaald op 50, 70 en 120 km/u-wegen.

3.1.3.5. Analyse in functie van de betrokken personen

Volgens leeftijd en geslacht

Verkeersongevallen zijn de grootste doodsoorzaak bij mannen van 15 tot 24 jaar en bij vrouwen van 20 tot 24 jaar

Om het verkeersonveiligheidsprobleem binnen een ruimere context te plaatsen, gaan we na hoe de verkeersdoden onderverdeeld zijn volgens leeftijd en geslacht. De recentste beschikbare gegevens (deze dateren van 2004) leren

ons dat nagenoeg 50% van de overlijdens bij 20 tot 24-jarige mannen verband houden met een verkeersongeval. En meer dan 20% van de overlijdens bij 10 tot 34-jarige mannen en van de overlijdens bij 15 tot 24-jarige vrouwen zijn aan een verkeersongeval te wijten.

Tussen 2000 en 2008 is het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners gehalveerd bij jonge mannen.

Als we kijken naar het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners, valt onmiddellijk op hoe zwaar jonge mannen door verkeersongevallen getroffen worden. Bij mannen tussen 20 en 24 jaar loopt deze indicator op tot bijna 200, bij vrouwen is er bijna geen verschil meer tussen de jongsten en de oudsten: voor beide leeftijdscategorieën ligt de indicator in de buurt van 50. De evolutie tussen 2000 en 2008 is opmerkelijk, vermits de mortaliteit bij jonge mannen in deze periode gehalveerd is.

Volgens het type weggebruiker

Motorrijders, en inzittenden van bestelwagens en vrachtwagens moeten extra in het oog moeten worden gehouden, vermits zij geen opmerkelijke dalingen kenden.

Voor specifieke weggebruikerscategorieën werden er geen doelstellingen geformuleerd. Wanneer we er echter van uitgaan dat alle weggebruikerscategorieën dezelfde inspanning moeten leveren, merken we dat sommige weggebruikerscategorieën de doelstelling om het aantal doden met 50% te verminderen reeds bereikt hebben tussen het referentiegemiddelde 98-2000 en 2010. Dit is het geval voor bromfietzers klasse A, die het dodental in hun rangen met 63% zagen verminderen, maar ook voor de autopassagiers, bij hen nam het aantal doden met 51% af. Andere weggebruikerscategorieën zoals autobestuurders (-46%), bromfietzers klasse B (-37%), voetgangers (-35%) en fietsers (-34%) lieten mooie dalingen optekenen. Maar er zijn ook categorieën die extra aandacht vereisten omdat ze slechts weinig vooruitgang geboekt hebben zoals motoren van meer dan 400cc (-19%) en inzittenden van bestelwagens (-10%), of zelfs meer slachtoffers tellen zoals motoren onder de 400cc (+9%) en vrachtwagens (+36%). Merk evenwel op dat de absolute cijfers voor de drie laatstgenoemde categorieën eerder laag zijn.

Les dernières catégories doivent faire l'objet de plus d'attention parce qu'elles n'ont que peu progressées comme les motos de plus de 400cc (-19%), les occupants de camionnettes (-10%) ou même parce qu'elles ont vu le nombre de leurs victimes augmenter : motos de moins de 400cc (+9%) et camions (+36%). Notons toutefois que ces trois dernières catégories ne comptent qu'un petit nombre de tués.

De grootste dalingen doen zich voor bij de jongste weggebruikers, en dit voor alle vervoermiddelen

Als we de evolutie volgens de leeftijd van de slachtoffers in detail bestuderen, merken we tussen het referentiegemiddelde 98-2000 en 2008 kleinere dalingen (die zelfs omslaan in stijgingen) naarmate de leeftijd hoger ligt. Zo merken we bij de motorrijders dat het aantal zwaargewonden bij de 18-24-jarigen met 40% is afgenomen. Bij 25-34-jarige motorrijders zien we een afname van 38%, maar bij motorrijders van 35 tot 64 jaar merken we een stijging van +25% (deze stijging bij veertigers en vijftigers moet benadrukt worden, want het gaat om een verschijnsel dat we de komende jaren met argusogen moeten volgen). Behalve bij de leeftijdscategorie van 35-64 jaar, zijn de dalingen van het aantal zwaargewonden het kleinst bij de voetgangers en de fietsers.

Deze verschillende evoluties in functie van voertuigtype en leeftijd zijn uiteraard mogelijks deels bepaald door demografische evoluties al dan niet in interactie met evoluties in het aantal voertuigen en/of voertuigkilometers van bepaalde voertuigtypes. Aangezien een gedetailleerde analyse van al deze factoren ons hier te ver zou leiden verwijzen we hiervoor naar de door het Observatorium voor de Verkeersveiligheid gepubliceerde themarapporten.

Voetgangers

Bij voetgangers merken we vooral bij ouderen een piek van het aantal zwaargewonden per 100 000 inwoners (en niet bij de jongeren, zoals bij andere vervoermiddelen het geval is).

In 2008 is het aantal gedode voetgangers voor het eerst onder de drempel van 100 gedoken. In tegenstelling tot de andere verplaatsingsmiddelen kent het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners geen piek bij de jongeren, maar wel (door hun grotere kwetsbaarheid) bij de ouderen (voornamelijk bij de personen ouder dan 70). Zwaargewonde of dode voetgangers worden vooral omvergereden door personenwagens, maar de ongevallen kennen vaker een dodelijke afloop als de andere partij een vrachtwagen, bestelwagen of zelfs een motor is.

Fietsers

Ongevallen tussen een fietser en een vrachtwagen kennen met voorsprong de ergste gevolgen

In 2008 kwamen 86 fietsers om het leven en werden er meer dan 900 zwaargewond. De grafiek met het aantal zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie vertoont een piek bij jongeren van 10 tot 19 jaar en bij personen ouder dan 70. Net als bij de voetgangers doen de meeste ernstige fietsongevallen zich voor tussen fietsers en auto's, maar niettemin ligt de ernst van de ongevallen tussen fietsers en vrachtwagens het hoogst (92 doden per 1000 ongevallen). Fietsongevallen met vrachtwagens of lichte vrachtwagens doen zich relatief het vaakst voor op kruispunten met verkeerslichten, en ongevallen waarbij één enkele fietser ten val komt doen zich relatief het vaakst voor op doorlopende weggedeeltes. Wanneer we de typische fietsongevallen onder de loep nemen, merken we dat dodehoekongevallen in 2008 5 mensenlevens kostten, dat ongevallen waarbij de fietser geen voorrang verleende 8 mensenlevens kostten, en dat ongevallen waarbij de opponent geen voorrang verleende 12 mensenlevens kostten. Ongevallen met openslaande portieren komen uiteraard veel vaker voor, maar zijn zelden ernstig, dit geldt ook voor ongevallen waarbij de opponent een parking of garage verlaat.

Bromfietsers

Bij bromfietsers klasse B is het aantal slachtoffers is minder sterk gedaald dan bij bromfietsers klasse A

Het aantal doden en zwaargewonden bij bromfietsers klasse A is sterk gedaald ten opzichte van het referentiegemiddelde, bij bromfietsers klasse B zijn de dalingen minder groot. De zwaargewonden en doden 30 dagen vallen voornamelijk bij de jongeren van 15 tot 19 jaar. Het percentage ongevallen waarbij een bromfietser alleen ten val komt ligt vrij hoog, vooral op doorlopende weggedeeltes en rotondes. Net zoals bij fietsers heeft bij ongeveer een kwart van de ongevallen de opponent geen voorrang verleend.

Motorrijders

Bij jongeren van 20 tot 34 jaar is het aantal ernstige slachtoffers per 100 000 inwoners gedaald, bij motorrijders van 40 tot 64 jaar daarentegen is dit cijfer toegenomen

Het aangifteformulier voor verkeersongevallen bevat twee motorfietscategorieën: motoren met een vermogen tot 400 cc en motoren van meer dan 400 cc. De laatste categorie kent het grootste aantal ongevallen en slachtoffers. Na een stijging van het aantal slachtoffers tussen 2003 en 2007, is het aantal doden, zwaargewonden en lichtgewonden in 2008 sterk gedaald. Het aantal slachtoffers daarentegen is in 2008 gestegen voor de motoren met een vermogen minder dan 401 cc.

Alle vermogens samen beschouwd, merken we dat de slachtoffers vooral mannen zijn van 20 tot 54 jaar. We merken op dat bij de veertigers alsmear meer

slachtoffers vallen. Dit heeft te maken met de problematiek van de personen die vóór 1989 hun rijbewijs B behaalden: zij mogen een motor besturen zonder de minste specifieke opleiding.

Bij 40% van de motorongevallen op een rotonde is geen opponent betrokken, bij ongevallen op een doorlopend baanvak is dit 31%. Tot slot kunnen we stellen dat motorrijders oververtegenwoordigd zijn bij de verkeersslachtoffers, vermits ze in 2008 1% vertegenwoordigen van het totale aantal (door alle weggebruikers samen) afgelegde kilometers, maar toch 5,8% uitmaken van de lichtgewonden en 11,5% van de zwaargewonden en doden.

Automobilisten

Bij de meeste zware auto-ongevallen is slechts één weggebruiker betrokken

Het aantal slachtoffers onder de auto-inzittenden (-47% gedode auto-inzittenden, -48,9% zwaargewonde auto-inzittenden) is sterk afgenomen. Toch blijven de meeste verkeersslachtoffers auto-inzittenden, het leeuwendeel van hen zat zelf achter het stuur. Het is niet verrassend dat we bij de leeftijdscategorie van 20 tot 34 jaar een mortaliteitspiek aantreffen, het gaat hier dus nog altijd om een risicoleeftijd. Terwijl de auto voor alle voertuigcategorieën (inclusief tweewielers) de frequentste ongevalsopponent is, zijn ernstige ongevallen met auto's het vaakst ongevallen zonder opponent. En deze ongevallen met enkel een personenauto zijn trouwens ook de meest ernstige. Bijna één op de drie auto-ongevallen op doorlopende weggedeeltes of op rotondes is een ongeval met één enkele weggebruiker. Deze ongevallen houden natuurlijk verband met onaangepaste snelheden, rijden onder invloed (van alcohol, drugs of geneesmiddelen) en vermoeidheid.

Inzittenden van lichte vrachtwagens

Ongevallen met lichte vrachtwagens zijn gevaarlijker voor de andere weggebruikers dan voor de inzittenden van de lichte vrachtwagens zelf.

Lichte vrachtauto's behoren tot de voertuigen die het vaakst verwondingen veroorzaken, en dit zowel bij de opponenten als bij de inzittenden zelf. Zo kostten ongevallen met lichte vrachtauto's in 2008 het leven aan 40 inzittenden van bestelwagens, maar ook van 56 opponenten (waaronder 24 auto-inzittenden, 13 voetgangers en 7 fietsers). Ongevallen met lichte vrachtauto's op de autosnelweg zijn vaak ongevallen langs achter of ongevallen met één enkele weggebruiker. Buiten de bebouwde kom gaat het voornamelijk om botsingen opzij of langs achter en binnen de bebouwde kom gebeuren 40% van de ongevallen met lichte vrachtauto's langs opzij.

Inzittenden van vrachtwagens

Het aantal slachtoffers bij de ongevalsopponenten van vrachtwagens is tussen het referentiegemiddelde en 2008 met nagenoeg 50% gedaald

We stellen vast dat vrachtwagenchauffeurs één van de weinige weggebruikerscategorieën zijn waarbij het dodental toegenomen is tussen het gemiddelde 98-2000 en 2008. Maar deze vaststelling kan gerelativeerd worden als we kijken naar de absolute cijfers, die relatief laag blijven en vooral als we rekening houden met het feit dat het aantal doden in de overige voertuigen die bij vrachtwagenongevallen betrokken raken met nagenoeg 50% gedaald is. In 2008 bevonden zich bij deze dodelijke slachtoffers o.a. 43 auto-inzittenden, 22 fietsers, 12 voetgangers en 10 inzittenden van lichte vrachtauto's.

We merken op dat bij één op de vijf vrachtwagenongevallen op een lichtengeregeld kruispunt of op een voorrangskruispunt (stop- of voorrangsborden of met voorrang van rechts) de opponent een fietser is, en dat de vrachtwagen bij 41% van de ongevallen op een rotonde geen opponent heeft.

3.1.3.6. Rijden onder invloed van alcohol

57% van de bestuurders die betrokken raken bij een letselongeval moeten een ademtest afleggen

Door een gebrek aan beschikbare informatie is het bijzonder moeilijk om een analyse te maken van het fenomeen rijden onder invloed. Zo hebben wij slechts informatie over 57% van de bestuurders die bij een ongeval betrokken raakten, want slechts dat aandeel onder hen heeft in 2008 een ademtest moeten afleggen. Van de overige 43% weten wij niets: een deel van hen moest wel een bloedproef afleggen, maar de resultaten hiervan zijn niet in de databank opgenomen.

In 2008 werden er bijna 3 keer zoveel bestuurders getest als in 2004

De situatie in 2008 is nochtans beter dan in 2004, want het aantal geteste bestuurders is bijna verdriedubbeld. Tijdens diezelfde tijdspanne is het percentage positieve bestuurders van 13% gedaald naar 11%. Het probleem is natuurlijk dat we onmogelijk kunnen achterhalen of het effectief gaat om een daling van het aantal positieve bestuurders, dan wel om een daling als gevolg van een minder selectieve controletechniek.

In 2008 vielen er minstens 54 doden, 588 zwaargewonden en 6842 lichtgewonden bij ongevallen waarbij minstens één bestuurder onder de invloed van alcohol verkeerde, en hoogstwaarschijnlijk gaat het hier om een onderschatting

In 2008 kwamen 54 personen om bij een ongeval waarbij minstens één bestuurder onder invloed was van alcohol, 588 personen werden zwaargewond, en 6842 personen raakten lichtgewond bij een dergelijk ongeval. Tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2008 is het aantal doden in alcoholgerelateerde ongevallen met 45% afgenomen. Deze daling is groter dan de afname die werd genoteerd voor het globale aantal verkeersdoden (-35%), wat erop wijst dat het aandeel van de doden in alcoholgerelateerde ongevallen afneemt ten opzichte van het totale aantal verkeersdoden (5,7% in 2008). Toch moet gezegd worden dat we zo goed als geen alcoholresultaten hebben voor de doden, en dat we slechts voor 22% van de zwaargewonden over dergelijke gegevens beschikken. We zagen reeds dat de meeste slachtoffers bestuurders zijn en dat bij dodelijke ongevallen veelal slechts één weggebruiker betrokken is. Het staat dus buiten kijf dat rijden onder invloed in werkelijkheid veel meer slachtoffers maakt dan het hier vermelde aantal. (Volgens internationale studies zou 1 op de 4 verkeersdoden – in 2008 zouden dit er bijna 240 geweest zijn in België - gerelateerd zijn aan rijden onder invloed van alcohol).

Bus-, autocar-, en vrachtwagenchauffeurs testen bij een letselongeval zelden positief

De percentages geteste en positief geteste bestuurders verschillen sterk naargelang van de weggebruikerscategorie. Bestuurders van personenauto's en lichte vrachtwagens zijn het vaakst onder invloed van alcohol. Positieve bestuurders van autocars, bussen of vrachtwagens vormen eerder een uitzondering. Zwakke weggebruikers worden minder gecontroleerd (ongetwijfeld omdat ze vaker het slachtoffer zijn van ongevallen) en zijn eveneens minder vaak onder invloed.

Vooraf jonge bestuurders zijn oververtegenwoordigd bij ernstige ongevallen veroorzaakt door rijden onder invloed

Als we kijken naar het percentage bestuurders onder invloed bij letselongevallen, merken we geen groot verschil tussen jonge bestuurders en de andere bestuurders. Bij bestuurders van 20-29 jaar ligt het percentage net iets hoger (ongeveer 15%) dan bij de bestuurders van 30 tot 59 jaar (ongeveer 13%). Toch zijn het alcoholgebruik en/of het effect ervan op het rijgedrag verschillend. Terwijl een bestuurder van 18 tot 25 jaar oud die te diep in het glas kijkt 17,5 keer zoveel risico heeft op een ernstig ongeval dan een nuchtere persoon van dezelfde leeftijd, is deze risicotoename minder groot bij andere leeftijdscategorieën.

Mannen zijn 3 tot 4 keer meer positief dan vrouwen

Naast de leeftijd zijn er nog andere interessante variabelen waarmee we rekening moeten houden. Het geslacht speelt een belangrijke rol, want bij mannen ligt het percentage positieve bestuurders 3 tot 4 keer hoger dan bij vrouwen.

Bij ongevallen tijdens weekendnachten test bijna één op de twee autobestuurders positief

Ook het tijdstip van de week speelt een bepalende rol, vermits we grote verschillen merken tussen overdag en 's nachts en tussen de week en het weekend. Overdag ligt het aantal positieve bestuurders lager dan 's nachts en ook tijdens de week zijn er minder positieve gevallen dan in het weekend. Het percentage bestuurders onder invloed bereikt dus een piek tijdens de weekendnachten: bijna één op 2 bestuurders die bij een ongeval getest worden, is onder invloed.

Het aantal geteste bestuurders ligt het hoogst in december en het percentage bestuurders onder invloed ligt het laagst in deze maand

In 2008 vielen drie maanden op door hoge percentages positieve bestuurders: maart, juli en november. December daarentegen kende een hoger percentage geteste bestuurders en een iets lager percentage positieve bestuurders dan de andere maanden van het jaar: de impact van de Bob-campagne laat zich hier duidelijk voelen.

In Wallonië ligt het percentage positieve bestuurders hoger dan in Vlaanderen. In Brussel blijft het percentage geteste bestuurders vrij laag

Het percentage positief geteste bestuurders verschilt aanzienlijk van provincie tot provincie. De Waalse provincies kennen de hoogste percentages bestuurders onder invloed: in Namen was 19% van de geteste bestuurders onder invloed, in Luik was dit 13%. De verschillen tussen de Vlaamse provincies zijn eerder gering: in West-Vlaanderen was 13% van de bestuurders onder invloed, in Oost-Vlaanderen was dit 10%. In Brussel blijft het percentage geteste bestuurders vrij laag: amper 39% werd getest op alcohol.

Het wekt verder geen verbazing dat ongevallen met slechts 1 weggebruiker vaker ongevallen met een bestuurder onder invloed betreffen (meer dan 1 bestuurder op 3).

3.1.3.7. Besluit

De analyse van de verkeersongevallen van 2008 stelt ons in staat om bepaalde problemen aan te stippen die prioritair aangepakt moeten worden. De meeste ervan zijn allang bekend, maar blijven niettemin aanzienlijke struikelblokken.

Weekendnachten

Weekendnachten blijven met voorsprong de gevaarlijkste periode van de week: 20% van de verkeersdoden komt om tijdens weekendnachten, terwijl tijdens deze periode amper 4% van de kilometers wordt afgelegd. De analyse per uur leert ons trouwens dat de weekendperiode zou moeten worden uitgebreid tot de late vrijdagmiddag. Van de ongevalsfactoren tijdens weekendnachten springt vooral het rijden onder invloed van alcohol in het oog: 1 op 2 van de geteste bestuurders die bij een letselongeval betrokken raakten, is positief. Doordat het percentage ongevallen met één enkele weggebruiker bijzonder hoog ligt tijdens weekendnachten, vermoeden we dat onaangepaste snelheid en vermoeidheid achter het stuur eveneens in aanmerking te nemen factoren zijn.

Jonge bestuurders

Dit onderwerp is nauw vermeld met het thema hiervoor: de oververtegenwoordiging van jonge bestuurders bij ernstige ongevallen (meer bepaald tijdens weekendnachten) is en blijft een uiterst belangrijk aandachtspunt. Nochtans rijden jonge bestuurders niet vaker onder invloed dan andere bestuurders. Maar hun manier van drinken en/of de effecten van hun alcoholgebruik op hun rijgedrag richt meer schade aan dan bij andere leeftijdscategorieën het geval is.

Groeiend probleem: personen op beroepsactieve leeftijd op tweewielers

Bij jongeren kent het aantal slachtoffers een gunstiger evolutie dan bij de 35-64-jarigen. Deze laatste leeftijdscategorie kent immers de minst gunstige evoluties tussen het gemiddelde 98-2000 en 2008. Zo kunnen we ons onder meer zorgen maken over de stijging van het aantal slachtoffers bij 40- tot 64-jarige motorrijders of fietsers. Als oplossing voor het fileprobleem kiezen steeds meer beroepsactieve personen immers voor een al dan niet gemotoriseerde tweewieler.

Ongevallen met 1 enkele weggebruiker

Als we kijken naar het type ongeval, moet dringend ingegrepen worden op het vlak van de ongevallen met 1 enkele weggebruiker, omdat hierbij de meeste doden en zwaargewonden vallen. Ze doen zich in groten getale voor op de autosnelweg, op doorlopende weggedeeltes en op rotondes, en hebben natuurlijk betrekking op de problemen rijden onder invloed, onaangepast snelheid en vermoeidheid.

Ongevallen met een lichte vrachtauto

Naast de motoren kennen ook de lichte vrachtauto's geen sterke daling van het absolute aantal slachtoffers. Dit komt ongetwijfeld door de aanzienlijke toename van het aantal door deze voertuigen afgelegde kilometers, zodat het overlijdensrisico per kilometer bijna gehalveerd is tussen het gemiddelde 1998-2000 en 2008. Toch moeten we deze voertuigcategorie de komende jaren extra in het oog houden.

Brussels Hoofdstedelijk en Waals Gewest en in het bijzonder de provincies Henegouwen, Luik en Luxemburg

Wat de gewesten en provincies betreft, stellen we vast dat het aantal doden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest niet sterker gedaald is dan in Vlaanderen. In Wallonië kennen de provincies Henegouwen, Luik en Luxemburg de kleinste dalingen.

De evoluties in een oogopslag

		Doden 30 dagen	Zwaargewonden
		#	#
België	Slachtoffers	944	6782
	Slachtoffers per miljoen inwoners	88	636
	Slachtoffers per miljard reizigerskilometers	6,4	46
Tijdstip van de week	Week dag	449	3772
	Week nacht	92	537
	Weekend dag	215	1612
	Weekend nacht	188	861
Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	35	222
	Vlaams Gewest	495	4418
	Waals Gewest	414	2142
Provincie	Antwerpen	131	1211
	Vlaams-Brabant	76	482
	Waals-Brabant	34	137
	West-Vlaanderen	116	1021
	Oost-Vlaanderen	103	1021
	Henegouwen	143	776
	Luik	112	498
	Limburg	69	683
	Luxemburg	54	319
	Namen	71	414
Type weg	Autosnelweg	139	1048
	Buiten de bebouwde kom	474	3080
	Binnen de bebouwde kom	274	2653
Kruising	Op doorlopend weggedeelte	389	2101
	Op kruispunt	80	927
	Op rotonde	5	52
Geslacht	Man	717	4202
	Vrouw	221	2021
Leeftijdscategorie	0-17 jaar	63	678
	18-24 jaar	177	1151
	25-34 jaar	184	1144
	35-44 jaar	161	1062
	45-54 jaar	120	897
	55-64 jaar	85	511
	65 jaar en ouder	149	786
Type weggebruiker	Voetganger	99	698
	Fietser	86	905
	Bromfiets	32	532
	Motorfiets	108	777
	Personenauto	479	3371
	Lichte vrachtauto	40	267
	Vrachtwagen	25	80
	Bussen en autocars	2	20
	Overige en onbekend	73	133
Type ongeval	Tussen bestuurders	385	3678
	Met een voetganger	99	691
	Eén enkele weggebruiker	394	2307
Alcohol	Slachtoffers van een ongeval waarbij minstens één bestuurder onder invloed was	54	588

Lichtgewonden	Totaal	Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van 2007		Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van 1998-2000	
#	#	#	%	#	%
57655	65382	-127	-11,9%	-512	-35,2%
5405	6129	-13	-12,9%	-55	-38,3%
389	441	-0,8	-11,1%	-4,7	-42,2%
36968	41189	-76	-14,5%	-228	-33,7%
3148	3777	-26	-22,0%	-64	-40,9%
12279	14106	-4	-1,8%	-129	-37,6%
5259	6308	-21	-10,0%	-91	-32,5%
4795	5052	+4	+12,9%	-9	-20,5%
36655	41568	-33	-6,3%	-349	-41,4%
16205	18761	-98	-19,1%	-154	-27,1%
10245	11587	+8	+6,5%	-87	-39,9%
4851	5409	+6	+8,6%	-39	-33,9%
1726	1897	-3	-8,1%	-16	-32%
7041	8178	+13	+12,6%	-74	-38,9%
9338	10462	-19	-15,6%	-85	-45,2%
5422	6341	-65	-31,3%	-42	-22,7%
5364	5974	-8	-6,7%	-38	-25,3%
5181	5933	-41	-37,3%	-65	-48,5%
1445	1818	+3	+5,9%	-19	-26,0%
2249	2734	-25	-26,0%	-38	-34,9%
4457	5644	-13	-8,6%	-79	-36,2%
21081	24635	-118	-19,9%	-357	-43,0%
32116	35043	-1	-0,4%	-133	-32,7%
12918	15408	-100	-11,5%	-364	-32,1%
7659	8666	-28	-14,7%	-153	-48,6%
503	560	+1	+9,1%	+5	+71,4%
33170	38089	-133	-15,6%	-351	-32,8%
23894	26136	+6	+2,8%	-166	-42,9%
8189	8931	6	10,5%	-53	-45,5%
11861	13189	-38	-17,7%	-127	-41,8%
11942	13269	-31	-14,4%	-118	-39,0%
9590	10812	-14	-8,0%	-56	-25,9%
7292	8309	-10	-7,7%	-28	-19,1%
4050	4645	-18	-17,5%	-30	-26,3%
4267	5202	-21	-12,4%	-95	-38,9%
3848	4645	-5	-4,8%	-54	-35,3%
7131	8122	-4	-4,4%	-44	-33,8%
4875	5439	+6	+23,1%	-34	-51,5%
3318	4203	-31	-22,3%	-19	-15,0%
33907	37757	-71	-12,9%	-424	-47,0%
2082	2389	-9	-18,4%	-5	-10,4%
591	696	0	0%	+7	+36,4%
568	590	+1	+100%	-2	-50%
1336	1542	-14	-16,1%	+62	+563,6%
40879	44942	-74	-16,1%	-298	-43,7%
4029	4819	-4	-3,9%	-47	-32,3%
11703	14404	-57	-12,6%	-225	-36,4%
6842	7484	-6	-10%	-45	-45,5%





3.1.4. Tabellen en grafieken

3.1.4.1. Hoofdindicatoren op lange termijn en Europese vergelijkingen.....	73
3.1.4.1.1. Evolutie op lange termijn	73
3.1.4.1.2. Europese vergelijking	81
3.1.4.2. Analyse volgens tijdstip.....	85
3.1.4.2.1. Evolutie per maand.....	85
3.1.4.2.2. Evolutie per dag en uur	88
3.1.4.3. Analyse volgens de plaats van de verkeersongevallen	96
3.1.4.3.1. Verkeersongevallen per gewest.....	96
3.1.4.3.2. Verkeersongevallen per provincie	104
3.1.4.3.3. Verkeersongevallen per wegtype	106
3.1.4.3.4. Verkeersongevallen per snelheidsregime	115
3.1.4.4. De slachtoffers van verkeersongevallen.....	117
3.1.4.4.1. Voetgangers	135
3.1.4.4.2. Fietzers	139
3.1.4.4.3. Bromfietzers	145
3.1.4.4.4. Motorfietzers	150
3.1.4.4.5. Personenwagens	155
3.1.4.4.6. Lichte vrachtwagens	161
3.1.4.4.7. Vrachtwagens.....	164
3.1.4.4.8. Rijden onder invloed van alcohol	167

3.1.4.1. Hoofdindicatoren op lange termijn en Europese vergelijking

3.1.4.1.1. Evolutie op lange termijn

Tabel 2:
Evolutie op lange termijn
van de hoofdindicatoren:
slachtoffers

Jaar	Doden 30 dagen		Doden ter plaatse		Zwaargewonden	
	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
1973	2915	100	1866	100	22194	100
1974	2665	91	1779	95	20654	93
1975	2346	80	1589	85	19389	87
1976	2488	85	1712	92	19813	89
1977	2522	87	1758	94	19764	89
1978	2589	89	1811	97	20911	94
1979	2326	80	1745	94	19803	89
1980	2396	82	1790	96	19929	90
1981	2216	76	1734	93	18975	85
1982	2064	71	1628	87	18313	83
1983	2090	72	1653	89	18603	84
1984	1893	65	1506	81	18019	81
1985	1801	62	1431	77	16732	75
1986	1951	67	1596	86	17239	78
1987	1922	66	1518	81	17361	78
1988	1967	67	1606	86	17604	79
1989	1993	68	1658	89	18308	82
1990 ¹	1976	68	1739	93	17479	79
1991	1873	64	1661	89	16332	74
1992	1672	57	1496	80	15081	68
1993	1660	57	1486	80	14630	66
1994	1692	58	1543	83	14003	63
1995	1449	50	1338	72	12717	57
1996	1356	47	1238	66	11221	51
1997	1364	47	1257	67	11432	52
1998	1500	51	1373	74	10909	49
1999	1397	48	1269	68	10421	47
2000	1470	50	1364	73	9847	44
2001 ²	1486	51	1394	75	8949	40
2002	1355	46	1236	66	7647	34
2003	1212	42	1096	59	7095	32
2004	1162	40	1009	54	6231	28
2005	1089	37	959	51	6075	27
2006	1069	37	940	50	6022	27
2007	1071	37	958	51	6199	28
2008	944	32	835	45	6013	27
2008 gewogen ³	944		835		6782	

1. Nieuw ongevallenregistratiesysteem, ingevoerd op 1/07/1990.

2. Nieuwe procedure voor het verzamelen van gegevens vanaf 1/07/2001.

3. Voor meer informatie over de wegingsmethode, zie deel 1 "Definities en Bronnen".

Doden 30 dagen + zwaargewonden		Lichtgewonden		Totaal slachtoffers	
Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
25109	100	72551	100	97660	100
23319	93	67167	93	90486	93
21735	87	62743	86	84478	87
22301	89	64250	89	86551	89
22286	89	66054	91	88340	90
23500	94	66363	91	89863	92
22129	88	61976	85	84105	86
22325	89	62375	86	84700	87
21191	84	60613	84	81804	84
20377	81	59380	82	79757	82
20693	82	60794	84	81487	83
19912	79	61659	85	81571	84
18533	74	57782	80	76315	78
19190	76	62622	86	81812	84
19283	77	64573	89	83856	86
19571	78	67247	93	86818	89
20301	81	68368	94	88669	91
19455	77	68705	95	88160	90
18205	73	64323	89	82528	85
16753	67	62028	85	78781	81
16290	65	61385	85	77675	80
15695	63	59335	82	75030	77
14166	56	57588	79	71754	73
12577	50	55682	77	68259	70
12796	51	58111	80	70907	73
12409	49	59851	82	72260	74
11818	47	60725	84	72543	74
11317	45	58114	80	69431	71
10435	42	56345	78	66780	68
9000	36	51932	72	60932	62
8308	33	50230	69	58538	60
7393	29	50583	70	57976	59
7164	29	47535	66	54699	56
7091	28	48593	67	55684	57
7270	29	51001	70	58271	60
6957	28	49630	68	56587	58
7726		57655		65382	

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIWV

Tabel 3:
Evolutie op lange termijn
van de hoofdindicatoren:
ongevallen en
risicoblootstellingsgegevens

Jaar	Dodelijke ongevallen		Ernstige ongevallen		Letselongevallen	
	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
1973	2658	100	19930	100	66427	100
1974	2393	90	18899	95	63539	96
1975	2161	81	17953	90	60376	91
1976	2264	85	18321	92	62548	94
1977	2298	86	18128	91	63123	95
1978	2372	89	19017	95	63814	96
1979	2071	78	17821	89	60212	91
1980	2173	82	18088	91	60758	91
1981	2018	76	17109	86	59024	89
1982	1870	70	16471	83	57407	86
1983	1891	71	16755	84	58776	88
1984	1732	65	16203	81	58659	88
1985	1660	62	14947	75	54826	83
1986	1786	67	15550	78	58515	88
1987	1770	67	15579	78	59669	90
1988	1771	67	15800	79	61756	93
1989	1800	68	16315	82	62982	95
1990 ⁶	1737	65	15601	78	62446	94
1991	1680	63	14645	73	58223	88
1992	1553	58	13666	69	55438	83
1993	1517	57	13197	66	54933	83
1994	1564	59	12724	64	53018	80
1995	1337	50	11604	58	50744	76
1996	1237	47	10360	52	48750	73
1997	1255	47	10484	53	50078	75
1998	1345	51	10129	51	51167	77
1999	1299	49	9760	49	51601	78
2000	1356	51	9346	47	49065	74
2001 ⁷	1378	52	8697	44	47444	71
2002	1264	48	7604	38	43740	66
2003	1142	43	7171	36	43853	66
2004	1096	41	6446	32	43565	66
2005	997	38	6190	31	40366	61
2006	1001	38	6210	31	41114	62
2007	1006	38	6416	32	43239	65
2008	869	33	6059	30	42115	63
2008 gewogen	869		6764		48827	

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

5. Uitzonderd bromfietsen.

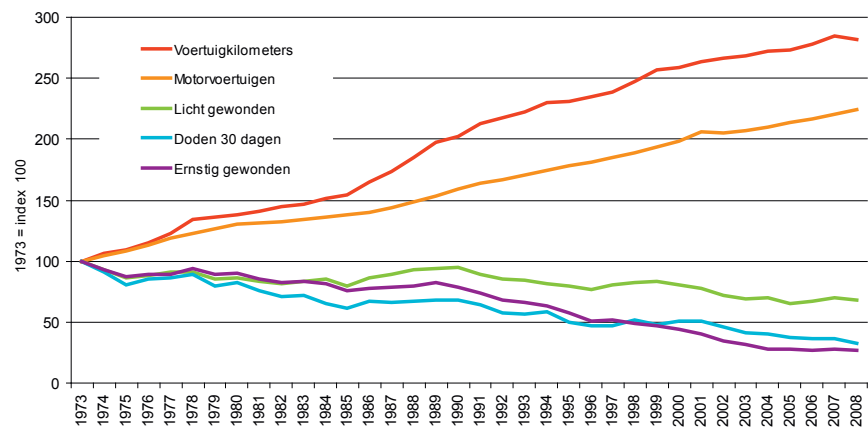
6. Nieuw ongevallenregistratiesysteem, ingevoerd op 1/07/1990.

7. Nieuwe procedure voor het verzamelen van gegevens vanaf 1/07/2001.

Ernst van de ongevallen		Voertuigkilometers (in miljard) ⁴		Motorvoertuigenpark ⁵	
Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
44	100	35	100	2 886 607	100
42	96	37	107	3 015 626	104
39	89	38	109	3 136 909	109
40	91	40	115	3 273 438	113
40	91	43	123	3 422 158	119
41	92	47	135	3 532 485	122
39	88	47	136	3 654 738	127
39	90	48	138	3 753 745	130
38	86	49	141	3 794 534	131
36	82	50	145	3 827 004	133
36	81	51	146	3 869 822	134
32	74	53	152	3 916 518	136
33	75	54	154	3 970 866	138
33	76	57	165	4 049 882	140
32	73	60	174	4 158 127	144
32	73	64	185	4 291 946	149
32	72	68	197	4 439 889	154
32	72	70	202	4 594 058	159
32	73	74	213	4 730 774	164
30	69	76	218	4 801 076	166
30	69	77	222	4 912 994	170
32	73	80	230	5 046 228	175
29	65	80	231	5 136 342	178
28	63	81	234	5 230 589	181
27	62	83	239	5 340 996	185
29	67	86	248	5 454 056	189
27	62	89	256	5 596 309	194
30	68	90	259	5 735 034	199
31	71	91	263	5 943 892	206
31	70	93	267	5 913 746	205
28	63	93	268	5 980 428	207
27	61	95	272	6 071 824	210
27	61	95	273	6 158 741	213
26	59	96	278	6 251 428	217
25	56	99	284	6 362 161	220
22	51	98	281	6 482 033	225
19					

Bron: FOD Economie ADSEI en FOD Mobiliteit / Infografie: BIW

Grafiek 26:
Evolutie van het aantal
verkeersslachtoffers,
motorvoertuigen⁸ en
voertuigkilometers⁹



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



8. Uitgezonderd bromfietsen.

9. Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.

Tabel 4:
Evolutie ten opzichte van jaar
ervoor

Jaar	Dodelijke ongevallen	Letsel- ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Slachtoffers
1973						
1974	-10,0%	-4,3%	-8,6%	-6,9%	-7,4%	-7,3%
1975	-9,7%	-5,0%	-12,0%	-6,1%	-6,6%	-6,6%
1976	4,8%	3,6%	6,1%	2,2%	2,4%	2,5%
1977	1,5%	0,9%	1,4%	-0,2%	2,8%	2,1%
1978	3,2%	1,1%	2,7%	5,8%	0,5%	1,7%
1979	-12,7%	-5,6%	-10,2%	-5,3%	-6,6%	-6,4%
1980	4,9%	0,9%	3,0%	0,6%	0,6%	0,7%
1981	-7,1%	-2,9%	-7,5%	-4,8%	-2,8%	-3,4%
1982	-7,3%	-2,7%	-6,9%	-3,5%	-2,0%	-2,5%
1983	1,1%	2,4%	1,3%	1,6%	2,4%	2,2%
1984	-8,4%	-0,2%	-9,4%	-3,1%	1,4%	0,1%
1985	-4,2%	-6,5%	-4,9%	-7,1%	-6,3%	-6,4%
1986	7,6%	6,7%	8,3%	3,0%	8,4%	7,2%
1987	-0,9%	2,0%	-1,5%	0,7%	3,1%	2,5%
1988	0,1%	3,5%	2,3%	1,4%	4,1%	3,5%
1989	1,6%	2,0%	1,3%	4,0%	1,7%	2,1%
1990 ¹⁰	-3,5%	-0,9%	-0,9%	-4,5%	0,5%	-0,6%
1991	-3,3%	-6,8%	-5,2%	-6,6%	-6,4%	-6,4%
1992	-7,6%	-4,8%	-10,7%	-7,7%	-3,6%	-4,5%
1993	-2,3%	-0,9%	-0,7%	-3,0%	-1,0%	-1,4%
1994	3,1%	-3,5%	1,9%	-4,3%	-3,3%	-3,4%
1995	-14,5%	-4,3%	-14,4%	-9,2%	-2,9%	-4,4%
1996	-7,5%	-3,9%	-6,4%	-11,8%	-3,3%	-4,9%
1997	1,5%	2,7%	0,6%	1,9%	4,4%	3,9%
1998	7,2%	2,2%	10,0%	-4,6%	3,0%	1,9%
1999	-3,4%	0,8%	-6,9%	-4,5%	1,5%	0,4%
2000	4,4%	-4,9%	5,2%	-5,5%	-4,3%	-4,3%
2001 ¹¹	1,6%	-3,3%	1,1%	-9,1%	-3,0%	-3,8%
2002	-8,3%	-7,8%	-8,8%	-14,5%	-7,8%	-8,8%
2003	-9,7%	0,3%	-10,5%	-7,2%	-3,3%	-3,9%
2004	-4,0%	-0,7%	-4,2%	-12,2%	0,7%	-1,0%
2005	-9,0%	-7,3%	-6,3%	-2,5%	-6,0%	-5,7%
2006	0,4%	1,9%	-1,8%	-0,9%	2,2%	1,8%
2007	0,5%	5,2%	0,2%	2,9%	5,0%	4,6%
2008	-13,6%	-2,6%	-11,9%	-3,0%	-2,7%	-2,9%

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

10. Nieuw ongevallenregistratiesysteem, ingevoerd op 1/07/1990.

11. Nieuwe procedure voor het verzamelen van gegevens vanaf 1/07/2001.

TABELLEN EN GRAFIEKEN

Tabel 5:
Evolutie van de
ongevallen en slachtoffers
op basis van de
risicoblootstellingsgegevens

Jaar	Ongevallen / miljard voertuig- kilometers ¹²	Ongevallen / duizend motor- voertuigen ¹³	Doden 30 dagen / miljard reizigers- kilometers ¹²	Doden 30 dagen / miljoen inwoners	Zwaar- gewonden / miljard reizigers- kilometers ¹²	Zwaar- gewonden / miljoen inwoners
1973	1912	23	44,0	302	335	2300
1974	1713	21	38,6	273	299	2117
1975	1588	19	32,6	240	270	1981
1976	1563	19	33,3	254	265	2019
1977	1480	18	32,6	257	255	2012
1978	1364	18	32,3	263	261	2126
1979	1270	16	28,0	236	239	2012
1980	1267	16	27,9	243	232	2022
1981	1209	16	25,1	225	215	1924
1982	1139	15	22,7	209	201	1856
1983	1155	15	22,4	212	199	1887
1984	1113	15	19,7	192	188	1829
1985	1022	14	18,3	183	170	1697
1986	1019	14	19,3	198	170	1749
1987	990	14	18,5	195	167	1760
1988	959	14	18,5	199	166	1783
1989	920	14	18,3	201	168	1844
1990	889	14	17,7	199	157	1757
1991	789	12	16,1	188	140	1635
1992	733	12	14,1	167	127	1505
1993	712	11	13,8	165	122	1453
1994	662	11	13,7	168	113	1386
1995	632	10	11,7	143	103	1255
1996	599	9	11,0	134	91	1106
1997	603	9	10,8	134	91	1124
1998	595	9	11,6	147	84	1070
1999	579	9	10,5	137	79	1020
2000	545	9	11,1	144	74	962
2001	519	8	11,0	145	66	872
2002	472	7	9,9	131	56	742
2003	471	7	8,8	117	52	685
2004	461	7	8,3	112	44	599
2005	425	7	7,7	104	43	582
2006	426	7	7,5	102	42	573
2007	438	7	7,2	101	42	586
2008	431	6	6,4	88	41	564
2008 gewogen	499	8	6,4	88	46	636

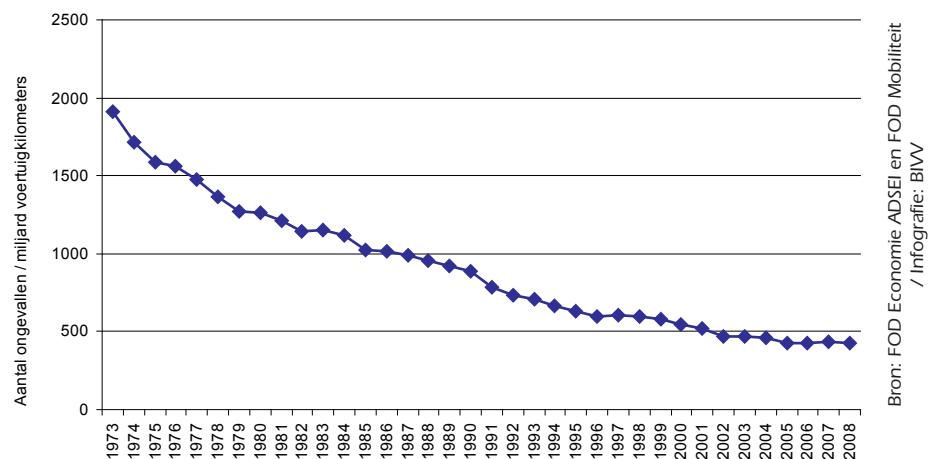
¹² ¹³

12. Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.

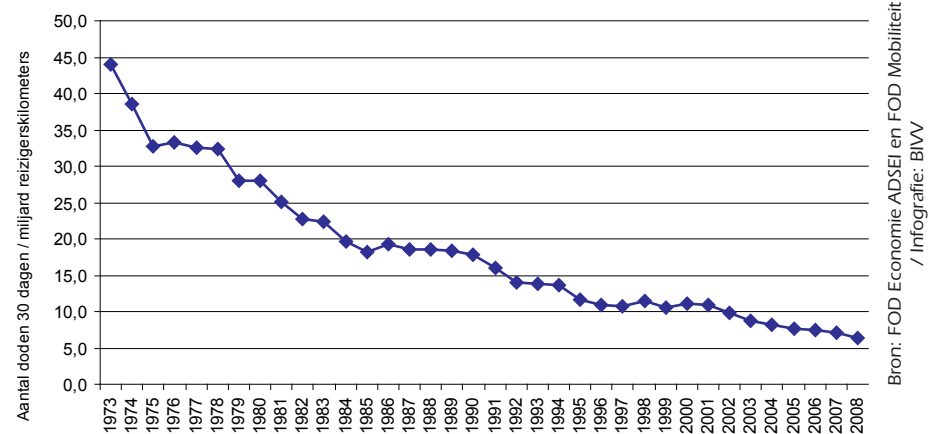
13. Uitgezonderd bromfietsen.

Bron: FOD Economie ADSEI en FOD Mobiliteit / Infografie: BVV

Grafiek 27:
Evolutie van de ongevallen per
miljard voertuigkilometers¹⁴

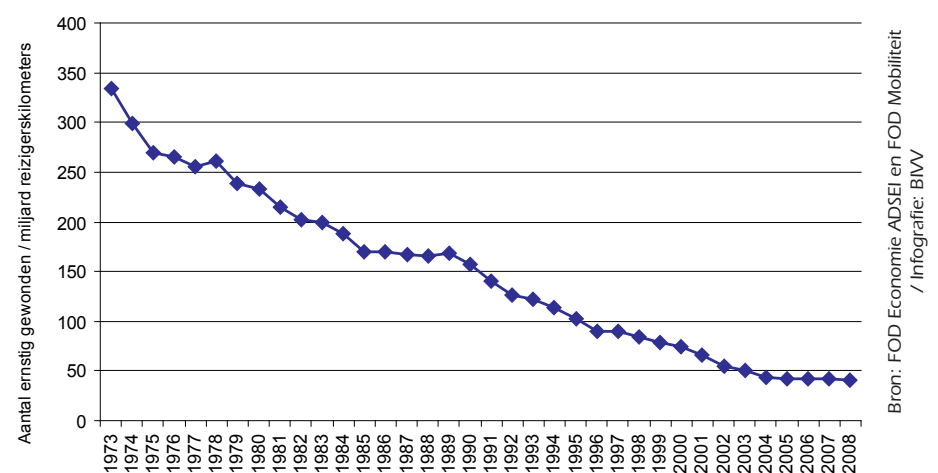


Grafiek 28:
Evolutie van de doden
30 dagen per miljard
reizigerskilometers¹⁴



Nota: de evolutie van de reizigerskilometers werd als lineair ingeschat tussen 1970 en 1980, en tussen 1980 en 1990

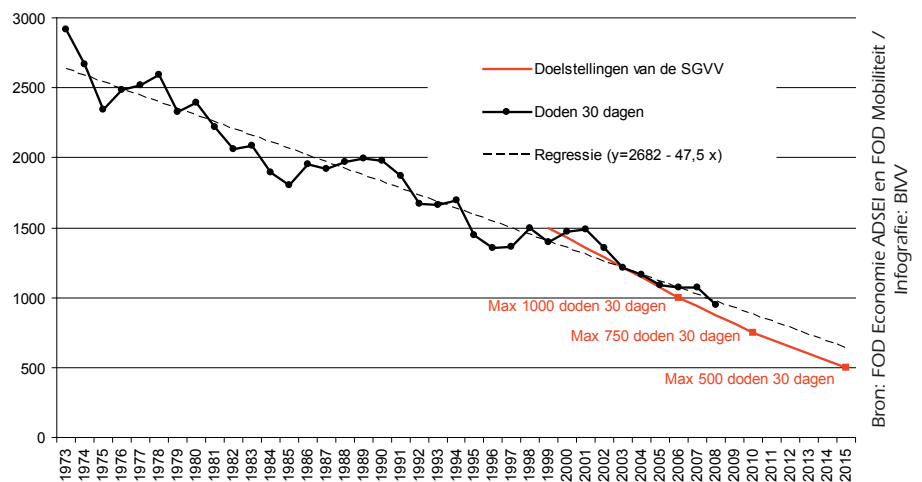
Grafiek 29:
Evolutie van de
zwaargewonden per miljard
reizigerskilometers¹⁴



Nota: de evolutie van de reizigerskilometers werd als lineair ingeschat tussen 1970 en 1980, en tussen 1980 en 1990

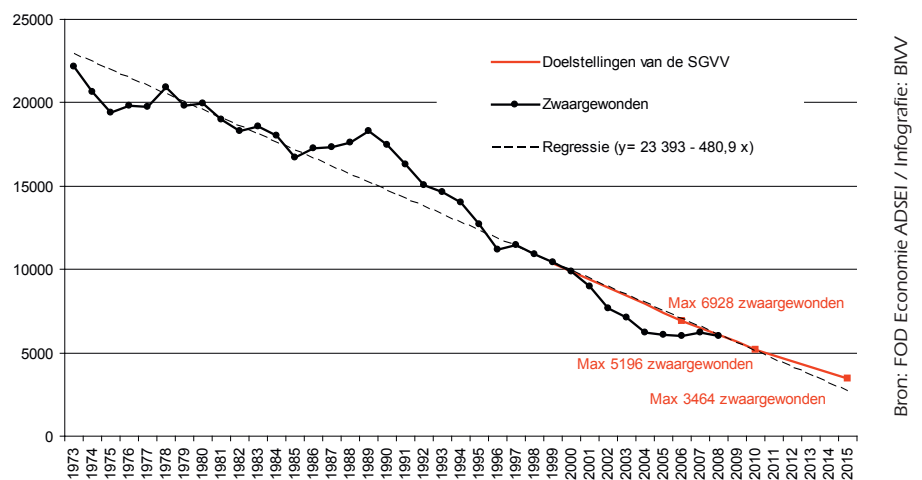
¹⁴. Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.

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



De zwarte gepunte lijn geeft de evolutie weer van de doden 30 dagen van 1973 tot 2008, de zwarte stippellijn is de lineaire regressielijn van de evolutie van de doden 30 dagen en geeft m.a.w. de gemiddelde evolutie weer die opgetekend werd tussen 1973 en 2008. De vergelijking in de grafiek stelt ons in staat te berekenen dat het aantal verkeersdoden tussen 1973 en 2008 jaarlijks met gemiddeld 47,5 eenheden is afgenomen. De rode lijn stelt de evolutie voor die er moet komen om de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2001 en 2007 te behalen.

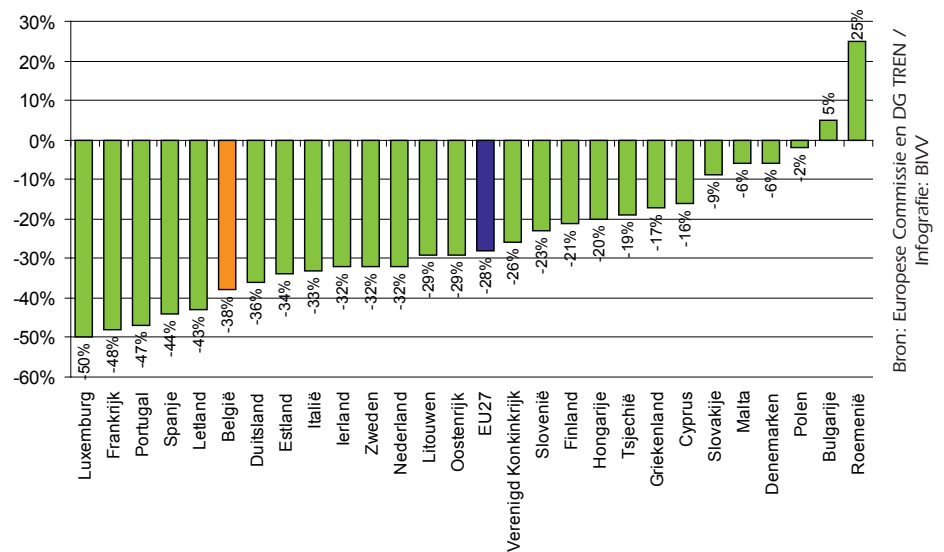
Grafiek 31:
Evolutie van de
zwaargewonden ten opzichte
van de doelstellingen van
de Staten-Generaal van de
Verkeersveiligheid



De zwarte gepunte lijn geeft de evolutie van de zwaargewonden weer van 1973 tot 2008, de zwarte stippellijn is de lineaire regressielijn van de evolutie van de zwaargewonden en geeft m.a.w. de gemiddelde evolutie weer die opgetekend werd tussen 1973 en 2008. De vergelijking in de grafiek stelt ons in staat te berekenen dat het aantal zwaargewonden tussen 1973 en 2008 jaarlijks met gemiddeld 480,9 eenheden is afgenomen. De rode lijn stelt de evolutie voor die er moet komen om de doelstellingen voor 2010 en 2015 te behalen. Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werd geen enkele doelstelling vastgelegd inzake zwaargewonden, de doelstellingen in de grafiek voor zwaargewonden werden dus berekend op dezelfde basis als de doelstellingen voor de doden 30 dagen, met name -50 % zwaargewonden in 2010 ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-2000 en -66,6 % in 2015.

3.1.4.1.2. Europese vergelijking

Grafiek 32:
Daling van het aantal doden
30 dagen in 2008 ten opzichte
van 2001



Tabel 6:
Doden 30 dagen, doden 30
dagen per miljoen inwoners,
doden 30 dagen per miljard
reizigerskilometers in Europa -
2008

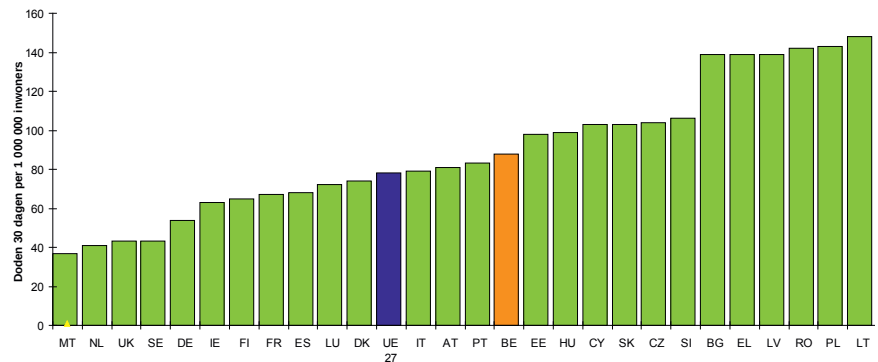
Doden 30 dagen		Doden 30 dagen / miljoen inwoners		Doden 30 dagen / miljard reizigerskms ¹⁵ (2007)	
MT	15	MT	37	UK	4,4
LU	35	NL	41	SE	4,6
CY	82	UK	43	NL	4,7
EE	132	SE	43	MT	5,6
SI	214	DE	54	DE	5,6
IE	279	IE	63	FI	5,9
LV	316	FI	65	FR	6,2
FI	344	FR	67	IT	6,4
SE	397	ES	68	LU	6,4
DK	406	LU	72	DK	7,2
LT	498	DK	74	IE	8
SK	558	EU 27	78	AT	9,4
NL	677	IT	79	BE	9,4
AT	679	AT	81	ES	10,8
PT	885	PT	83	SI	12,5
BE	944	BE	88	PT	12,8
HU	996	EE	98	EU 27	14
BG	1061	HU	99	CY	15,8
CZ	1076	CY	103	EL	15,8
EL	1555	SK	103	CZ	16,3
UK	2645	CZ	104	LT	18,7
RO	3061	SI	106	EE	19,3
ES	3100	BG	139	PL	22,9
FR	4275	EL	139	LV	23,4
DE	4477	LV	139	SK	23,5
IT	4731	RO	142	HU	28,9
PL	5437	PL	143	BG	28,9
EU 27	38875	LT	148	RO	44,8

Bron: CARE en Eurostat/ Infografie : BIVV

Nota: UK: Groot-Brittannië, SE: Zweden, NL: Nederland, MT: Malta, DE: Duitsland, FI: Finland, FR: Frankrijk, IT: Italië, LU: Luxemburg, DK: Denemarken, IE: Ierland, AT: Oostenrijk, BE: België, ES: Spanje, SI: Slovenië, PT: Portugal, CY: Cyprus, EL: Griekenland, CZ: Tsjechische Republiek, LT: Litouwen, EE: Estland, PL: Polen, LV: Letland, SK: Republiek Slowakije, HU: Hongarije, BG: Bulgarije, RO: Roemenië

¹⁵ Reizigerskilometers = afgelegd door personenauto's en motoren. Eurostat komt uit op 9,4 doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers die in 2007 in België werden afgelegd. Met 7,2 doden per miljard afgelegde kilometers zijn de Belgische cijfers echter een stuk gunstiger. Dit verschil komt doordat Eurostat alleen rekening houdt met de kilometers die met de auto en de motorfiets werden afgelegd. Bij deze analyse gebruiken we echter de Europese cijfers om de vergelijkbaarheid met onze buurlanden te garanderen.

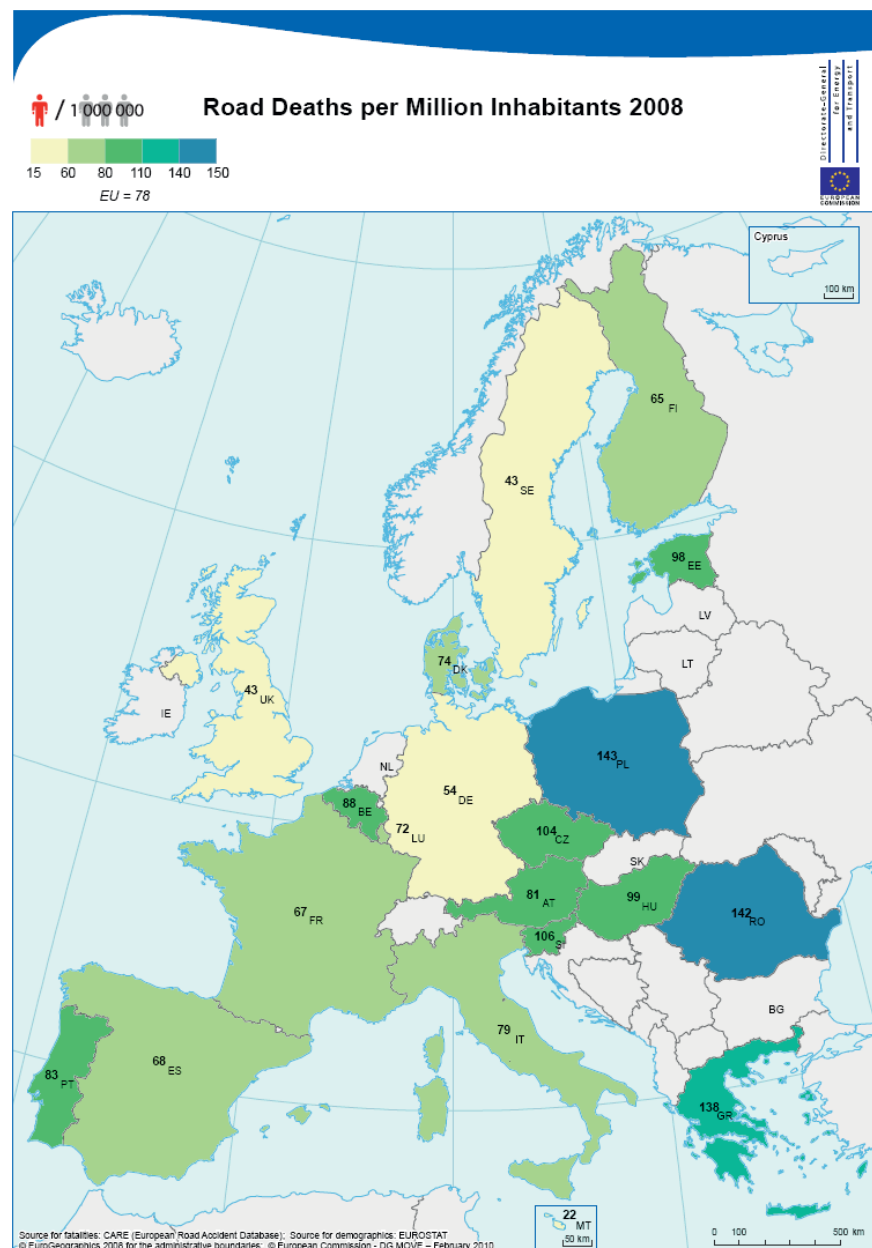
Grafiek 33:
Europese vergelijking van de
doden 30 dagen per miljoen
inwoners - 2008



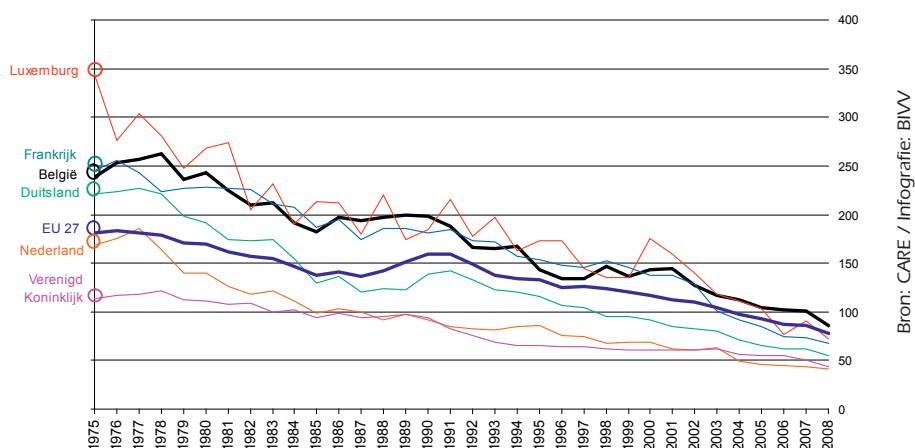
Bron: CARE en Eurostat/ Infografie
: BWV

Nota: MT: Malta, NL: Nederland, UK: Groot-Brittannië, SE: Zweden, DE: Duitsland, IE: Ierland, FI: Finland, FR: Frankrijk, ES: Spanje, LU: Luxemburg, DK: Denemarken, UE 27 : Europese Unie, IT: Italië, AT: Oostenrijk, PT: Portugal, BE: België, EE: Estland, HU: Hongarije, CY: Cyprus, SK: Republiek Slowakije, CZ: Tsjechische Republiek, SI: Slovenië, BG: Bulgarije, EL: Griekenland, LV: Letland, RO: Roemenië, PL: Polen, LT: Litouwen.

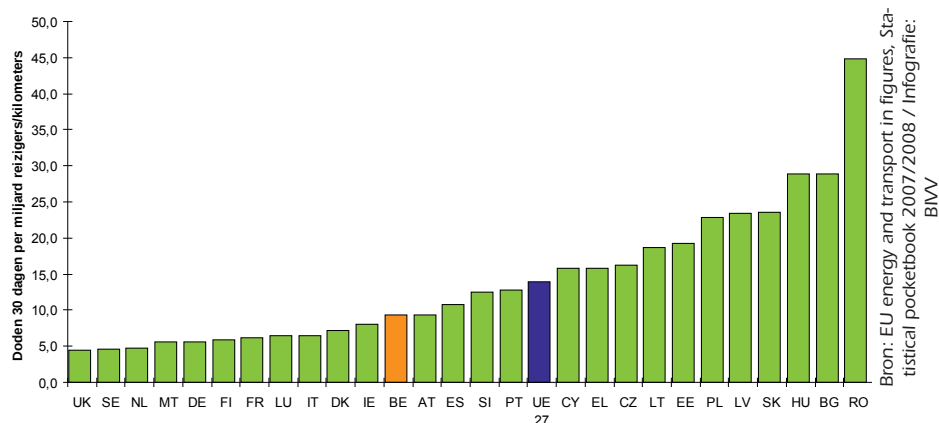
Carte 1:
Europese vergelijking van de
doden 30 dagen per miljoen
inwoners



Grafiek 34:
Evolutie van het aantal doden
30 dagen per miljoen inwoners
voor België en buurlanden



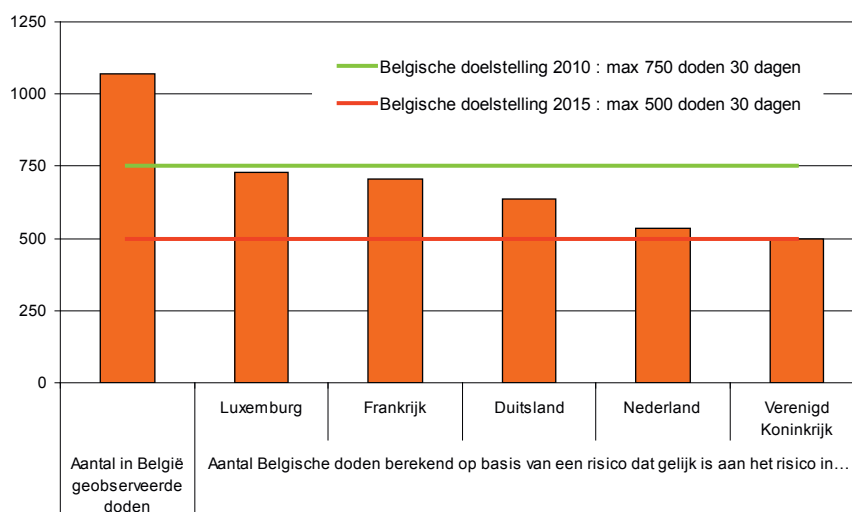
Grafiek 35:
Europese vergelijking van de
doden 30 dagen per miljard
reizigerskilometers¹⁶ - 2007



Nota: UK: Groot-Brittannië, SE: Zweden, NL: Nederland, MT: Malta, DE: Duitsland, FI: Finland, FR: Frankrijk, LU: Luxemburg, IT: Italië, DK: Denemarken, IE: Ierland, BE: België, AT: Oostenrijk, ES: Spanje, SI: Slovenië, PT: Portugal, CY: Cyprus, EL: Griekenland, CZ: Tsjechische Republiek, LT: Litouwen, EE: Estland, PL: Polen, LV: Letland, SK: Republiek Slowakije, HU: Hongarije, BG: Bulgarije, RO: Roemenië

¹⁶ Reizigerskilometers = afgelegd door personenauto's en motoren. Eurostat komt uit op 9,4 doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers die in 2007 in België werden afgelegd. Met 7,2 doden per miljard afgelegde kilometers zijn de Belgische cijfers echter een stuk gunstiger. Dit verschil komt doordat Eurostat alleen rekening houdt met de kilometers die met de auto en de motorfiets werden afgelegd. Bij deze analyse gebruiken we echter de Europese cijfers om de vergelijkbaarheid met onze buurlanden te garanderen.

Grafiek 36:
Aantal doden 30 dagen,
berekend voor België vanuit de
hypothese dat België hetzelfde
verkeersrisico zou kennen als
onze buurlanden in Europa -
2007



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

Het verkeersrisico van een land wordt uitgedrukt in het aantal doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers. In België bedraagt het 9,4 doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers¹⁷. In Luxemburg is dit risico 6,4; in Frankrijk 6,2; in Duitsland 5,6; in Nederland 4,7 en in Engeland 4,4. Aan de hand van het aantal reizigerskilometers in België hebben wij een theoretisch aantal doden 30 dagen kunnen berekenen, uitgaande vanuit de veronderstelling dat België een gelijkaardig verkeersrisico kent als zijn buurlanden.

3.1.4.2. Analyse volgens tijdstip

3.1.4.2.1. Evolutie per maand

Tabel 7:
Hoofdindicatoren 2008
per maand (gewogen
cijfers)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Januari	3702	7,6%	71	7,5%	477	7,0%	4311	7,5%	19,2
Februari	3871	7,9%	74	7,8%	523	7,7%	4559	7,9%	19,1
Maart	3694	7,6%	76	8,1%	538	7,9%	4396	7,6%	20,6
April	4038	8,3%	69	7,3%	525	7,7%	4914	8,5%	17,1
Mei	4776	9,8%	83	8,8%	660	9,7%	5683	9,9%	17,4
Juni	4562	9,3%	84	8,9%	611	9,0%	5348	9,3%	18,4
Juli	4003	8,2%	100	10,6%	626	9,2%	4773	8,3%	25,0
Augustus	3816	7,8%	90	9,5%	578	8,5%	4524	7,8%	23,6
September	4381	9,0%	70	7,4%	616	9,1%	5105	8,9%	16,0
Oktober	4488	9,2%	82	8,7%	630	9,3%	5237	9,1%	18,3
November	3914	8,0%	79	8,4%	513	7,6%	4627	8,0%	20,2
December	3582	7,3%	66	7,0%	484	7,1%	4179	7,2%	18,4
Totaal	48827	100%	944	100%	6782	100%	57655	100%	19,3

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

¹⁷ Reizigerskilometers = afgelegd door personenauto's en motoren. Eurostat komt uit op 9,4 doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers die in 2007 in België werden afgelegd. Met 7,2 doden per miljard afgelegde kilometers zijn de Belgische cijfers echter een stuk gunstiger. Dit verschil komt doordat Eurostat alleen rekening houdt met de kilometers die met de auto en de motorfiets werden afgelegd. Bij deze analyse gebruiken we echter de Europese cijfers om de vergelijkbaarheid met onze buurlanden te garanderen.

TABELLEN EN GRAFIEKEN

Tabel 8:
Evolutie van de letselongevallen per maand

	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
1991	4692	3485	4426	4900	4630	5349	5016	5059	5576	5321	5256	4513	58223
1992	3843	3785	4455	4483	5050	5022	4593	4749	4825	5301	4769	4563	55438
1993	4369	3727	4180	4441	5002	5254	4732	4526	5112	4880	4093	4617	54933
1994	4285	3576	4374	4210	4670	4834	4180	4465	5067	4944	4237	4176	53018
1995	3775	3862	4340	3752	4488	4480	4183	4358	4596	4579	4299	4032	50744
1996	3491	3341	3649	3863	4282	4719	3975	4146	4382	4736	4595	3571	48750
1997	3811	2990	3841	3977	4647	4678	4224	4632	4240	4694	4305	4039	50078
1998	3926	3517	4142	4353	5029	4755	3862	4406	4567	4863	4121	3626	51167
1999	3805	3491	4150	4254	4717	4866	4001	3758	4780	5016	4296	4467	51601
2000	3891	3872	3867	3973	4640	4538	3836	3770	4374	4497	3945	3862	49065
2001	3608	3301	3882	3605	4305	4216	3971	3988	4317	4484	4247	3520	47444
2002	3361	3134	3653	3740	4210	4192	3620	3871	4109	3993	2972	2885	43740
2003	3297	2886	3408	3534	3913	4208	3706	3732	4127	3932	3699	3411	43853
2004	3182	2861	3391	3540	4065	4098	3553	3799	4177	3894	3451	3554	43565
2005	3050	2857	2865	3317	3657	3885	3270	3465	3795	3925	3171	3109	40366
2006	3034	2610	2983	3056	3599	4071	3647	3371	3880	4103	3548	3212	41114
2007	3253	3054	3542	3799	3822	3963	3417	3603	3856	3905	3525	3500	43239
2008	3187	3332	3198	3479	4113	3933	3466	3307	3779	3863	3373	3085	42115
2008 gewogen	3702	3871	3694	4038	4776	4562	4003	3816	4381	4488	3914	3582	48827
Referentie-gemiddelde 98-2000	3874	3627	4053	4193	4795	4720	3900	3978	4574	4792	4121	3985	50611
Evolutie	-18%	-8%	-21%	-17%	-14%	-17%	-11%	-17%	-17%	-19%	-18%	-23%	-17%

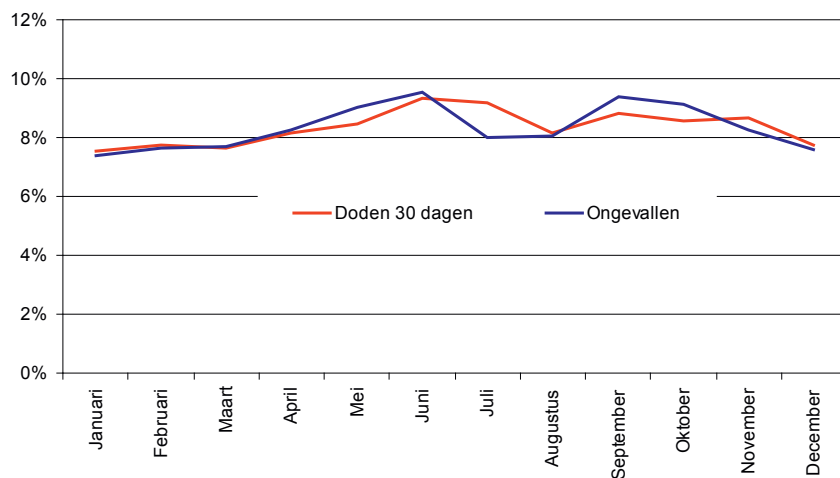
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Tabel 9:
Evolutie van de doden 30 dagen per maand

	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
1991	175	105	150	142	153	131	164	176	182	174	152	169	1873
1992	123	118	132	123	130	152	156	147	132	170	150	138	1671
1993	121	126	108	106	138	156	154	145	165	163	144	134	1660
1994	144	115	110	161	137	137	144	150	154	167	170	103	1692
1995	108	106	129	107	134	113	112	138	132	130	122	118	1449
1996	117	96	101	121	99	114	126	123	121	122	117	99	1356
1997	98	88	105	97	128	117	111	145	132	122	106	115	1364
1998	116	103	119	133	146	147	104	136	116	145	127	108	1500
1999	104	85	110	106	142	138	115	118	118	128	119	114	1397
2000	108	130	109	127	121	131	111	108	122	134	144	125	1470
2001	118	93	106	109	121	137	153	140	135	124	137	113	1486
2002	98	107	101	114	118	123	137	102	136	116	108	95	1355
2003	99	67	102	101	106	114	128	112	97	100	105	81	1212
2004	104	80	97	90	99	103	111	109	88	97	87	97	1162
2005	97	73	78	90	97	122	101	76	98	98	79	80	1089
2006	70	88	85	83	83	87	90	76	119	98	87	103	1069
2007	75	75	89	95	86	89	101	88	82	95	100	96	1071
2008	71	74	76	69	83	84	100	90	70	82	79	66	944
Referentie-gemiddelde 98-2000	109	106	113	122	136	139	110	121	119	136	130	116	1456
Evolutie	- 35%	-30%	-33%	-43%	-39%	-39%	-9%	-25%	-41%	-40%	-39%	-43%	-35%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Grafiek 37:
Verdeling van de
letselongevallen en doden
30 dagen per maand –
referentiegemiddelde 1999-
2008

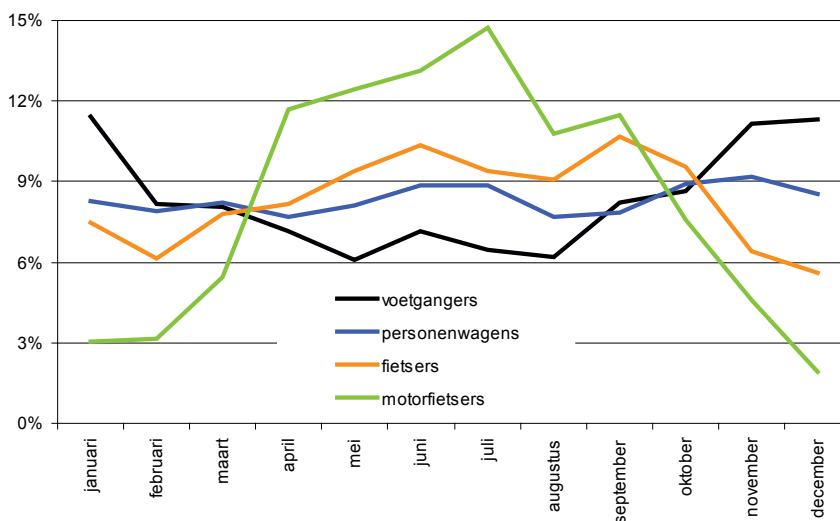


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Bij onze berekeningen hielden wij rekening met het aantal dagen van elke maand.

Het percentage geeft het aandeel weer van de letselongevallen of doden 30 dagen van een afzonderlijke maand op een totaal van 12 maanden. Bij een evenwichtige verdeling zou elke maand goed zijn voor 8,33% van de ongevallen en doden 30 dagen.

Grafiek 38:
Verdeling van de doden
30 dagen per maand
voor verschillende
weggebruikerscategorieën:
voetgangers, fietsers,
motorfietsers en auto's - 1999-
2008



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Bij onze berekeningen hielden wij rekening met het aantal dagen van elke maand. Het percentage geeft het aandeel weer van de doden 30 dagen van een afzonderlijke maand op een totaal van 12 maanden. Bij een evenwichtige verdeling zou elke maand goed zijn voor 8,33% van de doden 30 dagen.

3.1.4.2.2. Evolutie per dag en uur

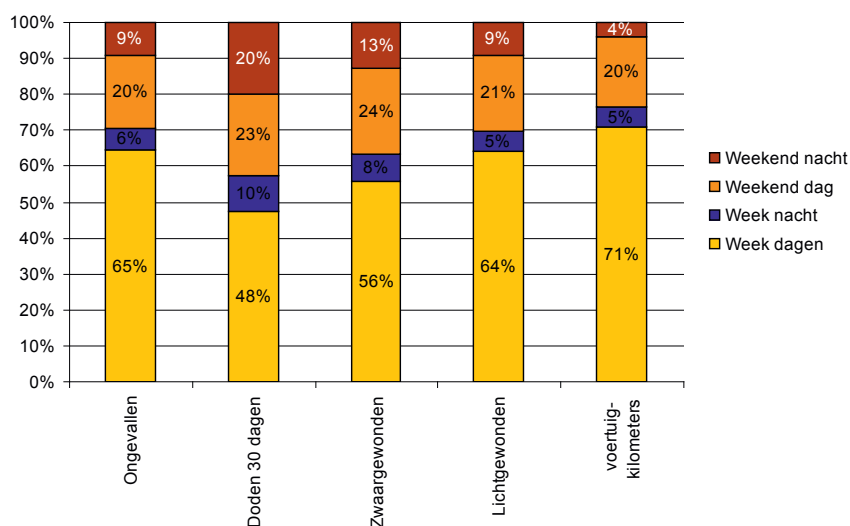
Tabel 10:

Hoofdindicatoren van ongevallen volgens de periode van de week – 2008 (gewogen cijfers)

		Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ernst
		Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal
week	dag	31602	65%	449	48%	3772	56%	36968	64%	14,2
week	nacht	2859	6%	92	10%	537	8%	3148	5%	32,2
weekend	dag	9901	20%	215	23%	1612	24%	12279	21%	21,7
weekend	nacht	4465	9%	188	20%	861	13%	5259	9%	42,1
Totaal		48827	100%	944	100%	6782	100%	57655	100%	19,3

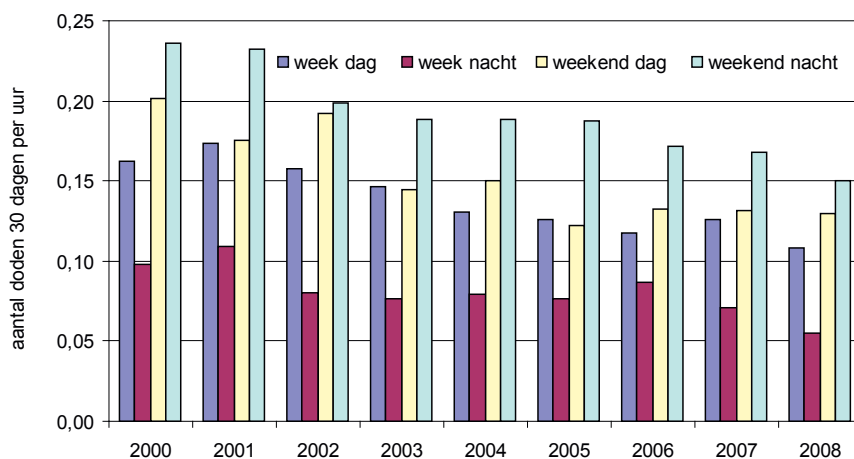
Bron: FOD Economie AD SEI /
Infografie: BWV

Grafiek 39:
Verdeling van de
ongevallen, slachtoffers en
voertuigkilometers per periode
van de week



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

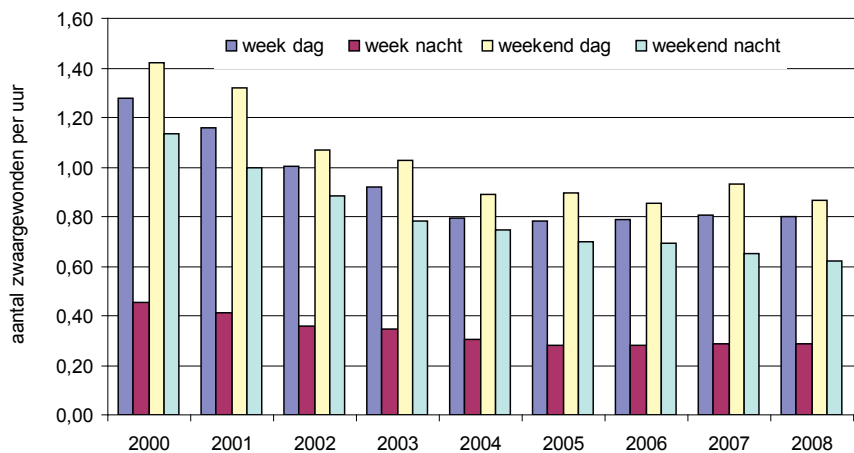
Grafiek 40:
Evolutie van de doden 30
dagen per periode van de
week



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Een week bestaat in totaal uit 80 uur op weekdays, 32 uur op weeknachten, 32 uur op weekenddagen en 24 uur op weekendnachten.

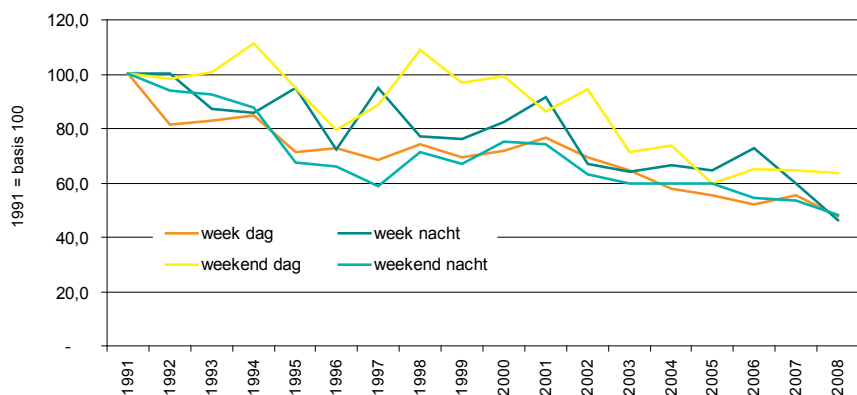
Grafiek 41:
Evolutie van de
zwaargewonden per periode
van de week



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

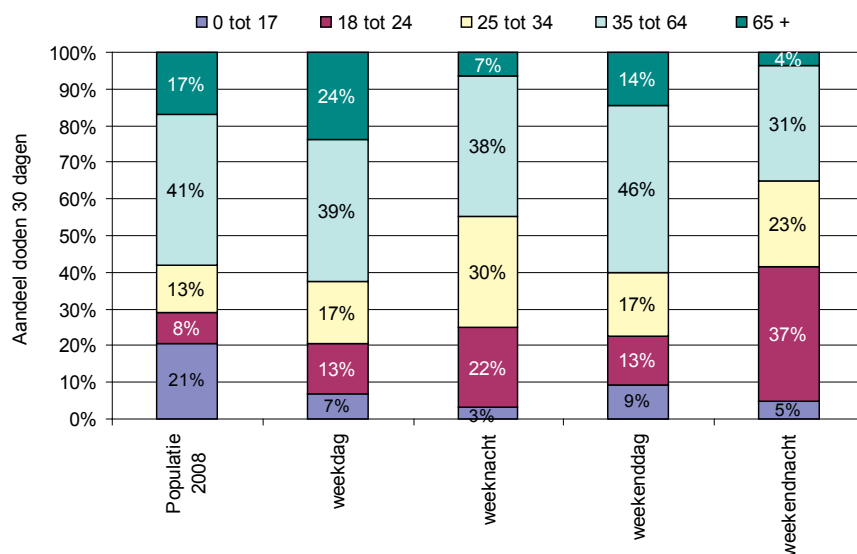
Een week bestaat in totaal uit 80 uur op weekdays, 32 uur op weeknachten, 32 uur op weekenddagen en 24 uur op weekendnachten.

Grafiek 42:
Aantal doden 30 dagen per
periode
van de week (1991 = basis
100)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

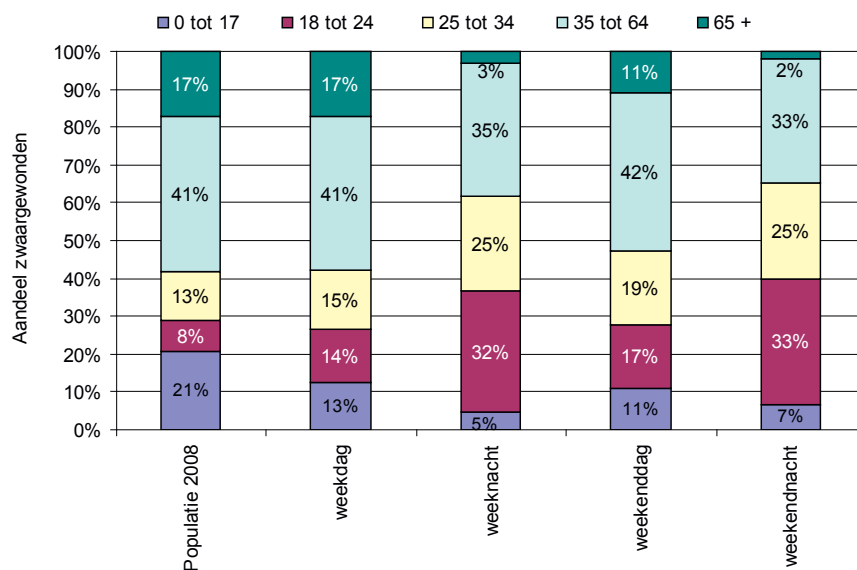
Grafiek 43:
Aandeel van elke
leeftijdscategorie in de totale
populatie en in het aantal
doden 30 dagen per periode
van de week (2008)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie:
BIW

Doden 30 dagen voor wie de leeftijd onbekend is (<1%) zijn niet in de grafiek opgenomen.

Grafiek 44:
Aandeel van elke
leeftijdscategorie in de totale
populatie en in het aantal
zwaargewonden per periode
van de week (2008)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie:
BIW

Zwaargewonden voor wie de leeftijd onbekend is (ca. 8%) zijn niet in de grafiek opgenomen.

Tabel 11:

Aantal doden 30 dagen per leeftijdscategorie en periode van de week (2008; gewogen cijfers)

		weekdag		weeknacht		weekenddag		weekendnacht		Totaal	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 tot 17	Mannen	21	57%	2	5%	9	24%	5	14%	37	100%
	Vrouwen	10	38%	1	4%	11	42%	4	15%	26	100%
18 tot 24	Mannen	48	33%	16	11%	20	14%	60	42%	144	100%
	Vrouwen	12	36%	4	12%	8	24%	9	27%	33	100%
25 tot 34	Mannen	61	39%	24	15%	32	20%	40	25%	157	100%
	Vrouwen	14	54%	3	12%	5	19%	4	15%	26	100%
35 tot 64	Mannen	125	44%	32	11%	77	27%	50	18%	284	100%
	Vrouwen	49	60%	3	4%	21	26%	9	11%	82	100%
65 +	Mannen	66	69%	4	4%	20	21%	5	5%	95	100%
	Vrouwen	39	72%	2	4%	11	20%	2	4%	54	100%
Totaal	Mannen	321	45%	78	11%	158	22%	160	22%	717	100%
	Vrouwen	124	56%	13	6%	56	25%	28	13%	221	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BWV

Slachtoffers voor wie de leeftijd of het geslacht onbekend is, zijn niet opgenomen in de tabel.

Tabel 12:

Aantal zwaargewonden per leeftijdscategorie en periode van de week (2008; gewogen cijfers)

		weekdag		weeknacht		weekenddag		weekendnacht		Totaal	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 tot 17	Mannen	274	66%	15	4%	92	22%	34	8%	414	100%
	Vrouwen	171	65%	9	3%	66	25%	17	7%	263	100%
18 tot 24	Mannen	348	41%	132	15%	174	20%	198	23%	852	100%
	Vrouwen	141	48%	26	9%	68	23%	59	20%	295	100%
25 tot 34	Mannen	355	42%	100	12%	214	26%	170	20%	838	100%
	Vrouwen	184	61%	24	8%	64	21%	28	9%	300	100%
35 tot 64	Mannen	935	55%	130	8%	422	25%	202	12%	1688	100%
	Vrouwen	495	64%	44	6%	179	23%	54	7%	772	100%
65 +	Mannen	301	76%	11	3%	74	19%	9	2%	395	100%
	Vrouwen	296	76%	3	1%	84	22%	6	1%	388	100%
Totaal	Mannen	2213	53%	387	9%	976	23%	612	15%	4188	100%
	Vrouwen	1287	64%	107	5%	461	23%	164	8%	2019	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BWV

Slachtoffers voor wie de leeftijd of het geslacht onbekend is, zijn niet opgenomen in de tabel.

Tabel 13:

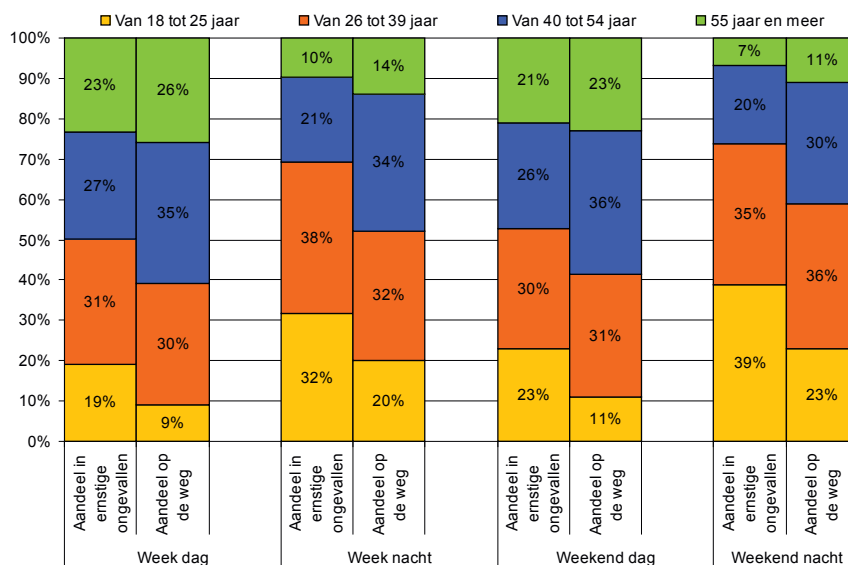
Aantal lichtgewonden per leeftijdscategorie en periode van de week (2008; gewogen cijfers)

		weekdag		weeknacht		weekenddag		weekendnacht		Totaal	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 tot 17	Mannen	3325	71%	96	2%	1017	22%	231	5%	4669	100%
	Vrouwen	2429	70%	51	1%	821	24%	158	5%	3458	100%
18 tot 24	Mannen	3781	52%	690	9%	1460	20%	1337	18%	7267	100%
	Vrouwen	2886	64%	271	6%	880	19%	504	11%	4541	100%
25 tot 34	Mannen	3928	55%	663	9%	1449	20%	1060	15%	7101	100%
	Vrouwen	3282	68%	205	4%	948	20%	358	7%	4794	100%
35 tot 64	Mannen	7597	64%	771	6%	2558	21%	1007	8%	11932	100%
	Vrouwen	6296	70%	296	3%	1953	22%	415	5%	8959	100%
65 +	Mannen	1521	71%	34	2%	529	25%	61	3%	2144	100%
	Vrouwen	1529	72%	26	1%	537	25%	22	1%	2113	100%
Totaal	Mannen	20153	61%	2253	7%	7013	21%	3695	11%	33114	100%
	Vrouwen	16421	69%	849	4%	5139	22%	1457	6%	23866	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BWV

Slachtoffers voor wie de leeftijd of het geslacht onbekend is, zijn niet opgenomen in de tabel.

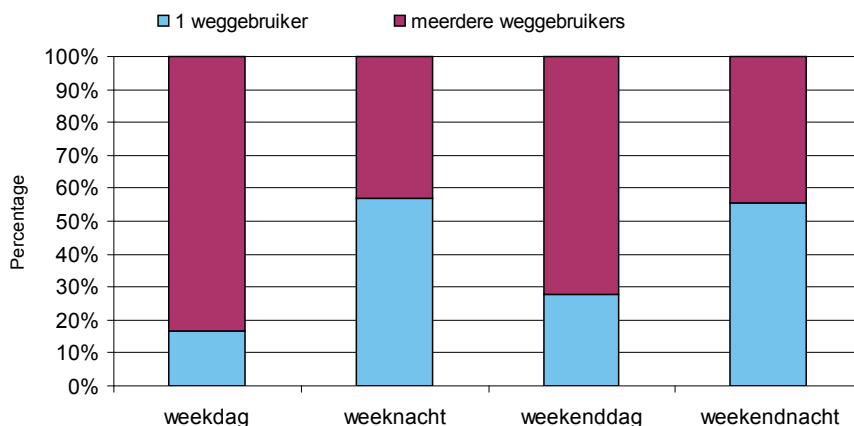
Grafiek 45:
Aandeel van autobestuurders
die bij een ernstig ongeval
betrokken raakten per
leeftijdscategorie en periode
van de week (2008),
vergeleken met het aandeel
bestuurders op de weg per
leeftijdscategorie en periode
van de week (2007)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

Elke twee jaar worden meer dan 10 000 autobestuurders tijdens de nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" onderworpen aan een vragenlijst. Deze informatiebron geeft een betrouwbare schatting (er zijn gelijkaardige resultaten in 2005 en 2003) van de verdeling van autobestuurders op de weg per leeftijdscategorie en periode van de week.

Grafiek 46:
Aandeel ongevallen met 1
of meer weggebruikers per
periode van de week (2008;
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

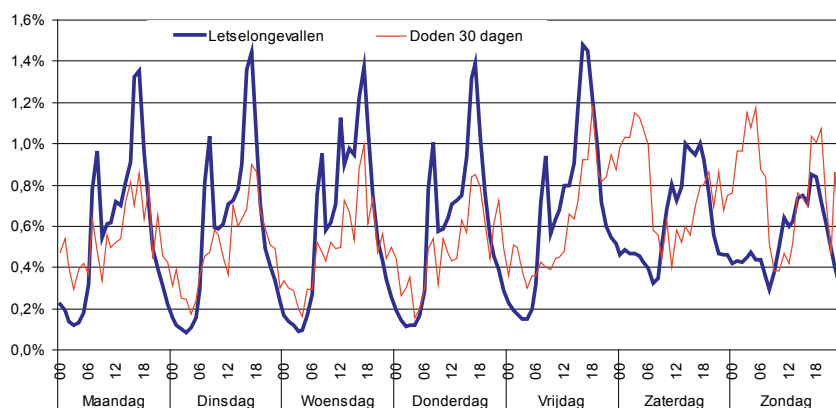
Ongevallen waarvoor het aantal betrokken weggebruikers onbekend is (2% van de ongevallen), zijn niet opgenomen in de grafiek.

Tabel 14:
Indicatoren 2008 per ag (gewogen cijfers)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar -gewonden		Licht -gewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
maandag	6507	13%	120	13%	812	12%	7473	13%	18
dinsdag	7010	14%	105	11%	895	13%	8147	14%	15
woensdag	7059	14%	111	12%	843	12%	8303	14%	16
donderdag	6848	14%	111	12%	891	13%	7900	14%	16
vrijdag	7970	16%	135	14%	1034	15%	9377	16%	17
zaterdag	7267	15%	180	19%	1138	17%	8946	16%	25
zondag	6166	13%	182	19%	1170	17%	7510	13%	30
Total	48827	100%	944	100%	6782	100%	57655	100%	19

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

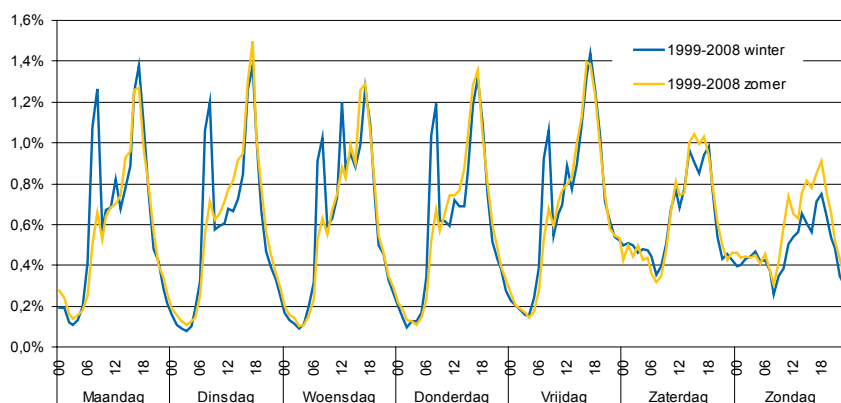
Grafiek 47:
Verdeling van de
letselgevallen en doden 30
dagen per dag en uur - 1999-
2008



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Het percentage geeft het aandeel weer van de letselgevallen of doden 30 dagen op een bepaald uur ten opzichte van het totaal aantal ongevallen of doden voor de volledige week (168 uren). Bij een evenwichtige verdeling zou elk uur goed zijn voor 0,60% van de ongevallen en doden 30 dagen.

Grafiek 48:
Verdeling van de
letselgevallen per dag en
uur, vergelijking zomer/winter -
1999-2008



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Het percentage geeft het aandeel weer van de letselgevallen op een bepaald uur ten opzichte van het totaal aantal ongevallen voor de volledige week (168 uren). Bij een evenwichtige verdeling zou elk uur goed zijn voor 0,60 % van de ongevallen.

Zomer: juni, juli, augustus; winter: december, januari, februari.

Tabel 15:
Aandeel lichtgewonden,
zwaargewonden en doden 30
dagen volgens lichtgesteldheid
voor voetgangers, fietsers
en autoinzittenden - 2008
(gewogen cijfers)

		Dag	Dageraad of schemering	Nacht	Totaal
Lichtgewonden	Voetgangers	58%	3%	39%	100%
	Fietsers	66%	5%	28%	100%
	Autobestuurders	45%	5%	50%	100%
Zwaargewonden	Voetgangers	69%	4%	26%	100%
	Fietsers	76%	4%	20%	100%
	Autobestuurders	51%	4%	45%	100%
Doden 30 Dagen	Voetgangers	74%	6%	21%	100%
	Fietsers	79%	5%	16%	100%
	Autobestuurders	61%	5%	34%	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

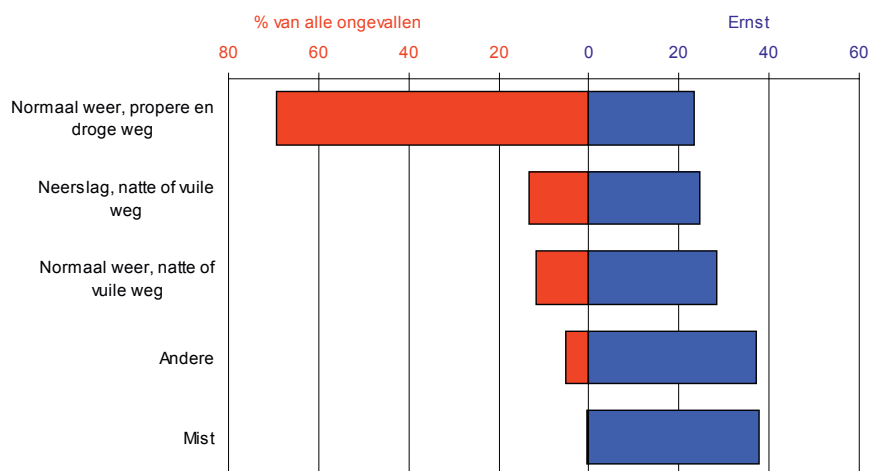
De categorie « lichtgesteldheid onbekend » (voor minder dan 1% van de slachtoffers is de lichtgesteldheid van het ongeval onbekend) is niet opgenomen in de tabel.

Tabel 16:
Wettelijke feestdagen in 2008 (gewogen cijfers)

Feestdagen 2008	In aanmerking genomen dagen	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ernst	Doden 30 dagen / 24 u	Ongevallen / 24 u
Nieuwjaar	Van maandag 31 december 2007 22 u tot woensdag 2 januari 5.59 u	94	8	26	119	84,68	6,00	70,9
Onze-Lieve-Vrouw Hemelvaart	Van donderdag 14 augustus 22 u tot maandag 18 augustus 5.59 u	378	16	69	443	42,33	4,80	113,4
Nationale feestdag	Van vrijdag 18 juli 22 u tot dinsdag 22 juli 5.59 u	322	11	63	395	34,17	3,30	96,6
Kerstmis	Van woensdag 24 december 22 u tot vrijdag 26 december 5.59 u	61	2	13	80	32,62	1,50	46,0
Paas- maandag	Van vrijdag 21 maart 2008 22 u tot dinsdag 25 maart 5.59 u	328	8	58	393	24,39	2,40	98,4
Feest van de Arbeid/Hemelvaart	Van woensdag 31 april 22 u tot vrijdag 02 mei 5.59 u	151	3	34	200	19,84	2,25	113,4
Wapen- stilstand	Van maandag 10 november 22 u tot woensdag 12 november 5.59 u	102	2	17	111	19,64	1,50	76,4
Allerheiligen	Van vrijdag 31 oktober 22 u tot maandag 3 november 5.59 u	266	5	52	346	18,79	2,14	114,0
Pinkster- maandag	Van vrijdag 9 mei 22 u tot dinsdag 13 mei 5.59 u	566	9	116	673	15,89	2,70	169,9

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Grafiek 49:
Weersomstandigheden en staat
van het wegdek (1999-2008)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BWV

Tabel 17:
Ongevallen en slachtoffers naargelang de weersomstandigheden – 2008 (gewogen cijfers)

	Letsel-ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normaal	40448	83%	728	77%	5659	83%	47648	83%	18,0
Regen	5183	11%	97	10%	708	10%	6352	11%	18,7
Mist (zichtbaarheid kleiner dan 100 m)	253	1%	7	1%	44	1%	308	1%	27,7
Hevige wind, rukwinden	229	0%	14	1%	50	1%	225	0%	61,0
Sneeuwval	339	1%	3	0%	67	1%	401	1%	8,9
Hagel	60	0%	2	0%	4	0%	71	0%	33,4
Andere (dichte rook, ...)	221	0%	6	1%	23	0%	257	0%	27,1
Onbekend	2177	4%	97	10%	243	4%	2475	4%	44,6
Totaal	48827	100%	944	100%	6782	100%	57655	100%	19,3

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BWV

Tabel 18:
Ongevallen en slachtoffers naargelang van de staat van het wegdek – 2008 (gewogen cijfers)

	Letsel-ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Droog	31339	64%	562	60%	4445	66%	36656	64%	17,9
Vochtig, nat, plassen	11396	23%	223	24%	1594	23%	13912	24%	19,6
Ijzel, sneeuw	757	2%	15	2%	125	2%	886	2%	19,8
Proper	9120	19%	206	22%	1420	21%	10834	19%	22,6
Vuil (zand, grint, bladeren,...)	338	1%	10	1%	48	1%	358	1%	29,6
Onbekend	984	2%	68	7%	85	1%	1082	2%	69,1
Totaal	48827	100%	944	115%	6782	114%	57655	100%	19,3

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

3.1.4.3. Analyse volgens de plaats van de verkeersongevallen

3.1.4.3.1. Verkeersongevallen per gewest

Tabel 19:
Hoofdindicatoren per gewest - 2008 (gewogen cijfers)

	Letselongevallen		Dodens 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Vlaams Gewest	31341	64,2%	495	52,4%	4418	65,1%	36655	63,6%	15,8
Waals Gewest	13489	27,6%	414	43,9%	2142	31,6%	16205	28,1%	30,7
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	3997	8,2%	35	3,7%	222	3,3%	4795	8,3%	8,8
Totaal	48827	100,0%	944	100,0%	6782	100,0%	57655	100,0%	19,3

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Tabel 20:
Evolutie van de letselongevallen in de 3 gewesten

	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
1991	36909	17613	3701	58223
1992	35968	16154	3316	55438
1993	35129	16607	3197	54933
1994	34180	16132	2706	53018
1995	32487	15495	2762	50744
1996	31505	14286	2959	48750
1997	33050	14278	2750	50078
1998	33581	14629	2957	51167
1999	34353	14185	3063	51601
2000	33023	13335	2707	49065
2001	32073	13140	2231	47444
2002	30595	11591	1554	43740
2003	29070	12896	1887	43853
2004	28682	12616	2267	43565
2005	26168	11795	2403	40366
2006	26761	11720	2633	41114
2007	27844	12364	3031	43239
2008	27057	11925	3133	42115
2008 gewogen	31341	13489	3997	48827
Referentiegemiddelde 98-2000	33652	14050	2909	50611
Evolutie	-19,6%	-15,1%	+7,7%	-16,8%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Tabel 21:
Evolutie van de doden 30 dagen in de 3 gewesten

	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
1991	1097	710	66	1873
1992	990	637	44	1671
1993	987	633	40	1660
1994	966	688	38	1692
1995	771	633	45	1449
1996	787	538	31	1356
1997	751	573	40	1364
1998	855	607	38	1500
1999	806	541	50	1397
2000	871	555	44	1470
2001	848	601	37	1486
2002	723	595	37	1355
2003	628	554	30	1212
2004	614	511	37	1162
2005	566	495	28	1089
2006	540	503	26	1069
2007	528	512	31	1071
2008	495	414	35	944
Referentiegemiddelde 98-2000	844	568	44	1456
Evolutie	-41,4%	-27,1%	-20,5%	-35,1%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Tabel 22:
Evolutie van de zwaargewonden in de 3 gewesten

	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
1991	9973	5958	401	16332
1992	9456	5292	333	15081
1993	9061	5268	301	14630
1994	8819	4886	298	14003
1995	7873	4573	271	12717
1996	7204	3816	201	11221
1997	7358	3851	223	11432
1998	6838	3840	231	10909
1999	6714	3478	229	10421
2000	6334	3318	195	9847
2001	5725	3040	184	8949
2002	4988	2515	135	7638
2003	4424	2553	119	7096
2004	3970	2106	157	6233
2005	3703	2193	179	6075
2006	3946	1934	142	6022
2007	3970	2044	185	6199
2008	3882	1954	177	6013
2008 gewogen	4418	2142	222	6782
Referentiegemiddelde 98-2000	6629	3545	218	10392
Evolutie	-41,4%	-44,9%	-18,9%	-42,1%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Tabel 23:
Evolutie van de lichtgewonden in de 3 gewesten

	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
1991	40351	19511	4461	64323
1992	39946	18010	4070	62026
1993	38927	18610	3848	61385
1994	37940	18181	3214	59335
1995	36626	17683	3279	57588
1996	35691	16418	3573	55682
1997	38367	16412	3332	58111
1998	39446	16805	3600	59851
1999	40296	16686	3743	60725
2000	39086	15646	3382	58114
2001	38070	15514	2761	56345
2002	36404	13668	1838	51910
2003	33153	14826	2250	50229
2004	33197	14742	2649	50588
2005	30737	13938	2860	47535
2006	31591	13818	3184	48593
2007	32736	14673	3592	51001
2008	31616	14262	3752	49630
2008 gewogen	36655	16205	4795	57655
Referentiegemiddelde 98-2000	39609	16379	3575	59563
Evolutie	-20,2%	-12,9%	+5,0%	-16,7%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Tabel 24:
Evolutie van de doden 30 dagen en de zwaargewonden en doelstellingen van de gewestelijke SGVV

Jaar	Doden 30 dagen			
	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
Referentiegemiddelde 1998-1999-2000	844	568	44	1456
2001	848	601	37	1486
2002	723	595	37	1355
2003	628	554	30	1212
2004	614	511	37	1162
2005	566	495	28	1089
2006	540	503	26	1069
2007	528	512	31	1071
2008	495	414	35	944
2008 (gewogen cijfers)	495	414	35	944
Evolutie	-41,4%	-27,1%	-20,5%	-35,1%
Doelstelling 2006 =		580	390	1000
Doelstelling 2010 =	375	435	292	750
Doelstelling 2015 =	250	290	195	500

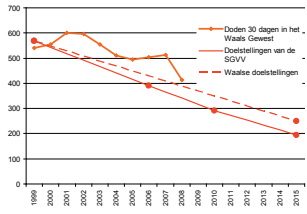
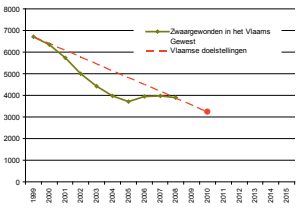
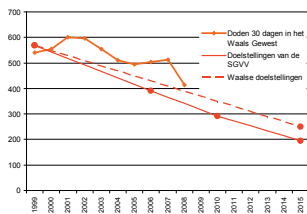
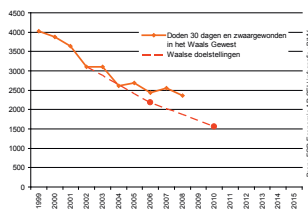
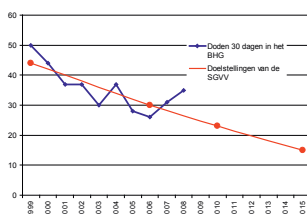
- Doelstellingen SGV
- Doelstellingen Vlaams Gewest
- Doelstellingen SGV geïnterpreteerd voor de gewesten
- Doelstellingen Waals Gewest



Zwaargewonden (niet-gewogen cijfers)				Doden 30 dagen + zwaargewonden (niet-gewogen cijfers)			
Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België	Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
6629	3545	218	10392	7473	4113	262	11848
5725	3040	184	8949	6573	3641	221	10435
4992	2519	136	7647	5713	3114	173	9000
4424	2553	119	7096	5052	3109	149	8310
3970	2104	157	6231	4584	2615	194	7393
3703	2193	179	6075	4269	2688	207	7164
3946	1934	142	6022	4486	2437	168	7091
3970	2044	185	6199	4498	2556	216	7270
3882	1954	177	6013	4377	2368	212	6957
4418	2142	222	6782	4913	2556	257	7726
-41,4%	-44,9%	-18,9%	-42,1%	-41,4%	-42,4%	-19,2%	-41,3%
3250					2180 1557		

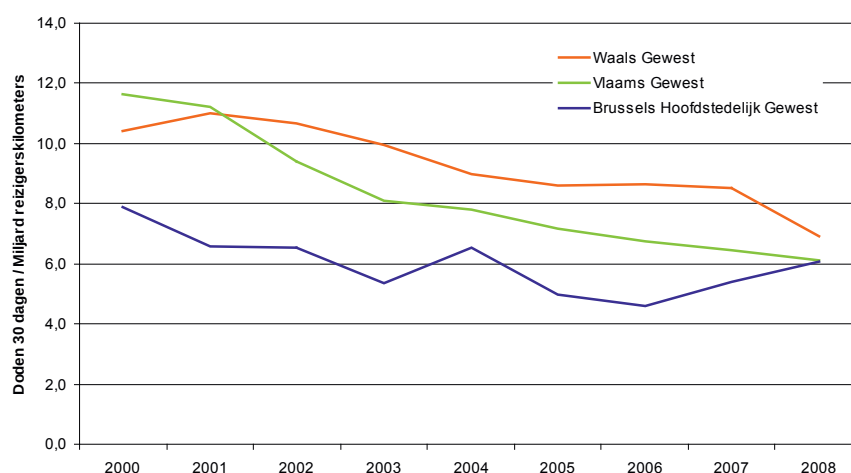
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Tabel 25:
Evolutie van de doden 30 dagen en zwaargewonden in functie van de regionale doelstellingen

	Doden 30 dagen	Lichtgewonden	Doden 30 dagen en zwaargewonden
Vlaams Gewest	 Grafiek 50: Doden 30 dagen en doelstellingen (van de Staten-Generaal van de Veiligheidszorg en van het gewest zelf) voor het Vlaams Gewest	 Grafiek 51: Zwaargewonden en doelstellingen van het Vlaams Gewest	Geen doelstelling
Waal Gewest	 Grafiek 52: Doden 30 dagen en doelstellingen (van de Staten-Generaal van de Veiligheidszorg en van het gewest zelf) voor het Waals Gewest	Geen doelstelling	 Grafiek 53: Doden 30 dagen en zwaargewonden en doelstelling van het Waals Gewest
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	 Grafiek 54: Doden 30 dagen en doelstellingen (van de Staten-Generaal van de Veiligheidszorg) voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Geen doelstelling	Geen doelstelling

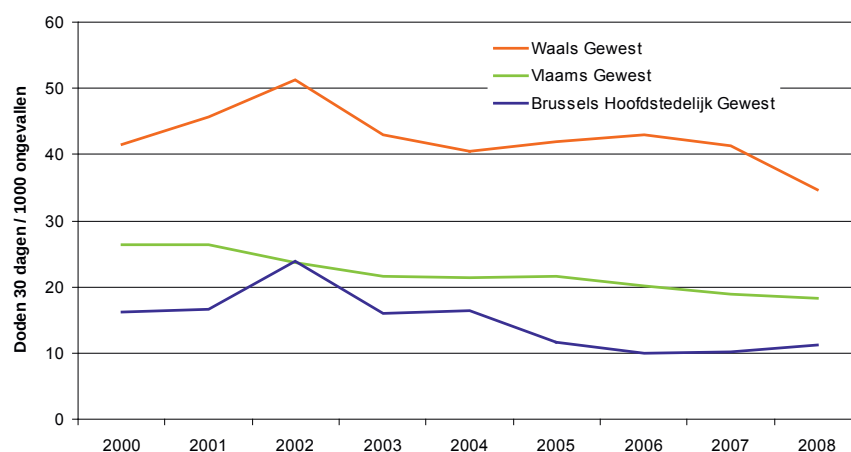
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIWV

Grafiek 55:
Doden 30 dagen per miljard
reizigerskilometers



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Grafiek 56:
Evolutie van de ernst van de
ongevallen per gewest (niet-
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Tabel 26:
Ongevallen binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op de autosnelweg per gewest -2008
(gewogen cijfers)

	Autosnelweg		Buiten de bebouwde kom		Binnen de bebouwde kom		Onbekend		Totaal	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Vlaams Gewest	2306	7%	12887	41%	16119	51%	30	0,1%	31341	100%
Waals Gewest	1413	10%	4318	32%	7743	57%	15	0,1%	13489	100%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	52	1%	36	1%	3899	98%	10	0,3%	3997	100%
België	3771	8%	17241	35%	27761	57%	55	0,1%	48827	100%

Bron: FOD Economie ADSEI /
Infografie: BIW

Tabel 27:
Doden 30 dagen binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op de autosnelweg per gewest – 2008

	Autosnelweg		Buiten de bebouwde kom		Binnen de bebouwde kom		Onbekend		Totaal	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Vlaams Gewest	69	14%	268	54%	126	25%	32	6%	495	100%
Waals Gewest	67	16%	206	50%	127	31%	14	3%	414	100%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	3	9%	0	0%	21	60%	11	31%	35	100%
België	139	15%	474	50%	274	29%	57	6%	944	100%

Bron: FOD Economie ADSEI /
Infografie: BIW

Tabel 28:
Ernst per gewest en type weg – 2008 (gewogen cijfers)

	Autosnelweg	Buiten de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Onbekend	Totaal
Vlaams Gewest	29,9	20,8	7,8	1066,7	15,8
Waals Gewest	47,4	47,7	16,4	933,3	30,7
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	57,7	0,0	5,4	1100,0	8,8
België	36,9	27,5	9,9	1036,4	19,3

Bron: FOD Economie ADSEI /
Infografie: BWV

Tabel 29:
Doden 30 dagen per voertuigtype en gewest - 2008

		Vlaams Gewest		Waals Gewest		Brussels Hoofdstedelijk Gewest		België	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Voetganger		45	9%	42	10%	12	34%	99	10%
Tweewielers	Fiets	76	15%	10	2%	0	0%	86	9%
	Bromfiets	10	2%	22	5%	0	0%	32	3%
	Motorfiets	57	12%	51	12%	0	0%	108	11%
	totaal tweewielers	143	29%	83	20%	0	0%	226	24%
Auto's	Personenwagen	225	45%	243	59%	11	31%	479	51%
	Minibus	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Campingvoertuig	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	totaal auto's	225	45%	243	59%	11	31%	479	51%
Goederen- of personenvervoer	Bestelwagen	23	5%	17	4%	0	0%	40	4%
	Vrachtwagen	9	2%	7	2%	0	0%	16	2%
	Trekker + oplegger	7	1%	1	0%	0	0%	8	1%
	trekker alleen	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	bus of autocar	2	0%	0	0%	0	0%	2	0%
	totaal goederen- of personenvervoer	42	8%	25	6%	0	0%	67	7%
andere	Tram	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Landbouwtractor	2	0%	1	0%	0	0%	3	0%
	Ruiter	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Gespan	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Andere	5	1%	3	1%	0	0%	8	1%
	totaal andere	7	1%	4	1%	0	0%	11	1%
Onbekend		33	7%	17	4%	12	34%	62	7%
Totaal		495	100%	414	100%	35	100%	944	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BWV

Het totaal in de onderste rij is niet gelijk aan het totaal van alle rijen omdat zich daaronder ook subtotaal bevinden.

Tabel 30:

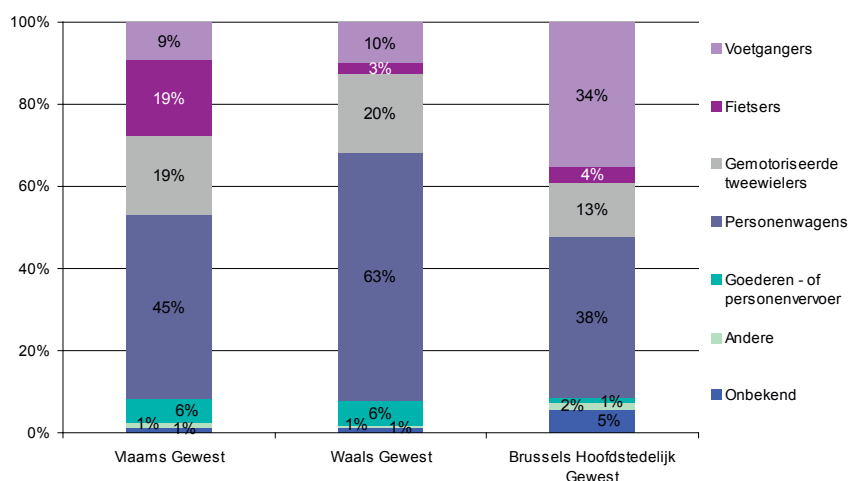
Zwaargewonden per type voertuig en per gewest – 2008 (gewogen cijfers)

		Vlaams Gewest		Waals Gewest		Brussels Hoofdstedelijk Gewest		België	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Voetganger		461	9%	240	10%	100	40%	801	10%
Tweewieler	Fiets	912	19%	69	3%	10	4%	991	13%
	Bromfiets	398	8%	165	7%	5	2%	568	7%
	Motorfiets	535	11%	323	13%	27	11%	885	12%
	totaal tweewielers	933	19%	489	20%	32	13%	1453	19%
Auto's	Personenwagen	2195	45%	1560	63%	95	38%	3850	50%
	Minibus	2	0%	2	0%	0	0%	4	0%
	Campingvoertuig	4	0%	2	0%	0	0%	6	0%
	totaal auto	2201	45%	1564	63%	95	38%	3860	50%
Goederen- of personenvervoer	Bestelwagen	192	4%	114	5%	1	1%	307	4%
	Vrachtwagen	27	1%	15	1%	1	0%	44	1%
	Trekker + oplegger	44	1%	14	1%	0	0%	59	1%
	trekker alleen	2	0%	0	0%	0	0%	2	0%
	bus of autocar	20	0%	3	0%	0	0%	22	0%
	totaal goederen- of personenvervoer	285	6%	146	6%	2	1%	434	6%
andere	Tram	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Landbouwtractor	8	0%	7	0%	0	0%	15	0%
	Ruiter	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	Gespan	1	0%	1	0%	0	0%	2	0%
	Andere	55	1%	12	0%	5	2%	72	1%
	totaal andere	65	1%	21	1%	5	2%	91	1%
Onbekend		56	1%	28	1%	13	5%	97	1%
Totaal		4913	100%	2487	100%	247	100%	7647	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Het totaal in de onderste rij is niet gelijk aan het totaal van alle rijen omdat zich daaronder ook subtotaal bevinden.

Grafiek 57:
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per
voertuigtype en gewest - 2008



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

3.1.4.3.2. Verkeersongevallen per provincie

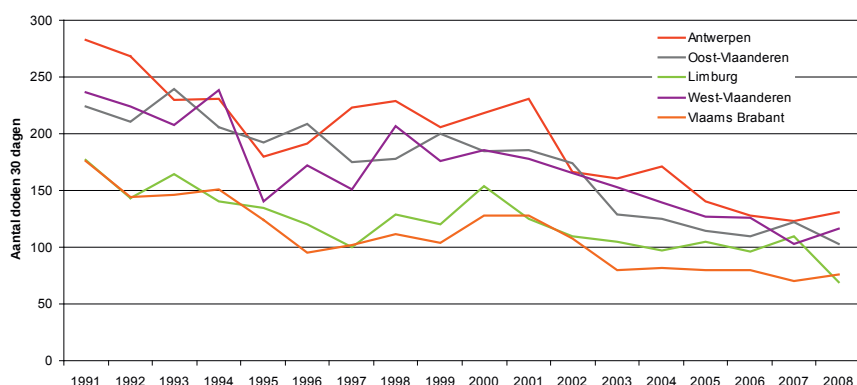
Tabel 31:

Hoofdindicatoren per provincie - 2008 (gewogen cijfers)

	Letselongevallen		Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Antwerpen	8677	18%	131	14%	1211	18%	10245	18%	15
Vlaams-Brabant	4063	8%	76	8%	482	7%	4851	8%	19
Waals-Brabant	1384	3%	34	4%	137	2%	1726	3%	25
West-Vlaanderen	6386	13%	116	12%	1021	15%	7041	12%	18
Oost-Vlaanderen	8081	17%	103	11%	1021	15%	9338	16%	13
Henegouwen	4543	9%	143	15%	776	11%	5422	9%	31
Luik	4292	9%	112	12%	498	7%	5364	9%	26
Limburg	4134	8%	69	7%	683	10%	5181	9%	17
Luxemburg	1286	3%	54	6%	319	5%	1445	3%	42
Namen	1984	4%	71	8%	414	6%	2249	4%	36
BHG	3997	8%	35	4%	222	3%	4795	8%	9
België	48827	100%	944	100%	6782	100%	57655	100%	19

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Grafiek 58:
Evolutie van de doden 30
dagen in de Vlaamse provincies



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

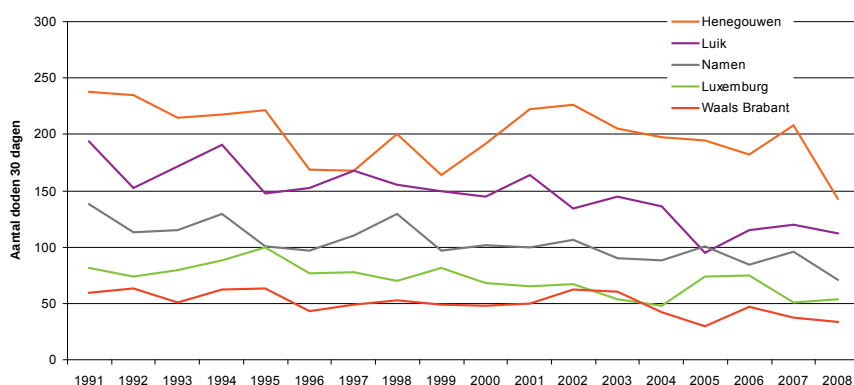
Tabel 32:

Evolutie van de doden 30 dagen in de Vlaamse provincies

	Antwerpen	Vlaams- Brabant	West- Vlaanderen	Oost- Vlaanderen	Limburg	Vlaams Gewest
1991	283	176	237	224	177	1097
1992	268	144	224	211	143	990
1993	230	146	208	239	164	987
1994	231	151	238	206	140	966
1995	180	124	140	192	135	771
1996	191	95	172	209	120	787
1997	223	102	151	175	100	751
1998	229	112	207	178	129	855
1999	206	104	176	200	120	806
2000	218	128	186	185	154	871
2001	231	128	178	186	125	848
2002	166	108	165	174	110	723
2003	161	80	153	129	105	628
2004	171	82	139	125	97	614
2005	140	80	127	114	105	566
2006	128	80	126	110	96	540
2007	123	70	103	122	110	528
2008	131	76	116	103	69	495
Referentiegemiddelde 98-2000	218	115	190	188	134	844
Evolutie	-40%	-34%	-39%	-45%	-49%	-41%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Grafiek 59:
Evolutie van de doden 30
dagen in de Waalse provincies



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Tabel 33:
Evolutie van de doden 30 dagen in de Waalse provincies

	Waals-Brabant	Henegouwen	Luik	Luxemburg	Namen	Waals Gewest
1991	59	238	194	81	138	710
1992	63	235	152	74	113	637
1993	51	215	172	80	115	633
1994	62	218	191	88	129	688
1995	63	221	148	100	101	633
1996	43	169	152	77	97	538
1997	49	168	168	78	110	573
1998	53	200	155	70	129	607
1999	49	164	150	81	97	541
2000	48	192	145	68	102	555
2001	50	222	164	65	100	601
2002	62	226	134	67	106	595
2003	60	205	145	54	90	554
2004	42	197	136	48	88	511
2005	30	195	95	74	101	495
2006	47	182	115	75	84	503
2007	37	208	120	51	96	512
2008	34	143	112	54	71	414
Referentiegemiddelde 98-2000	50	185	150	73	109	568
Evolutie	-32%	-23%	-25%	-26%	-35%	-27,1%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIWV

3.1.4.3.3. Verkeersongevallen per wegtype

Tabel 34:
Hoofdindicatoren per wegtype (buiten/binnen de bebouwde kom/op de autosnelweg) – 2008 (gewogen cijfers)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Autosnelweg	3771	7,7%	139	14,7%	1048	15,5%	4457	7,7%	36,9
Buiten de bebouwde kom	17241	35,3%	474	50,2%	3080	45,4%	21081	36,6%	27,5
Binnen de bebouwde kom	27761	56,9%	274	29,0%	2653	39,1%	32116	55,7%	9,9
Onbekend	55	0,1%	57	6,0%	1	0,0%	1	0,0%	1036,4
Totaal	48827	100,0%	944	100,0%	6782	100,0%	57655	100,0%	19,3

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIWV

Tabel 35:

Evolutie van de hoofdindicatoren op de autosnelweg

	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ernst
1991	3029	200	965	3724	66,0
1992	3309	194	1040	3989	58,6
1993	3467	211	1118	4149	60,9
1994	3688	199	1082	4516	54,0
1995	3628	206	1022	4692	56,8
1996	3628	198	1002	4467	54,6
1997	4075	184	1084	5190	45,2
1998	4167	215	1080	5152	51,6
1999	4446	207	1184	5508	46,6
2000	4713	233	1156	5902	49,4
2001	4557	193	1079	5878	42,4
2002	3870	165	878	4872	42,6
2003	3555	136	751	4304	38,3
2004	3363	124	717	4196	36,9
2005	3638	158	756	4677	43,4
2006	3919	163	874	4752	41,6
2007	3783	152	951	4502	40,2
2008	3759	139	1047	4442	37,0
2008 gewogen cijfers	3771	139	1048	4457	36,9
Referentiegemiddelde 98-2000	4442	218	1140	5521	49
Evolutie	-15%	-36%	-8%	-20%	-25%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BWV

Tabel 36:

Evolutie van de hoofdindicatoren buiten de bebouwde kom

	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ernst
1991	20302	1044	7781	22426	51,4
1992	20596	910	7599	23185	44,2
1993	20771	967	7523	23283	46,6
1994	20467	1023	7322	22903	50,0
1995	19639	833	6664	22401	42,4
1996	18798	791	5881	21477	42,1
1997	19488	775	6045	22819	39,8
1998	20099	875	5729	23844	43,5
1999	20078	781	5410	24094	38,9
2000	19491	836	5285	23492	42,9
2001	18479	843	4764	22339	45,6
2002	16938	789	3899	20731	46,6
2003	16232	648	3582	18924	39,9
2004	15992	640	2991	19250	40,0
2005	14874	620	2995	17862	41,7
2006	15303	601	2855	18771	39,3
2007	15749	592	2758	19460	37,6
2008	15029	474	2711	18312	31,5
2008 gewogen cijfers	17241	474	3080	21081	27,5
Referentiegemiddelde 98-2000	19889	831	5475	23810	42
Evolutie	-24%	-43%	-50%	-23%	-25%

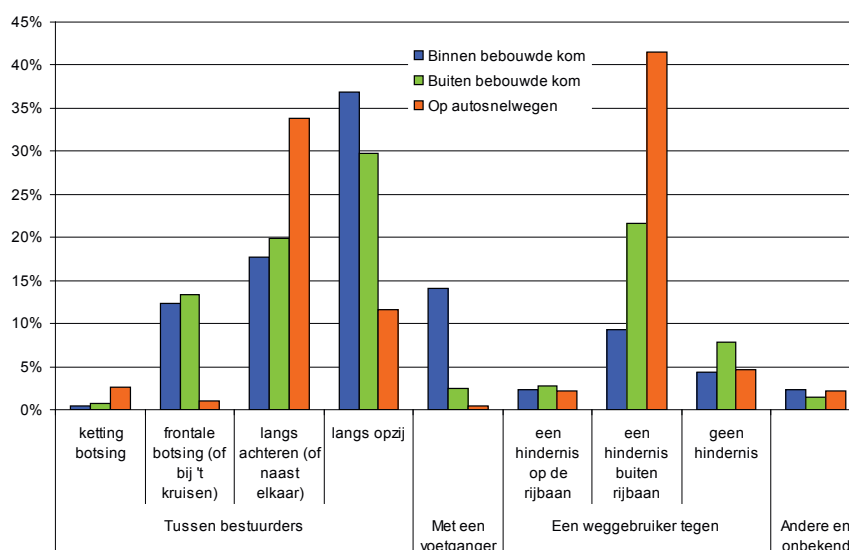
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BWV

Tabel 37:
Evolutie van de hoofdindicatoren binnen de bebouwde kom

	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ernst
1991	34532	623	7508	37763	18,0
1992	31326	566	6404	34622	18,1
1993	30568	481	5972	33802	15,7
1994	28802	470	5594	31842	16,3
1995	27447	409	5027	30461	14,9
1996	26319	367	4338	29732	13,9
1997	26514	405	4303	30101	15,3
1998	26898	410	4100	30851	15,2
1999	27077	409	3827	31123	15,1
2000	24860	401	3406	28719	16,1
2001	24407	450	3106	28127	18,4
2002	22885	352	2861	26307	15,4
2003	23806	349	2733	26800	14,7
2004	24030	295	2511	27048	12,3
2005	21774	255	2321	24965	11,7
2006	21839	265	2290	25052	12,1
2007	23655	275	2489	27032	11,6
2008	23272	274	2254	26875	11,8
2008 gewogen cijfers	27761	274	2653	32116	9,9
Referentiegemiddelde 98-2000	26278	407	3778	30231	15
Evolutie	-11%	-33%	-40%	-11%	-24%

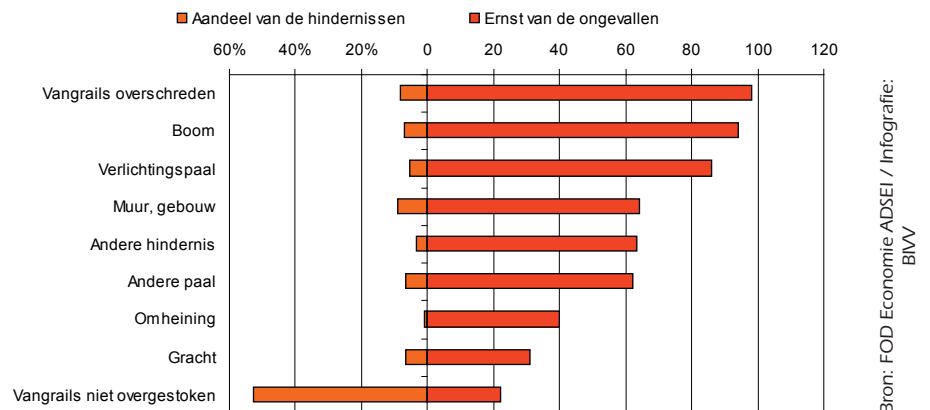
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Grafiek 60:
Onderverdeling van de ongevallen binnen de bebouwde kom / buiten de bebouwde kom / op autosnelwegen per type eerste botsing – 2008 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Grafiek 61:
Type obstakel dat geraakt werd
bij een autosnelwegongeval
tegen een obstakel buiten de
rijbaan – 2008 (ernst berekend
voor de 10 voorbije jaren)



Obstakel dat geraakt werd bij de eerste botsing.

Tabel 38:
Hoofdindicatoren voor de weggebruikerscategorieën op de autosnelweg – 2008 (gewogen cijfers)

	Ongevallen met ten minste 1 ...		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst (voorbij 10j.)
	#	%	#	%	#	%	#	%	#
Voetgangers	23	0,6%	4	3%	3	0,3%	11	0,3%	236
Motoren	179	4,8%	9	6%	52	5,0%	131	2,9%	43
Auto's	3211	85,2%	99	71%	835	79,7%	3578	80,3%	41
Lichte vrachtauto's	578	15,3%	11	8%	86	8,2%	387	8,7%	39
Vrachtwagens	851	22,6%	14	10%	49	4,7%	241	5,4%	51
Bussen en autocars	15	0,4%	1	1%	7	0,7%	37	0,8%	69
Totaal	3771	100%	139	100%	1048	100%	4457	100%	42

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Merk op dat de totalen (# et %) in de kolom "Ongevallen met tenminste 1..." niet gelijk zijn aan de som van de bovenstaande rijen omdat sommige ongevallen in meerdere rijen zijn opgenomen.

Daarenboven kunnen we geen conclusie trekken met betrekking tot de over- of ondervertegenwoordiging van een bepaald weggebruikerstype op basis van een directe vergelijking tussen de ongevallenpercentages "Ongevallen met tenminste 1..." en de respectievelijke slachtofferpercentages van dat weggebruikerstype.

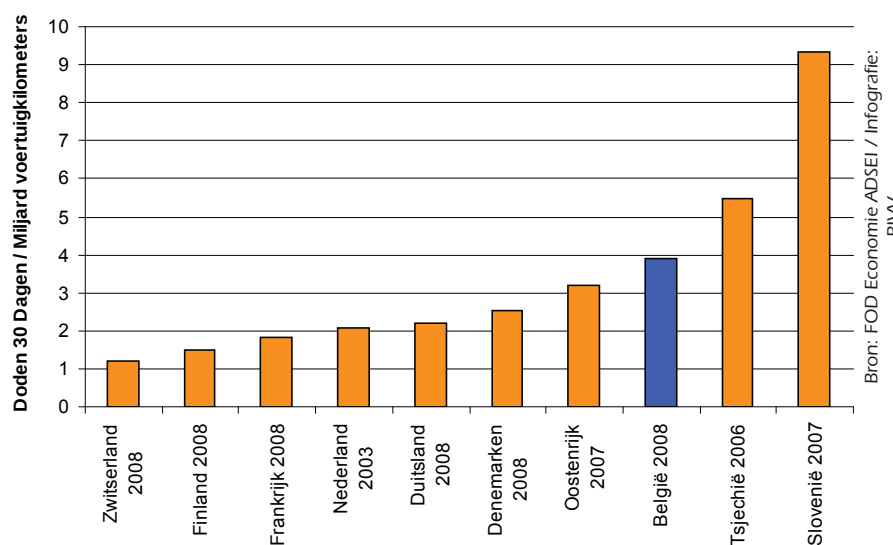
Tabel 39:

Ongevalsrisico en overlijdensrisico op de autosnelweg (aantal ongevallen en doden per miljard voertuigkm op de autosnelweg)

	Autosnelwegen		Buiten bebouwde kom	
	Ongevalsrisico	Overlijdensrisico	Ongevalsrisico	Overlijdensrisico
1991	135	5,6	1119	20,7
1992	142	5,2	1013	18,1
1993	143	5,5	985	17,7
1994	145	5,0	933	17,8
1995	140	5,1	863	14,9
1996	136	4,8	831	13,9
1997	152	4,5	841	13,8
1998	146	5,0	837	14,8
1999	148	4,6	820	13,4
2000	154	5,1	751	14,0
2001	146	4,2	721	14,5
2002	122	3,5	661	13,0
2003	111	2,9	661	11,7
2004	103	2,6	658	11,1
2005	110	3,3	593	10,0
2006	115	3,3	601	9,6
2007	106	2,9	633	9,5
2008	105	2,6	609	8,4
2008 gewogen cijfers	106	2,6	716	8,4
Referentiegemiddelde 98-2000	149	5	803	14
Evolutie	-29,4%	-46,3%	-24%	-40,3%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Grafiek 62:
Vergelijking van het overlijdensrisico op de autosnelweg in enkele Europese landen



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Tabel 40:

Evolutie van de hoofdindicatoren voor ongevallen met een spookrijder op de autosnelweg

Jaar	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ernst
1991	36	15	20	46	417
1992	26	2	28	29	77
1993	37	7	31	34	189
1994	28	14	19	35	500
1995	12	5	4	17	417
1996	28	6	21	33	214
1997	35	7	20	43	200
1998	34	17	32	36	500
1999	28	7	15	35	250
2000	20	4	11	23	200
2001	19	7	15	31	368
2002	30	2	5	45	67
2003	23	7	10	25	304
2004	24	5	11	34	208
2005	25	6	15	42	240
2006	15	7	2	22	467
2007	22	3	5	33	136
2008	14	4	8	17	286
2008 gewogen	14	4	8	7	279
Referentiegemiddelde 98-2000	27,3	9,3	19,3	31,3	316,7
Evolutie	-48,8%	-57,1%	-58,6%	-45,7%	-9,8%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Tabel 41:

Evolutie van de hoofdindicatoren voor ongevallen in de nabijheid van werkzaamheden op de autosnelweg

Jaar	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ernst
1991	145	5	48	184	34,5
1992	76	4	14	108	52,6
1993	120	5	34	151	41,7
1994	185	8	67	231	43,2
1995	157	10	40	218	63,7
1996	133	8	45	196	60,2
1997	222	18	73	337	81,1
1998	152	18	47	194	118,4
1999	160	5	36	197	31,3
2000	179	11	34	219	61,5
2001	198	17	62	283	85,9
2002	213	10	51	299	46,9
2003	167	8	31	198	47,9
2004	160	6	38	210	37,5
2005	168	8	28	236	47,6
2006	111	8	22	132	72,1
2007	77	4	31	86	51,9
2008	117	5	37	155	42,7
2008 gewogen	117	5	37	155	42,7
Referentiegemiddelde 98-2000	164	11	39	203	70
Evolutie	-29%	-56%	-5%	-24%	-39%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIW

Tabel 42:
Hoofdindicatoren per type
kruispunt buiten de bebouwde
kom – 2008 (gewogen cijfers)

	Ongevallen	
	#	%
Op doorlopend weggedeelte	11 081	64%
Kruispunt met bevoegd persoon	29	0%
Kruispunt met driekleurige verkeerslichten in werking	1330	8%
Kruispunt met verkeersborden B1 of B5	3709	22%
Kruispunt met voorrang van rechts	665	4%
Op rotonde	428	2%
Totaal	17 241	100%

Tabel 43:
Hoofdindicatoren per type
kruispunt binnen de bebouwde
kom – 2008 (gewogen cijfers)

	Ongevallen	
	#	%
Op doorlopend weggedeelte	16 110	58%
Kruispunt met bevoegd persoon	58	0%
Kruispunt met driekleurige verkeerslichten in werking	2335	8%
Kruispunt met verkeersborden B1 of B5	4326	16%
Kruispunt met voorrang van rechts	4128	15%
Op rotonde	804	3%
Totaal	27 761	100%

Tabel 44:
Type eerste aanrijding per type
kruispunt (in de bebouwde
kom) – 2008 (gewogen cijfers)

	Ketting- botsing	Frontale botsing (of bij het kruisen)	Botsing langs achter of parallel
Op doorlopend weggedeelte	104	1744	3439
Kruispunt met bevoegd persoon	0	10	6
Kruispunt met driekleurige verkeerslichten in werking	15	407	483
Kruispunt met verkeersborden B1 of B5	5	608	525
Kruispunt met voorrang van rechts	5	613	346
Op rotonde	3	62	117

Tabel 45:
Type eerste aanrijding per type
kruispunt (buiten de bebouwde
kom) – 2008 (gewogen cijfers)

	Ketting- botsing	Frontale botsing (of bij het kruisen)	Botsing langs achter of parallel
op doorlopend weggedeelte	99	1410	2235
kruispunt met bevoegd persoon	0	9	5
kruispunt met driekleurige verkeerslichten in werking	6	240	427
kruispunt met verkeersborden B1 of B5	16	501	642
kruispunt met voorrang van rechts	2	126	51
op rotonde	1	17	80

Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ernst (voorbij 10 j.)
#	%	#	%	#	%	#
389	82%	2101	68%	12918	61%	46
	0%	2	0%	45	0%	23
18	4%	182	6%	1872	9%	20
52	11%	651	21%	4913	23%	26
10	2%	92	3%	829	4%	16
5	1%	52	2%	503	2%	21
474	100%	3080	100%	21081	100%	37

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie:
BIW

Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ernst (voorbij 10 j.)
#	%	#	%	#	%	#
188	69%	1707	64%	18192	57%	15
1	0%	5	0%	71	0%	14
26	9%	160	6%	2964	9%	12
35	13%	414	16%	5118	16%	11
18	7%	298	11%	4864	15%	5
6	2%	70	3%	907	3%	9
274	100%	2653	100%	32116	100%	12

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie:
BIW

Zijdelingse botsing	Botsing met een voetganger	Een weggebruiker tegen een obstakel op de rijbaan	Een weggebruiker tegen een obstakel buiten de rijbaan	Een enkele weggebruiker, geen obstakel	Andere of onbekend	totaal
3986	2849	488	2105	981	413	16110
17	15	0	3	5	1	58
969	278	27	77	31	49	2335
2574	261	46	160	74	74	4326
2365	417	42	171	77	93	4128
326	82	58	83	54	19	804

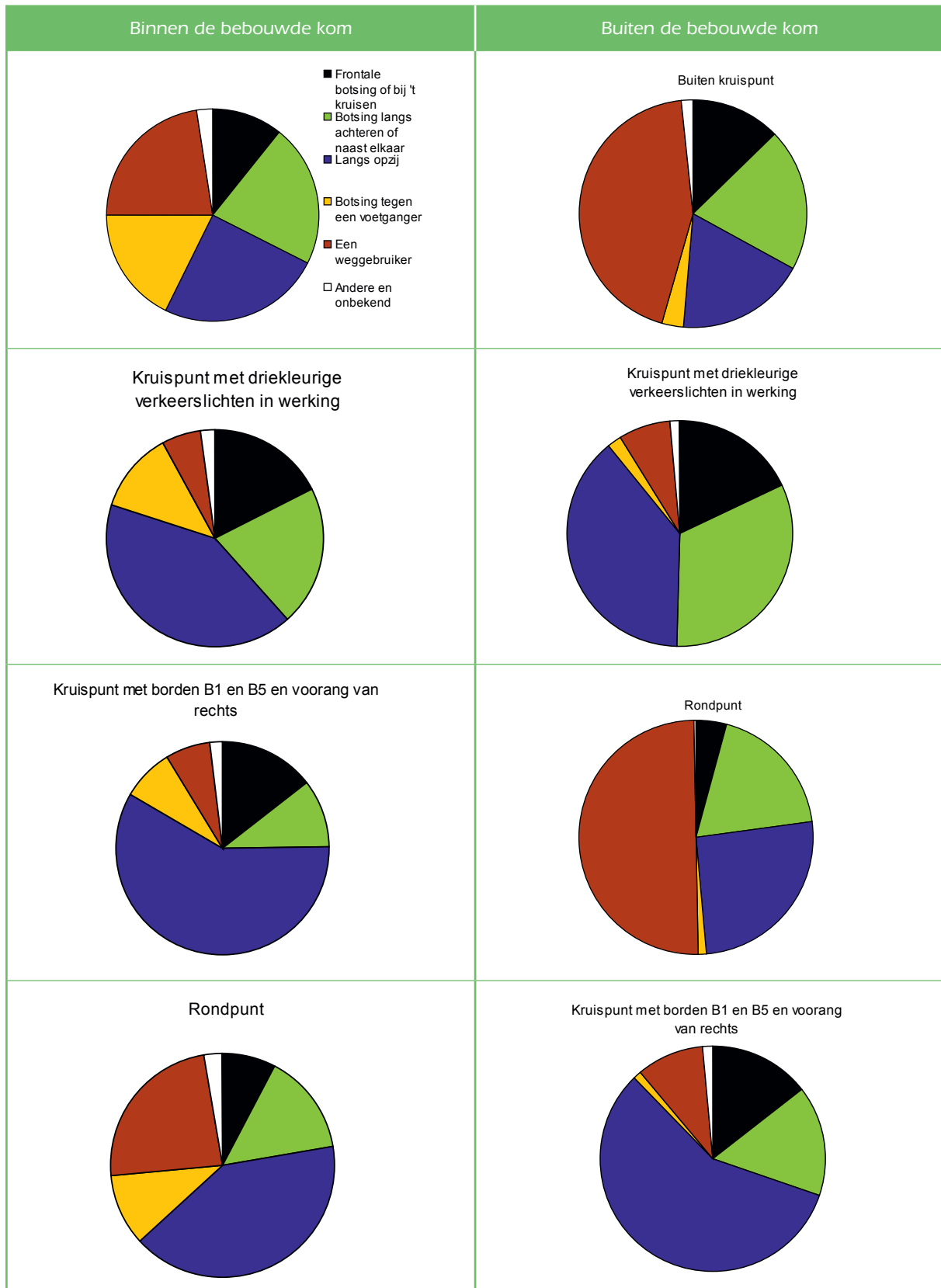
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie:
BIW

Zijdelingse botsing	Botsing met een voetganger	Een weggebruiker tegen een obstakel op de rijbaan	Een weggebruiker tegen een obstakel buiten de rijbaan	Een enkele weggebruiker, geen obstakel	Andere of onbekend	totaal
1990	335	351	3303	1179	179	11081
8	0	0	4	1	1	29
512	27	20	62	16	20	1330
2129	37	38	221	69	55	3709
376	10	9	56	28	6	665
111	5	67	92	54	1	428

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie:
BIW

Grafiek 63:

Type eerste aanrijding per type kruispunt (binnen en buiten de bebouwde kom) – 2008 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Tabel 46:

Hoofdindicatoren per type weggebruiker, buiten de bebouwde kom – 2008 (gewogen cijfers)

	Ongevallen met ten minste 1 ...		Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Voetganger	442	3%	25	5%	110	4%	302	1%	59
Fiets	2125	12%	43	9%	377	12%	1848	9%	21
Bromfiets	1418	8%	11	2%	178	6%	1273	6%	8
Motorfiets	1518	9%	65	14%	382	12%	1170	6%	45
Personenwag- en	14417	84%	285	60%	1799	58%	14649	69%	25
Bestelwagen	1980	11%	24	5%	149	5%	1044	5%	23
Bus of autocar	167	1%	1	0%	6	0%	119	1%	42
Vrachtwagen	1161	7%	9	2%	25	1%	255	1%	51
Alle ongevallen	17241	100%	474	100%	3080	100%	21081	100%	27

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BWV

Merk op dat de totalen (# et %) in de kolom "Ongevallen met tenminste 1..." niet gelijk zijn aan de som van de bovenstaande rijen omdat sommige ongevallen in meerdere rijen zijn opgenomen.

Tabel 47:

Hoofdindicatoren per type weggebruiker, binnen de bebouwde kom – 2008 (gewogen cijfers)

	Ongeval met ten minste 1 ...		Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Voetganger	4094	15%	70	26%	585	22%	3535	11%	17
Fiets	5782	21%	43	16%	528	20%	5281	16%	8
Bromfiets	3856	14%	21	8%	353	13%	3601	11%	6
Motorfiets	2332	8%	34	12%	343	13%	2016	6%	16
Personenwagen	23177	83%	95	35%	736	28%	15679	49%	8
Bestelwagen	2108	8%	5	2%	32	1%	651	2%	12
Bus of autocar	54	0%	0	0%	7	0%	411	1%	93
Vrachtwagen	762	3%	2	1%	6	0%	95	0%	35
Alle ongevallen	27761	100%	274	100%	2653	100%	32116	100%	10

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BWV

Merk op dat de totalen (# et %) in de kolom "Ongevallen met tenminste 1..." niet gelijk zijn aan de som van de bovenstaande rijen omdat sommige ongevallen in meerdere rijen zijn opgenomen.

3.1.4.3.4. Verkeersongevallen per snelheidsregime

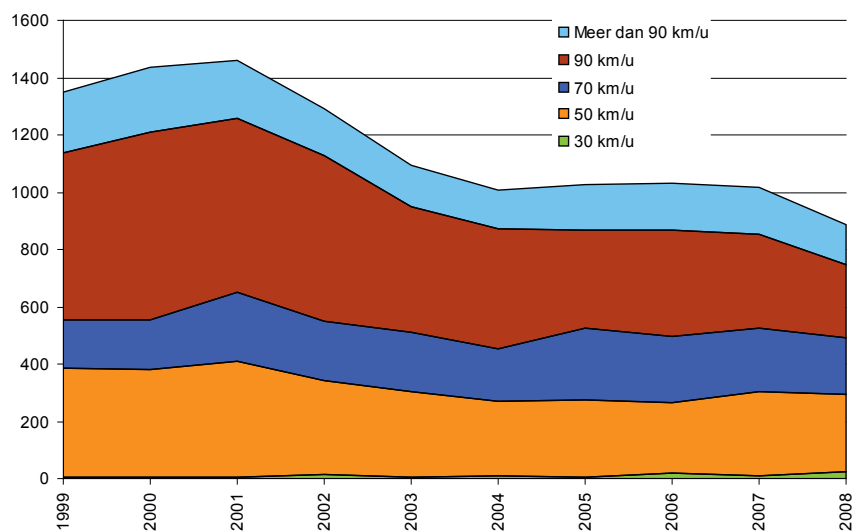
Tabel 48:

Hoofdindicatoren per snelheidsregime – 2008 (gewogen cijfers)

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

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BWV

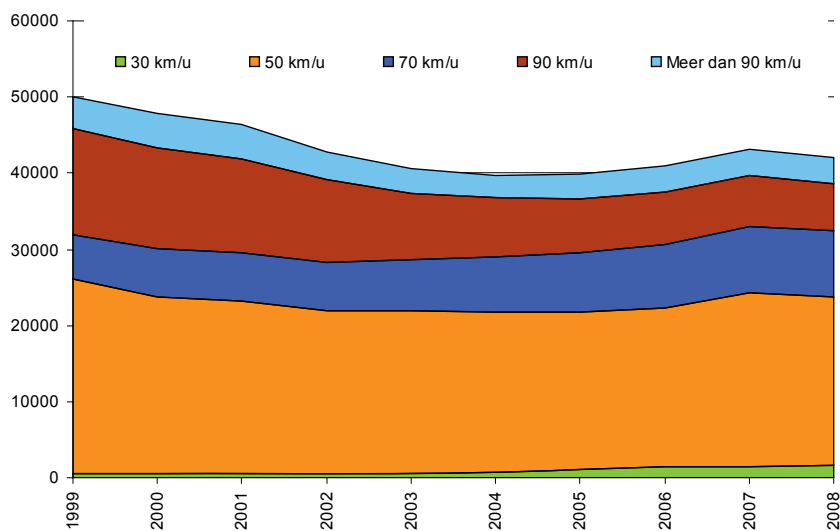
Grafiek 64:
Evolutie van het aantal doden
30 dagen per snelheidsregime



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Slachtoffers voor dewelke de snelheidszone van het ongeval niet gekend is, zijn niet in de grafiek opgenomen.

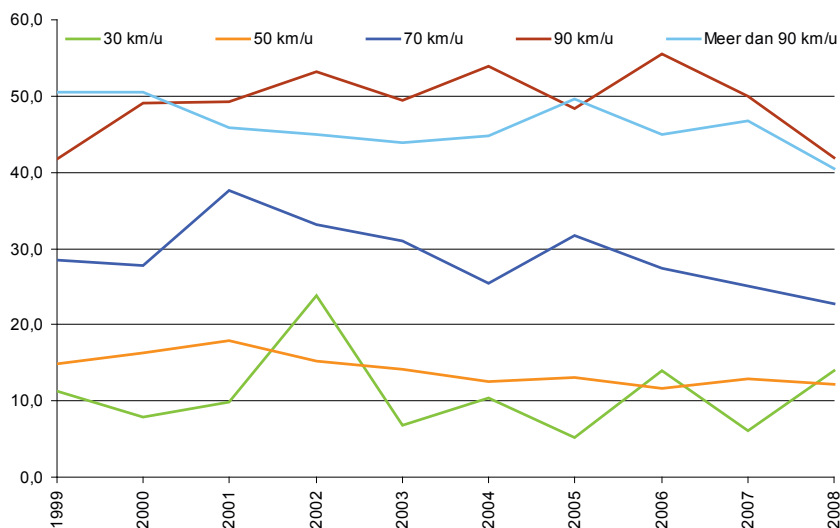
Grafiek 65:
Evolutie van het aantal
ongevallen per snelheidsregime



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Ongevallen waarvan de snelheidszone niet gekend is, zijn niet in de grafiek opgenomen.

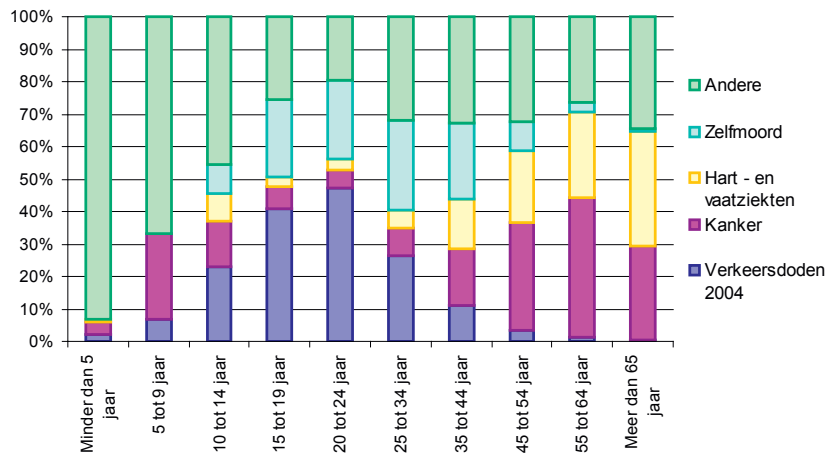
Grafiek 66:
Evolutie van de ernst van de
ongevallen per snelheidsregime



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

3.1.4.4. De slachtoffers van verkeersongevallen

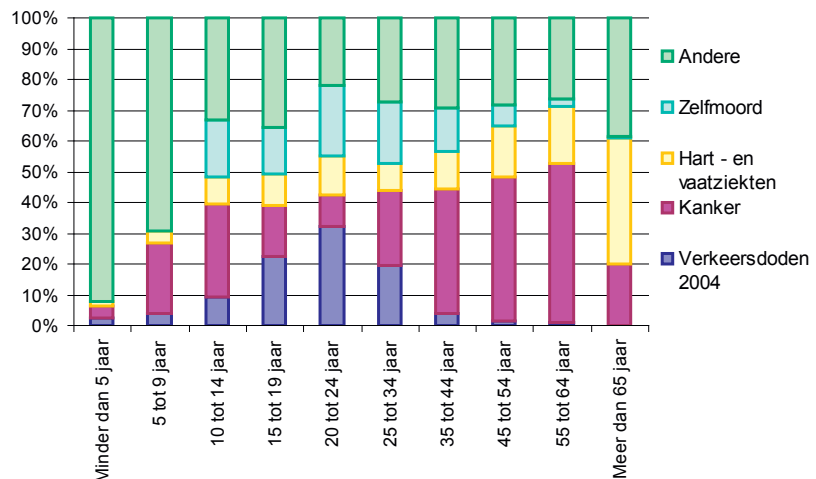
Grafiek 67:
Aandeel elke doodsoorzaak
volgens leeftijdscategorie,
mannen (2004)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIV

Overleden mannen voor wie de leeftijd onbekend is, zijn niet opgenomen in de grafiek. Overleden mannen ouder dan 98 jaar zijn niet opgenomen in de categorie "meer dan 65 jaar" voor de verkeersdoden en overleden mannen van 100 jaar of ouder zijn niet opgenomen in de categorie "meer dan 65 jaar" voor de andere doodsoorzaken.

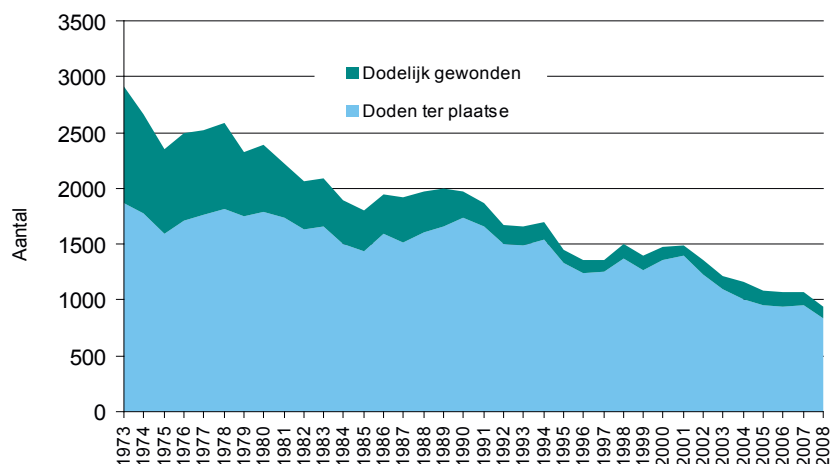
Grafiek 68:
Aandeel elke doodsoorzaak
volgens leeftijdscategorie bij
vrouwen (2004)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIV

Overleden vrouwen voor wie de leeftijd onbekend is, zijn niet opgenomen in de grafiek. Overleden vrouwen ouder dan 98 jaar zijn niet opgenomen in de categorie "meer dan 65 jaar" voor de verkeersdoden en overleden vrouwen van 100 jaar of ouder zijn niet opgenomen in de categorie "meer dan 65 jaar" voor de andere doodsoorzaken.

Grafiek 69:
Evolutie van het aantal doden
30 dagen opgesplitst in
doden ter plaatse en dodelijk
gewonden



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIV

Tabel 49:
Hoofdindicatoren van slachtoffers naar leeftijd en geslacht (2008 ; gewogen cijfers)

		Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ongevallen met minstens 1...	Bevolking	Zwaar-gewonden en doden 30 dagen op 100.000 inwoners
0 tot 4 jaar	Mannen	5	40	562	578	307172	15
	Vrouwen	6	27	379	398	293556	11
	Totaal*	11	68	986	1024	600728	13
5 tot 9 jaar	Mannen	6	72	702	782	301395	26
	Vrouwen	1	38	603	610	288713	14
	Totaal*	7	110	1307	1396	590108	20
10 tot 14 jaar	Mannen	12	101	1148	1267	311519	36
	Vrouwen	5	85	1060	1089	298100	30
	Totaal*	17	186	2214	2363	609619	33
15 tot 19 jaar	Mannen	50	455	4406	5593	332870	152
	Vrouwen	25	188	2729	3008	319445	67
	Totaal*	75	643	7152	8619	652315	110
20 tot 24 jaar	Mannen	108	599	5119	8701	321424	220
	Vrouwen	22	220	3228	4322	319092	76
	Totaal*	130	823	8390	13084	640516	149
25 tot 29 jaar	Mannen	89	489	3997	7604	343935	168
	Vrouwen	13	166	2720	3964	342257	52
	Totaal*	102	659	6744	11618	686192	111
30 tot 34 jaar	Mannen	68	349	3104	6289	346326	120
	Vrouwen	13	134	2074	3281	340275	43
	Totaal*	82	485	5197	9610	686601	83
35 tot 39 jaar	Mannen	65	392	2848	6255	385287	119
	Vrouwen	18	145	2045	3403	376623	43
	Totaal*	83	539	4904	9681	761910	82
40 tot 44 jaar	Mannen	65	378	2724	6017	411776	107
	Vrouwen	13	145	1954	3331	399990	39
	Totaal*	78	523	4686	9368	811766	74
45 tot 49 jaar	Mannen	53	351	2446	5425	404072	100
	Vrouwen	13	157	1732	2980	397943	43
	Totaal*	66	510	4185	8437	802015	72
50 tot 54 jaar	Mannen	40	264	1747	4093	370283	82
	Vrouwen	14	120	1357	2225	368995	36
	Totaal*	54	387	3107	6333	739278	60
55 tot 59 jaar	Mannen	31	186	1318	3263	337939	64
	Vrouwen	15	109	1048	1706	339036	37
	Totaal*	46	295	2371	4981	676975	50
60 tot 64 jaar	Mannen	30	118	850	2173	289377	51
	Vrouwen	9	96	823	1323	299740	35
	Totaal*	39	216	1679	3507	589117	43
65 tot 69 jaar	Mannen	30	91	638	1499	219042	55
	Vrouwen	8	89	599	928	242678	40
	Totaal*	38	181	1241	2432	461720	47
70 tot 74 jaar	Mannen	15	117	569	1378	204647	64
	Vrouwen	15	108	600	924	245790	50
	Totaal*	30	226	1170	2306	450437	57

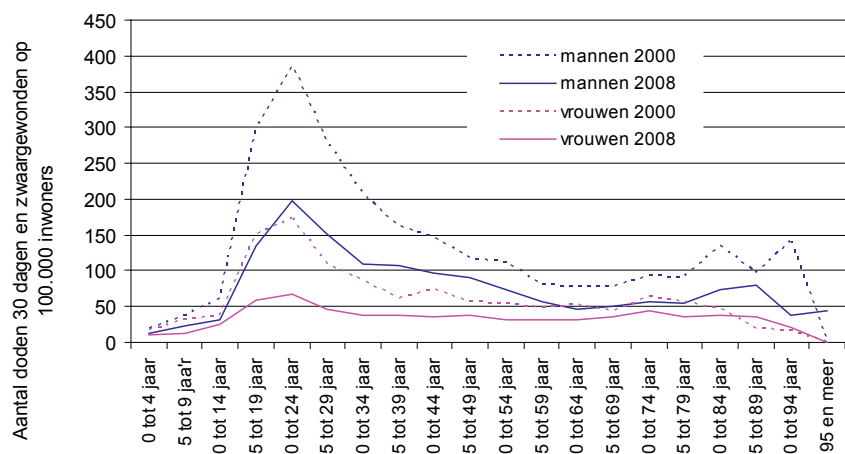
Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BWV

		Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ongevallen met minstens 1...	Bevolking	Zwaar-gewonden en doden 30 dagen op 100.000 inwoners
75 tot 79 jaar	Mannen	23	77	508	1111	169513	59
	Vrouwen	13	83	500	747	236843	40
	Totaal*	36	160	1009	1863	406356	48
80 tot 84 jaar	Mannen	19	70	274	660	107782	82
	Vrouwen	6	73	292	447	184251	43
	Totaal*	25	144	567	1109	292033	58
85 tot 89 jaar	Mannen	8	34	134	294	47078	89
	Vrouwen	9	31	105	172	103365	39
	Totaal*	17	65	242	469	150443	55
90 tot 94 jaar	Mannen	0	5	19	44	10570	45
	Vrouwen	3	5	15	24	34198	23
	Totaal*	3	10	34	69	44768	28
95 jaar en ouder	Mannen	0	1	1	5	2302	55
	Vrouwen	0	0	2	2	11667	0
	Totaal*	0	1	4	7	13969	9
Onbekend	Mannen	0	14	56	130	0	-
	Vrouwen	0	2	29	34	0	-
	Totaal*	5	554	466	2644	0	-
Totaal	Mannen	717	4202	33170	42222	5224309	94
	Vrouwen	221	2021	23894	26955	5442557	41
	Totaal*	944	6782	57655	48827	10666866	72

*Totaal = Mannen + Vrouwen + Geslacht onbekend

De kolom « Ongevallen met minstens 1... » bevat de ongevallen met minstens één man van 0 tot 4 jaar, één vrouw van minstens van 0 tot 4 jaar, één man van 5 tot 9 jaar, etc. Een ongeval waarin een man van 20 tot 24 en een vrouw van 30 tot 34 jaar is betrokken, wordt 2 maal in de corresponderende rijen geteld. Een ongeval met twee mannen van 20 tot 24 jaar zal slechts 1 keer in de corresponderende rij geteld worden.

Grafiek 70:
Zwaargewonden en doden 30
dagen op 100 000 inwoners
volgens leeftijdscategorie
en geslacht, vergelijking
2000/2008 (niet-gewogen
cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie
: BW

Doden 30 dagen en zwaargewonden voor wie de leeftijd onbekend was, zijn niet in de grafiek opgenomen.

Tabel 50:
Evolutie van het aantal
doden 30 dagen volgens
weggebruikerstype

	Voetganger	Fietser	Bromfiets A	Bromfiets B	Motorfiets <=400cc	Motorfiets >400cc
1991	280	166	56	45	25	89
1992	233	147	52	46	18	74
1993	199	137	37	50	20	127
1994	197	151	60	33	22	119
1995	149	128	38	33	20	96
1996	154	120	41	24	13	94
1997	142	122	44	24	13	112
1998	162	135	51	27	24	97
1999	154	122	33	23	15	127
2000	142	134	28	36	16	102
2001	158	128	42	21	21	126
2002	127	105	33	33	15	143
2003	113	109	27	18	14	109
2004	101	78	18	15	16	104
2005	108	71	18	12	16	107
2006	122	91	21	14	16	114
2007	104	90	14	12	11	128
2008	99	86	14	18	20	88
Gemiddelde 1998-2000	153	130	37	29	18	109
Evolutie	-35%	-34%	-63%	-37%	9%	-19%

Tabel 51:
Evolutie van het aantal
zwaargewonden volgens
weggebruikerstype

	Voetganger	Fietser	Bromfiets A	Bromfiets B	Motorfiets <=400cc	Motorfiets >400cc
1991	1461	1702	1015	980	259	645
1992	1309	1551	922	775	223	722
1993	1166	1548	881	638	214	782
1994	1173	1478	885	589	188	767
1995	1024	1428	779	517	180	859
1996	892	1173	721	465	157	774
1997	875	1230	754	475	166	800
1998	814	1104	762	470	168	727
1999	776	1113	722	444	157	714
2000	621	971	659	449	134	738
2001	703	872	574	396	130	694
2002	603	833	486	377	104	656
2003	630	831	315	340	120	726
2004	604	718	251	246	97	532
2005	568	769	234	255	114	591
2006	570	763	219	263	111	605
2007	604	806	226	281	107	627
2008	589	774	209	244	125	554
2008 gewogen	698	905	245	287	144	633
Gemiddelde 1998-2000	737	1063	714	454	153	726
Evolutie	-20%	-27%	-71%	-46%	-18%	-24%

Motorfiets 00cc	Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Minibus	Autobus en autocar	Andere	Onbekend	Totaal
	821	317	36	23	6	5	1	3	1873
	753	286	35	15	5	3	4	0	1671
	749	292	22	11	3	9	4	0	1660
	781	277	28	18	2	3	1	0	1692
	688	240	30	14	9	2	1	1	1449
	637	216	25	14	8	8	1	1	1356
	642	202	26	19	7	7	3	1	1364
	670	266	40	15	4	6	1	2	1500
	644	207	42	20	6	4	0	0	1397
	697	225	52	20	6	2	9	1	1470
	662	237	48	28	6	3	6	0	1486
	592	187	40	15	8	1	6	50	1355
	532	156	27	15	1	0	6	85	1212
	491	132	32	18	3	2	17	135	1162
	471	153	44	16	0	0	10	63	1089
	467	122	34	16	0	0	11	41	1069
	438	112	49	25	3	1	27	57	1071
	365	114	40	25	0	2	11	62	944
	670	233	45	18	5	4	3	1	1456
	-46%	-51%	-10%	36%	-100%	-50%	+230%	+6100%	-35%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

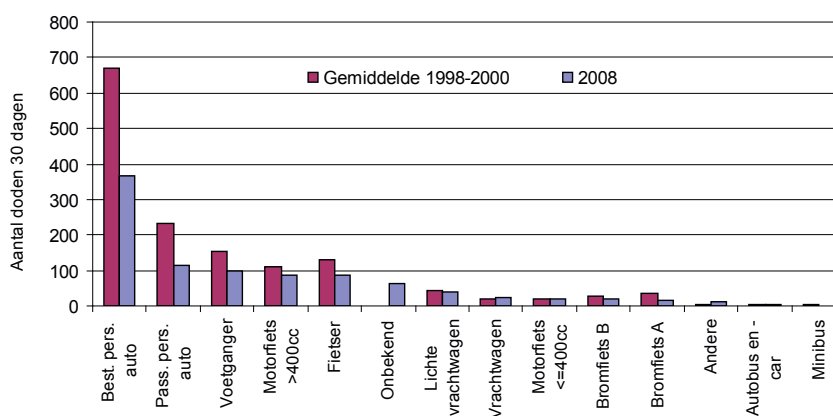
Motorfiets 00cc	Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Minibus	Autobus en autocar	Andere	Onbekend	Totaal
	6410	3256	347	126	48	46	31	6	16332
	6114	2933	266	143	50	38	29	6	15081
	6030	2828	305	115	63	47	8	5	14630
	5701	2660	300	143	53	40	23	3	14003
	5123	2263	279	125	67	36	31	6	12717
	4529	1997	271	133	34	62	8	5	11221
	4524	2061	275	156	50	47	17	2	11432
	4382	1974	282	128	42	35	15	6	10909
	4116	1797	350	128	42	47	12	3	10421
	3980	1721	333	130	45	18	45	3	9847
	3601	1499	286	115	32	12	34	1	8949
	2929	1164	296	122	20	3	40	5	7638
	2652	987	228	105	5	7	70	80	7096
	2244	917	229	80	22	11	89	193	6233
	2109	906	243	105	11	16	102	52	6075
	2076	947	212	93	15	17	106	25	6022
	2040	993	224	86	18	12	137	38	6199
	1889	1172	245	77	4	18	82	31	6013
	2117	1254	267	80	4	20	94	35	6782
	4159	1831	322	129	42	15	43	4	10392
	-55%	-36%	-24%	-40%	-91%	20%	91%	675%	-42%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Tabel 52:
Evolutie van het aantal
slachtoffers volgens
weggebruikerstype

	Voetganger	Fietser	Bromfiets A	Bromfiets B	Motorfiets <=400cc	Motorfiets >400cc
1991	5371	7885	4625	4282	922	2039
1992	4776	7420	4428	3537	808	2244
1993	4594	7454	4101	3209	782	2503
1994	4466	7517	4160	2900	719	2651
1995	4204	7508	4104	2671	753	2820
1996	4085	7025	3991	2588	602	2693
1997	4023	7419	4556	2803	638	2846
1998	4026	7079	4992	3048	643	2769
1999	4101	7261	5178	3303	658	3049
2000	3642	6789	4718	3331	609	2805
2001	3636	6540	4448	3115	553	2868
2002	3428	6740	4216	3228	562	2906
2003	3970	7109	3361	3036	601	3064
2004	4143	7016	2611	2601	730	2748
2005	3663	6464	2444	2352	680	2775
2006	3649	6460	2260	2369	770	2891
2007	3964	6886	2344	2716	640	2943
2008	3872	6877	2236	2365	887	2723
2008 gewogen	4645	8122	2635	2804	1047	3156
Gemiddelde 1998-2000	3923	7043	4963	3227	637	2874
Evolutie	-1%	-2%	-55%	-27%	+39%	-5%

Grafiek 71:
Evolutie van het aantal
doden 30 dagen volgens
weggebruikerstype
(vergelijking tussen het
referentiegemiddelde 1998-
2000 en 2008 – niet-gewogen
cijfers)

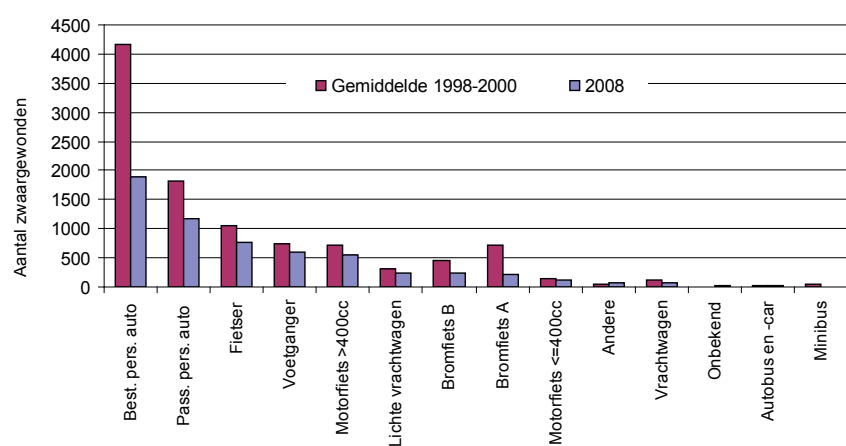


Bron : FOD Economie AD SEI / Info-
grafie : BIVV

Bromfiets ≤400cc	Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Minibus	Autobus en autocar	Andere	Onbekend	Totaal
	34357	19256	1907	774	239	365	462	44	82528
	33629	18437	1748	784	233	343	332	59	78778
	33454	18097	1870	704	264	310	281	52	77675
	32008	17140	1726	828	252	329	307	27	75030
	30373	15833	1753	741	257	311	379	47	71754
	29097	14724	1795	708	246	374	300	31	68259
	29765	15429	1788	771	235	342	270	22	70907
	30537	15549	1953	715	214	366	343	26	72260
	30206	15040	2135	740	251	313	275	33	72543
	29314	14377	2205	774	298	301	223	45	69431
	28251	13631	2168	696	322	311	217	24	66780
	24396	11762	2047	712	226	305	285	90	60903
	23176	9905	1891	662	119	300	604	739	58537
	22484	10000	1963	632	108	318	874	1755	57983
	21575	10217	1999	686	139	446	787	472	54699
	22346	10178	2186	648	150	476	985	316	55684
	23585	10329	2177	670	125	466	1039	387	58271
	22793	10227	2129	650	111	501	843	373	56587
	26049	11708	2389	696	122	590	995	425	65382
	30019	14989	2098	743	326	306	229	35	71411
	-24%	-32%	+1%	-13%	-66%	+64%	+268%	+976%	-21%

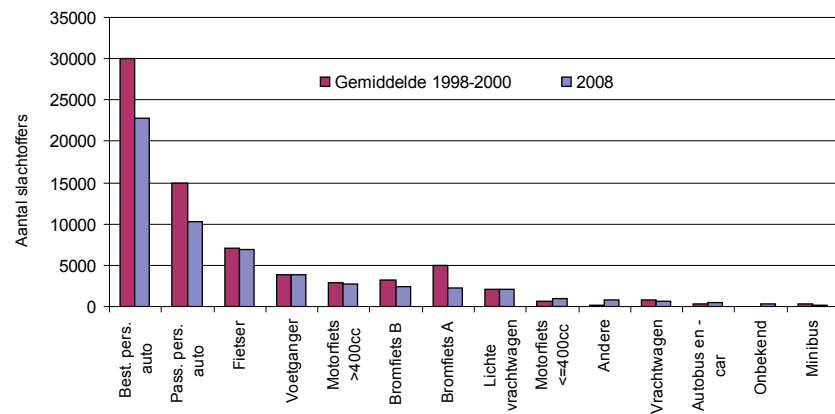
Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BVW

Grafiek 72:
Evolutie van het aantal
zwaargewonden volgens
weggebruikerstype
(vergelijking tussen het
referentiegemiddelde 1998-
2000 en 2008 – niet-gewogen
cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BVW

Grafiek 73:
Evolutie van het aantal
slachtoffers volgens
weggebruikerstype
(vergelijking tussen het
referentiegemiddelde 1998-
2000 en 2008 – niet-gewogen
cijfers)



Bron : FOD Economie-AD SEI / Info-
grafie : BIW



Tabel 53:
Doden 30 dagen volgens leeftijd en weggebruikerstype (2008)

	Voet- gangers	Fietsters	Brom- fietsters	Motor- fietsters	Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Andere	Totaal	Populatie
0	0	0	0	0	0	1	0	1	121006
1	2	0	0	0	0	2	1	5	123205
2	0	1	0	0	0	0	0	1	120831
3	1	0	0	0	0	0	1	2	119319
4	0	1	0	0	0	1	0	2	116367
5	2	0	0	0	0	0	0	2	115544
6	0	0	0	0	0	0	2	2	117841
7	1	0	0	0	0	0	0	1	119438
8	0	0	0	0	0	0	0	0	118177
9	0	1	0	0	0	1	0	2	119108
10	0	0	1	0	0	2	0	3	121005
11	0	1	0	0	0	3	0	4	121242
12	0	1	0	0	0	2	0	3	120302
13	1	0	0	0	0	1	1	3	121272
14	0	3	0	1	0	0	0	4	125798
15	3	1	0	1	0	1	0	6	130435
16	1	1	1	0	0	4	2	9	132352
17	2	3	1	0	0	5	2	13	131265
18	2	2	6	3	4	3	4	24	129354
19	3	1	2	0	9	4	4	23	128909
20	0	1	1	1	12	5	1	21	127376
21	2	2	0	1	15	3	3	26	128175
22	0	2	0	3	17	3	6	31	126124
23	1	0	1	3	12	8	3	28	128496
24	0	0	2	4	14	3	1	24	130345
25	0	0	4	3	12	4	1	24	134070
26	2	0	1	5	12	2	3	25	137615
27	0	0	0	1	13	2	3	19	139035
28	2	0	0	2	11	1	4	20	138345
29	0	0	0	3	8	0	3	14	137127
30 - 34	4	4	1	15	28	13	17	82	686601
35 - 39	6	2	2	20	29	7	17	83	761910
40 - 44	5	7	2	16	27	6	15	78	811766
45 - 49	4	5	1	10	31	2	13	66	802015
50 - 54	9	6	2	6	18	4	9	54	739278
55 - 59	4	9	2	1	20	3	7	46	676975
60 - 64	8	8	1	9	11	0	2	39	589117
65 - 69	5	4	0	0	25	1	3	38	461720
70 - 74	6	10	0	0	8	4	2	30	450437
75+	23	10	1	0	28	9	10	81	907569
Onbekend	0	0	0	0	1	4	0	5	0
Totaal	99	86	32	108	365	114	140	944	10666866

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Tabel 54:
Zwaargewonden volgens leeftijd en weggebruikerstype (2008; gewogen cijfers)

	Voet- gangers	Fietsers	Brom- fietsers	Motor- fietsers	Best.pers. auto	Pass.pers. auto	Andere	Totaal	Populatie
0	5	0	0	0	0	6	2	13	121006
1	1	0	0	0	0	10	0	11	123205
2	5	0	0	0	0	5	0	9	120831
3	8	2	0	0	0	5	0	16	119319
4	12	0	0	0	0	6	1	18	116367
5	10	0	0	0	0	5	0	15	115544
6	17	2	0	0	0	8	0	27	117841
7	7	2	0	0	0	10	2	22	119438
8	7	5	0	2	0	8	0	22	118177
9	7	9	0	0	0	7	1	24	119108
10	14	11	0	0	0	6	1	32	121005
11	11	8	1	0	0	7	1	28	121242
12	14	14	0	0	0	4	2	34	120302
13	14	24	0	2	0	5	0	46	121272
14	10	20	2	1	0	6	6	45	125798
15	7	23	13	1	1	10	5	60	130435
16	5	21	58	4	1	15	6	111	132352
17	13	32	63	2	1	24	8	144	131265
18	10	19	40	9	44	37	9	168	129354
19	8	9	22	12	63	38	6	160	128909
20	5	6	20	17	61	37	8	154	127376
21	13	7	14	18	88	33	5	179	128175
22	5	4	18	23	96	28	8	181	126124
23	4	6	9	17	98	21	16	170	128496
24	6	5	11	22	65	17	14	139	130345
25	3	8	8	18	77	20	8	143	134070
26	5	12	8	16	57	26	8	130	137615
27	11	7	7	21	60	14	8	128	139035
28	6	12	6	24	59	15	8	129	138345
29	5	7	12	23	58	14	11	129	137127
30 - 34	25	40	33	100	191	50	46	485	686601
35 - 39	32	44	38	125	216	34	49	539	761910
40 - 44	33	67	35	103	198	36	51	523	811766
45 - 49	43	66	46	105	162	26	62	510	802015
50 - 54	35	62	25	65	134	26	40	387	739278
55 - 59	50	63	15	26	94	23	24	295	676975
60 - 64	27	61	15	10	60	20	22	216	589117
65 - 69	31	63	2	0	58	20	7	181	461720
70 - 74	60	77	1	0	55	25	7	226	450437
75+	116	86	8	1	106	54	8	380	907569
Onbekend	0	0	0	7	14	491	41	554	0
Totaal	698	905	532	777	2117	1254	500	6782	10666866

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Tabel 55:

Verkeersslachtoffers volgens leeftijd en weggebruikerstype (2008; gewogen cijfers)

	Voet- gangers	Fietsters	Brom- fietsters	Motor- fietsters	Best.pers. auto	Pass.pers. auto	Andere	Totaal	Populatie
0	29	1	2	1	0	202	29	264	121006
1	14	2	0	0	0	114	9	139	123205
2	46	7	0	0	0	123	7	183	120831
3	72	8	0	0	0	137	11	228	119319
4	93	14	0	0	0	131	13	251	116367
5	83	18	1	0	0	153	9	264	115544
6	86	28	2	0	1	145	11	274	117841
7	83	37	1	1	0	148	8	278	119438
8	70	44	2	2	0	161	21	300	118177
9	59	62	2	3	0	164	18	309	119108
10	71	117	1	1	0	167	19	377	121005
11	68	134	9	3	1	167	11	395	121242
12	84	256	6	3	0	133	22	505	120302
13	104	241	6	5	0	152	56	563	121272
14	93	273	30	10	1	121	48	577	125798
15	84	321	69	7	9	176	40	706	130435
16	89	297	831	24	20	280	128	1670	132352
17	103	292	703	25	40	377	108	1649	131265
18	84	243	516	73	429	482	119	1945	129354
19	68	137	315	82	717	461	120	1900	128909
20	65	134	245	91	920	405	109	1968	127376
21	78	115	187	108	1018	414	113	2032	128175
22	56	88	182	110	988	347	126	1897	126124
23	61	101	123	115	942	328	115	1785	128496
24	53	73	106	111	868	276	174	1661	130345
25	52	96	125	117	890	239	105	1625	134070
26	48	110	73	127	836	244	123	1562	137615
27	52	90	73	134	819	228	143	1539	139035
28	33	92	67	123	741	212	107	1376	138345
29	58	95	84	119	744	187	118	1405	137127
30 - 34	227	431	278	529	3071	740	488	5764	686601
35 - 39	244	411	312	558	2851	585	565	5525	761910
40 - 44	245	609	271	565	2544	522	531	5287	811766
45 - 49	271	589	285	547	2140	434	495	4761	802015
50 - 54	257	525	203	319	1531	366	346	3548	739278
55 - 59	233	463	142	165	1140	324	245	2712	676975
60 - 64	213	424	80	69	746	265	136	1933	589117
65 - 69	195	334	29	18	582	212	89	1460	461720
70 - 74	225	362	22	5	490	250	71	1426	450437
75+	484	430	34	8	833	422	106	2317	907569
Onbekend	11	15	18	24	135	715	106	1024	0
Totaal	4645	8122	5439	4203	26049	11708	5216	65382	10666866

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Tabel 56:
Evolutie van het aantal
doden en zwaargewonden
(gemiddelde 2006-2008
versus gemiddelde 1998-
2000) per leeftijdscategorie
en weggebruikerstype (niet-
gewogen cijfers)

	Tot 17 jaar	Van 18 tot 24 jaar
[+90%,+100%[		
[+80%,+90%[		
[+70%,+80%[		
[+60%,+70%[		
[+50%,+60%[		
[+40%,+50%[		
[+30%,+40%[		
[+20%,+30%[		
[+10%,+20%[		
[0%,+10%[		
[-10%,0%[		
[-15%, -10%[		
[-20%, -15%[		
[-25%, -20%[		 -22%
[-30%, -25%[		
[-40%, -30%[	 -31%	 -35%  -40%
[-50%, -40%[	 -49%	
[-60%, -50%[	 -60%	 -52%
[-70%, -60%[	 -68%	 -62%
[-80%, -70%[		
[-90%, -80%[		
[-100%, -90%[		

Doden en zwaargewonden voor wie het geslacht onbekend is, zijn niet in de tabel opgenomen.
Niet voor alle leeftijdscategorieën is de evolutie van eenzelfde aantal weggebruikerscategorieën.
leeftijdscategorie dat het niet methodologisch correct is van een evolutie te berekenen, zijn niet

Van 25 tot 34 jaar	Van 35 tot 64 jaar	65 jaar et +	Totaal
	 +25%		
 -10%			
 -12%	 -13%  -15%	 -15%  -16%	 -17%  -22%  -27%  -27%
 -38%	 -32%		
 -44%	 -47%	 -45%	 -48%
 -56%  -56%		 -63%	 -59%

Bron : FOD Economie AD SEI / Infographie : BIVV

nen.

en vermeld. Weggebruikerscategorieën waarvoor het aantal zwaargewonden en doden 30 dagen zo laag is voor een bepaalde et in de tabel weergegeven. Ook de weggebruikerscategorieën "onbekend" en "andere" zijn niet in de tabel opgenomen.

Tabel 57:

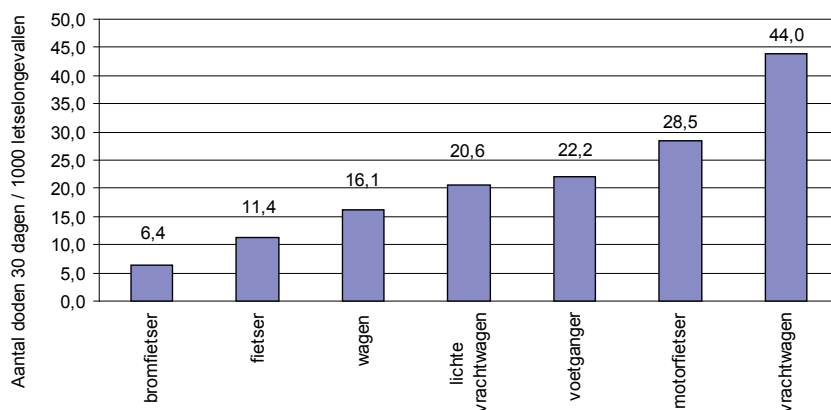
Hoofdindicatoren van slachtoffers volgens weggebruikerstype en geslacht (2008; gewogen cijfers)

		Dodens 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ongevallen met minstens 1...
		#	%	#	%	#	%	#
Voetganger	Mannen	58	8%	350	8%	1797	5%	2264
	Vrouwen	41	19%	344	17%	2015	8%	2357
	Totaal*	99	10%	698	10%	3848	7%	4620
Fietser	Mannen	62	9%	570	14%	4353	13%	4993
	Vrouwen	24	11%	334	17%	2746	11%	3096
	Totaal*	86	9%	905	13%	7131	12%	8089
Bromfiets A	Mannen	11	2%	168	4%	1487	4%	1699
	Vrouwen	3	1%	76	4%	869	4%	948
	Totaal*	14	1%	245	4%	2376	4%	2647
Bromfiets B	Mannen	18	3%	205	5%	1781	5%	2033
	Vrouwen	0	0%	80	4%	706	3%	769
	Totaal*	18	2%	287	4%	2499	4%	2801
Motorfiets <=400cc	Mannen	17	2%	129	3%	761	2%	930
	Vrouwen	3	1%	14	1%	119	0%	133
	Totaal*	20	2%	144	2%	883	2%	1063
Motorfiets >400cc	Mannen	82	11%	573	14%	2163	7%	2878
	Vrouwen	6	3%	51	3%	255	1%	313
	Totaal*	88	9%	633	9%	2435	4%	3191
Personen-wagen	Mannen	349	49%	1827	43%	17512	53%	29895
	Vrouwen	124	56%	1043	52%	15994	67%	20404
	Totaal*	479	51%	3371	50%	33907	59%	50299
Bus/ Autocar	Mannen	2	0%	10	0%	229	1%	701
	Vrouwen	0	0%	3	0%	317	1%	228
	Totaal*	2	0%	20	0%	567	1%	929
Lichte vrachtwagen	Mannen	36	5%	208	5%	1652	5%	4182
	Vrouwen	4	2%	37	2%	405	2%	588
	Totaal*	40	4%	267	4%	2082	4%	4770
Vrachtwagen	Mannen	24	3%	77	2%	567	2%	2669
	Vrouwen	1	0%	1	0%	16	0%	41
	Totaal*	25	3%	80	1%	591	1%	2710
Andere/ onbekend	Mannen	58	8%	85	2%	867	3%	1543
	Vrouwen	15	7%	37	2%	451	2%	529
	Totaal*	73	8%	133	2%	1335	2%	2072
Totaal*	Mannen	717	100%	4202	100%	33170	100%	42222
	Vrouwen	221	100%	2021	100%	23894	100%	26955
	Totaal*	944	100%	6782	100%	57655	100%	48827

Totaal = Mannen + Vrouwen + Geslacht onbekend

De kolom « Ongevallen met minstens 1... » stelt het aantal ongevallen met minstens een mannelijk voetganger, met minstens een vrouwelijke voetganger, met minstens een mannelijke fietser voor,... Een ongeval met een mannelijke voetganger en een vrouwelijke autobestuurder zal in de twee corresponderende tabelrijen worden geteld. Een ongeval met twee vrouwelijke autobestuurders daarentegen zal slechts een keer in de corresponderende tabelrij geteld worden.

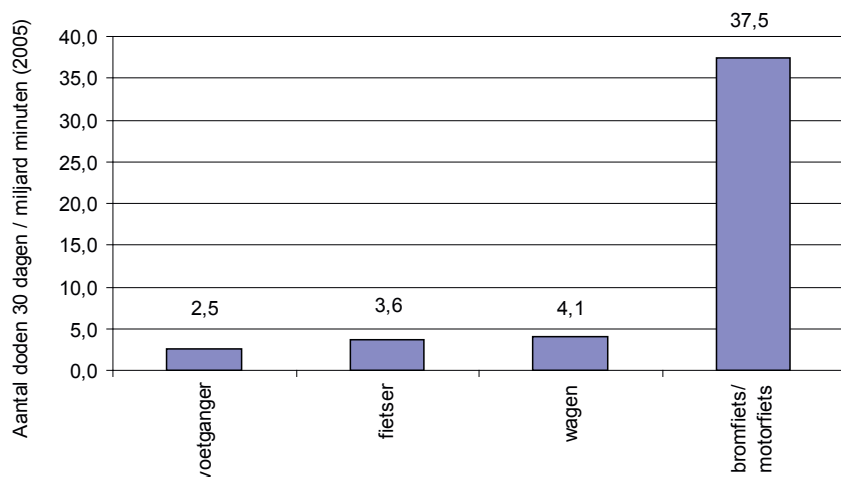
Grafiek 74:
Ernst van de ongevallen per
weggebruikerscategorie (2008;
gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI /
Infografie : BIVV

In deze grafiek is enkel de ernst van ongevallen van die weggebruikerstypes weergegeven aan dewelke het meest aantal doden 30 dagen is toe te schrijven.

Grafiek 75:
Dodelijk totaalrisico per
weggebruikerscategorie per
miljard minuten (2005)



Bron : FOD Economie AD SEI & Time Use
Study / Infografie : BIVV

Dodelijk totaalrisico: hier gedefinieerd als het aantal doden in een ongeval met het vermelde weggebruikerstype per miljard minuten verplaatsing met het vermelde weggebruikerstype.

De gegevensbronnen laten niet toe het totaalrisico van bromfietzers en motorfietzers apart weer te geven; noch is het mogelijk het totaalrisico van andere weggebruikerscategorieën (bvb. vrachtwagens) weer te geven.

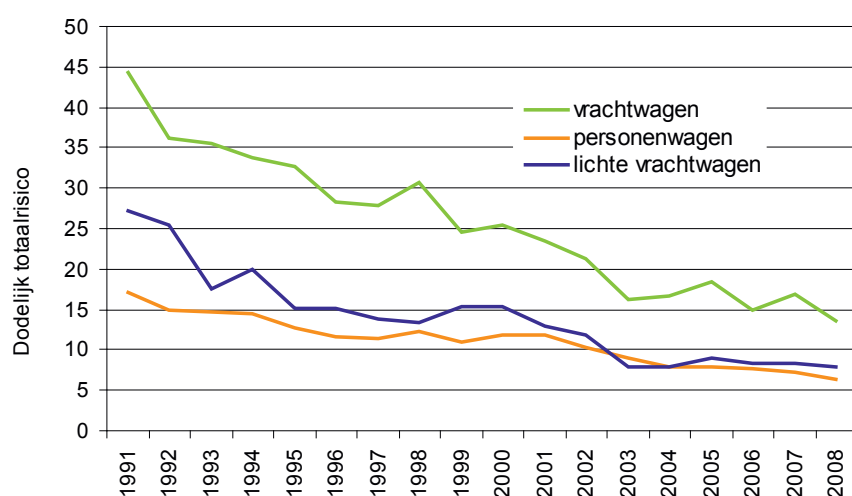
Tabel 58:
Dodelijk totaalrisico per
weggebruikerscategorie per
miljard reizigerskilometers

	personenwagen	motorfiets	vrachtwagen	lichte vrachtwagen
1991	17	262	44	27
1992	15	179	36	25
1993	15	229	36	18
1994	14	190	34	20
1995	13	133	33	15
1996	12	119	28	15
1997	11	156	28	14
1998	12	134	31	13
1999	11	156	25	15
2000	12	134	25	15
2001	12	153	23	13
2002	10	153	21	12
2003	9	119	16	8
2004	8	108	17	8
2005	8	109	19	9
2006	8	116	15	8
2007	7	112	17	8
2008	6	87	14	8
Gemiddelde 98-'00	12	142	27	15
Evolutie*	-46,7%	-38,4%	-49,1%	-46,3%

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

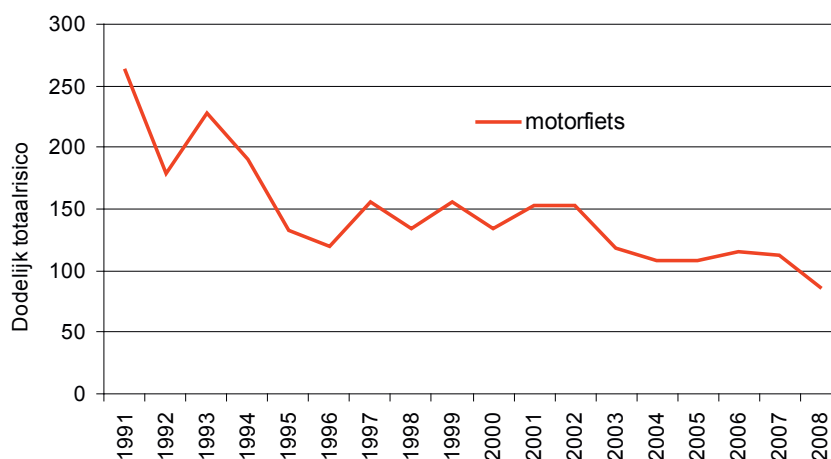
Dodelijk totaalrisico: hier gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen in de ongevallen met de betreffende weggebruikercategorieën gedeeld door het aantal voertuigkilometers gereden door de betreffende weggebruikercategorieën. Gegevensbronnen laten niet toe om de evolutie van het risico van de andere weggebruikerscategorieën (voetgangers, fietsers, etc.) weer te geven.

Grafiek 76:
Dodelijk totaalrisico per
weggebruikerscategorie per
miljard reizigerskilometers



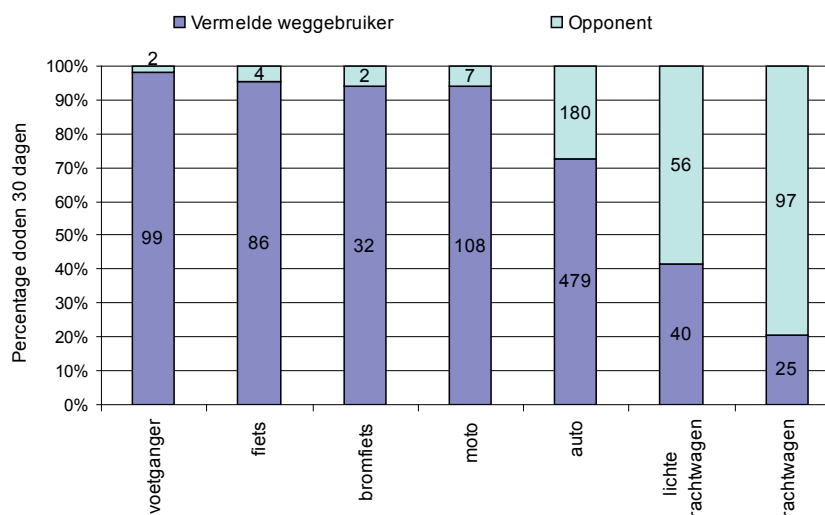
Bron: FOD Economie AD SEI; FOD Mobiliteit / Infografie : BIW

Grafiek 77:
Dodelijk totaalrisico per
weggebruikerscategorie per
miljard reizigerskilometers



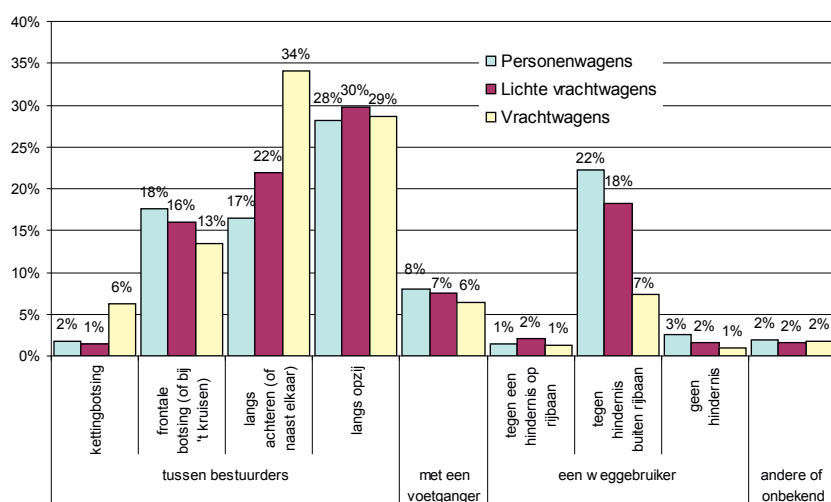
Bron: FOD Economie AD SEI; FOD Mobiliteit
/ Infografie : BIW

Grafiek 78:
Aantal doden 30 dagen per
vermeld weggebruikerstype
in verhouding tot het aantal
doden bij de opponent van die
weggebruiker (2008)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie :
BIW

Grafiek 79:
Procentuele verdeling van
ernstige ongevallen met
personenwagens, lichte
vrachtwagens of vrachtwagens
volgens type botsing (2008;
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie :
BIW

Tabel 59:
Verkeersslachtoffers volgens
het land van inschrijving van
hun voertuig (2008; gewogen
cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden
België	910	6596	56373
Nederland	10	56	368
Frankrijk	8	71	494
Luxemburg	5	12	111
Duitsland	3	21	135
Polen	3	5	44
Verenigd Koninkrijk	2	7	31
Onbekend	1	3	30
Tsjechië	1	2	7
Bulgarije	1	1	8
Andere landen	0	8	53
Totaal	944	6782	57655

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

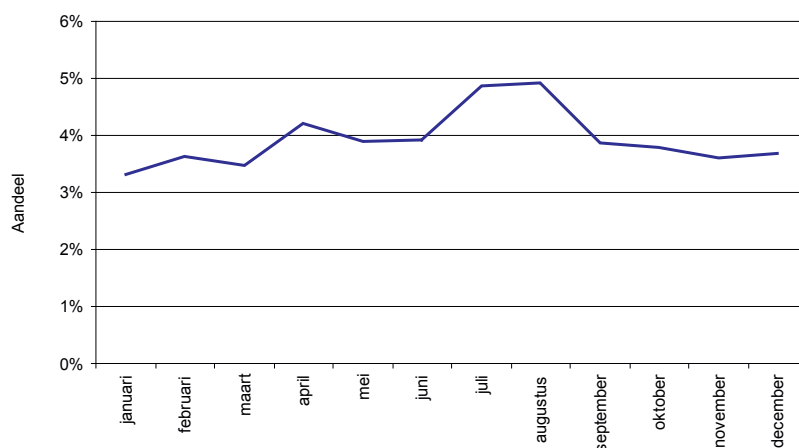
Tabel 60:
Aantal slachtoffers in
vrachtwagenongevallen op
autosnelwegen volgens het
land van inschrijving van de
vrachtwagen (2008; gewogen
cijfers)

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Slachtoffers in vrachtwagenongevallen met meer dan 1 vrachtwagen en waarbij
die vrachtwagens in een verschillend land zijn ingeschreven zijn dubbel geteld.

Grafiek 80:
Aandeel van de
autobestuurders met een
buitenlands voertuig betrokken
in letselongevallen per maand
(1999-2008; niet-gewogen
cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie :
BIW

3.1.4.4.1. Voetgangers

Tabel 61:

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, voetgangers (2008; gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G / 100.000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
0	0	0	2	1	15	1	3,7	1,9
1	1	1	1	0	3	7	3,4	1,7
2	0	0	5	0	27	14	7,5	0,0
3	0	1	8	0	38	25	13,3	1,7
4	0	0	8	4	54	26	13,5	6,5
0 tot 4	1	2	24	5	137	73	8,2	2,3
5	2	0	6	4	43	28	13,3	6,6
6	0	0	7	10	41	28	11,4	17,2
7	1	0	7	0	41	32	13,6	0,0
8	0	0	6	1	33	30	10,1	2,1
9	0	0	7	0	34	17	11,9	0,0
5 tot 9	3	0	33	15	193	135	12,1	5,2
10	0	0	7	7	34	23	11,3	11,9
11	0	0	1	10	29	27	1,9	16,7
12	0	0	8	6	34	36	13,4	10,2
13	1	0	6	8	36	53	11,3	14,3
14	0	0	2	7	32	51	3,9	11,9
10 tot 14	1	0	25	39	166	190	8,3	13,0
15	1	2	6	1	33	41	10,1	4,8
16	1	0	0	5	37	46	1,5	7,6
17	2	0	7	6	29	60	13,3	9,3
18	1	1	6	5	30	40	10,1	9,1
19	3	0	5	4	23	33	11,7	5,7
15 tot 19	8	3	23	20	151	219	9,3	7,3
20	0	0	2	2	24	35	3,5	3,8
21	2	0	5	6	29	35	10,6	10,0
22	0	0	3	1	29	22	5,4	1,8
23	1	0	2	1	26	30	5,3	1,8
24	0	0	2	3	23	24	3,5	5,3
20 tot 24	3	0	15	15	132	146	5,7	4,6
25	0	0	2	1	27	20	3,4	1,7
26	2	0	2	2	17	25	6,3	3,2
27	0	0	2	8	19	23	3,3	11,9
28	2	0	3	2	13	11	7,8	3,2
29	0	0	5	0	20	31	6,7	0,0
25 tot 29	4	0	15	14	97	110	5,5	4,1
30 tot 34	3	1	13	12	110	87	4,5	3,9
35 tot 39	3	3	23	10	113	92	6,7	3,3
40 tot 44	3	2	19	14	95	112	5,3	4,0
45 tot 49	2	2	28	16	105	119	7,3	4,4
50 tot 54	5	4	21	14	97	116	7,0	4,9
55 tot 59	2	2	26	24	78	98	8,3	7,7
60 tot 64	6	2	11	16	66	112	5,8	6,1
65 tot 69	2	3	16	14	62	97	8,3	7,1

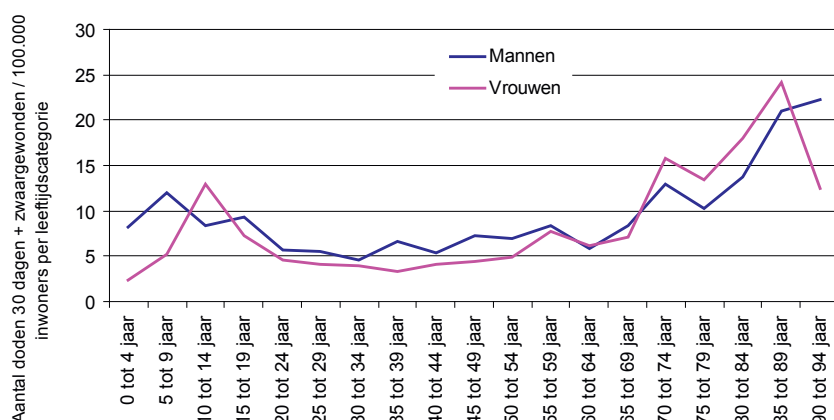
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

TABELLEN EN GRAFIEKEN

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G / 100.000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
70 tot 74	4	2	22	37	61	97	12,9	15,7
75 tot 79	3	5	14	27	67	93	10,2	13,5
80 tot 84	1	1	14	32	51	78	13,8	18,0
85 +	4	9	8	20	17	40	20,5	19,6
Onbekend	0	0	0	0	0	1		
Totaal	58	41	350	344	1797	2015	7,8	7,1

Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend is, zijn niet opgenomen in de tabel.

Grafiek 81:
Aantal doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100.000
inwoners per leeftijdscategorie,
voetgangers (2008; gewogen
cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Info-
grafie : BW

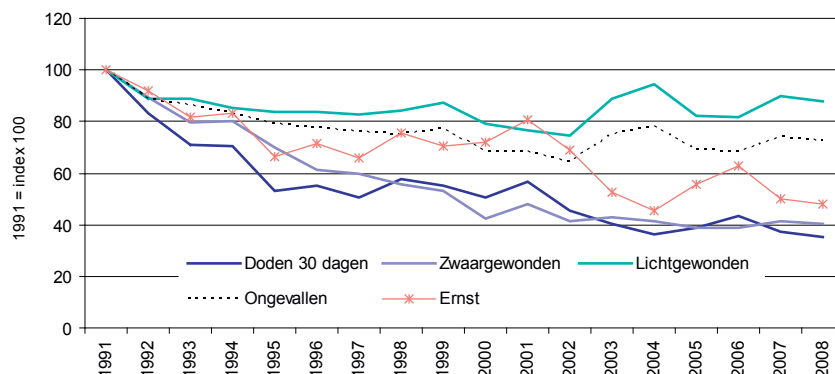
Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding onbekend is, zijn niet opgenomen in de grafiek.

Tabel 62:
Evolutie van voetgangers als
verkeersslachtoffers en van
ongevallen met minstens 1
voetganger (niet-gewogen
cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	280	1461	3630	5230	55
1992	233	1309	3234	4642	51
1993	199	1166	3229	4504	45
1994	197	1173	3096	4363	46
1995	149	1024	3031	4148	37
1996	154	892	3039	4053	39
1997	142	875	3006	3969	36
1998	162	814	3050	3938	42
1999	154	776	3171	4035	39
2000	142	621	2879	3585	40
2001	158	703	2775	3584	45
2002	127	603	2698	3369	38
2003	113	630	3227	3935	29
2004	101	604	3438	4079	25
2005	108	568	2987	3596	31
2006	122	570	2957	3592	35
2007	104	604	3256	3876	28
2008	99	589	3184	3801	27
2008 (gewogen cijfers)	99	698	3848	4559	22
Gemiddelde '98-'00	153	737	3033	3853	40
Evolutie*	-35,2%	-20,1%	+5,0%	-1,3%	-34,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Grafiek 82:
Evolutie van voetgangers als
verkeersslachtoffers en van
ongevallen met minstens 1
voetganger (niet-gewogen
cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BW

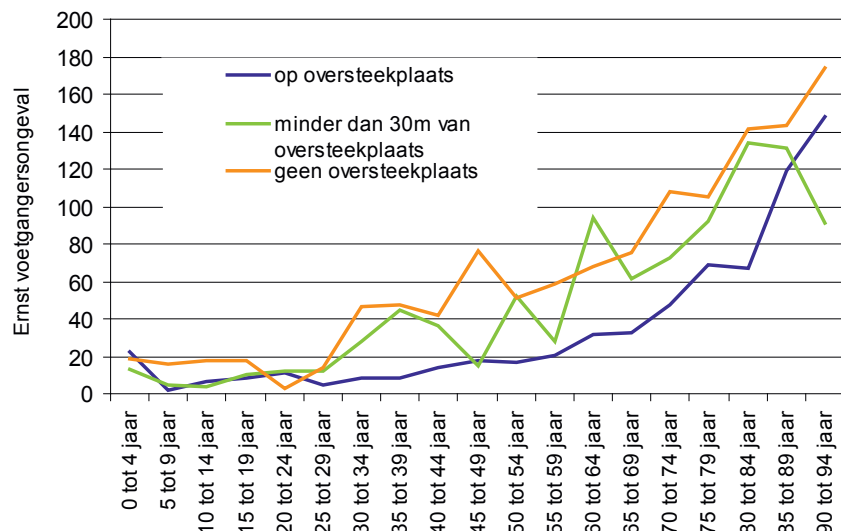
Tabel 63:
Aantal gewonde voetgangers naargelang de positie van de voetganger op het moment van het ongeval (2008; gewogen cijfers)

		Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden	Ongevallen	Ernst (1999-2008; niet-gewogen)
op oversteekplaats	rood/groen voetgangerslicht	7	48	338	375	23
	agent, gemachtigd opzichter	0	4	18	21	0
	niet geregeld	16	170	977	1107	25
naast oversteekplaats (-30m)	rood/groen voetgangerslicht	4	20	93	112	32
	agent, gemachtigd opzichter	1	1	10	12	26
	niet geregeld	11	72	447	521	33
geen oversteekplaats op minder dan 30m		12	115	490	633	45
andere	op stoep/berm	9	76	410	457	26
	op fietspad, gescheiden van rijbaan	1	14	62	114	18
	stapt uit voertuig	0	10	93	106	23
	op rijbaan, rechterkant (t.o.v. de door hem gevolgde richting)	10	36	180	226	46
	op rijbaan, linkerkant	2	15	83	99	36
	werkt, speelt... op rijbaan	8	44	273	313	34
	onbekend	18	73	373	464	57
totaal		99	698	3848	4559	29

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BW

TABELLEN EN GRAFIEKEN

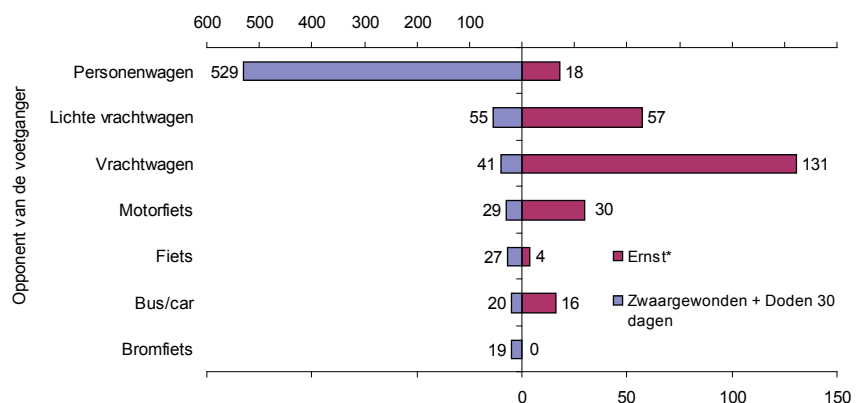
Grafiek 83:
Ernst van ongevallen met voetgangers naargelang de positie van de voetganger bij het oversteken van de rijbaan op het moment van het ongeval, opgesplitst per leeftijdscategorie (1999-2008; niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIV

Geen enkele voetganger ouder dan 94 jaar is in een ongeval omgekomen in de periode 1999-2008.

Grafiek 84:
Aantal zwaargewonde en omgekomen voetgangers en ernst van ongevallen met voetgangers, volgens de opponent van de voetganger (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIV

Indien het ongeval met de omgekomen of zwaargewonde voetganger meerdere botsingen (met meerdere opponenten) betreft, dan heeft de opponent, vermeld in de grafiek, betrekking op de opponent in de eerste botsing.

*Ernst: Uitzonderlijk niet berekend als het totaal aantal doden in een ongeval (voetgangers en opponenten) op 1000 ongevallen (met voetgangers); maar berekend als uitsluitend het aantal gedode voetgangers gedeeld door het aantal letselongevallen met voetgangers. Omgekomen voetgangers, die niet in de eerste botsing van het ongeval zijn betrokken, zijn niet in de berekening van de ernst opgenomen. Ongevallen waarbij de voetgangers niet in de eerste botsing zijn betrokken, zijn niet in de berekening van de ernst opgenomen.

Zwaargewonden + doden 30 dagen: zwaar gewonde of omgekomen voetgangers die niet in de eerste botsing van het ongeval zijn betrokken, zijn niet in deze grafiek opgenomen.

Wegens het lage aantal zwaargewonden en doden 30 dagen in ongevallen waarbij de opponent in de eerste botsing "andere" of "onbekend" is, zijn deze opponentcategorieën niet in de grafiek opgenomen. Ook de opponentcategorie "geen opponent" is niet opgenomen omdat een ongeval zonder een enkel voertuig (bij een val van de voetganger op de openbare weg bijvoorbeeld) niet opgevat wordt als een verkeersongeval.

3.1.4.4.2. Fietzers

Tabel 64:

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, fietsers (2008; gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G / 100.000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
1	0	0	0	0	1	1	0,0	0,0
2	1	0	0	0	5	1	1,6	0,0
3	0	0	1	1	4	2	1,9	2,1
4	1	0	0	0	11	2	1,7	0,0
0 tot 4	2	0	1	1	20	7	1,0	0,4
5	0	0	0	0	8	10	0,0	0,0
6	0	0	1	1	14	12	2,0	1,9
7	0	0	2	0	25	10	3,9	0,0
8	0	0	3	1	21	18	5,6	2,1
9	1	0	8	1	38	14	15,0	1,9
5 tot 9	1	0	15	3	106	64	5,3	1,2
10	0	0	9	2	66	40	13,9	4,0
11	1	0	1	7	64	60	3,4	12,1
12	1	0	12	2	149	92	20,7	4,0
13	0	0	15	10	122	95	23,3	16,5
14	3	0	13	7	152	99	24,7	11,1
10 tot 14	5	0	49	28	554	385	17,3	9,5
15	0	1	11	13	185	111	15,8	21,8
16	0	1	9	12	145	129	13,8	20,1
17	3	0	15	16	133	124	27,3	25,5
18	1	1	12	7	116	106	19,3	13,0
19	0	1	8	1	60	66	12,4	3,5
15 tot 19	4	4	55	50	640	536	17,7	16,8
20	0	1	2	4	59	64	3,6	7,2
21	2	0	6	1	58	48	12,3	1,7
22	2	0	1	2	47	33	5,0	3,8
23	0	0	2	4	56	38	3,4	5,6
24	0	0	1	4	38	29	1,8	5,4
20 tot 24	4	1	13	14	259	211	5,2	4,8
25	0	0	5	3	57	31	6,9	5,2
26	0	0	11	1	63	35	15,3	1,8
27	0	0	6	1	55	26	8,5	1,7
28	0	0	6	5	55	25	8,2	7,0
29	0	0	2	5	64	24	3,5	6,9
25 tot 29	0	0	29	15	294	142	8,5	4,5
30 tot 34	2	2	33	7	260	126	10,0	2,7
35 tot 39	1	1	27	17	248	116	7,2	4,7
40 tot 44	5	2	51	16	346	188	13,7	4,5
45 tot 49	4	1	54	12	351	165	14,4	3,2
50 tot 54	5	1	43	20	283	173	12,9	5,6

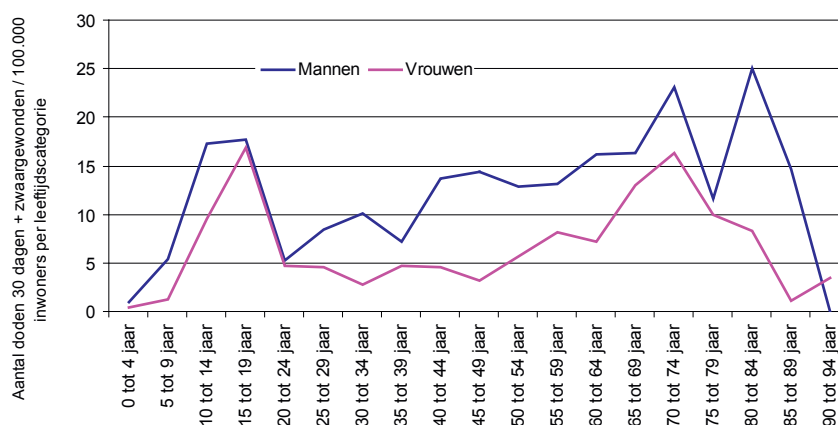
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

TABELLEN EN GRAFIEKEN

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G / 100.000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
55 tot 59	5	4	39	24	227	163	13,1	8,2
60 tot 64	6	2	41	20	208	145	16,2	7,2
65 tot 69	4	0	32	32	172	95	16,3	13,0
70 tot 74	5	5	42	35	165	110	23,1	16,3
75 tot 79	5	0	15	24	126	79	11,6	10,0
80 tot 84	3	1	24	14	68	35	25,0	8,3
85 +	1	0	7	2	24	4	13,6	1,5
Onbekend	0	0	0	0	4	2		
Totaal	62	24	570	334	4353	2746	12,1	6,6

Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend is, zijn niet opgenomen in de tabel.

Grafiek 85:
Aantal doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100.000
inwoners per leeftijdscategorie,
fietsers (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Info-
grafie : BIVV

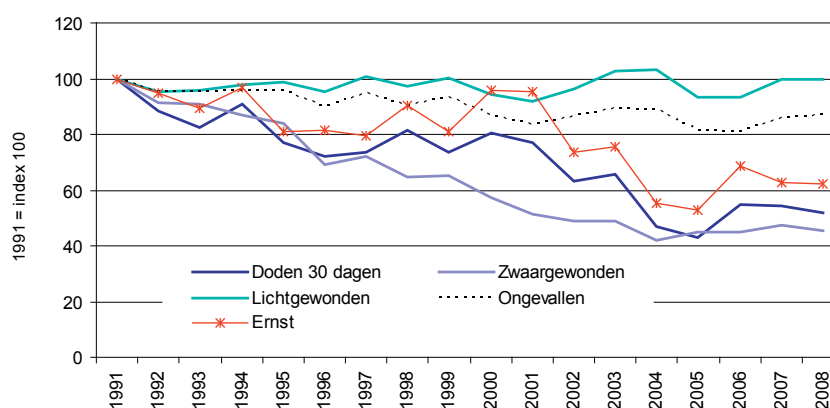
Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend is, zijn niet opgenomen in de grafiek.

Tabel 65:
Evolutie van fietsers als
verkeersslachtoffers en van
ongevallen met minstens 1
fietsers (niet-gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	166	1702	6017	7719	22
1992	147	1551	5722	7365	21
1993	137	1548	5769	7339	19
1994	151	1478	5888	7392	21
1995	128	1428	5952	7403	18
1996	120	1173	5732	6932	18
1997	122	1230	6067	7323	17
1998	135	1104	5840	6991	20
1999	122	1113	6026	7194	18
2000	134	971	5684	6706	21
2001	128	872	5540	6458	21
2002	105	833	5802	6654	16
2003	109	831	6169	6913	16
2004	78	718	6220	6854	12
2005	71	769	5624	6290	11
2006	91	763	5606	6254	15
2007	90	806	5990	6630	14
2008	86	774	6017	6690	13
2008 (gewogen cijfers)	86	905	7131	7908	11
Gemiddelde '98-'00	130	1063	5850	6964	19
Evolutie*	-34,0%	-27,2%	+2,9%	-3,9%	-30,1%

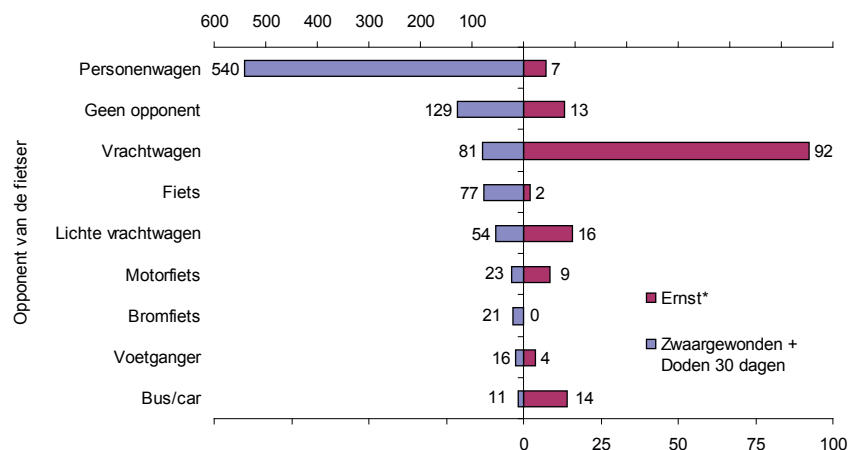
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Grafiek 86:
Evolutie van fietsers als
verkeersslachtoffers en van
ongevallen met minstens 1
fietsers (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Grafiek 87:
Aantal zwaargewonde en
omgekomen fietsers en ernst
van ongevallen met fietsers
volgens de opponent van de
fiets (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

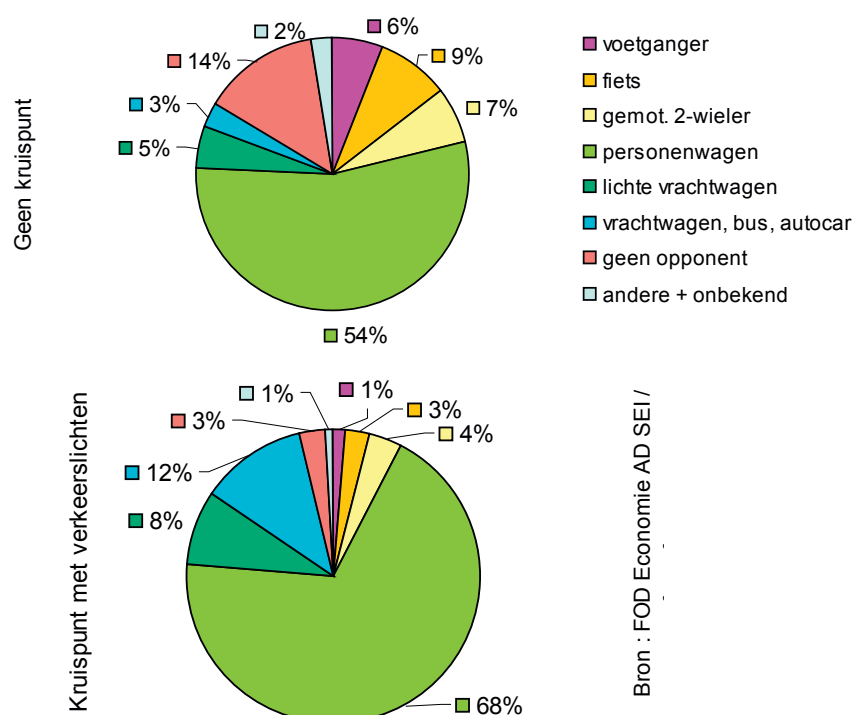
Indien het ongeval met de omgekomen of zwaargewonde fietser meerdere botsingen (met meerdere opponenten) betreft, dan heeft de opponent, vermeld in de grafiek, betrekking op de opponent in de eerste botsing.

*Ernst: Uitzonderlijk niet berekend als het totaal aantal doden in een ongeval (fietsers en opponenten) op 1000 ongevallen (met fietsers); maar berekend als uitsluitend het aantal gedode fietsers gedeeld door het aantal letselongevallen met fietsers. Omgekomen fietsers, die niet in de eerste botsing van het ongeval zijn betrokken, zijn niet in de berekening van de ernst opgenomen. Ongevallen waarbij de fietsers niet in de eerste botsing zijn betrokken, zijn niet in de berekening van de ernst opgenomen.

Zwaargewonden + doden 30 dagen: zwaargewonde of omgekomen fietsers die niet in de eerste botsing van het ongeval zijn betrokken, zijn niet in deze grafiek opgenomen.

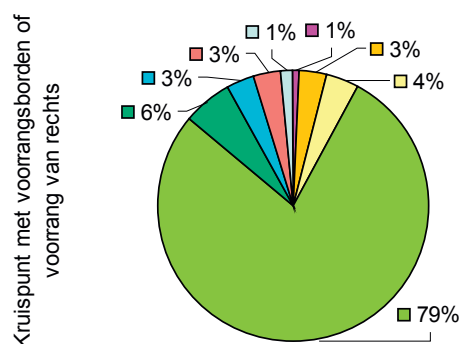
Wegens het lage aantal zwaargewonden en doden 30 dagen in ongevallen waarbij de opponent in de eerste botsing "andere" of "onbekend" is, zijn deze opponentcategorieën niet in de grafiek opgenomen.

Grafiek 88:
Opponent van fietsers in
letselongevallen naargelang
het type kruispunt (2008;
gewogen cijfers)

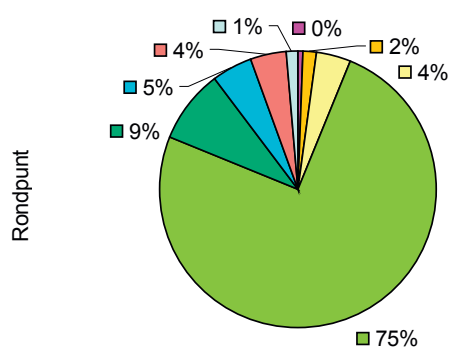


Bron : FOD Economie AD SEI /

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW



Bron : FOD Economie AD SEI /
Infografie : BIVV



Bron : FOD Economie AD SEI /
Infografie : BIVV

Kruispunten geregeld door een verkeersagent zijn niet opgenomen in bovenstaande grafieken als "type kruispunt" wegens het beperkte aantal letselongevallen op dit "type kruispunt"

Tabel 66:
Hoofdindicatoren van "typische" fietsongevallen (2008; gewogen cijfers)

	doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ongevallen		Ernst*
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	
totaal fietsongevallen	86	100%	905	100%	7131	100%	7908	100%	459
dodehoek** (vrachtwagen)	5	6%	14	2%	24	0%	41	1%	133
tegen open portier	3	3%	30	3%	354	5%	383	5%	64
opponent rijdt uit parking/parkeerplaats	0	0%	23	2%	331	5%	354	4%	179
uitwijkingsmaneuver fietser	3	3%	19	2%	118	2%	160	2%	134
fietser door rood licht	1	1%	5	1%	36	1%	43	1%	221
opponent door rood licht	0	0%	2	0%	9	0%	11	0%	104
opponent verleent geen voorrang	8	9%	172	19%	1556	22%	1734	22%	146
fietser verleent geen voorrang	12	14%	95	11%	580	8%	734	9%	125

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

*Ernst: Hier uitzonderlijk berekend als het aantal omgekomen fietsers en zwaargewonde fietsers op 1000 fietsongevallen.

**Dodehoek: een dodehoekongeval beantwoordt in de statistisch werkbare definitie aan volgende voorwaarden:

- een personenwagen, (lichte) vrachtwagen of autobus of -car slaat rechts af (in deze tabel: enkel vrachtwagens)
- de opponent is een voetganger, fietser of bromfietser (in deze tabel: fietser)
- de weg waarop gereden wordt is dezelfde voor beide weggebruikers
- de richting van de verplaatsing is dezelfde voor beide weggebruikers

De lijst van types fietsongevallen is niet exhaustief. Daarenboven is het mogelijk dat eenzelfde fietsongeval onder meerdere types fietsongevallen wordt gesorteerd (bvb. dode hoek + opponent verleent geen voorrang). De som van de verschillende types fietsongevallen (en de slachtoffers ervan) is daardoor niet gelijk aan het totaal aantal fietsongevallen (en de slachtoffers ervan).

Tabel 67:
Fietspaden en hoofdindicatoren (2008; gewogen cijfers)

Plaats fietser	Soort fietspad	doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ongevallen		Ernst*
		Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	
Fietspad gescheiden van rijbaan	1-richtingsfietspad	7	8%	71	8%	503	7%	573	7%	136
	2-richtingsfietspad, fietser met rijrichting mee	4	5%	48	5%	276	4%	303	4%	172
	2-richtingsfietspad, fietser in tegenrichting	1	1%	16	2%	232	3%	227	3%	73
Fietspad als markeringen op de rijbaan	1-richtingsfietspad	10	12%	172	19%	1325	19%	1493	19%	122
	2-richtingsfietspad, fietser met rijrichting mee	3	3%	46	5%	356	5%	392	5%	125
	2-richtingsfietspad, fietser in tegenrichting	0	0%	19	2%	266	4%	275	3%	69
geen van bovenstaande gevallen		61	71%	533	59%	4170	58%	4643	59%	128
totaal fietsongevallen		86	100%	905	100%	7131	100%	7908	100%	125

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

* Ernst: Hier uitzonderlijk berekend als het aantal omgekomen fietsers en zwaargewonde fietsers op 1000 fietsongevallen.

Lichtgewonde fietsers en fietsongevallen waarvan de plaats van de fietser onbekend is, zijn niet in de tabel opgenomen (<1%)

3.1.4.4.3. Bromfietzers

Tabel 68:

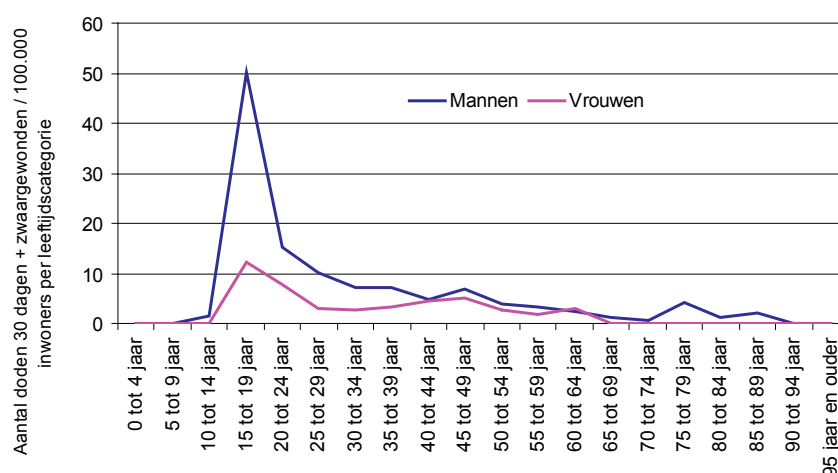
Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, bromfietzers (2008; gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G / 100.000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
0 tot 14	1	0	3	0	28	30	0,5	0,0
15	0	0	12	1	34	23	17,4	1,8
16	1	0	43	15	591	180	64,9	23,7
17	1	0	47	17	505	133	71,0	26,2
18	6	0	35	5	322	147	62,2	7,6
19	2	0	21	1	205	85	35,3	1,9
15 tot 19	10	0	157	39	1657	568	50,3	12,3
20	1	0	12	7	140	81	19,7	11,3
21	0	0	9	5	109	64	14,3	7,7
22	0	0	9	8	100	65	14,8	12,9
23	1	0	8	1	77	35	13,8	1,9
24	1	1	8	2	64	29	14,0	5,2
20 tot 24	3	1	46	24	490	275	15,3	7,8
25	4	0	6	2	73	39	14,8	3,7
26	1	0	8	0	41	24	12,8	0,0
27	0	0	6	1	44	23	8,3	1,7
28	0	0	4	2	38	22	5,3	3,3
29	0	0	7	5	48	24	10,4	7,0
25 tot 29	5	0	30	11	244	130	10,3	3,1
30 tot 34	1	0	24	9	156	85	7,1	2,8
35 tot 39	1	1	27	12	169	102	7,2	3,4
40 tot 44	2	0	18	18	128	106	4,7	4,4
45 tot 49	1	0	27	20	138	100	6,8	4,9
50 tot 54	2	0	13	10	96	80	4,0	2,6
55 tot 59	2	0	9	6	75	50	3,3	1,8
60 tot 64	0	1	7	8	39	25	2,4	3,1
65 tot 69	0	0	2	0	14	12	1,1	0,0
70 tot 74	0	0	1	0	12	9	0,6	0,0
75 tot 79	1	0	6	0	11	4	4,0	0,0
80 tot 84	0	0	1	0	6	0	1,1	0,0
85 +	0	0	1	0	3	1	1,7	0,0
Onbekend	0	0	0	0	0	0		
Totaal	29	3	372	156	3268	1576	7,7	2,9

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BW

Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend is, zijn niet opgenomen in de tabel.

Grafiek 89:
Aantal doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100.000
inwoners per leeftijdscategorie,
bromfietzers (2008; gewogen
cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Info-
grafie : BVV

Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend is, zijn niet opgenomen in de grafiek.

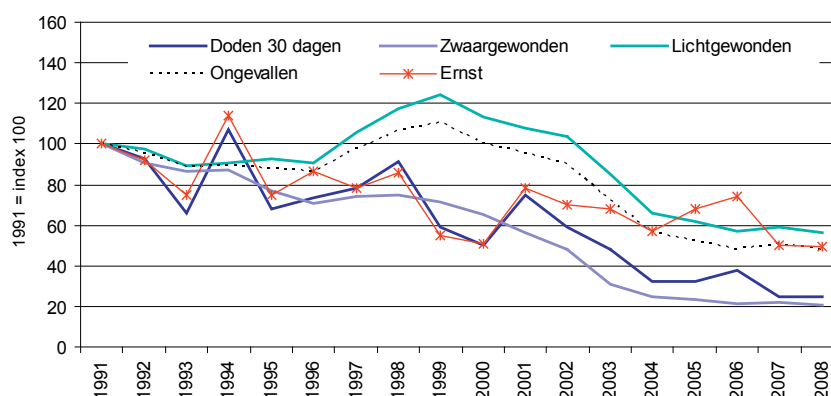
Tabel 69:

Evolutie van bromfietzers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 bromfietser (niet-gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Lichtgewonden		Ongevallen		Ernst	
	Klasse A	Klasse B	Klasse A	Klasse B	Klasse A	Klasse B	Klasse A	Klasse B	Klasse A	Klasse B
1991	56	45	1015	980	3554	3257	4468	4126	13	11
1992	52	46	922	775	3454	2716	4280	3474	12	14
1993	37	50	881	638	3183	2521	3944	3135	10	17
1994	60	33	885	589	3215	2278	3998	2819	15	13
1995	38	33	779	517	3287	2121	3929	2580	10	13
1996	41	24	721	465	3229	2099	3863	2569	11	11
1997	44	24	754	475	3758	2304	4353	2712	10	10
1998	51	27	762	470	4179	2551	4765	2974	11	9
1999	33	23	722	444	4423	2836	4952	3257	7	8
2000	28	36	659	449	4031	2846	4473	3267	7	13
2001	42	21	574	396	3832	2698	4256	3051	10	7
2002	33	33	486	377	3697	2818	4005	3143	9	10
2003	27	18	315	340	3019	2678	3234	2989	9	6
2004	18	15	251	246	2342	2340	2520	2610	8	6
2005	18	12	234	255	2192	2085	2338	2289	9	7
2006	21	14	219	263	2020	2092	2142	2293	10	8
2007	14	12	226	281	2104	2423	2260	2633	7	5
2008	14	18	209	244	2013	2103	2156	2322	6	9
2008 gewogen cijfers	14	18	245	287	2376	2499	2540	2751	6	7
Gemiddelde 98-00	37	29	714	454	4211	2744	4730	3166	8	10
Evolutie*	-62,5%	-37,2%	-70,7%	-46,3%	-52,2%	-23,4%	-54,4%	-26,7%	-23,2%	-12,0%

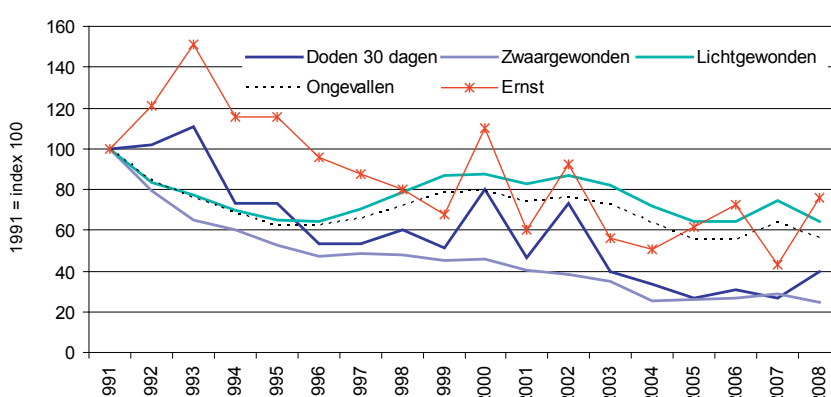
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BVV

Grafiek 90:
Evolutie van bromfietzers A
als verkeersslachtoffers en van
ongevallen met minstens 1
bromfietser A (niet-gewogen
cijfers)



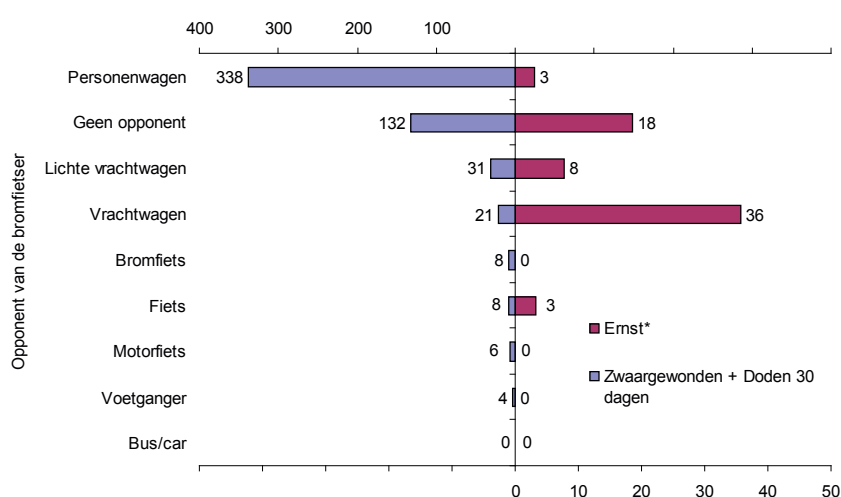
Bron: FOD Economie AD SEI / Info-
grafie : BIW

Grafiek 91:
Evolutie van bromfietzers B
als verkeersslachtoffers en van
ongevallen met minstens 1
bromfietser B (niet-gewogen
cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Info-
grafie : BIW

Grafiek 92:
Aantal zwaargewonde en
omgekomen bromfietzers
en ernst van ongevallen
met bromfietzers volgens de
opponent van de bromfietser
(2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

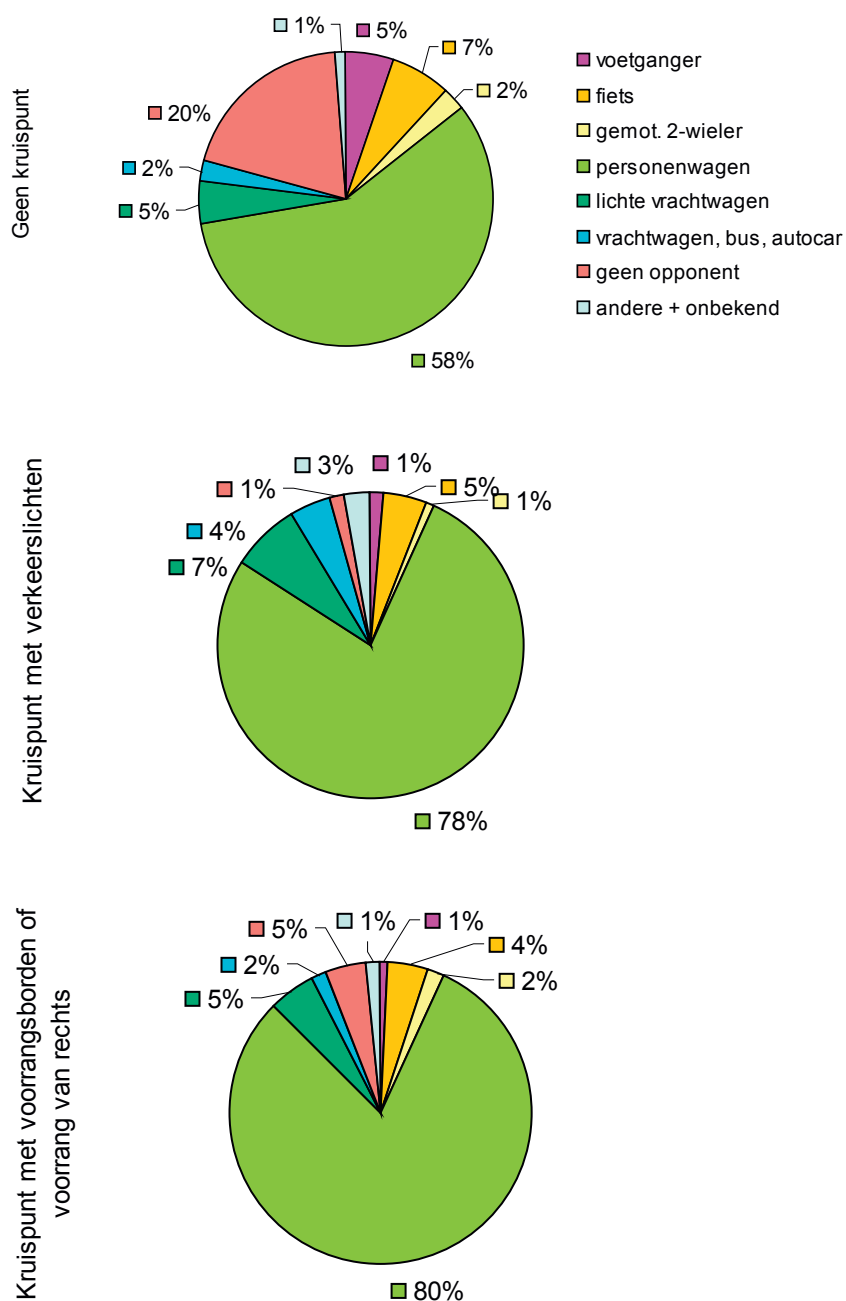
Indien het ongeval met de omgekomen of zwaargewonde bromfietser meerdere botsingen (met meerdere opponenten) betreft, dan heeft de opponent, vermeld in de grafiek, betrekking op de opponent in de eerste botsing.

*Ernst: Uitzonderlijk niet berekend als het totaal aantal doden in een ongeval (bromfietzers en opponenten) op 1000 ongevallen (met bromfietzers); maar berekend als uitsluitend het aantal gedode bromfietzers gedeeld door het aantal letselongevallen met bromfietzers. Omgekomen bromfietzers, die niet in de eerste botsing van het ongeval zijn betrokken, zijn niet in de berekening van de ernst opgenomen. Ongevallen waarbij de bromfietzers niet in de eerste botsing zijn betrokken, zijn niet in de berekening van de ernst opgenomen.

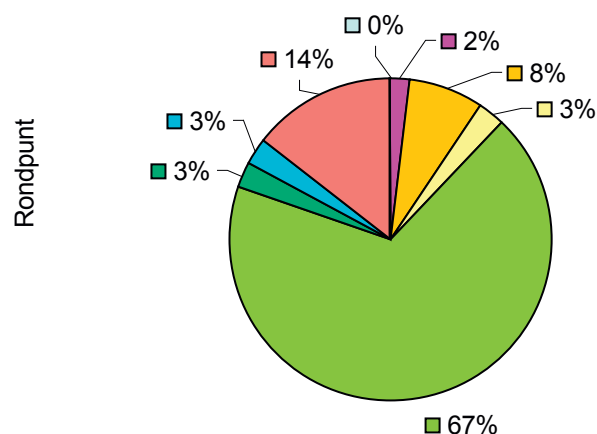
Zwaargewonden + doden 30 dagen: zwaargewonde of omgekomen bromfietzers die niet in de eerste botsing van het ongeval zijn betrokken, zijn niet in deze grafiek opgenomen.

Wegens het lage aantal zwaargewonden en doden 30 dagen in ongevallen waarbij de opponent in de eerste botsing "andere" of "onbekend" is, zijn deze opponentcategorieën niet in de grafiek opgenomen.

Grafiek 93:
Opponent van bromfietzers in
letselongevallen naargelang
het type kruispunt (2008;
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie :
BIVW

Kruispunten geregeld door een verkeersagent zijn niet opgenomen in bovenstaande grafieken als "type kruispunt" wegens het beperkte aantal letselongevallen op dit "type kruispunt"

Tabel 70:
Soorten bromfietsongevallen en hun hoofdindicatoren (2008; gewogen cijfers)

	doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ongevallen		Ernst*
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	
totaal bromfietsongevallen	32	100%	532	100%	4875	100%	5276	100%	6
dodehoek** (vrachtwagen)	1	3%	2	0%	8	0%	12	0%	85
portier	0	0%	1	0%	67	1%	67	1%	0
parking/parkeerplaats	0	0%	36	7%	478	10%	481	9%	0
uitwijkingsmaneuver bromfietser	0	0%	15	3%	142	3%	146	3%	0
bromfietser door rood licht	1	3%	8	2%	21	0%	28	1%	35
opponent door rood licht	0	0%	2	0%	9	0%	12	0%	0
opponent verleent geen voorrang	3	9%	102	19%	1257	26%	1301	25%	2
bromfietser verleent geen voorrang	3	9%	51	10%	326	7%	372	7%	8

*Ernst: Hier uitzonderlijk berekend als het aantal omgekomen bromfietzers en zwaargewonde bromfietzers op 1000 bromfietsongevallen.

**Dodehoek: een dodehoekongeval beantwoordt in de statistisch werkbare definitie aan volgende voorwaarden:

- een personenwagen, (lichte) vrachtwagen of autobus of -car slaat rechts af (in deze tabel: enkel vrachtwagens)
- de opponent is een voetganger, fietser of bromfietser (in deze tabel: bromfietser)
- de weg waarop gereden wordt is dezelfde voor beide weggebruikers
- de richting van de verplaatsing is dezelfde voor beide weggebruikers

De lijst van types bromfietsongevallen is niet exhaustief. Daarenboven is het mogelijk dat eenzelfde bromfietsongeval onder meerdere types bromfietsongevallen wordt gesorteerd (bvb. dode hoek + opponent verleent geen voorrang). De som van de verschillende types bromfietsongevallen (en de slachtoffers ervan) is daardoor niet gelijk aan het totaal aantal bromfietsongevallen (en de slachtoffers ervan).

3.1.4.4.4. Motorfietzers

Tabel 71:

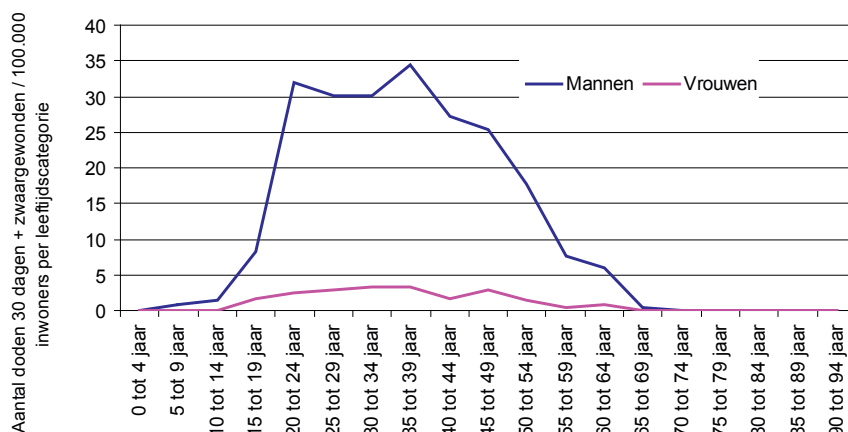
Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht (2008; gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G / 100.000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
0 tot 14	1	0	6	0	20	5	0,7	0,0
15	1	0	0	1	2	2	1,5	1,7
16	0	0	4	0	12	8	6,3	0,0
17	0	0	1	1	20	2	1,7	1,9
18	2	1	8	1	51	9	15,2	3,3
19	0	0	11	1	59	10	17,2	1,8
15 tot 19	3	1	25	5	144	32	8,3	1,7
20	1	0	15	2	63	9	24,5	3,7
21	1	0	17	1	79	9	28,2	1,9
22	3	0	23	0	69	14	42,0	0,0
23	2	1	16	1	85	9	28,7	3,2
24	4	0	20	2	74	9	36,5	3,3
20 tot 24	11	1	92	7	371	51	31,9	2,4
25	3	0	16	2	83	13	28,8	3,2
26	5	0	15	1	92	14	28,6	1,8
27	1	0	20	0	102	9	30,0	0,0
28	1	1	20	4	88	9	30,1	6,7
29	3	0	20	2	79	14	33,0	3,1
25 tot 29	13	1	91	9	444	60	30,1	2,9
30 tot 34	13	2	91	9	386	27	30,0	3,3
35 tot 39	19	1	113	12	367	43	34,4	3,4
40 tot 44	15	1	97	6	395	50	27,2	1,7
45 tot 49	10	0	92	11	374	59	25,4	2,8
50 tot 54	5	1	60	4	221	28	17,6	1,4
55 tot 59	1	0	25	1	127	10	7,6	0,3
60 tot 64	8	1	9	1	42	7	5,9	0,7
65 tot 69	0	0	0	0	17	0	0,0	0,0
70 tot 74	0	0	0	0	5	0	0,0	0,0
75 tot 79	0	0	1	0	2	0	0,6	0,0
80 tot 84	0	0	0	0	1	0	0,0	0,0
85 +	0	0	0	0	4	0	0,0	0,0
Onbekend	0	0	1	0	6	1		
Totaal	99	9	703	65	2924	374	15,3	1,4

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend is, zijn niet opgenomen in de tabel.

Grafiek 94:
Aantal doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100.000
inwoners per leeftijdscategorie,
motorfietsers (2008; gewogen
cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI /
Infografie : BVV

Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend is, zijn niet opgenomen in de grafiek.

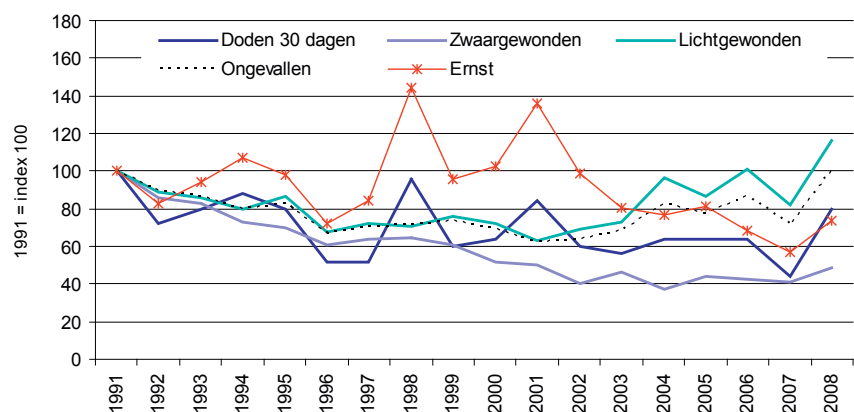
Tabel 72:
Evolutie van motorfietsers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 motorfiets (opgesplitst in motorfietsen ≤ 400cc en > 400cc) (niet-gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ongevallen		Ernst	
	≤400cc	>400cc	≤400cc	>400cc	≤400cc	>400cc	≤400cc	>400cc	≤400cc	>400cc
1991	25	89	259	645	638	1305	859	1825	31	54
1992	18	74	223	722	567	1448	772	2028	26	42
1993	20	127	214	782	548	1594	743	2243	30	62
1994	22	119	188	767	509	1765	684	2406	34	56
1995	20	96	180	859	553	1865	712	2552	31	41
1996	13	94	157	774	432	1825	572	2469	23	41
1997	13	112	166	800	459	1934	604	2617	26	52
1998	24	97	168	727	451	1945	616	2581	45	41
1999	15	127	157	714	486	2208	630	2843	30	49
2000	16	102	134	738	459	1965	591	2611	32	45
2001	21	126	130	694	402	2048	538	2639	43	52
2002	15	143	104	656	443	2107	548	2688	31	56
2003	14	109	120	726	467	2229	590	2863	25	42
2004	16	104	97	532	617	2112	708	2600	24	42
2005	16	107	114	591	550	2077	668	2601	25	44
2006	16	114	111	605	643	2172	742	2703	22	48
2007	11	128	107	627	522	2188	612	2769	18	49
2008	20	88	125	554	742	2081	861	2598	23	37
2008 gewogen cijfers	20	88	144	633	883	2435	1017	3018	20	31
Gemiddelde 98-'00	18	109	153	726	465	2039	612	2678	36	45
Evolutie*	+9,1%	-19,0%	-18,3%	-23,7%	+59,5%	+2,0%	+40,6%	-3,0%	-35,3%	-18,8%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BVV

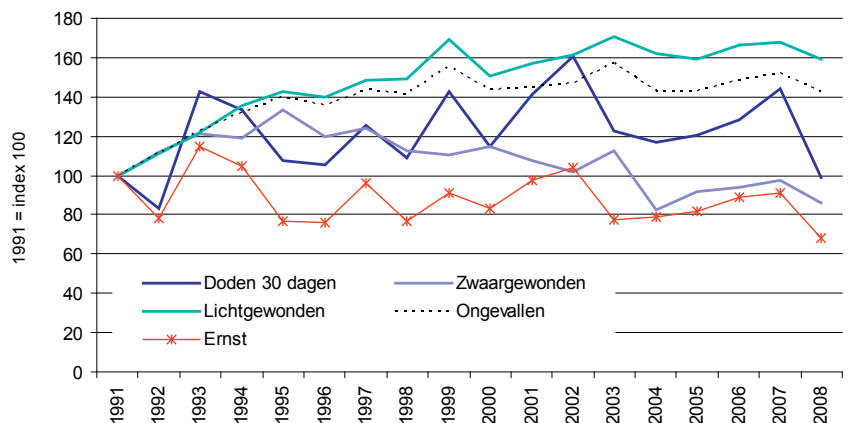
TABELLEN EN GRAFIEKEN

Grafiek 95:
Evolutie van motorfietsers ($\leq 400\text{cc}$) als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 motorfiets ($\leq 400\text{cc}$) (niet-gewogen cijfers)



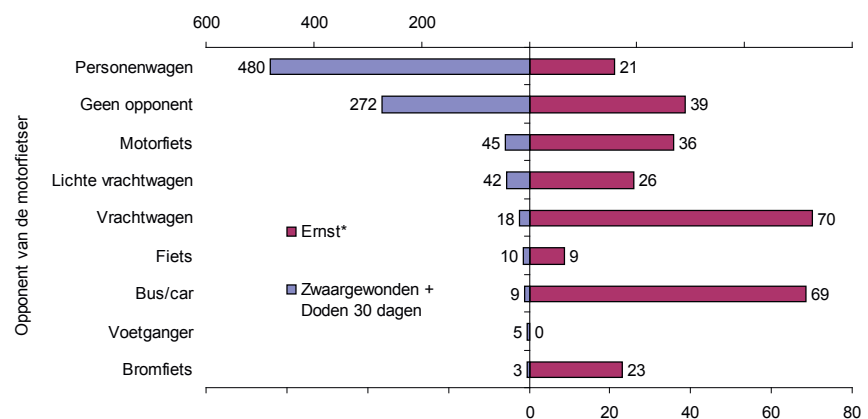
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie
: BIVV

Grafiek 96:
Evolutie van motorfietsers ($> 400\text{cc}$) als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 motorfiets ($> 400\text{cc}$) (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie
: BIVV

Grafiek 97:
Aantal zwaargewonde en omgekomen motorfietsers en ernst van ongevallen met motorfietsers volgens de opponent van de motorfietser (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie
: BIVV

Indien het ongeval met de omgekomen of zwaargewonde motorfietser meerdere botsingen (met meerdere opponenten) betreft, dan heeft de opponent, vermeld in de grafiek, betrekking op de opponent in de eerste botsing.

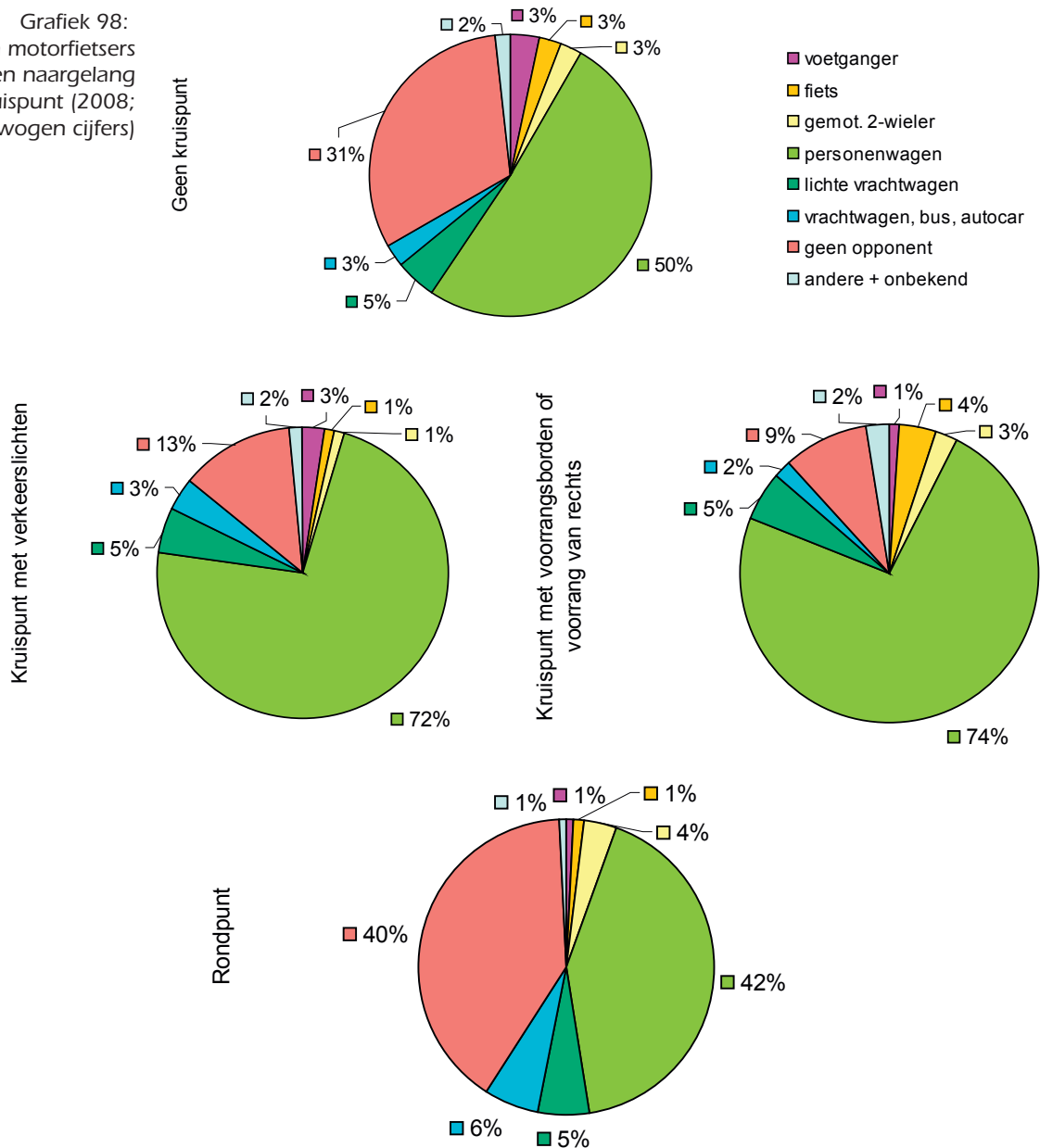
*Ernst: Uitzonderlijk niet berekend als het totaal aantal doden in een ongeval (motorfietsers en opponenten) op 1000 ongevallen (met motorfietsers); maar berekend als uitsluitend het aantal gedode motorfietsers gedeeld door het aantal letselongevallen met motorfietsers. Omgekomen motorfietsers, die niet in de eerste botsing van het ongeval zijn betrokken, zijn niet in de berekening van de ernst opgenomen. Ongevallen waarbij de motorfietsers niet in de eerste botsing

zijn betrokken, zijn niet in de berekening van de ernst opgenomen.

Zwaargewonden + doden 30 dagen: zwaargewonde of omgekomen motorfietzers die niet in de eerste botsing van het ongeval zijn betrokken, zijn niet in deze grafiek opgenomen.

Wegens het lage aantal zwaargewonden en doden 30 dagen in ongevallen waarbij de opponent in de eerste botsing "andere" of "onbekend" is, zijn deze opponentcategorieën niet in de grafiek opgenomen.

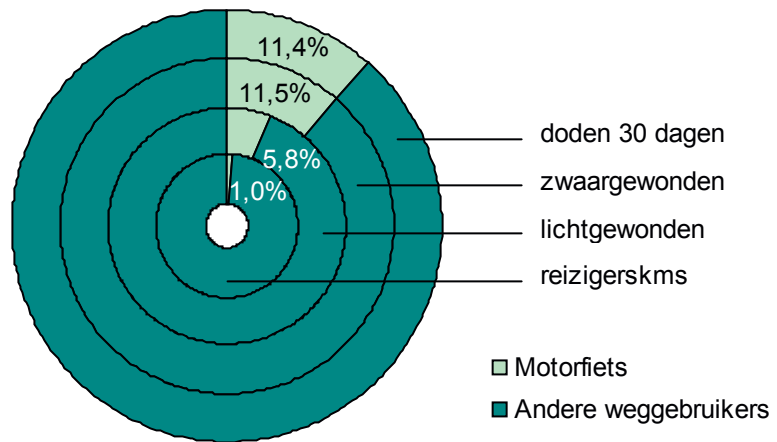
Grafiek 98:
Opponent van motorfietzers
in letselongevallen naargelang
het type kruispunt (2008;
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BWV

Kruispunten geregeld door een verkeersagent zijn niet opgenomen in bovenstaande grafieken als "type kruispunt" wegens het beperkte aantal letselongevallen op dit "type kruispunt"

Grafiek 99:
Aandeel van motorfietsers
binnen het totaal aantal
reizigerskilometers en het
aantal verkeersslachtoffers
(2008; gewogen cijfers)



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



3.1.4.4.5. Personenwagens

Tabel 73:

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, autobestuurders (2008; gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G / 100.000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
0 tot 14	0	0	0	0	4	0	0,0	0,0
15	0	0	1	0	6	2	1,6	0,0
16	0	0	1	0	14	4	1,5	0,0
17	0	0	1	0	34	5	1,6	0,0
18	4	0	40	3	287	93	66,9	5,5
19	8	1	49	14	452	190	87,6	23,0
15 tot 19	12	1	93	17	794	294	31,5	5,7
20	11	1	51	10	584	262	95,9	17,6
21	15	0	71	16	589	322	132,3	25,0
22	15	2	72	24	557	316	138,4	40,4
23	9	3	66	33	545	286	116,8	55,1
24	12	2	47	18	454	332	89,7	31,3
20 tot 24	62	8	306	100	2729	1518	114,5	34,0
25	10	2	61	16	478	319	106,0	26,8
26	11	1	39	18	466	300	72,4	27,1
27	11	2	45	16	413	331	80,3	25,2
28	11	0	43	14	370	300	78,1	21,0
29	7	1	42	16	386	289	71,7	24,3
25 tot 29	50	6	231	79	2113	1539	81,6	24,9
30 tot 34	24	4	120	70	1605	1238	41,7	21,7
35 tot 39	23	6	140	75	1352	1250	42,4	21,5
40 tot 44	20	7	133	65	1233	1083	37,1	18,0
45 tot 49	23	8	94	66	1045	901	29,0	18,6
50 tot 54	15	3	79	54	769	609	25,5	15,6
55 tot 59	14	6	62	32	597	428	22,5	11,1
60 tot 64	8	3	33	27	384	290	14,1	9,9
65 tot 69	21	4	32	25	295	203	24,2	12,2
70 tot 74	4	4	39	16	261	166	21,1	8,2
75 tot 79	8	2	35	8	248	129	25,2	4,3
80 tot 84	13	2	27	10	129	80	37,4	6,7
85 +	3	0	19	7	88	24	36,8	4,5
Onbekend	0	0	10	1	33	19		
Totaal	300	64	1454	653	13678	9769	33,6	13,2

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BVW

Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend is, zijn niet opgenomen in de tabel.

Tabel 74:

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, autopassagiers (2008; gewogen cijfers)

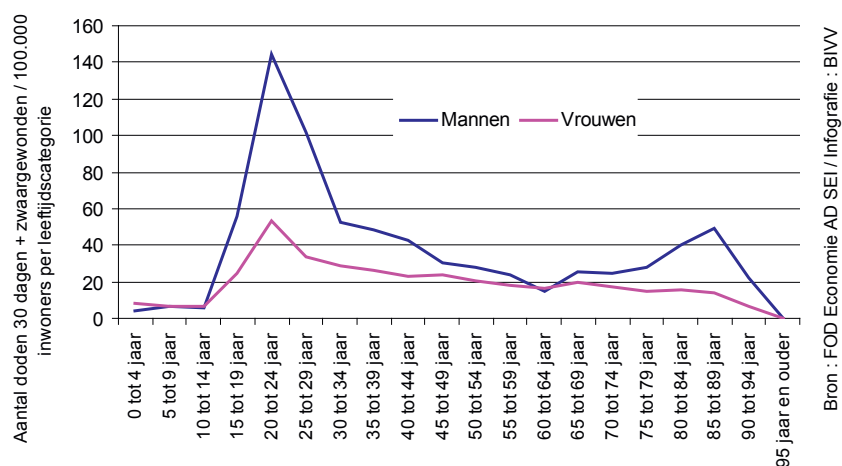
	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G / 100.000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
0	0	1	2	4	106	65	3,4	8,7
1	1	1	3	7	61	40	6,9	12,5
2	0	0	1	3	71	48	1,9	5,8
3	0	0	2	3	64	68	3,8	5,4
4	0	1	2	3	68	57	3,7	7,6
0 tot 4	1	3	11	21	369	278	3,93	8,0
5	0	0	1	4	71	77	1,7	7,9
6	0	0	3	4	70	67	5,8	7,2
7	0	0	6	3	68	71	10,3	5,9
8	0	0	3	5	77	76	5,1	8,0
9	1	0	5	2	74	82	9,1	3,7
5 tot 9	1	0	18	19	359	373	6,5	6,5
10	0	2	4	2	76	83	6,7	7,3
11	1	2	4	2	64	93	8,5	7,3
12	2	0	0	4	60	66	3,3	6,0
13	0	1	3	2	67	77	5,2	5,3
14	0	0	2	4	43	72	3,4	6,7
10 tot 14	3	5	14	14	309	391	5,4	6,5
15	0	1	7	3	70	94	10,4	6,8
16	1	3	9	7	96	164	14,2	14,7
17	1	4	12	12	143	204	19,4	25,6
18	2	1	21	16	205	237	35,0	27,1
19	2	2	27	11	193	226	44,2	21,3
15 tot 19	6	11	76	50	707	925	24,5	19,1
20	2	3	20	17	154	204	34,4	31,7
21	1	2	21	12	183	191	34,4	22,4
22	3	0	13	15	138	175	26,0	23,6
23	6	2	16	5	127	172	34,3	10,2
24	2	1	11	5	118	137	20,5	9,9
20 tot 24	14	8	82	54	719	880	29,9	19,5
25	1	3	15	6	91	123	23,1	13,0
26	2	0	18	8	90	126	29,0	11,5
27	1	1	10	4	68	143	15,8	7,6
28	1	0	9	6	86	108	14,7	8,4
29	0	0	11	2	62	112	16,5	3,2
25 tot 29	5	4	63	26	396	610	19,8	8,7
30 tot 34	9	3	28	21	234	438	10,8	7,1
35 tot 39	2	5	21	13	208	333	6,0	4,9
40 tot 44	6	0	16	19	155	321	5,4	4,8
45 tot 49	1	1	6	20	99	303	1,6	5,4
50 tot 54	0	4	10	16	65	271	2,8	5,3
55 tot 59	0	3	4	19	60	238	1,0	6,6

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G / 100.000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
60 tot 64	0	0	1	19	40	205	0,5	6,2
65 tot 69	0	1	4	17	26	163	1,6	7,3
70 tot 74	0	4	7	18	32	189	3,7	8,9
75 tot 79	1	4	3	22	30	163	2,5	10,8
80 tot 84	0	1	3	15	12	89	3,2	8,5
85 +	0	3	3	7	9	51	5,7	6,5
Onbekend	0	0	2	1	4	3		
Totaal	49	60	374	390	3834	6225	8,1	8,3

Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend is, zijn niet opgenomen in de tabel.

Grafiek 100:
Aantal doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100.000
inwoners per leeftijdscategorie,
auto-inzittenden (2008;
gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

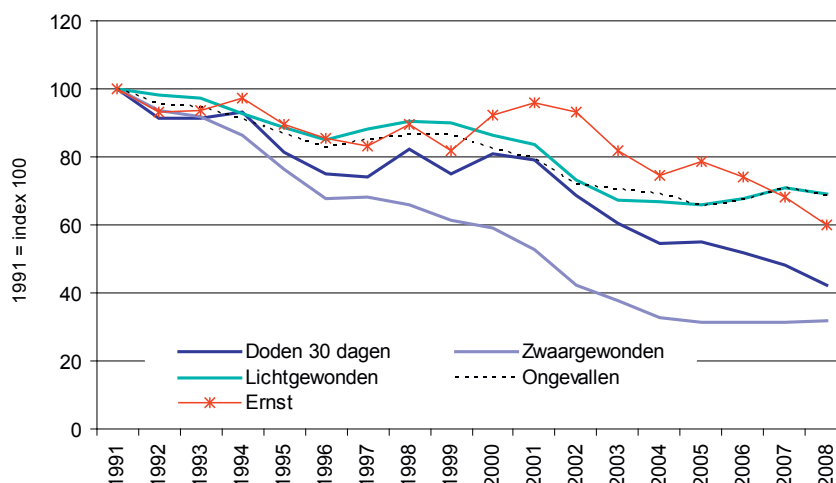
Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend is, zijn niet opgenomen in de grafiek.

Tabel 75:
Evolutie van auto-inzittenden
als verkeersslachtoffers en van
ongevallen met minstens 1
auto (niet-gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	1138	9666	42809	51201	31
1992	1039	9047	41980	48782	29
1993	1041	8858	41652	48374	29
1994	1058	8361	39729	46506	30
1995	928	7386	37892	44354	28
1996	853	6526	36442	42412	27
1997	844	6585	37765	43410	26
1998	936	6356	38794	44330	28
1999	851	5913	38482	44288	26
2000	922	5701	37068	42170	29
2001	899	5100	35883	40726	30
2002	779	4093	31286	36821	29
2003	688	3639	28754	36134	26
2004	623	3161	28700	35477	23
2005	624	3015	28153	33516	25
2006	589	3023	28912	34386	23
2007	550	3033	30331	36266	21
2008	479	3061	29480	35174	19
2008 (gewogen cijfers)	479	3371	33907	40807	16
Gemiddelde '98-'00	903	5990	38115	43596	28
Evolutie*	-47,0%	-48,9%	-22,7%	-19,3%	-31,9%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Grafiek 101:
Evolutie van auto-inzittenden
als verkeersslachtoffers en van
ongevallen met minstens 1
auto-inzittende (niet-gewogen
cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

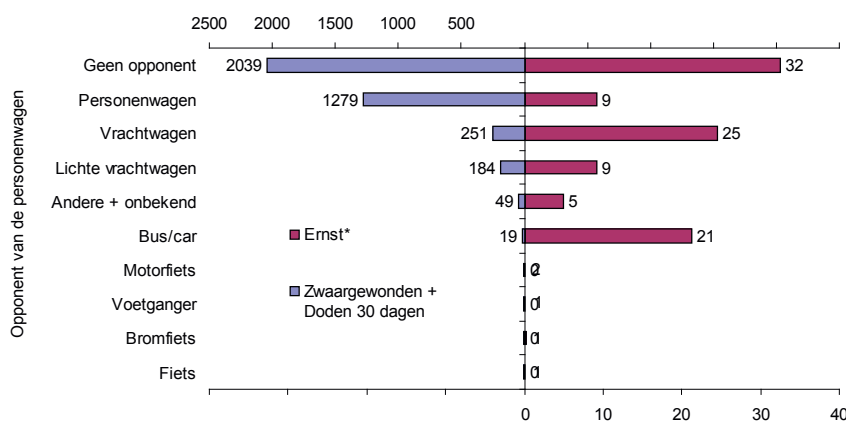
Tabel 76:
Aantal slachtoffers naargelang
de plaats van de auto-
inzittende in de auto (2008;
gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Doden 30 dagen / 1000 slachtoffers*
Bestuurder	365	2117	23567	14
Passagier vooraan	58	401	5349	11
Passagier achteraan	41	348	4609	9
Onbekend	15	505	382	39
Totaal	479	3371	33907	14

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BVW

*Doden 30 dagen / 1000 slachtoffers: deze parameter geeft een idee over de mate van dodelijkheid van de zitplaats van een auto-inzittende.

Grafiek 102:
Aantal zwaargewonde en
omgekomen auto-inzittenden
en ernst van ongevallen met
auto-inzittenden volgens
de opponent van de auto-
inzittende (2008; gewogen
cijfers) Floris, in deze grafiek
staat sommige cijfers niet op de
juiste plaats (van motorfiets tot
fiets ; zie excelfile)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BVW

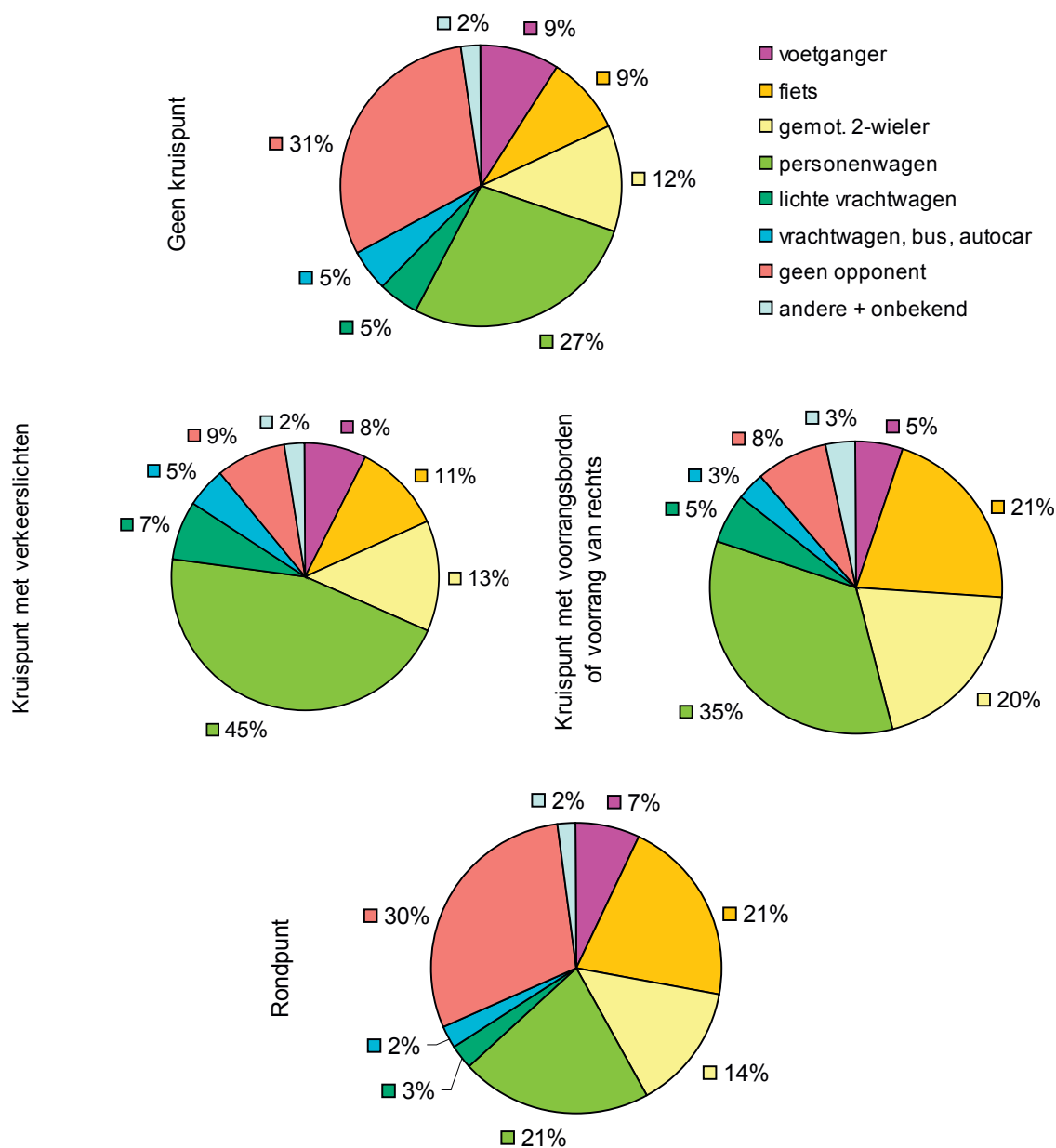
Indien het ongeval met de omgekomen of zwaargewonde autoinzittende meerdere botsingen (met meerdere opponenten) betreft, dan heeft de opponent, vermeld in de grafiek, betrekking op de opponent in de eerste botsing.

*Ernst: Uitzonderlijk niet berekend als het totaal aantal doden in een ongeval (inzittenden van personenwagens en opponenten) op 1000 ongevallen (met personenwagens); maar berekend als uitsluitend het aantal gedode auto-inzittenden gedeeld door het aantal letselongevallen met auto-inzittenden. Omgekomen auto-inzittenden, die niet in de eerste botsing van het ongeval zijn betrokken, zijn niet in de berekening van de ernst opgenomen. Ongevallen waarbij de auto-inzittenden niet in de eerste botsing zijn betrokken, zijn niet in de berekening van de ernst opgenomen.

Zwaargewonden + doden 30 dagen: zwaargewonde of omgekomen auto-inzittenden die niet in de eerste botsing van het ongeval zijn betrokken, zijn niet in deze grafiek opgenomen.

Grafiek 103:

Opponent van personenwagens in letselongevallen naargelang het type kruispunt (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Kruispunten geregeld door een verkeersagent zijn niet opgenomen in bovenstaande grafieken als "type kruispunt" wegens het beperkte aantal letselongevallen op dit "type kruispunt"

3.1.4.4.6. Lichte vrachtwagens

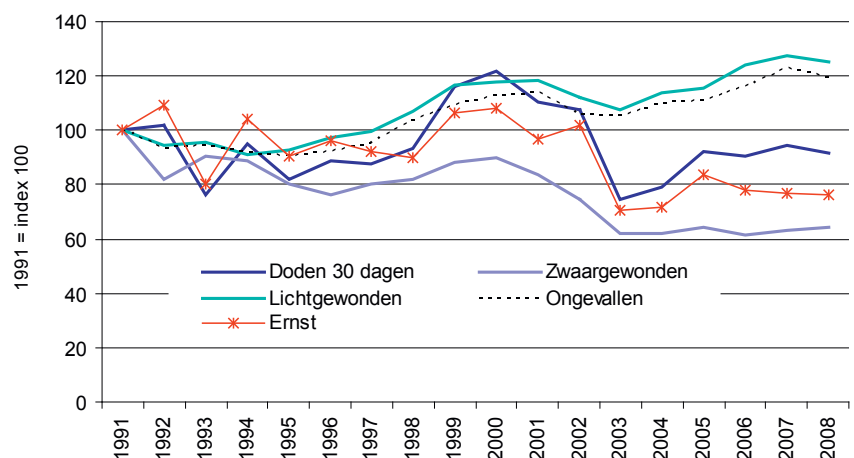
Tabel 77:

Evolutie van kernindicatoren met betrekking tot ongevallen met lichte vrachtwagens (niet-gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ongevallen	Ernst
	inzittenden	opponenten	inzittenden	opponenten	inzittenden	opponenten		
1991	36	69	347	579	1524	2588	3406	31
1992	35	72	266	492	1447	2438	3179	34
1993	22	58	305	532	1543	2387	3227	25
1994	28	72	300	521	1398	2345	3112	32
1995	30	56	279	462	1444	2374	3086	28
1996	25	68	271	436	1499	2494	3139	30
1997	26	66	275	469	1487	2603	3233	28
1998	40	58	282	477	1631	2769	3526	28
1999	42	80	350	466	1743	3052	3714	33
2000	52	76	333	500	1820	3018	3833	33
2001	48	68	286	489	1834	3027	3884	30
2002	40	73	296	394	1711	2903	3603	31
2003	27	51	228	349	1636	2791	3595	22
2004	32	51	229	346	1702	2980	3750	22
2005	44	53	243	354	1712	3039	3771	26
2006	34	61	212	356	1940	3167	3962	24
2007	49	50	224	361	1904	3346	4195	24
2008	40	56	245	353	1844	3300	4073	24
2008 gewogen cijfers	40	56	267	400	2082	3814	4666	21
Gemiddelde 98-'00	45	71	322	481	1731	2946	3691	31
Evolutie*	-10,4%	-21,5%	-23,8%	-26,6%	+6,5%	+12,0%	+10,3%	-25,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Grafiek 104:
Evolutie van ongevallen met lichte vrachtwagens en van de slachtoffers daarin (inzittenden en tegenpartij inbegrepen) (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABELLEN EN GRAFIEKEN

Tabel 78:
Aantal slachtoffers in
ongevallen met lichte
vrachtwagens, bij de
inzittenden en bij de
opponenten van de lichte
vrachtwagens (2008; gewogen
cijfers)

	doden 30 dagen	zwaargewonden	lichtgewonden
Lichte vrachtwagen	40	267	2082
Voetganger	13	45	184
Fiets	7	53	418
Bromfiets	2	30	248
Motorfiets	6	42	166
Personenwagen	24	215	2631
Bus/car	0	2	29
Vrachtwagen	3	4	52
Andere	1	8	67
Onbekend	0	1	31
Totaal	96	667	5907

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIWV

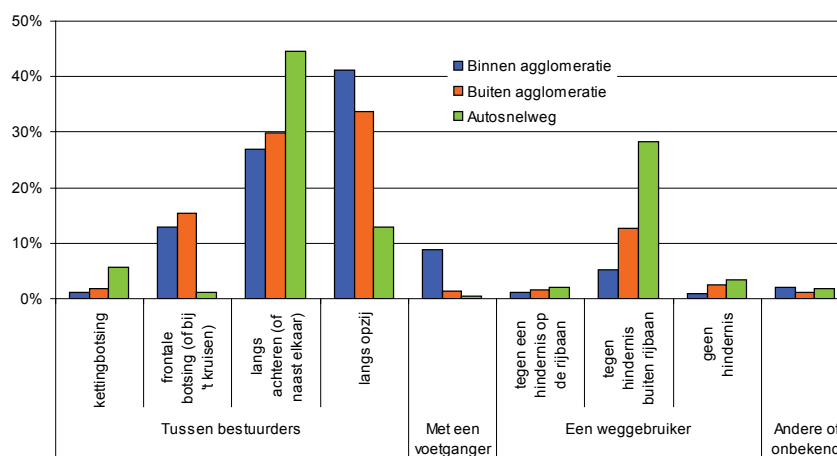
Tabel 79:
Hoofdindicatoren (inzittende
+ opponent) van ongevallen
met lichte vrachtwagens
naargelang de leeftijd van
de bestuurder van de lichte
vrachtwagen (som 1999-2008;
niet-gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ongevallen*	Ernst
18 - 24	158	969	7566	5770	27
25 - 34	286	1929	14665	11324	25
35 - 44	315	1841	13480	10509	30
45 - 54	164	1219	8807	6900	24
55 - 64	94	538	3598	2900	32
≥ 65	37	192	1213	991	37
Onbekend	14	179	1504	1390	10

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIWV

* Met minstens één bestuurder van een lichte vrachtwagen.

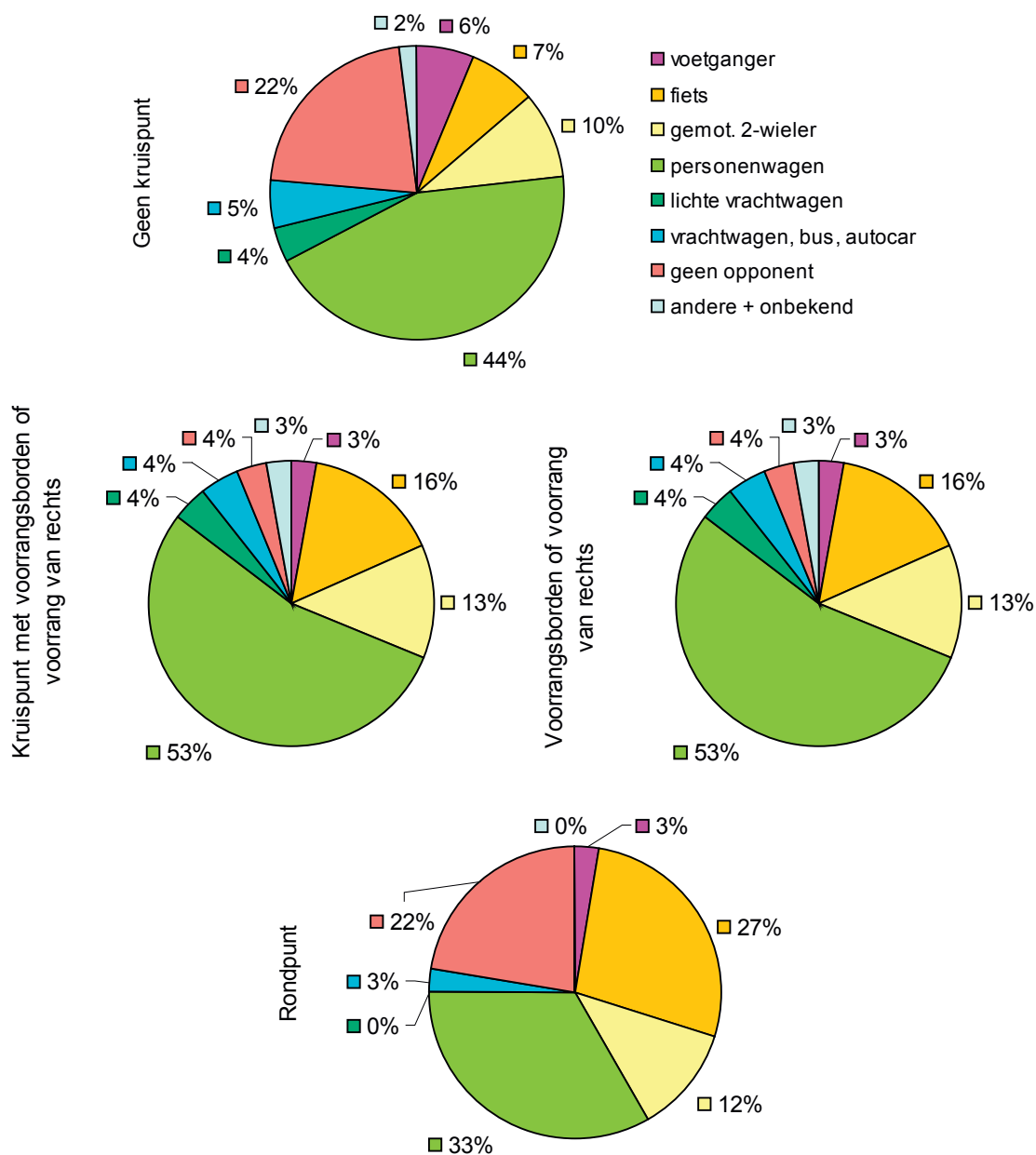
Grafiek 105:
Ongevallen met lichte
vrachtwagens volgens type
botsing en wegtype (2008;
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIWV

Grafiek 106:

Opponent van lichte vrachtwagens in letselongevallen naargelang het type kruispunt (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BWV

Kruispunten geregeld door een verkeersagent zijn niet opgenomen in bovenstaande grafieken als "type kruispunt" wegens het beperkte aantal letselongevallen op dit "type kruispunt"

3.1.4.4.7. Vrachtwagens

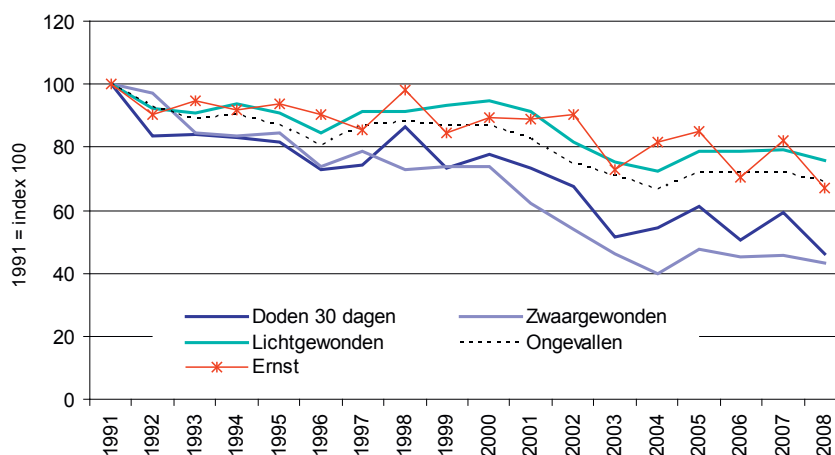
Tabel 80:

Evolutie van kernindicatoren met betrekking tot vrachtwagens (niet-gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ongevallen	Ernst
	inzittenden	opponenten	inzittenden	opponenten	inzittenden	opponenten		
1991	23	240	126	1003	625	2992	3631	72
1992	15	205	143	954	626	2712	3370	65
1993	11	210	115	838	578	2709	3225	69
1994	18	200	143	801	667	2717	3286	66
1995	14	201	125	831	602	2685	3160	68
1996	14	178	133	702	561	2503	2929	66
1997	19	176	156	735	596	2699	3150	62
1998	15	212	128	694	572	2723	3197	71
1999	20	173	128	704	592	2774	3149	61
2000	20	184	130	705	624	2798	3159	65
2001	28	165	115	588	553	2754	3003	64
2002	15	163	122	486	575	2379	2715	66
2003	15	121	105	417	542	2186	2584	53
2004	18	125	80	369	534	2086	2422	59
2005	16	145	105	430	565	2278	2608	62
2006	16	117	93	415	539	2315	2605	51
2007	25	131	86	430	559	2299	2616	60
2008	25	97	77	412	548	2190	2512	49
2008 gewogen cijfers	25	97	80	450	591	2441	2775	44
Gemiddelde 98-'00	18	190	129	701	596	2765	3168	66
Evolutie*	+36,4%	-48,9%	-40,2%	-41,2%	-8,1%	-20,8%	-20,7%	-26,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Grafiek 107:
Evolutie van ongevallen met vrachtwagens en van de slachtoffers daarin (inzittenden en tegenpartij inbegrepen) (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Tabel 81:
Aantal slachtoffers in vrachtwagenongevallen, bij vrachtwageninzittenden en bij de opponenten van de vrachtwagens (2008; gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden
Vrachtwagen	25	80	591
Voetganger	12	29	64
Fiets	22	60	167
Bromfiets	3	20	71
Motorfiets	5	15	66
Personenwagen	43	264	1696
Lichte Vrachtwagen	10	46	212
Bus/car	0	6	118
Andere	1	9	44
Onbekend	1	2	13

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

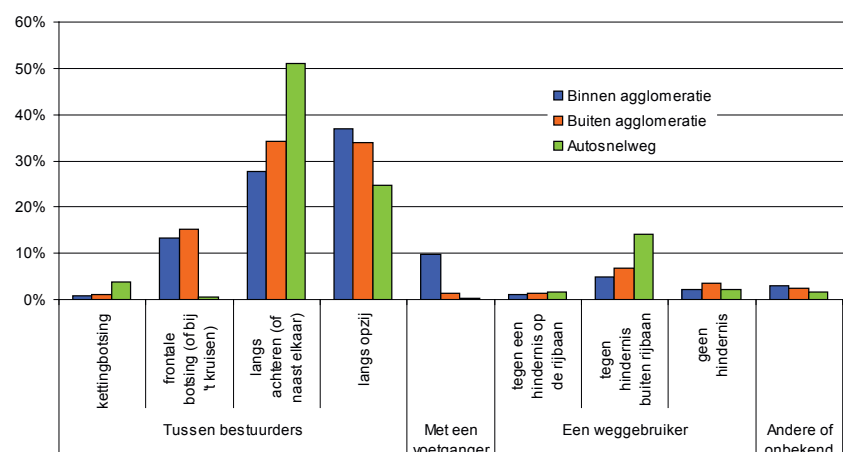
Tabel 82:
Hoofdindicatoren (inzittende + opponent) van ongevallen met vrachtwagens naargelang de leeftijd van de bestuurder van de vrachtwagen (som 1999-2008; niet-gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen*	Ernst
18 - 24	124	424	2419	2063	60
25 - 34	449	1661	8254	7403	61
35 - 44	558	2139	9797	9018	62
45 - 54	440	1515	7301	6649	66
55 - 64	163	561	2724	2482	66
≥ 65	24	91	416	353	68
Onbekend	32	194	1482	1376	23

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

* Met minstens één bestuurder van een vrachtwagen

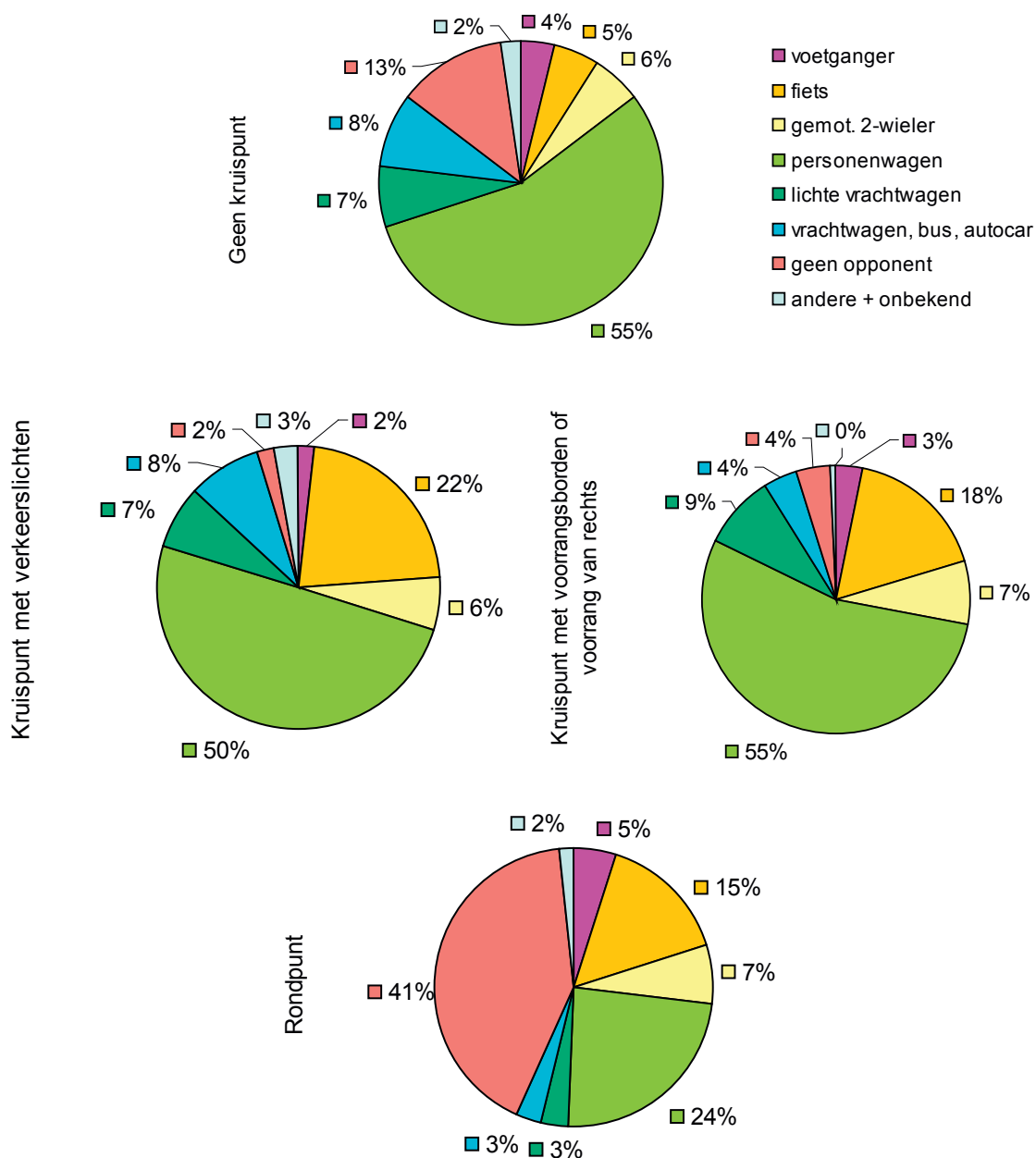
Grafiek 108:
Ongevallen met vrachtwagens volgens type botsing en wegtype (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Grafiek 109:

Opponent van vrachtwagens in letselongevallen naargelang het type kruispunt (2008; gewogen cijfers)



Kruispunten geregeld door een verkeersagent zijn niet opgenomen in bovenstaande grafieken als "type kruispunt" wegens het beperkte aantal letselongevallen op dit "type kruispunt"

3.1.4.4.8. Rijden onder invloed van alcohol

De gepresenteerde cijfers in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de resultaten van ademtests die na een letselongeval bij de betrokken bestuurders zijn afgenomen en hebben geen verband met de alcoholcontroles langs de weg uitgevoerd door de politie. Deze 2 bronnen van informatie worden wel vergeleken in tabel 89.

Enkele definities met betrekking tot rijden onder invloed.

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

Geteste bestuurder: bestuurder die positief of negatief bevonden wordt bij een ademtest ofwel een ademtest weigert.

Bestuurder onder invloed: bestuurder die ofwel positief bevonden wordt bij een ademtest ofwel een ademtest weigert.

% Geteste bestuurders: $\text{aantal geteste bestuurders} / \text{totaal aantal bestuurders (betrokken in letselongevallen)}$.

% Bestuurders onder invloed: $\text{aantal bestuurders onder invloed} / \text{aantal geteste bestuurders}$.

Onderzoek over het samengaan van letselongevallen en rijden onder invloed, wordt bemoeilijkt door het feit dat niet alle betrokken bestuurders bij een letselongeval aan een alcoholtest onderworpen worden. Idealiter zouden alle betrokken bestuurders een alcoholtest moeten afleggen. Voor het jaar 2008 bedroeg dit echter slechts 57% van alle bestuurders, wat nochtans al een sterke stijging betekent in vergelijking met eerdere jaren (in 2004 werden slechts 20% van de bestuurders getest). De statistieken in dit hoofdstuk zijn enkel gebaseerd op ademanalysetesten bedoeld. De resultaten van bloedanalyses worden niet opgenomen in de ongevallenstatistieken. Een bestuurder is onder invloed wanneer hij 0,22 mg alcohol of meer uitademt per liter alveolaire lucht.

Het percentage bestuurders onder invloed wordt gedefinieerd als het aantal bestuurders onder invloed gedeeld door het aantal geteste bestuurders. Omdat bij een vermoeden van dronkenschap betrokkenen bij een letselongeval eerder aan een test onderworpen zullen worden dan wanneer dat vermoeden ontbreekt, zal het percentage bestuurders onder invloed waarschijnlijk in bepaalde mate overschat zijn.

Aangezien autobestuurders proportioneel vaker een alcoholtest afleggen dan de gemiddelde weggebruiker (63% tegen 57%) en de grootste weggebruikerscategorie vormen, heeft het grootste aandeel van onderstaande grafieken en tabellen betrekking op autobestuurders.

Tabel 83:

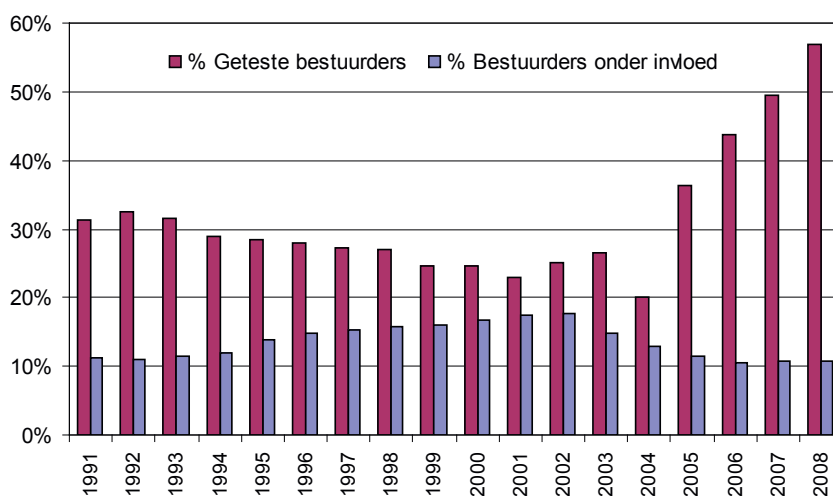
Evolutie van het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders (niet-gewogen cijfers)

	Bestuurders onder invloed	Geteste bestuurders	Totaal aantal bestuurders (in letselongevallen)	% Bestuurders onder invloed	% Geteste bestuurders
1991	3939	34952	111718	11%	31%
1992	3805	34595	106119	11%	33%
1993	3783	33127	105032	11%	32%
1994	3515	29369	101521	12%	29%
1995	3865	27769	97515	14%	28%
1996	3837	25982	93070	15%	28%
1997	3984	26098	96014	15%	27%
1998	4149	26325	97866	16%	27%
1999	3872	24288	98832	16%	25%
2000	3814	22889	93291	17%	25%
2001	3607	20786	90109	17%	23%
2002	3652	20639	82621	18%	25%
2003	3242	21723	81968	15%	27%
2004	2133	16392	81949	13%	20%
2005	3150	27585	75998	11%	36%
2006	3608	34004	77575	11%	44%
2007	4331	40372	81739	11%	49%
2008	4835	45226	79452	11%	57%
2008 gewogen	5582	52457	92385	11%	57%
Gemiddelde 98-2000	3945	24501	96663	16%	25%
Evolutie	+22,6%	+84,6%	-17,8%	-33,7%	+124,7%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Grafiek 110:

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



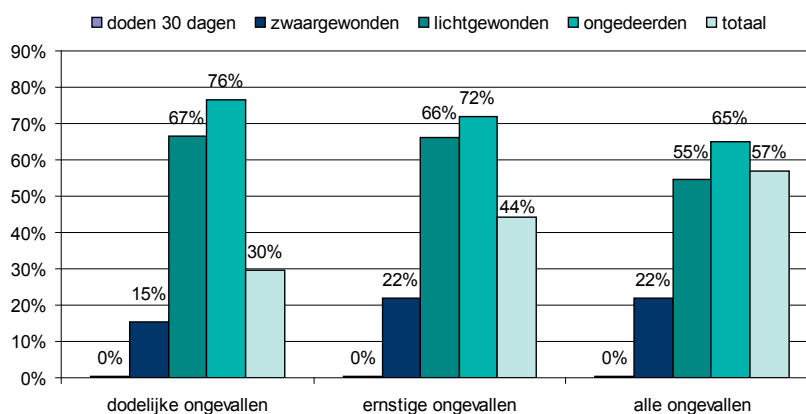
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Tabel 84:
Evolutie van het aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden in ongevallen met minstens 1 bestuurder onder invloed. Evolutie van het aantal ongevallen met minstens 1 bestuurder onder invloed en van de ernst van die ongevallen (niet-gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	135	1381	4351	3844	35
1992	97	1245	4329	3693	26
1993	108	1263	4190	3668	29
1994	111	1237	3913	3429	32
1995	99	1054	4483	3758	26
1996	91	999	4468	3729	24
1997	94	1018	4657	3869	24
1998	131	1023	4947	4041	32
1999	90	903	4674	3766	24
2000	75	844	4645	3716	20
2001	109	724	4415	3529	31
2002	88	689	4513	3564	25
2003	73	586	3921	3159	23
2004	35	313	2718	2105	17
2005	38	435	3905	3085	12
2006	53	394	4527	3521	15
2007	60	481	5359	4241	14
2008	54	524	5917	4727	11
2008 gewogen	54	588	6842	5457	10
Gemiddelde 98-2000	99	923	4755	3841	26
Evolutie	-45%	-43%	+24%	+23%	-56%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Grafiek 111:
Het percentage geteste bestuurders in dodelijke, ernstige en alle ongevallen naargelang de graad van verwonding van de bestuurders (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Bestuurders waarvoor de graad van verwonding onbekend is, zijn niet opgenomen in de grafiek.

Tabel 85:

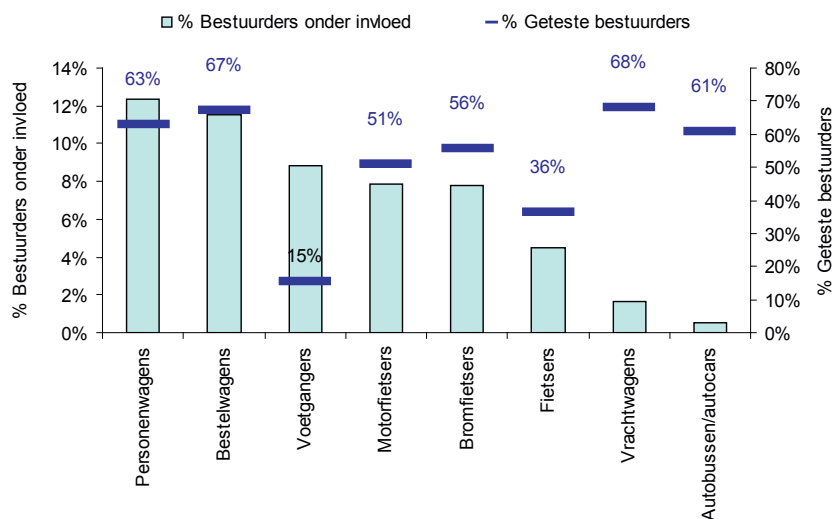
Het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders opgesplitst naar de verschillende weggebruikerscategorieën (2008; gewogen cijfers)

	Bestuurders onder invloed	Geteste bestuurders	Totaal aantal bestuurders	% Bestuurders onder invloed	% Geteste bestuurders
Voetgangers	66	750	4846	9%	15%
Fietsers	139	3124	8634	4%	36%
Bromfietsers	232	2986	5356	8%	56%
Motorfietsers	164	2090	4107	8%	51%
Personenwagens	4507	36588	58351	12%	63%
Lichte vrachtwagens	384	3339	4956	11%	67%
Autobussen/autocars	2	485	801	0%	61%
Vrachtwagens	35	2107	3093	2%	68%
Andere	43	855	1660	5%	51%
Onbekend	8	133	581	6%	23%
Totaal	5582	52457	92385	11%	57%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Grafiek 112:

Het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders opgesplitst naar de verschillende weggebruikerscategorieën (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Bestuurders voor wie het weggebruikerstype "onbekend" of "andere" was, zijn niet in de grafiek opgenomen.

Tabel 86:

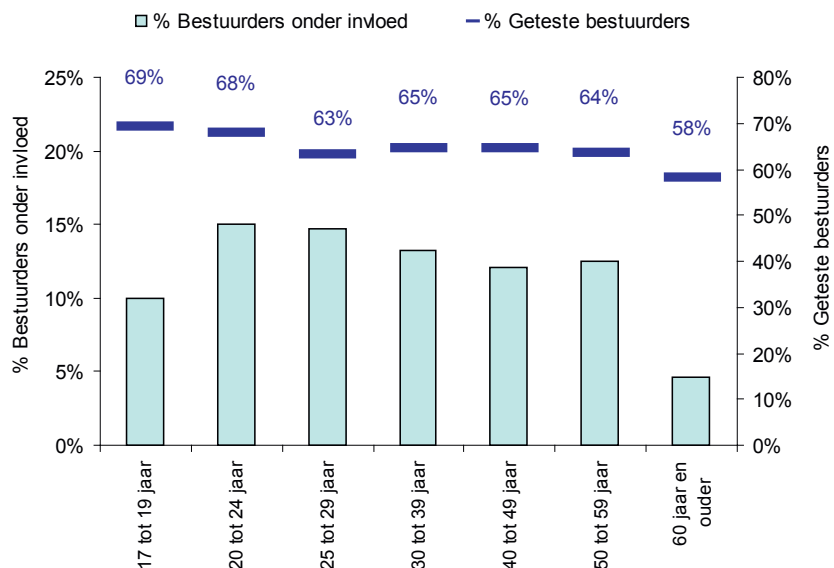
Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën (2008; gewogen cijfers)

	Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders	Totaal aantal autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders
17 tot 19 jaar	159	1596	2300	10%	69%
20 tot 24 jaar	907	6017	8863	15%	68%
25 tot 29 jaar	741	5020	7925	15%	63%
30 tot 39 jaar	1106	8330	12896	13%	65%
40 tot 49 jaar	859	7128	11050	12%	65%
50 tot 59 jaar	541	4312	6775	13%	64%
60 jaar en ouder	188	4079	7022	5%	58%
Onbekend	5	83	1470	6%	6%
Totaal	4506	36566	58302	12%	63%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Deze tabel is de optelsom van de cijfers voor mannen, vrouwen en “geslacht onbekend”. Daarom zijn de cijfers in elke cel van deze tabel niet gelijk aan de optelsom van de cijfers in de corresponderende cellen in tabel 87 en 88.

Grafiek 113:
Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

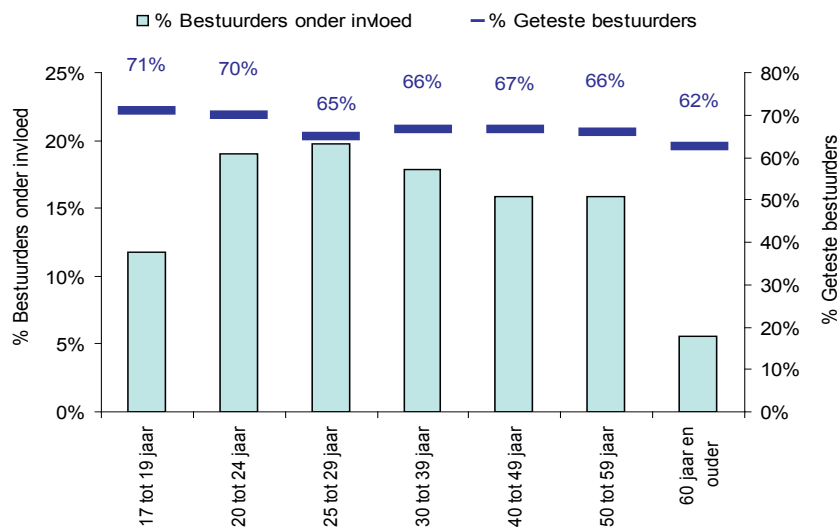
Tabel 87:

Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Mannen (2008; gewogen cijfers)

	Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders	Totaal aantal autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders
17 tot 19 jaar	147	1249	1762	12%	71%
20 tot 24 jaar	828	4344	6200	19%	70%
25 tot 29 jaar	655	3315	5112	20%	65%
30 tot 39 jaar	939	5243	7884	18%	66%
40 tot 49 jaar	696	4387	6576	16%	67%
50 tot 59 jaar	454	2870	4352	16%	66%
60 jaar en ouder	170	3046	4885	6%	62%
Onbekend	3	35	96	9%	37%
Totaal	3892	24489	36867	16%	66%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Grafiek 114:
Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Mannen (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Tabel 88:

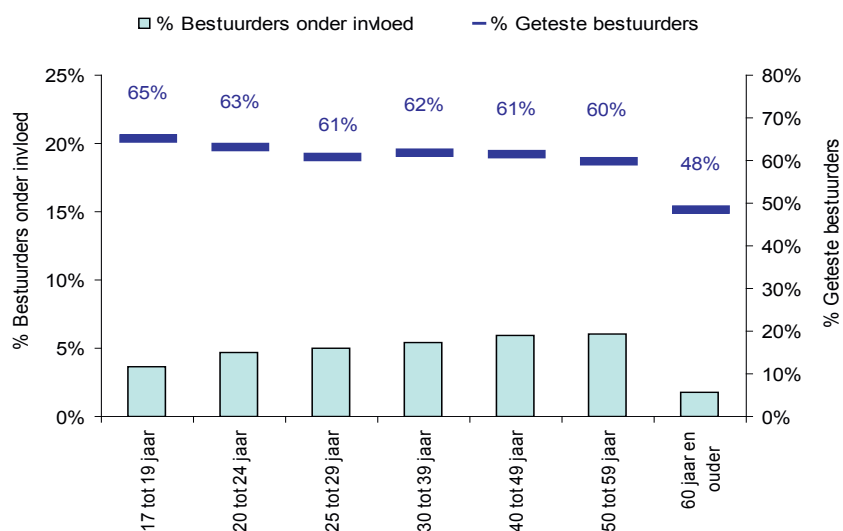
Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Vrouwen (2008; gewogen cijfers)

	Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders	Totaal aantal autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders
17 tot 19 jaar	13	347	533	4%	65%
20 tot 24 jaar	78	1659	2637	5%	63%
25 tot 29 jaar	84	1693	2784	5%	61%
30 tot 39 jaar	165	3067	4974	5%	62%
40 tot 49 jaar	162	2731	4447	6%	61%
50 tot 59 jaar	86	1434	2406	6%	60%
60 jaar en ouder	18	1023	2119	2%	48%
Onbekend	1	10	28	10%	35%
Totaal	609	11964	19929	5%	60%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Grafiek 115:

Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Vrouwen (2008; gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Tabel 89:

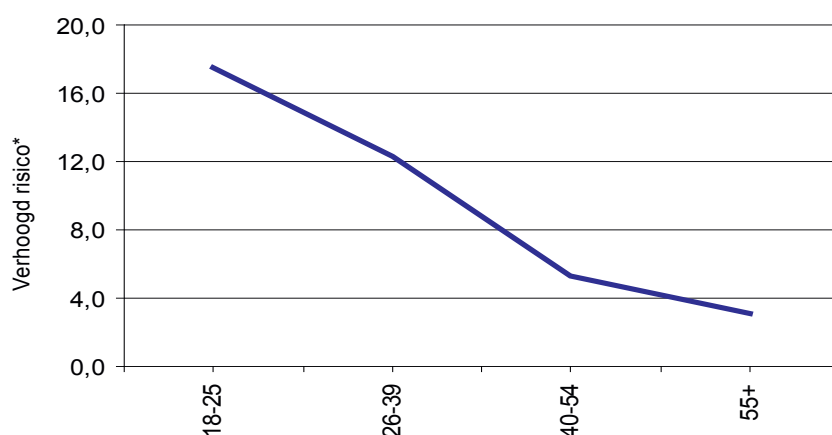
Vergelijking tussen het % autobestuurders onder invloed bij aselectieve alcoholcontroles* (2007) en bij autobestuurders betrokken in een letselongeval (2007; gewogen cijfers)

	aselectieve alcoholcontrole* % onder invloed	ernstig ongeval	
		% onder invloed	% getest
0-17			
18-25	1,1%	16,3%	47,8%
26-39	1,4%	14,9%	49,5%
40-54	2,7%	13,0%	47,6%
55+	2,0%	6,0%	46,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

* Cijfers afkomstig van de "Nationale Gedragmeting: Rijden onder invloed van alcohol." Uitgevoerd door het BIWV in 2007.

Grafiek 116:
Verhoogd risico* voor een bestuurder onder invloed op een ernstig ongeval naargelang de leeftijd (2007)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

* Verhoogd risico

Deze grootheid (ook het relatieve risico genoemd) geeft aan hoeveel het ongevalsrisico verhoogd is als men onder invloed van alcohol rijdt (BAC $\geq 0,5\%$). Het verhoogd risico wordt bekomen door de odds-ratio van de proportie autobestuurders onder invloed in letselongevallen en de proportie autobestuurders onder invloed bij aselectieve alcoholcontroles te berekenen. Uit de grafiek kunnen we bijvoorbeeld afleiden dat 18 à 25 jarigen 17,5 keer zo veel risico op een zwaar ongeval lopen als zij onder invloed zijn. Hoewel we informatie beschikken over het aantal bestuurders, betrokken in letselongevallen, met een BAC $\geq 0,5$, kennen we het exacte promillage van deze bestuurders niet.

Tabel 90:

Het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar werkweek/weekend en dag/nacht (2008; gewogen cijfers)

	weekdag		weeknacht		weekenddag		weekendnacht		totaal	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
17 tot 19 jaar	18	2%	28	26%	32	9%	81	35%	159	10%
20 tot 24 jaar	156	5%	160	35%	188	15%	403	43%	907	15%
25 tot 29 jaar	159	5%	114	36%	181	17%	287	47%	741	15%
30 tot 39 jaar	343	6%	155	37%	252	15%	356	49%	1106	13%
40 tot 49 jaar	338	7%	129	43%	191	12%	200	42%	859	12%
50 tot 59 jaar	263	9%	58	41%	128	14%	91	45%	541	13%
60 jaar en ouder	103	4%	17	23%	47	5%	21	21%	188	5%
onbekend	0	0%	1	24%	0	0%	4	55%	5	6%
totaal	1380	6%	664	36%	1019	13%	1443	44%	4506	12%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

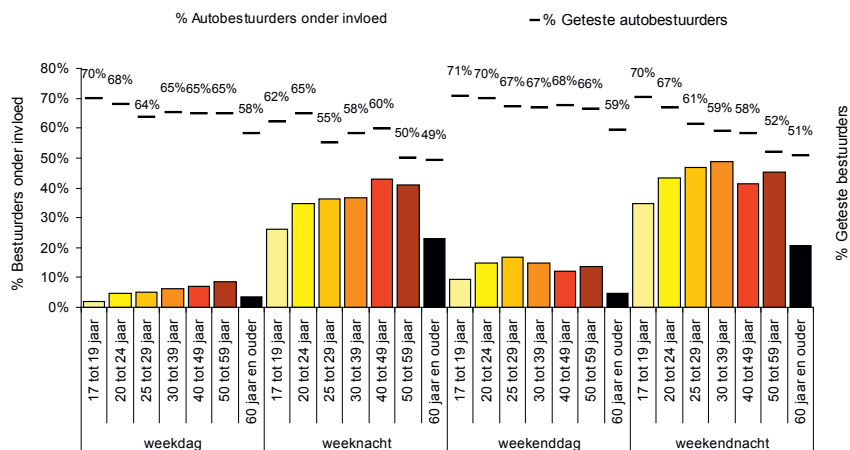
Tabel 91:

Het aantal/percentage geteste autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar werkweek/weekend en dag/nacht (2008; gewogen cijfers)

	weekdag		weeknacht		weekenddag		weekendnacht		totaal	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
17 tot 19 jaar	918	70%	107	62%	338	71%	233	70%	1596	69%
20 tot 24 jaar	3356	68%	463	65%	1269	70%	930	67%	6017	68%
25 tot 29 jaar	3017	64%	313	55%	1079	67%	611	61%	5020	63%
30 tot 39 jaar	5467	65%	425	58%	1708	67%	729	59%	8330	65%
40 tot 49 jaar	4790	65%	303	60%	1554	68%	481	58%	7128	65%
50 tot 59 jaar	3040	65%	142	50%	929	66%	202	52%	4312	64%
60 jaar en ouder	2931	58%	75	49%	972	59%	101	51%	4079	58%
onbekend	51	6%	4	3%	21	7%	8	4%	83	6%
totaal	23570	63%	1832	56%	7870	65%	3294	59%	36566	63%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

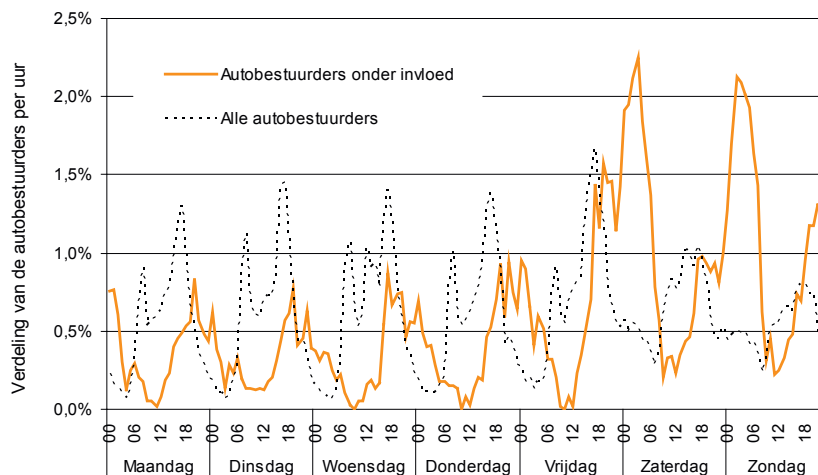
Grafiek 117:
Het percentage geteste
autobestuurders en
het percentage positief
bevonden autobestuurders
opgesplitst naar verschillende
leeftijdscategorieën en naar
het tijdstip van de week (2008;
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

In deze grafiek zijn autobestuurders jonger dan 17 jaar niet opgenomen.

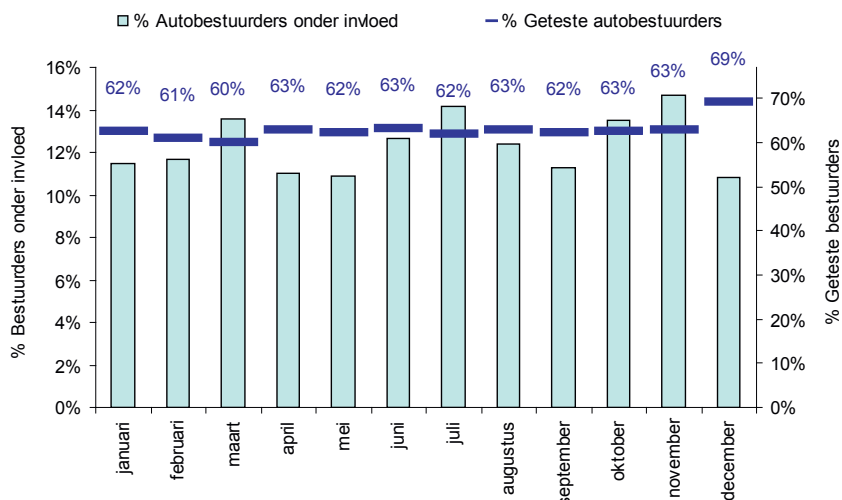
Grafiek 118:
De verdeling in een week van
het aantal positief bevonden
autobestuurders (2008;
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Alle percentages voor alle uren van de week samen, tellen op tot 100%.

Grafiek 119:
Het percentage geteste
autobestuurders en het
percentage positief bevonden
autobestuurders volgens de
maand van het jaar (2008;
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Tabel 92:

Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar binnen bebouwde kom, buiten bebouwde kom of autosnelwegen (2008; gewogen cijfers)

	Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders	Totaal aantal autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders
Autosnelwegen	416	3087	4794	13%	64%
Buiten bebouwde kom	1678	13275	20908	13%	63%
Binnen bebouwde kom	2413	20226	32647	12%	62%
Totaal	4507	36588	58349	12%	63%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Autobestuurders voor wie niet gekend is of zij zich binnen/buiten bebouwde kom of op de autosnelweg bevonden, zijn niet in de tabel opgenomen.

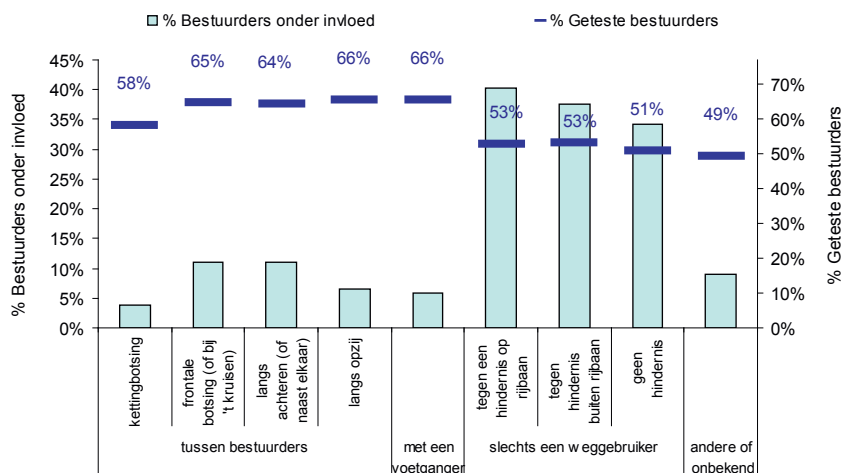
Tabel 93:

Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type botsing (2008; gewogen cijfers)

		Auto-bestuurders onder invloed	Geteste auto-bestuurders	Totaal aantal auto-bestuurders	% Auto-bestuurders onder invloed	% Geteste auto-bestuurders
tussen bestuurders	kettingbotsing	28	751	1289	4%	58%
	frontale botsing (of bij 't kruisen)	570	5180	7989	11%	65%
	langs achteren (of naast elkaar)	1111	10038	15606	11%	64%
	langs opzij	854	13228	20187	6%	66%
met een voetganger		127	2140	3263	6%	66%
slechts een weggebruiker	tegen hindernis op rijbaan	156	387	736	40%	53%
	tegen hindernis buiten rijbaan	1401	3731	7020	38%	53%
	geen hindernis	216	630	1237	34%	51%
andere of onbekend		45	503	1023	9%	49%
totaal		4507	36588	58351	12%	63%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Grafiek 120:
Het percentage geteste
autobestuurders en het
percentage positief bevonden
autobestuurders opgesplitst
naar type botsing (2008;
gewogen cijfers)



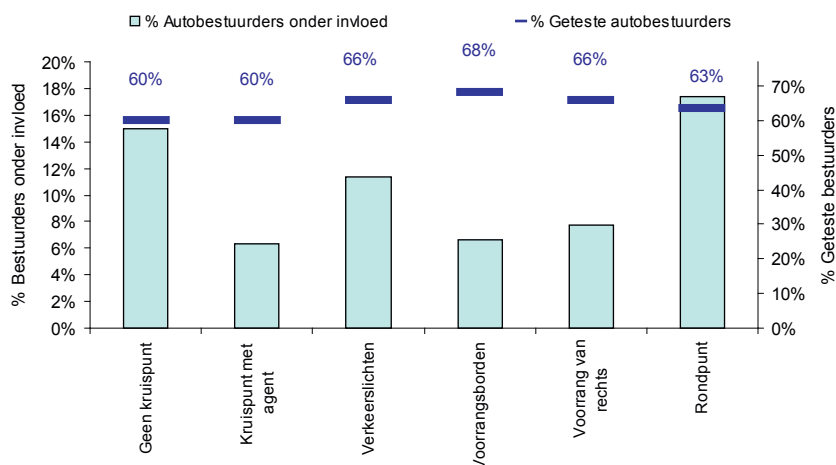
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Tabel 94:
Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders
opgesplitst naar type kruispunt (2008; gewogen cijfers)

	Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders	Totaal aantal autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders
Geen kruispunt	3207	21361	35504	15%	60%
Kruispunt met agent	5	72	119	6%	60%
Verkeerslichten	384	3382	5137	11%	66%
Voorrangsborden	468	7077	10414	7%	68%
Voorrang van rechts	301	3876	5883	8%	66%
Rondpunt	143	820	1292	17%	63%
Totaal	4507	36588	58351	12%	63%

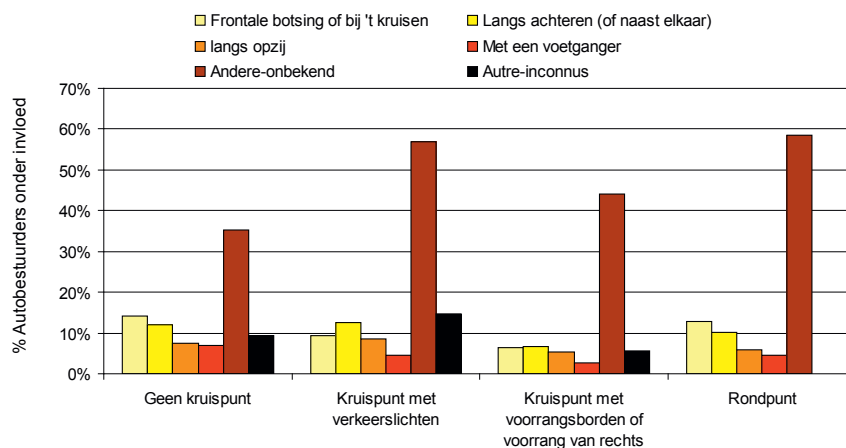
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Grafiek 121:
Het percentage geteste
autobestuurders en het
percentage positief bevonden
autobestuurders opgesplitst
naar type kruispunt (2008;
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Grafiek 122:
Het percentage positief
bevonden bestuurders*
opgesplitst naar type botsing
en type kruispunt (2008;
gewogen cijfers)



Met betrekking tot kruispunttypes zijn kruispunten geregeld door verkeersagenten niet opgenomen in de grafiek; wat betreft type botsingen zijn kettingbotsingen niet opgenomen in de grafiek.

* Het percentage positief bevonden bestuurders onder de geteste bestuurders.

Tabel 95:

Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar provincie (2008; gewogen cijfers)

	Bestuurders onder invloed	Geteste bestuurders	Totaal aantal bestuurders	% Bestuurders onder invloed	% Geteste bestuurders
Namen	235	1264	2276	19%	56%
Henegouwen	607	3695	5878	16%	63%
Luxemburg	122	803	1420	15%	57%
Waals-Brabant	153	1132	1760	14%	64%
Luik	630	4844	6666	13%	73%
West-Vlaanderen	388	3086	5353	13%	58%
BHG	240	2062	5349	12%	39%
Antwerpen	691	6210	10298	11%	60%
Vlaams-Brabant	407	3666	4903	11%	75%
Limburg	300	2744	5285	11%	52%
Oost-Vlaanderen	734	7083	9163	10%	77%
België	4507	36588	58351	12%	63%



3.1.5. De botsingsmatrix

3.1.5.1. Evolutie van de dodelijke verkeersslachtoffers in België	180
3.1.5.2. Voetgangers	185
3.1.5.3. Fietzers.....	185
3.1.5.4. Bromfietzers	185
3.1.5.5. Motorrijwielen.....	186
3.1.5.6. Personenwagens	186
3.1.5.7. Bestelwagens.....	186
3.1.5.8. Vrachtwagens.....	187
3.1.5.9. Onbekend	187
3.1.5.10. Conclusie	187

3.1.5.1. Evolutie van de dodelijke verkeersslachtoffers in België

In de volgende analyses wordt het aantal dodelijke slachtoffers opgesplitst naargelang het weggebruikertype. Bepaalde weggebruikertypes zijn bij een ongeval vaker het slachtoffer dan andere types, wanneer ze bij een dodelijk ongeval betrokken zijn. Denk maar aan de kwetsbaarheid van voetgangers en motorrijders ten opzichte van vrachtwagens bijvoorbeeld. Om dit gegeven verder te analyseren brengen we in de botsingsmatrix die we in dit deel voorstellen niet alleen het weggebruikertype in rekening dat slachtoffer is, maar ook het type conflictpartner.

Alle analyses en grafieken die we in de botsingsmatrix weergeven zijn gebaseerd op de data van de FOD Economie (Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie). De evolutie van de doden 30 dagen geven we in deze matrix apart weer naargelang de verschillende conflicttypes. Conflicttypes worden zowel bepaald door het slachtoffertype als door het conflictpartnertype. Als een fietser overlijdt bij een verkeersongeval met een auto is dat conflicttype bijvoorbeeld <slachtoffer: fiets – conflictpartner: personenwagen>. Als een inzittende van een personenwagen overlijdt door een botsing met een andere personenwagen, dan is het conflicttype <slachtoffer: personenwagen – conflictpartner: personenwagen>.

Concreet definiëren we de conflictpartner als volgt: voor elk dodelijk verkeersslachtoffer werd uitgegaan van de eerste botsing waarbij het slachtoffer betrokken was en gingen we na wie bij deze botsing de opponent was. Deze opponent was óf een ander voertuig (voetgangers en fietsers worden in deze analyse als voertuigen behandeld), óf een obstakel, óf er was geen opponent. De laatste twee gevallen werden samengevat onder het label “geen conflictpartner” (in de grafiek gesymboliseerd door een boom). Ook als het ongeval meerdere doden telde, werd de procedure voor elk dodelijk slachtoffer uitgevoerd. Een ongeval tussen een personenwagen en een vrachtwagen, waarbij zowel de bestuurder en de passagier van de personenwagen als de bestuurder van de vrachtwagen omkwamen, werd dus drie keer in de onderstaande analyse opgenomen: twee keer als <slachtoffer: personenwagen – conflictpartner: vrachtwagen> en één keer als <slachtoffer: vrachtwagen – conflictpartner: personenwagen>¹. Het aantal ongevallen met meer dan één dodelijk slachtoffer is echter zeer klein (sinds 1991 altijd minder dan 10% van de dodelijke ongevallen).

De weggebruikertypes waarmee we in de analyses rekening hebben gehouden, zijn verschillend voor de categorie van de slachtoffers en die van de conflictpartners. De reden hiervoor ligt in de verschillen in kwetsbaarheid van de types. Sommige weggebruikertypes zoals voetgangers, fietsers en bromfietzers zijn doorgaans het slachtoffer bij een ongeval en maar zelden de ongedeede conflictpartner. Daarom zijn deze categorieën ook uitsluitend als slachtoffers opgenomen. De categorieën waarmee we niet expliciet rekening hebben gehouden (o.a. <slachtoffer voetganger – conflictpartner bromfiets>), leden tot maximaal vijf doden per jaar. Deze ongevallen werden samengevat in de categorie “anderen” (in de grafiek gesymboliseerd door een tractor). Bovendien is er ook nog een categorie “onbekend” waarbij het type voertuig niet bekend was (in de grafiek gesymboliseerd door een vraagteken).

In Tabel 96 geven we de voertuigtypes aan waarmee we in de analyse rekening hebben gehouden. Het slachtoffer wordt gekenmerkt door een scheur door het symbool.

Tabel 96:
Voertuigtypes in de analyse

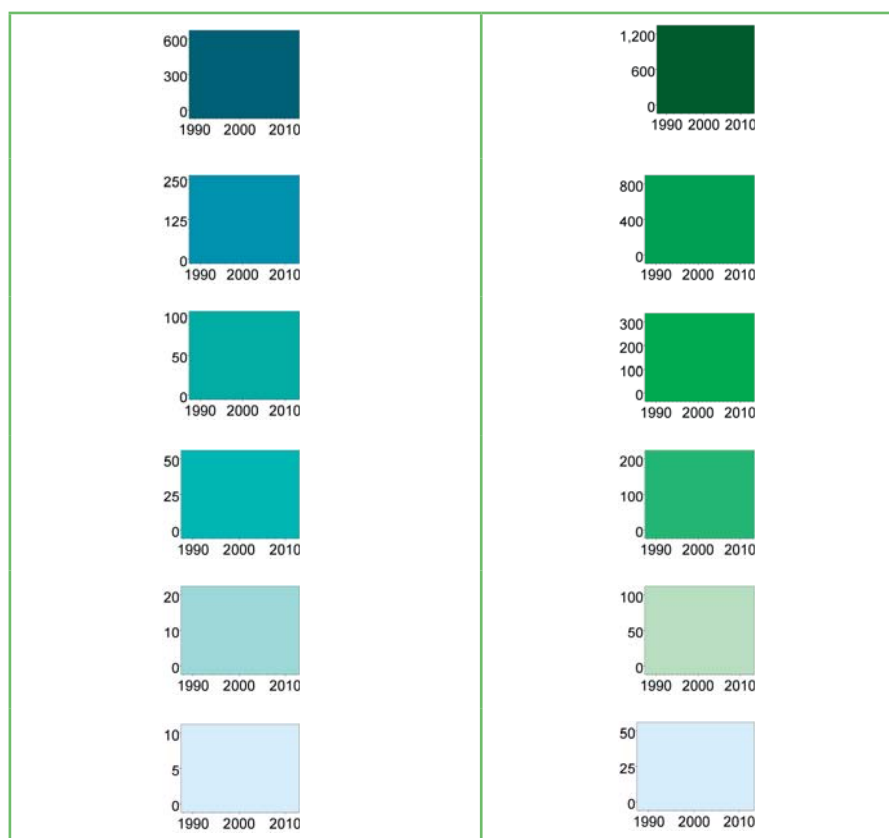
Slachtoffertype		Type conflictpartner	
	Voetganger		Geen conflictpartner
	Fietser		

1. Dit zou ook het geval zijn, moest de vrachtwagenchauffeur in feite niet overleden zijn door de botsing met de personenwagen maar door een tweede botsing (tegen een boom bijvoorbeeld). Dit is zo omdat alleen rekening werd gehouden met de eerste botsing waarbij het voertuig van het slachtoffer was betrokken. Het percentage dodelijke ongevallen met meer dan één botsing was sinds 1992 tussen 10 en 20%.

Slachtoffertype		Type conflictpartner	
	Bromfietser		
	Motorfietser		Motorfietser
	Personenwagen of wagen voor dubbel gebruik		Personenwagen of wagen voor dubbel gebruik
	Bestelwagen		Bestelwagen
	Vrachtwagen, trekker, of trekker met aanhanger		Vrachtwagen, trekker, of trekker met aanhanger
	Bus		
	Andere (Tractor, tram, ruiter, ...)		Andere (fietser, bromfietser, bus, tractor, tram, ruiter ...)
	Onbekend		Onbekend

Om een overzicht te krijgen over de ontwikkeling van de verschillende conflicttypes, geeft Tabel 98 de evolutie van het aantal doden weer voor elk conflicttype. De ontwikkeling (een daling, een stijging of een variatie rond hetzelfde niveau) is daarbij duidelijk af te leiden uit de vorm van de curve. Het aantal doden hangt af van de gebruikte schaal, die weergegeven in de vorm van een kleurencodering. In Tabel 97 geven we de sleutel tot die kleuren-codering aan. Hierbij dien je rekening te houden met het verschil tussen het aantal voor de conflicttypes zelf en het aantal voor de rij- en kolomsommen. De rijssommen bevatten het totaal aantal doden bij een bepaald type weggebruiker (bv. motorrijwielen) dat het slachtoffer werd voor alle conflictpartners samen. Omgekeerd bevatten de kolomsommen het totaal aantal doden bij een bepaald type weggebruiker (bv. vrachtwagen) dat de conflictpartner was voor alle slachtoffertypes samen. Omdat de randsommen veel hogere getallen bevatten dan de cellen met de aparte conflicttypes, geldt hiervoor een andere kleurencode.

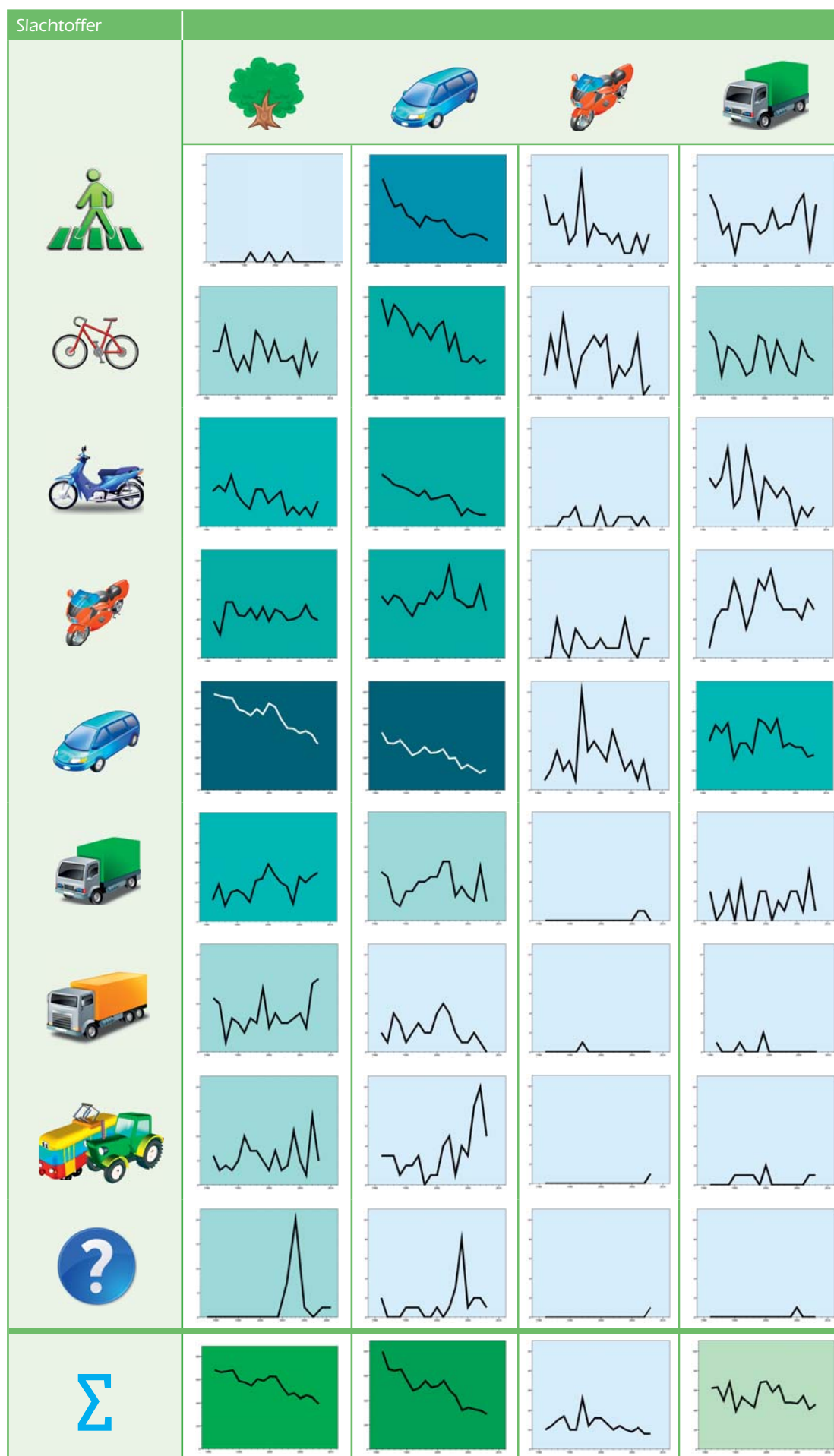
Tabel 97:
Kleurencode voor de
gehanteerde schalen in Tabel 3

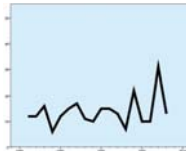
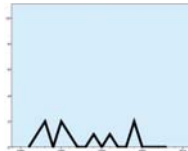
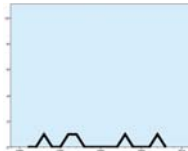
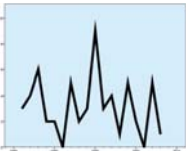
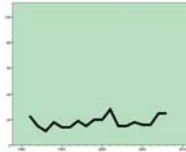
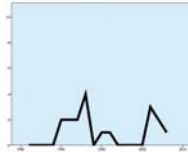
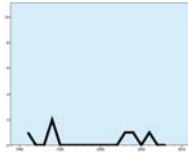
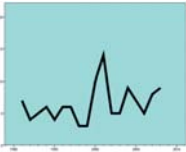
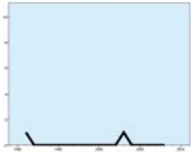
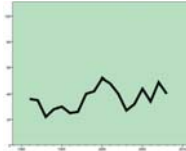
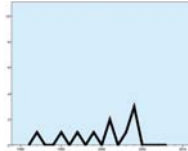
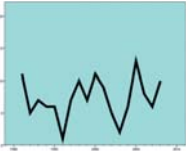
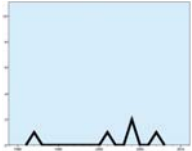
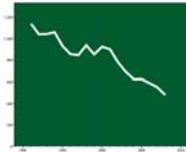
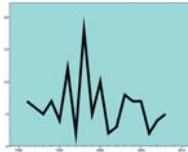
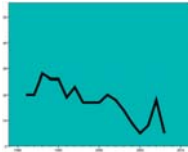
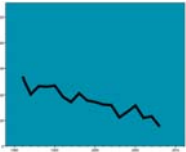
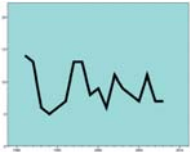
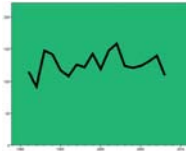
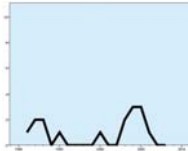
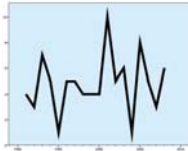
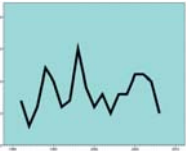
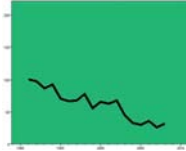
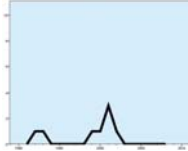
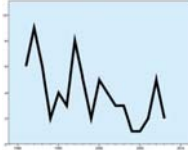
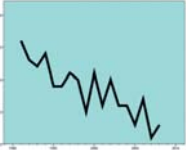
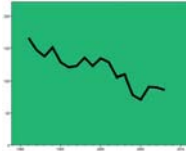
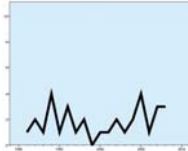
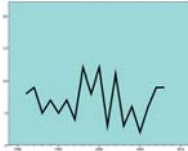
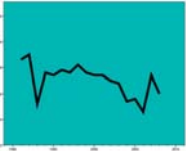
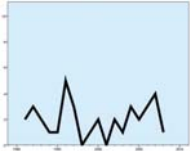
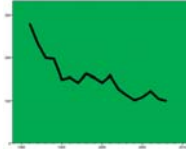
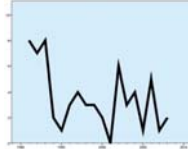
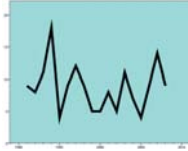
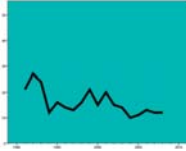
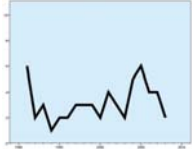


Voor elk type conflict duidt de kleuring van de tijdsreeks in Tabel 3 de gehanteerde schaal aan.
Voor conflicttypes met veel dodelijke slachtoffers over de jaren heen wordt een schaal met een
hoger maximum gebruikt dan voor conflicttypes met weinig slachtoffers

DE BOTSINGSMATRIX

Tabel 98:
Aantal doden naar conflicttype:
België 1991 – 2008





We kunnen de rij- en kolomsommen als indicatoren van de gevaarlijkheid en kwetsbaarheid van de verschillende weggebruikers interpreteren. Intuïtief lijkt het logisch te veronderstellen dat de weggebruikerscategorieën waarbij het algemene aantal slachtoffers het hoogst ligt (namelijk: personenwagens, gevolgd door voetgangers en fietsers), ook het hoogste risico lopen in het verkeer. Om de slachtoffergetallen echter correct te interpreteren, is het belangrijk om het verband te leggen tussen deze cijfers en de relatieve proporties van de verschillende weggebruikertypes in het verkeer: Uiteraard maken personenwagenezittenden het grootste deel van de slachtoffers uit, maar ze vormen ook een overwegend deel van de weggebruikers. Er van uitgaande dat het aantal voetgangers en fietsers in het verkeer relatief kleiner is, lijkt het aantal slachtoffers onder de voetgangers en fietsers meer alarmerend. Er zijn met andere woorden vele personen die in een wagen het leven verliezen omdat vele personen zich nu eenmaal met de wagen verplaatsen. Toch is het risico per miljard km om te overlijden wel hoger voor voetgangers en fietsers dan voor wagenbestuurders en –inzittenden (Themarapport fietsers, 2009²).

Voor de conflictpartners gaat een soortgelijke redenering op: obstakels (de boomcategorie in Tabel 98) en personenwagens komen het meest voor als conflictpartner. Vraag is of dat ook betekent dat personenwagens het gevaarlijkst zijn voor andere weggebruikers. In feite hebben personenwagens een dubbele rol in het verkeer (SWOV, 2005³), een rol die door conflicttypes wordt bepaald. Vergeleken met fietsers of voetgangers zijn wagens sterk en solide, maar als ze met bestel- of vrachtwagens geconfronteerd worden, zijn personenwagens zelf zwakke weggebruikers. Vandaar dat de inzittende van personenwagens ook voor alle types conflictpartners het meest voorkomende slachtoffer zijn. Dit wordt maar duidelijk als we elke conflicttype *apart* inspecteren.

Om het aantal slachtoffers in een bepaald conflicttype te kunnen plaatsen zou het eigenlijk in relatie gezet moeten worden met het aantal afgelegde kilometers door zowel het slachtoffertype als ook door het type van de botsingspartner. De discussie over de resultaten voor ongevallen waarbij motorvoertuigen het slachtoffers worden, is hier een sprekend voorbeeld van. Het aantal dodelijke slachtoffers onder de motorfietsers stijgt – maar hetzelfde geldt voor het aantal motorfietsers in het verkeer (Themarapport motorrijders, 2009)⁴. Om sluitende conclusies te kunnen trekken over het risico voor elke verkeersdeelnemer zouden we de hier gepresenteerde informatie moeten aanvullen met cijfers over de verkeersverdeling tussen de verschillende weggebruikers. Jammer genoeg is in België een betrouwbare schatting van deze verdeling alleen maar voor de geregistreerde motorvoertuigen voorhanden, maar niet voor voetgangers, fietsers en bromfietsers. Schattingen op basis van mobiliteitsvraaglijsten van 1999 (MOBEL, 2002⁵) wijzen aan dat bromfietsers en motorrijwielen het meest onveilig zijn in het verkeer, gevolgd (met enige afstand) door voetgangers en dan fietsers (Themarapport fietsers, 2009). Wat de inzittenden betreft blijkt de personenwagen het veiligste transportmiddel voor zover bestel- en vrachtwagens niet in rekening werden gebracht.

Algemeen genomen kunnen we stellen dat de curves een dalende trend vertonen. Dit wil zeggen dat bij de meerderheid van de conflicttypes een afname van het aantal doden werd vastgesteld. Toch zien de curves er helemaal niet gelijkvormig uit. In sommige gevallen is de variatie tussen de jaren veel sterker dan welke trend ook (bijvoorbeeld: *<auto-bestelwagens>* en *<bromfietsers-bestelwagens>* ongevallen) in andere gevallen merken we dan weer een curve op die steeds blijft dalen (bijvoorbeeld: *<auto-auto>* en *<voetgangers-auto>* ongevallen). De

2. Themarapport fietsers: Verkeersongevallen met fietsers 2000-2007, Belgisch Observatorium voor de Verkeersveiligheid, BIVV 2009.

3. Advancing Sustainable Safety. National Road Safety Outlook for 2005-2020. SWOV Institute for Road Safety Research.

4. Themarapport motorrijders: Ongevallen met een motorfiets 2000-2007, Belgisch Observatorium voor de Verkeersveiligheid, BIVV 2009.

5. La mobilité quotidienne des Belges. Hubert, JP & Toint, P., Presses Universitaires Namur, 2002.

diversiteit van de grafieken maakt ons duidelijk dat we niet kunnen spreken van “de ontwikkeling van het aantal doden 30 dagen”. Daarom beschrijven we hierna de ontwikkeling van het aantal doden 30 dagen per weggebruikertype. Bij die beschrijving maken we een onderscheid tussen betrokkenheid als slachtoffer en betrokkenheid als conflictpartner.

3.1.5.2. Voetgangers

Zoals al eerder vermeld, is er geen sprake van dodelijke verkeersongevallen met voetgangers als ongedeerde conflictpartner, wat de kwetsbaarheid van voetgangers in het verkeer nog eens benadrukt. Veruit de meeste voetgangers-slachtoffers sterven in ongevallen met een personenwagen als conflictpartner. Op één na vormen voetgangers dan ook de grootste groep van slachtoffers bij ongelukken met personenwagens. Er zijn meer voetgangers die het slachtoffer zijn van ongevallen met vrachtwagens dan van ongevallen met bestelwagens en er is een aantal ongevallen met voetgangers waarbij de conflictpartner ongekend is (0-8 per jaar). In het algemeen vertonen de ongevallen met voetgangers vooral tussen 1991 en 1995 een sterke daling en opnieuw tussen 2001 en 2004. In de periode daartussen en sinds 2005 is er eerder sprake van een stagnatie. De daling is vooral toe te schrijven aan een vermindering van het aantal voetgangers die in een botsing met een personenwagen overlijden maar ook met vrachtwagens en motorrijwielen. Voor bestelwagens en bussen is er niet direct een dalende trend zichtbaar. De laatste maken echter maar een klein deel van de ongevallen met voetgangers uit.

3.1.5.3. Fietzers

Dodelijke ongevallen met een fietser als ongedeerde conflictpartner, komen nagenoeg nooit voor. Als er iemand bij een ongeval met een fietser om het leven komt, dan is het dus bijna altijd de fietser zelf. We merken echter wel een aantal ongevallen op waarbij fietsers zonder conflictpartner omkwamen. Van de ongevallen die aan de politie gerapporteerd werden, waren de meeste fietsers het slachtoffer van ongevallen met personenwagens, maar ook ongevallen met vrachtwagens blijken gevaarlijk voor fietsers te zijn. In de vergelijking met voetgangers valt op dat minder dan half zo veel fietsers slachtoffers van personenwagens worden maar dat het aantal fietser-slachtoffers met vrachtwagens en bestelwagens toch even hoog is dan bij voetgangers. Verder is er een dalende trend voor dodelijke ongevallen met fietsers. Dit geldt echter voornamelijk voor ongevallen met personenwagens. Het aantal ongevallen met vrachtwagens was tussen 1998 en 2006 sterk gedaald maar is sindsdien helaas weer toegenomen. Dodelijke ongevallen waarbij enkel fietsers, bestelwagens of onbekende conflictpartners betrokken waren, vertonen doorheen de jaren een grotere variatie dan de zwak dalende trend.

3.1.5.4. Bromfietsers

Ook vinden er nauwelijks ongevallen plaats met bromfietsers als ongedeerde conflictpartners. De meeste slachtoffers onder de bromfietsers vallen in ongevallen met personenwagens, maar op de tweede plaats situeren zich de ongevallen zonder conflictpartner (ook hier zou er nog sprake kunnen zijn van een onderschatting van de echte cijfers). Dodelijke ongevallen waarbij bromfietsers het slachtoffer waren, zijn duidelijk in aantal afgenomen sinds 1991. Dit geldt voor alle types opponenten – in het bijzonder voor personenwagens en vrachtwagens.

3.1.5.5. Motorrijwielen

Motorrijwielen vormen een tussencategorie bij de indeling in kwetsbare en minder kwetsbare weggebruikers. Bij een vergelijking tussen de getallen van ongevallen waar een motorfietser het slachtoffer was (5de rij) en deze waar een motorfietser opponent was (5de kolom) toont dat motorfietzers zeer kwetsbaar zijn, maar af en toe voor een nog zwakkere weggebruiker ook een dodelijke opponent kunnen zijn. Bovendien herkennen we bij de zwakke weggebruikers een toenemende trend bij de ongevallen zonder conflictpartners naarmate de snelheid van het voertuig stijgt. Terwijl voetgangers en fietsers voornamelijk in ongevallen met andere voertuigen (meestal personenwagens) verongelukken, vinden motorfietzers bijna even vaak de dood bij ongevallen zonder conflictpartners als met een personenwagen (bromfietzers liggen hier tussen in). Een ander opmerkelijk verschil met de andere zwakke weggebruikers is dat het aantal dodelijke slachtoffers onder de motorfietzers de afgelopen 15 jaren niet gedaald is. Als men naar de som van alle ongevallen kijkt waarin motorfietzers het slachtoffer waren is er zelfs een lichte stijging te zien. Dit gaat in dezelfde mate op voor alle conflictpartners. Bij de interpretatie van dit resultaat is het belangrijk voor ogen te houden dat het hier om absolute aantallen gaat. Omdat het aantal door motorfietzers gereden kilometers nog sterker gestegen is dan het aantal slachtoffers, is er voor motorfietzers toch wel sprake van een verminderd risico per gereden kilometer (Themarapport motorrijders, 2009).

3.1.5.6. Personenwagens

Personenwagens domineren de statistieken van de dodelijke ongevallen – zowel bij de inzittenden die slachtoffers waren als bij de conflictpartners. De meeste inzittenden van personenwagens kwamen door ongevallen zonder conflictpartners om het leven. Dit wordt gevolgd door inzittende van personenwagens die in een botsing met een ander personenwagen omkwamen – en met enige afstand door inzittenden die in een botsing met een vrachtwagen overleden. Als conflictpartner zijn personenwagens voor alle andere weggebruikertypes behalve voor vracht- en bestelwagens de meest gevaarlijkste opponent. Het aantal dodelijke ongevallen waarbij personenwagens – hetzij als slachtoffer, hetzij als conflictpartner – betrokken waren, is in de afgelopen 15 jaar fors gedaald. Dit geldt echter niet voor ongevallen met motorrijwielen en bestelwagens, en ook niet voor ongevallen waarbij het weggebruikertype (ofwel van het slachtoffer ofwel van de conflictpartner) onbekend was.

3.1.5.7. Bestelwagens

Inzittenden van bestelwagens worden het meest slachtoffer van ongevallen zonder opponent, gevolgd door ongevallen met vrachtwagens en met personenwagens. In tegenstelling tot de hierboven behandelde voertuigtypes zijn personenwagens hier dus niet de meest voorkomende opponent. Dit is vooral aan de grotere massa van bestelwagens te wijten, waardoor de inzittenden relatief goed beschermd zijn en vaak pas bij een nog zwaardere opponent (vrachtwagen) of een solide hindernis (zonder conflictpartner) gevaar lopen. Als tegenpartij zijn bestelwagens vooral voor auto-inzittenden gevaarlijk maar ook voor voetgangers en fietsers. Al bij al zijn de aantallen van dodelijke slachtoffers van ongevallen waarin een bestelwagen betrokken was laag. Wat dat betreft zijn bestelwagens dus niet echt als een problematisch voertuigtype te beschouwen. Het is wel bedenkelijk dat het aantal dodelijke slachtoffers in alle conflicttypes waarbij bestelwagens betrokken waren eerder stijgt dan daalt. Ook hier is dit waarschijnlijk te wijten aan het gestegen aantal bestelwagens en kilometers die ermee gereden worden⁶.

6. Tussen 1991 en 2008 is het aantal door bestelwagens afgelegde km met 174% toegenomen (Bron: FOD mobiliteit).

3.1.5.8. Vrachtwagens

Door de massa van het voertuig zijn de inzittenden van vrachtwagens in principe goed beschermd. Hierdoor treden vrachtwagens in de statistieken voornamelijk als conflictpartners op en maar zelden als slachtoffer. Wanneer inzittenden van vrachtwagens in een ongeval omkomen, dan gebeurt dit nagenoeg uitsluitend in ongevallen zonder conflictpartner of in ongevallen waarbij twee vrachtwagens betrokken zijn. Als conflictpartner zijn vrachtwagens vooral gevaarlijk voor inzittenden van personenwagens, maar ook voor voetgangers en fietsers. Het valt op dat vrachtwagens meer slachtoffers maken dan bestelwagens terwijl ze toch niet meer kilometers afleggen dan deze (FOD Mobiliteit). Dit is op de ene kant aan de grote massa van vrachtwagens te wijten waardoor een botsing met deze al snel dodelijk kan aflopen. Aan de andere kant zien we bij vrachtwagens ook grote zicht problemen rond het voertuig, die zeker bij zwakke weggebruikers vaak tot ongevallen leiden (BART rapport, 2010⁷). De trend van ongevallen met vrachtwagens als conflictpartner is dalend. Dit geldt echter niet voor ongevallen waarbij het slachtoffer een motorfiets, de inzittende van een bestelwagen of onbekend was.

3.1.5.9. Onbekend

In een substantieel aantal ongevallen, waren of wel het slachtoffertype, óf wel het type conflictpartner, óf wel beide onbekend. Dit aantal is in de afgelopen jaren eerder gestegen en kende een hoogtepunt in de jaren 2003 en 2004. Daarna nam dit aantal af.

3.1.5.10. Conclusie

We beschreven per conflicttype de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden tussen 1991 en 2008. Hierbij brachten we zowel het weggebruikertype als slachtoffer als het weggebruikertype als conflictpartner in rekening. De ontwikkeling voor elk weggebruikertype kon op die manier gedetailleerd beschreven worden. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling voor elk conflicttype anders is. Terwijl sommige conflicttypes een duidelijke daling in het aantal doden vertonen (Bijvoorbeeld: fietsers en voetgangers als slachtoffers van personenwagens, personenwagens inzittende als slachtoffers van andere wagens,...), is bij sommigen de variatie tussen de jaren groter dan de afnemende trend (Bijvoorbeeld: dodelijke ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn) en voor andere is er zelfs sprake van een toename (Bijvoorbeeld: dodelijke ongevallen waarin bestelwagen betrokken zijn of dodelijke ongevallen waarin bromfietsers en motorrijwielen als slachtoffers betrokken zijn).

Zoals al vastgesteld zou voor een volledige interpretatie van de gegevens het nodig zijn om de hier gebruikte methode verder te ontwikkelen door de cijfers van het aantal dodelijke slachtoffers aan te vullen met gegevens over het aandeel dat elk weggebruikertype in het totale verkeersvolume heeft en hoe dit aandeel sinds 1991 ontwikkeld is. Hiervoor is het nodig om ook voor zwakke weggebruikers (met name voetgangers en fietsers) gegevens te verzamelen over de afstanden die ze afleggen in het verkeer. Het krachtpunt van de hier gepresenteerde analyses berust in de nadruk op het detail, zowel wat de verschillende types weggebruikers betreft als ook wat de ontwikkeling in over de jaren 1991 tot 2008 betreft.

Binnen het observatorium zal de trend voor elk conflicttype verder worden geanalyseerd. Hierna volgt de detailanalyse over de botsingen van personenwagens alleen versus twee of meer.

7. Belgian Accident Research Team (BART): Multidisciplinair diepteonderzoek van ongevallen met minimaal één vrachtwagen of bus op autosnelwegen en gewestwegen. BIVV, 2010.





3.1.6. Detailanalyse personenwagens

3.1.6.1. Hoe komt het dan dat de auto's van de weg geraakt zijn?	191
3.1.6.2. Wie is betrokken bij ongevallen met één auto?	192
3.1.6.3. Wanneer en waar vinden ongevallen met één auto plaats?	193
3.1.6.4. Samenvatting	194

De ongevallen met auto's domineren de statistieken van de dodelijke ongevallen. Dit is uiteraard niet verwonderlijk omdat dit ook de weggebruikers zijn die het grootste aandeel in het verkeer hebben. In de analyse die volgt trachten we over deze ongevallen meer te weten te komen.

Dodelijke ongevallen waarbij slechts één auto betrokken is, vinden veruit het meest plaats. Hieronder geven we de percentages voor elk type van conflictpartner in dodelijke ongevallen weer, waarvan het slachtoffer een inzittende van een auto was.

Tabel 99:
Conflictpartners in dodelijke
ongevallen in 2008

Slachtoffer: inzittende personenwagen		
Opponent	Aantal	Percentage
Geen opponent	283	59%
Personenwagen	123	25%
Vrachtwagen	38	8%
Bestelwagen	18	4%
Bus	7	1%
Andere	5	1%
Onbekend	5	1%
Totaal	479	100%

Bron: FOD Economie. AD SEI / Verwerking:
BIVV

In de volgende analyses nemen we de twee meest frequente types ongevallen onder de loep: ongevallen met één auto in vergelijking met ongevallen met twee of meer auto's.

Tabel 100:
Aantal ongevallen, bestuurders
en doden in auto-alleen en
auto-auto aanrijdingen

	Auto alleen	Auto-auto
Aantal dodelijke ongevallen	263	103
Aantal bestuurders in dodelijke ongevallen	263	206
Aantal doden	283	123
Totaal aantal ongevallen	11491	7569
Ernst: Aantal doden per 1000 ongevallen	25	13

Bron: FOD Economie. AD SEI /
Verwerking: BIVV

Nota: In de eerste 3 regels is alleen rekening gehouden met de doden die in de auto-auto en auto-alleen botsingen vielen. Voor de berekening van de ernst werden ook de doden geteld die in mogelijke andere botsingen in dezelfde ongevallen vielen¹.

In Tabel 100 zien we het aantal ongevallen met dodelijke auto-alleen botsingen of auto-auto botsingen. Omdat er in een botsing tussen twee auto's altijd twee bestuurders betrokken zijn is het aantal bestuurders in dit type botsingen dubbel zo hoog als het aantal ongevallen¹. We zien verder dat het aantal doden per betrokken bestuurder voor ongevallen met maar één auto hoger is (1,07) dan voor ongevallen tussen twee auto's (0,6). Een andere manier om de "fataliteit" van deze twee types botsingen te vergelijken is de berekening van de ernst. We zien dat met 25 doden per 1000 ongevallen de ernst van auto-alleen ongevallen hoger is dan voor auto-auto ongevallen (13 doden per 1000 ongevallen).

1. Merk op dat er in ongevallen waarin een auto-alleen botsing voorkwam nog 4 extra doden vielen, die echter in een bijkomende botsing vielen (bv. een motorfietser die op een auto botst die in eerste instantie tegen de vangrails gereden was). Op de zelfde manier vielen in ongevallen met een auto-auto botsing nog 2 verdere doden (bv. een dode valt in een bestelwagen, die inrijdt op een auto die in eerste instantie met een andere auto gebotst was).

Voor de ongevallen met één auto is het in eerste instantie interessant wat er met de auto gebeurd is. In Tabel 101 hebben we de percentages aangegeven voor elk type obstakel bij ongevallen met één auto.

Tabel 101:
Obstakels in dodelijke
botsingen van één auto
(2008)

Type obstakel	Aantal	Percentage
Boom	74	28%
Muur-gebouw	35	13%
Geen hindernis	29	11%
Verlichtingspaal	26	10%
Andere paal	16	6%
Vangrails niet overgestoken – ijzer of beton	15	6%
Vangrails overschreden – ijzer of beton	15	6%
Andere	51	19%
Onbekende	2	1%
Totaal	263	100%

Bron: FOD Economie, AD SEI / Verwerking: BIVV

Uit deze tabel concluderen we dat voor dodelijke slachtoffers in auto's die van de weg geraakten de meest frequente obstakels bomen en muren waren. Een substantieel deel van de slachtoffers viel ook in auto's die van de weg raakten zonder dat daarbij een hindernis betrokken was.

3.1.6.1. Hoe komt het dan dat de auto's van de weg geraakt zijn?

Uitsluitel hierover biedt de variabele "Beweging van de weggebruiker". In Tabel 102 geven we het percentage gevallen voor elke categorie van deze variabele. We maken ook de vergelijking met dodelijke ongevallen met twee (of meer) auto's.

Tabel 102:
Aantal bestuurders in dodelijke
auto-auto en één-auto
ongevallen naargelang de
beweging /de inzicht van de
weggebruiker

	Eén auto		Twee auto's	
	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
Verliest controle en verlaat de weg naar rechts	120	46%	5	2%
Verliest controle en verlaat de weg naar links	85	32%	30	15%
Vervolgt zijn weg in de goede richting	25	10%	107	52%
Vijkt uit naar links of haalt links in	13	5%	15	7%
Vijkt uit naar rechts of haalt rechts in	6	2%	2	1%
Slaat links af of gaat links afslaan	3	1%	9	4%
Rijdt achteruit	2	1%		
Rijdt in tegengestelde richting	1	0,4%	8	4%
Onbekende			1	0,5
Andere	5	2%	21	10%
Totaal	263	100%	206	100%

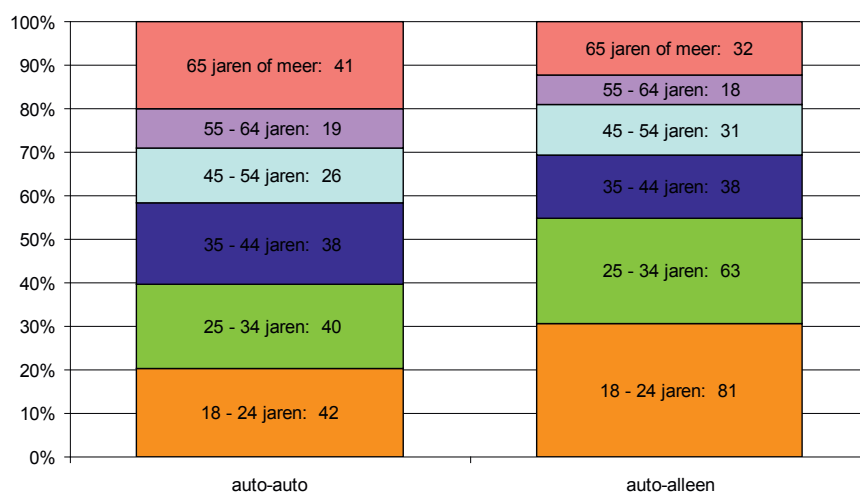
Bron: FOD Economie, AD SEI / Verwerking: BIVV

We zien dat drie kwart van de betrokken bestuurders in ongevallen met één auto de controle over het voertuig verloren heeft. Bij ongevallen met twee auto's is dit maar één derde en de meeste bestuurders "vervolgden hun weg in de goede richting". Bij de interpretatie van deze getallen is het belangrijk voor ogen te houden, dat controleverlies vaak een gevolg van onaangepaste snelheid is². Maar ook andere redenen zijn mogelijk (een bruusk uitwijkmanoeuvre, in slaap vallen en wakker schieten, ...). Een studie van opponanten van vrachtwagens toonde dat zeker de helft van de controle verliezen te wijten waren aan te hoge snelheid (BART rapport, 2010). Deze gegevens suggereren dus dat auto-alleen ongevallen vaker te wijten zijn aan onaangepaste snelheid dan auto-auto ongevallen.

3.1.6.2. Wie is betrokken bij ongevallen met één auto?

In onderstaande Grafiek 123 worden de percentages van vijf leeftijdscategorieën voor ongevallen met één en met twee auto's voorgesteld. Het gaat hierbij om de leeftijd van de bestuurder, ongeacht hoe oud het slachtoffer was. Voor elk ongevaltype lopen de percentages op tot honderd. Op die manier stellen we de leeftijdscategorie vast waarin een bepaald type ongeval *oververtegenwoordigd* is.

Grafiek 123:
Bestuurders in dodelijke auto-
alleen en auto-auto ongevallen:
vergelijking naargelang de
leeftijd



Bron: FOD Economie, AD SEI / Verwerking: BIVV

Nota: De hoogte van de velden geeft het percentage aan. De absolute aantal dodelijke slachtoffers staat achter de categorienaam in elk veld.

Jonge bestuurders hebben in ieder geval een relatief hoog aandeel onder de bestuurders in dodelijke ongevallen, maar dit geldt vooral voor auto-alleen ongevallen. Terwijl binnen de ongevallen met twee auto's het percentage 18-24 jarigen maar 20% is, is dit voor ongevallen met één enkele auto 31%. (Voor de categorie van 25 tot 34 jaren zijn dit 19% en 24% respectievelijk.) Oudere bestuurders vertonen dan weer een relatieve oververtegenwoordiging van ongevallen met twee of meer auto's. Terwijl 65-plussers maar 12% van de bestuurders in auto-alleen botsingen stellen, bedraagt hun aandeel aan de bestuurders in auto-auto botsingen toch wel 20%.

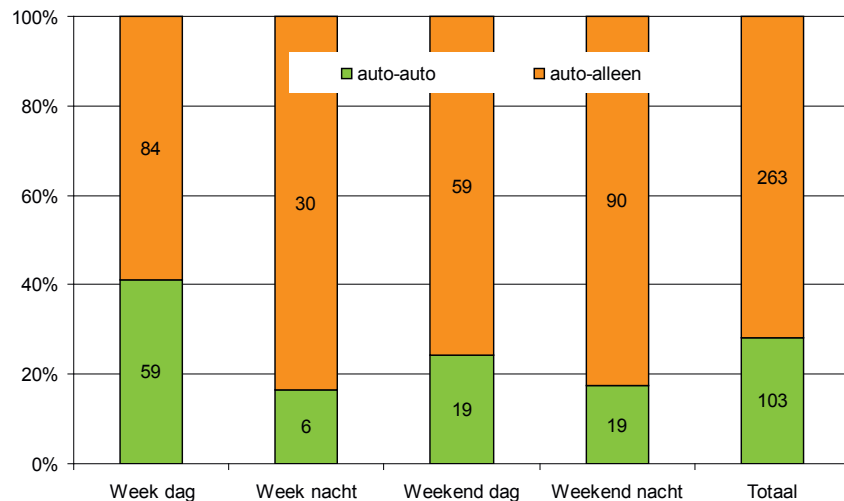
Ook wat het geslacht van de bestuurder betreft is er een klein verschil. Bij ongevallen voor de categorie auto-alleen zijn 83% van de bestuurders mannen, terwijl dat bij de categorie auto-auto 78% is. Mannen hebben dus in ieder geval een grotere kans om in een dodelijk ongeval betrokken te raken dan vrouwen. Van die personen die in zo een ongeval betrokken waren hebben mannen nog een een grotere kans dan vrouwen dat het daarbij om een ongeval met één enkele auto gaat.

2. "Onaangepast" wil niet noodzakelijk zeggen dat de betreffende bestuurder de wettelijk toegelaten snelheid overschreden heeft, maar hij/zij heeft blijkbaar een snelheid gehanteerd die het niet toeliet om de wagen veilig te besturen.

3.1.6.3. Wanneer en waar vinden ongevallen met één auto plaats?

In Grafiek 124 is het percentage per ongevalstype aangegeven voor de tijdstippen van de week.

Grafiek 124:
Bestuurders in dodelijke auto-
alleen en auto-auto ongevallen:
vergelijking naargelang de
leeftijd

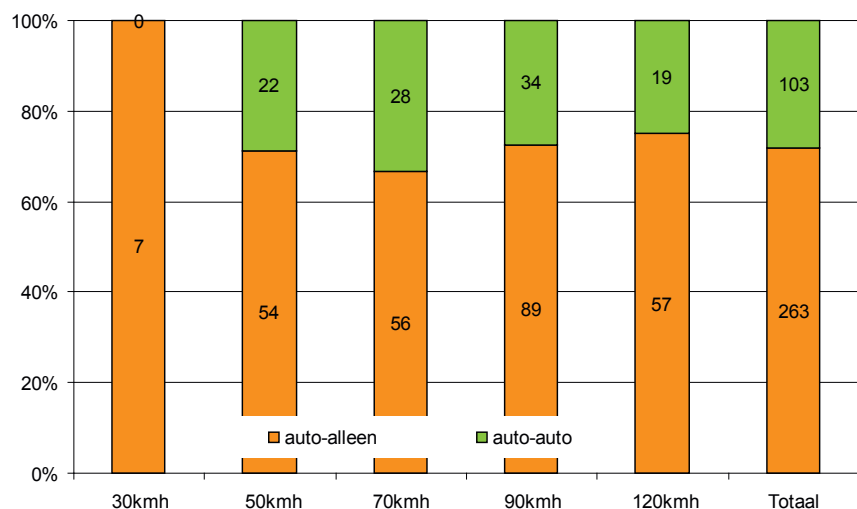


Bron: FOD Economie, AD SEI / Verwerking: BIVV

We zien dat de ongevallen voor de categorie auto-alleen overtegenwoordigd zijn tijdens de nachten en bijna even sterk op weekend dagen. De meest belangrijke factor voor dit verschil tussen weekdagen en alle andere tijdstippen is waarschijnlijk de verkeersdruk. Een fatale fout die een bestuurder maakt heeft op een drukke straat vaker consequenties voor andere auto's (en dat leidt dus tot een 'auto-auto'-ongeval) dan wanneer diezelfde fout wordt gemaakt op een lege straat (wat dan tot een 'auto-alleen'-ongeval leidt). We zagen bovendien al eerder dat in ongevallen voor de categorie auto-alleen waarschijnlijk vaak sprake was van onaangepaste snelheid. De relatief lege wegen laten 's nachts een grotere snelheid toe dan de drukke wegen overdag.

Om uitsluiting te krijgen waar de verschillende types ongevallen plaatsvinden, geven we in Grafiek 125 het percentage van de ongevallen met respectievelijk één en twee auto's voor elk snelheidsregime weer.

Grafiek 125:
Verhouding auto-
alleen en auto-auto
botsingen naargelang het
snelheidsregime



Bron: FOD Economie, AD SEI / Verwerking: BIVV

Nota: In uitzonderlijke gevallen viel de maximale snelheid tussen de aangegeven categorieën. Deze gevallen werden opgeteld bij de volgende categorie (bv. 60 km/h werd bij de

categorie 70km/h geteld).

Grafiek 125 toont dat voor de meeste snelheidsregimes ongevallen zonder tegenpartij ongeveer 70 % uitmaken. Alleen in de zones 30 waren zeven ongevallen waarin een auto-inzittende omkwam zonder botsingspartner en geen enkel dodelijke auto-auto ongeval. Dit lijkt op het eerste gezicht verassend. Men moet hierbij echter bedenken dat het snelheids regime niet aangeeft hoeveel de betrokken auto's nu daadwerkelijk reden. In de hier uitgevoerde analyse zijn alleen ongevallen betrokken waarin een auto-inzittende omkwam. Ongevallen in de zone 30 waarbij de inzittende een gordel dragen en de bestuurders zich ook maar enigszins aan de snelheid houden zouden voor de inzittende van auto's helemaal niet dodelijk hoeven uit te vallen (of er nu één auto bij betrokken is of meerdere)³. Bij het kleine aantal auto-inzittenden dat in de zone 30 de dood vonden moet het dus om inzittenden die geen gordel droegen gegaan zijn of om bestuurders die de maximale snelheid ver overschreden en waarschijnlijk om beide. Als men dit in het achterhoofd houdt is het al minder verbazend dat dit tot ongevallen zonder tegenpartij leidt.

Al bij al kunnen we qua verdeling van 'auto-alleen'- en 'auto-auto'-ongevallen over de snelheidsregimes stellen dat de verschillen verbazingwekkend klein zijn. Er vinden ongeveer drie keer zo veel 'auto-alleen'-ongevallen plaats dan 'auto-auto'-ongevallen en deze verhouding varieert maar weinig over de snelheidsregimes.

3.1.6.4. Samenvatting

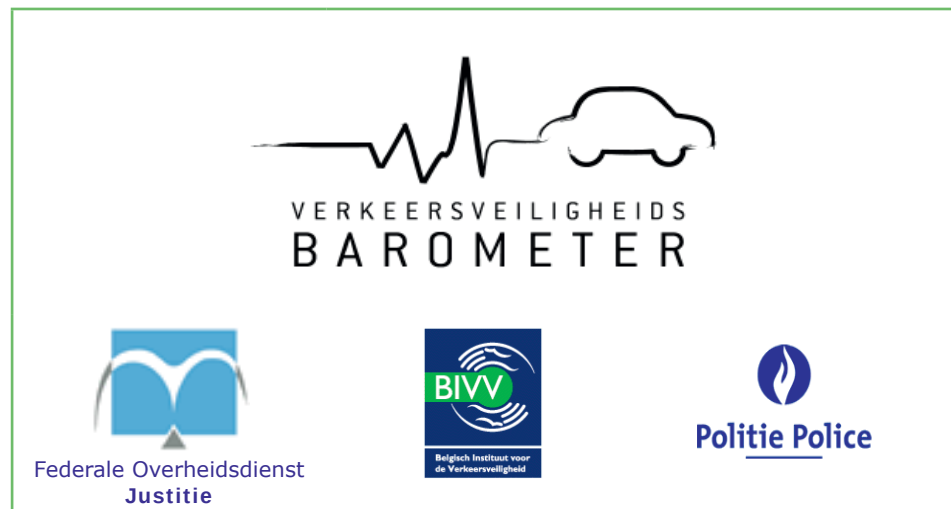
Dodelijke ongevallen met slechts één auto vormen veruit het meest frequente type ongeval en vallen meer dan dubbel zo vaak voor als ongevallen met twee of meer auto's. De politie wijt ongevallen met één auto vaak aan een verlies van controle door de bestuurder. Dat wijst erop dat een onaangepaste snelheid waarschijnlijk vaker een doorslaggevende rol speelt bij deze ongevallen dan bij ongevallen tussen twee auto's. Ongevallen met één auto worden veroorzaakt door bestuurders van alle leeftijden, maar het aandeel van auto-alleen ongevallen is relatief groter dan gemiddeld bij jonge bestuurders (<34) en relatief kleiner dan gemiddeld voor oudere bestuurders (65+). Bovendien komen 's nachts bij de dodelijke ongevallen auto-alleen ongevallen ongeveer vier keer zo vaak voor als auto-auto ongevallen, terwijl op weekdays auto-auto ongevallen bijna even frequent zijn als ongevallen met één auto.

3. De hier gepresenteerde cijfers betreffen alleen ongevallen waar het slachtoffer de inzittende van een auto was. Wat hierboven over de ernst van de ongevallen vermeld is, geldt uiteraard niet voor voetgangers en fietsers.



3.2. Verkeersveiligheidsbarometer (ongevallen 2009)

3.2.1. Inleiding.....	196
3.2.2. Verkeersveiligheidsbarometer december 2009	199
3.2.2.1. Overzicht.....	199
3.2.2.1.1. Op nationaal niveau	199
3.2.2.1.2. Op gewestelijk niveau	199
3.2.2.1.3. Op provinciaal niveau	200
3.2.2.1.4. Barometer van de vrachtwagens	200
3.2.2.1.5. Weekendongevallen	200
3.2.2.2. Tabellen en grafieken	201
3.2.2.2.1. Belangrijkste cijfers	201
3.2.2.2.2. Lokale en federale politie.....	202
3.2.2.2.3. Op autosnelwegen	203
3.2.2.2.4. In het Vlaams Gewest	203
3.2.2.2.5. In het Waals Gewest	204
3.2.2.2.6. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	206
3.2.2.2.7. Vergelijking tussen de gewesten.....	207
3.2.2.2.8. Evolutie van de ongevallen in de provincies.....	208
3.2.2.2.9. Ongevallen met ten minste één vrachtwagen,	209
3.2.2.2.10. Weekendongevallen	212
3.2.2.2.11. Technische fiche.....	215



3.2.1. Inleiding

De analyse van ongevalgegevens in dit rapport is gebaseerd op de meest recente definitieve ongevallencijfers van de FOD Economie, Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie, deze van het jaar 2008. Tot dusver werden in dit rapport geen ongevallencijfers van na 2008 besproken.

De analyse van de definitieve ongevallencijfers¹ vergt enige tijd omdat:

- de definitieve cijfers tot stand moeten komen vanuit de samenwerking van verschillende partijen betrokken in verkeersveiligheid: lokale politie, federale politie, de parketten, de FOD Economie AD SEI en het BIVV;
- omdat de definitieve ongevallencijfers verschillende kwaliteitscontroles moeten ondergaan, en aan bewerkingen worden onderworpen (zoals de kalibratie en de toevoeging van doden 30 dagen);
- omdat er een bepaalde periode verstrijkt tussen het effectieve ongeval en de opname van dat ongeval in de ongevallendatabase van de FOD Economie AD SEI (de rapportage van “definitieve” ongevallencijfers kan daarom pas het best ca. een half jaar na de referentieperiode worden afgesloten).

Om een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid te kunnen voeren en adequaat op actuele ontwikkelingen binnen de verkeersveiligheid te kunnen reageren zijn echter ook meer recente ongevalgegevens noodzakelijk. Daarom werd in 2004 door het BIVV de verkeersveiligheidsbarometer ontwikkeld, die maandelijks en meestal 2 maanden na de referentieperiode wordt gepubliceerd.

De recentheid van de ongevalgegevens van de barometer wordt mogelijk gemaakt door een specifiek eigen methode² voor de verzameling van het aantal doden, gewonden en ongevallen te gebruiken. Terwijl de definitieve cijfers gebaseerd zijn op verkeersongevallenformulieren (VOF's) zijn de voorlopige cijfers gebaseerd op processen-verbaal (PV's). Daarenboven doorlopen de voorlopige cijfers ook minder stadia dan de definitieve cijfers. Door middel van PV-registratie tekenen de lokale politiekorpsen en de federale wegpolicie (WPR) het aantal doden, gewonden en ongevallen op. Deze gegevens worden gecentraliseerd door de Directie van de Algemene Nationale Gegevensbank enerzijds, en door de WPR anderzijds. Vervolgens worden zij aan het BIVV ter beschikking gesteld voor de ontwikkeling van de Verkeersveiligheidsbarometer.

¹ Een gedetailleerde beschrijving van de procedure voor het verzamelen en totstandkomen van de definitieve ongevallencijfers bevindt zich in hoofdstuk C.1.

² Voor uitgebreide informatie over de toegepaste methodologie: zie de “technische fiche” van de verkeersveiligheidsbarometer.

De resultaten die voortspringen uit deze twee verschillende bronnen (VOF-formulieren voor de definitieve cijfers en PV's voor de voorlopige cijfers) en methodes om ongevallencijfers te bekomen, dienen niet op dezelfde manier geïnterpreteerd te worden. Een van de belangrijkste verschillen schuilt in het aantal doden: in de barometer worden enkel de doden ter plaatse geteld; in de definitieve cijfers zijn ook verkeersdoden die binnen 30 dagen na het ongeval overlijden, meegerekend. Het spreekt daarom voor zich dat de ongevalgegevens van deze twee bronnen niet direct met elkaar kunnen vergeleken worden. Toch staan de voorlopige cijfers van de VVbarometer en de definitieve cijfers van de FOD Economie AD SEI niet los van elkaar en kunnen cijfers uit de barometer de definitieve cijfers op betrouwbare wijze voorspellen:

- op basis van eerdere vergelijkingen tussen voorlopige cijfers (doden ter plaatse) en definitieve cijfers (doden 30 dagen) is er een (variabele) factor³ berekend waarmee het aantal doden ter plaatse vermenigvuldigd moet worden om het (nog niet gekende) aantal doden 30 dagen te schatten;
- trends (dalingen, stijgingen of stagnaties) in de verkeersveiligheidsbarometer, of deze nu het aantal doden (ter plaatse) of het aantal letselongevallen betreffen, worden later bevestigd door de definitieve cijfers.

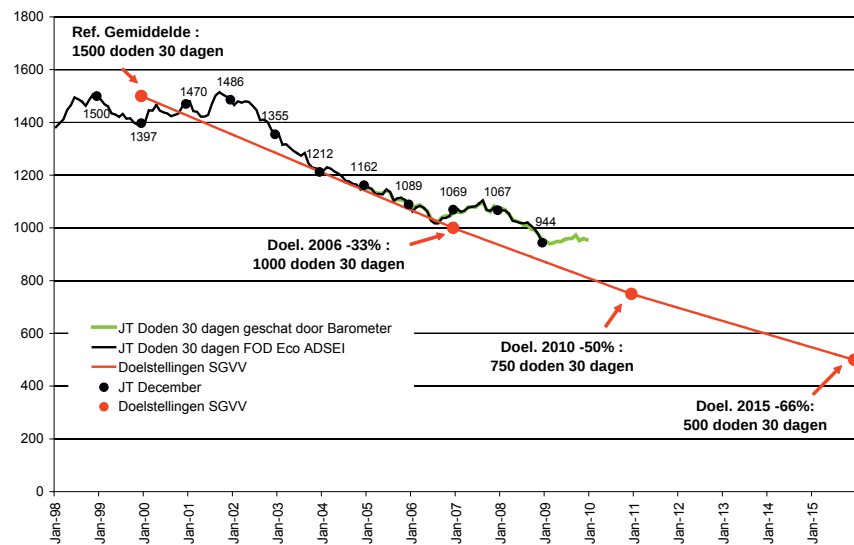
De grafiek hieronder toont aan hoe treffend het aantal doden ter plaatse (barometer) de evolutie van het aantal doden 30 dagen (AD SEI) kan voorspellen. Eerst is het belangrijk er kennis van te nemen dat de barometergegevens ook op hun eigen specifieke manier worden gepresenteerd. Alhoewel de barometer ook een kort overzicht geeft van het absolute aantal doden ter plaatse, gewonden en letselongevallen van de maand in kwestie, is de barometer daarnaast grotendeels gebaseerd op een vergelijking van "voortschrijdende jaartotalen". Het voortschrijdend jaartotaal van het aantal doden ter plaatse is gelijk aan het aantal doden ter plaatse van de maand dat het onderwerp is van de desbetreffende barometer, opgeteld bij het aantal doden (ter plaatse) van de 11 voorafgaande maanden. In het geval van de barometer van december 2009, is het voortschrijdend jaartotaal gewoon gelijk aan het totaal aantal doden ter plaatse in 2009. Dit aantal wordt in de barometer vergeleken met het aantal doden ter plaatse in 2008.

In onderstaande grafiek stelt de zwarte curve de evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de doden 30 dagen voor op basis van de statistieken van de AD SEI. De groene curve (vertrekkende vanaf december 2004) stelt eveneens de evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de doden 30 dagen voor, maar is berekend door het aantal doden ter plaatse uit de barometer te vermenigvuldigen met een variabele factor. Hiermee willen we het nog ongekende aantal doden 30 dagen zo goed mogelijk voorspellen. De beide curves die op onderstaande grafiek zo goed als samenvallen, bewijst dat er in deze opzet wordt geslaagd.

Omdat de barometer recentere gegevens voorziet, zien we dat de groene curve (tot december 2009) verder doorloopt dan de zwarte curve (tot december 2008). Gesteld dat beide curves samenvallen zoals zij dat doen van december 2004 t.e.m. december 2008 (de periode waarin voor beide curves gegevens beschikbaar zijn), dan voorspelt de groene curve een stagnatie van het definitieve aantal doden 30 dagen in 2009. Dit zou betekenen dat het aantal doden 30 dagen in 2009 niet ver van het aantal doden 30 dagen van 2008 (944) zou liggen, wat de haalbaarheid van de doelstelling van de SGVV van maximum 750 doden 30 dagen in 2010 zeer problematisch maakt.

³ Om het aantal doden 30 dagen in 2009 te schatten op basis van het aantal geregistreerde doden ter plaatse in de barometer, 1) berekenen we voor elke maand het verschil tussen het jaartotaal van de doden 30 dagen (definitieve cijfers) en het jaartotaal van de doden ter plaatse (voorlopige cijfers van de barometer), 2) berekenen we voor elke maand, het gemiddelde van deze verschillen van de laatste 6 maanden, 3) voegen we aan het jaartotaal van de doden ter plaatse van elke maand het gemiddelde van de verschillen van de laatste 6 maanden toe; of voegen we desgevallend het laatste beschikbare gemiddelde toe (dat van december 2008 voor de maanden beginnende van januari 2009).

Grafiek 126:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van het aantal doden 30
dagen: Vergelijking tussen
de objectieven van de
Staten-Generaal voor de
Verkeersveiligheid, de doden
30 dagen (AD SEI) en de doden
30 dagen (berekend op basis
van de doden ter plaatse in de
verkeersveiligheidsbarometer)



Bron: FOD Economie AD SEI; WPR en ANG / infografie: BIV

De bladzijden die hierna volgen, zijn de ongewijzigde versie van de verkeersveiligheidsbarometer van december 2009.



3.2.2. Verkeersveiligheidsbarometer december 2009

3.2.2.1. Overzicht

3.2.2.1.1. Op nationaal niveau

De verkeersveiligheidsbarometer van december 2009 is de gelegenheid om een eerste volledige jaarbalans op te maken. Net als 2007 was 2009 een jaar van stagnatie voor de Belgische verkeersveiligheid. Er vielen 837 doden ter plaatse, wat een stijging betekent met 1 eenheid ten opzichte van 2008. Volgens onze berekeningen kunnen we het aantal doden 30 dagen inschatten op 955, dit zijn er 11 meer dan het jaar ervoor. De evolutie van het aantal letselongevallen verloopt regelmatig: sinds half 2007 merken we een lichte daling van dit cijfer. Het voorlopige aantal ongevallen is in vergelijking met 2008 met 2,1% afgenomen, zodat we nu in de buurt zitten van 47500 ongevallen.

Op Europees niveau viel 2009 eerder positief uit, want de momenteel beschikbare voorlopige cijfers wijzen op een algemene daling van de dodentol met 10% in vergelijking met 2008. Slechts 5 landen vallen uit de toon: twee kleine landen lieten stijgingen noteren: het gaat hier om Malta (+40%) en het Groothertogdom Luxemburg (+34%), en in drie landen was er sprake van stagnatie: Frankrijk (0%), Nederland (-1%) en België (+0.1%).

Als logisch gevolg van een stagnerend aantal doden en van een licht afnemend aantal ongevallen, is de ernst van de ongevallen (aantal doden per 1000 ongevallen) gestagneerd tussen het jaartotaal van december 2008 (17,2 doden per 1000 ongevallen) en dat van december 2009 (17,6).

Zowel op autosnelwegen en gelijkgestelde wegen (gegevens van de Federale Politie) als op gewest- en gemeentewegen (hier worden de ongevallen hoofdzakelijk vastgesteld door de Lokale Politie) heeft de daling van het aantal ongevallen zich voorgedaan. Het aantal doden ter plaatse daarentegen is met 10 eenheden gestegen op autosnelwegen en gelijkgestelde wegen (+7%), en is op gewest- en gemeentewegen met 9 eenheden (-1,3%) gedaald. De ernst van de ongevallen is bijgevolg ongewijzigd gebleven op gemeente- en gewestwegen, maar is snel toegenomen op autosnelwegen en gelijkgestelde wegen.

3.2.2.1.2. Op gewestelijk niveau

Van de drie gewesten heeft alleen het Vlaams Gewest het er in 2009 goed van afgebracht. Het aantal ongevallen is er met 4,2% gedaald en duikt zo onder de kaap van de 30 000 ongevallen, het aantal doden ter plaatse is er met 4,0% afgenomen tot 410 eenheden. Volgens onze schattingen zou het aantal doden 30 dagen rond de 483 liggen, dit zijn er 12 minder dan in 2008.

In het Waals Gewest staan alle indicatoren in het rood. Het aantal ongevallen is er met 1,6% gestegen in vergelijking met het jaartotaal van december 2008 en het aantal doden ter plaatse is er met 3,9% gestegen (+15 doden ter plaatse), zodat opnieuw een niveau bereikt wordt van meer dan 400 doden ter plaatse per jaar. We schatten het aantal doden 30 dagen in Wallonië op 437, dit zijn er 23 meer dan in 2008. Merk op dat 10 van de 15 extra doden ter plaatse omkwamen op de autosnelweg.

De grootste voorzichtigheid is geboden bij de analyse van de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op basis van voorlopige cijfers. Vorig jaar voorzagen wij op basis van de cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer van december 2008 een daling van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van 2007. Aan de voorlopige cijfers van de barometer werden er echter nog heel wat doden toegevoegd, zodat de Algemene Directie Statistiek van de FOD Economie zich genoodzaakt zag om een stijging van het aantal doden 30 dagen aan te kondigen in Brussel. Dit jaar schatten we dat het aantal doden 30 dagen lichtjes zal afnemen ten opzichte van 2008 (34 doden 30 dagen tegen 35 in 2008), en dit ondanks het feit dat het aantal doden ter plaatse van 22 (jaartotaal december 2008) toeneemt tot 25 (jaartotaal december 2009). Maar schattingen op basis van dergelijke lage cijfers blijven natuurlijk gewaagd. Het aantal letselongevallen

blijft ongewijzigd op een niveau van 4000 ongevallen per jaar.

Sinds eind 2008 kennen alledrie de gewesten een status-quo inzake de ernst van de ongevallen: dankzij zijn stedelijk karakter ligt de ernst het laagst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (± 6 doden ter plaatse per 1000 ongevallen), de ernst in het Vlaams Gewest ligt dubbel zo hoog (het jaartotaal van december 2009 bedraagt 13,7) en de ernst in het Waals Gewest is nog eens dubbel zo hoog (29,4) als in het noordelijke landsgedeelte.

3.2.2.1.3. Op provinciaal niveau

Als we de evolutie van de doden ter plaatse bestuderen, merken we bijzonder grote verschillen naargelang van de provincie. Achter de stagnatie op nationaal niveau gaan aanzienlijke dalingen schuil (-27,4% in Vlaams-Brabant, -23,7% in Namen), maar jammer genoeg ook forse stijgingen (+31,4% in de provincie Luxemburg, +16% in Waals-Brabant, +11,4% in Henegouwen, +10,6% in Limburg). De provincies Luik (-1,9%), Antwerpen (-4,0%), Oost-Vlaanderen (+3,2%) en West-Vlaanderen (-5,7%) kennen de minst uitgesproken evoluties.

3.2.2.1.4. Barometer van de vrachtwagens

De daling van het aantal letselongevallen met minstens één vrachtwagen, die sinds 2007 aan de gang is, zet zich voort in 2009 (-12,8% in vergelijking met het jaartotaal van 2008). Het aantal doden ter plaatse die bij deze ongevallen werden opgetekend daalt niet in dezelfde mate (-6,3%). Grafiek 14 wijst eigenlijk sinds eind 2008 op een feitelijke stagnatie.

In Vlaanderen blijft de ernst van de vrachtwagenongevallen sinds half 2008 ongewijzigd ingevolge een daling van het aantal ongevallen en doden. In het Waals Gewest neemt de ernst sinds begin 2009 sterk toe doordat het aantal doden ter plaatse toeneemt en het aantal ongevallen daalt.

3.2.2.1.5. Weekendongevallen

De problematiek van de weekendongevallen blijft brandend actueel: 29% van de ongevallen gebeuren in het weekend, maar gedurende deze periode worden maar liefst 43,2% van alle doden geregistreerd. Weekendongevallen zijn dus aanzienlijk ernstiger dan verkeersongevallen tijdens de rest van de week.

Ten opzichte van 2008 loopt de evolutie van de weekendongevallen en weekenddoden gelijk met de evolutie voor de andere dagen van de week: zo merken we een lichte afname van het aantal ongevallen en een stagnatie van het aantal doden ter plaatse.

Hoewel het aantal weekenddoden ter plaatse gelijk blijft in de drie gewesten, daalt het aantal weekendongevallen met 8,5% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in het Vlaams Gewest zien we een afname van 4,6% en in het Waals Gewest een stijging van 1,8%. In het laatstgenoemde gewest ligt de problematiek van de weekendongevallen gevoeliger dan in beide andere gewesten, want maar liefst 47,5% van de verkeersdoden komen er om het leven tussen vrijdag 22u en maandag 6u. Maar ook in het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt dit percentage met respectievelijk 39,5% en 36,0% bijzonder hoog.

3.2.2.2. Tabellen en grafieken

3.2.2.2.1. Belangrijkste cijfers

Tabel 103:
(Voorlopige) maandcijfers

	December 2009
Aantal geregistreerde letselongevallen	3522
Waarvan dodelijke ongevallen	54
Aantal geregistreerde gewonden	4478
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	57

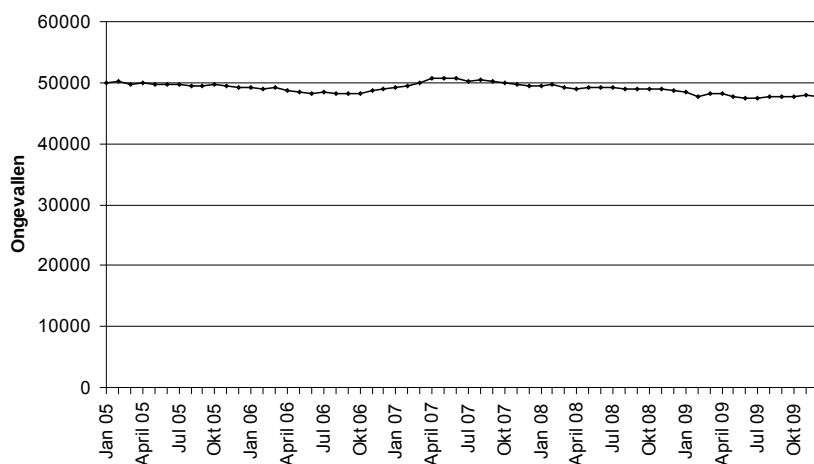
Infografie : BIW /
Gegevensbron : WPR
en ANG

Tabel 104:
Voortschrijdende jaartotalen
december 2009

	Voortschrijdend jaartotaal december 2009	Voortschrijdend jaartotaal december 2008	Vershil JT 2009/ JT 2008	Evolutie in %
Aantal geregistreerde letselongevallen	47621	48654	-1033	-2,1%
Waarvan dodelijke ongevallen	788	769	19	2,5%
Aantal geregistreerde gewonden	61282	62898	-1616	-2,6%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	837	836	1	0,1%

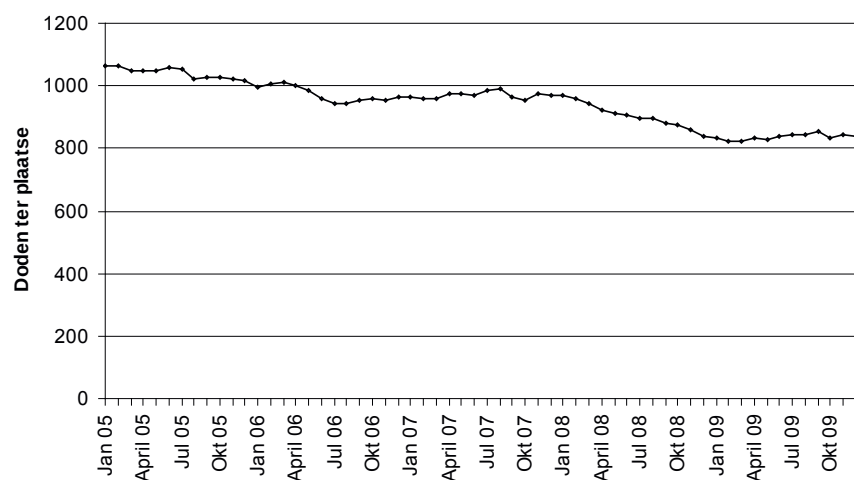
Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en
ANG

Grafiek 127:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de geregistreerde
letselongevallen.



Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en
ANG

Grafiek 128:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de geregistreerde doden
ter plaatse



Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en
ANG

3.2.2.2. Lokale en federale politie

Zowel de lokale als de federale politie stellen letselongevallen vast. De federale verkeerspolitie is daartoe bevoegd op autosnelwegen en gelijkgestelde wegen. De lokale politie stelt ongevallen vast op de gewest- en gemeentewegen.

Tabel 105:
Ongevallen geregistreerd door
de lokale en de federale politie

		Voortschrijdend jaartotaal december 2009	Voortschrijdend jaartotaal december 2008	Verskil JT 2009/ JT 2008	Evolutie in %
Federale Politie	Aantal geregistreerde letselongevallen	4013	4107	-94	-2,3%
	Waarvan dodelijke ongevallen	137	127	10	7,9%
	Aantal geregistreerde gewonden	5688	5928	-240	-4,0%
	Aantal geregistreerde doden ter plaatse	153	143	10	7,0%
Lokale Politie	Aantal geregistreerde letselongevallen	43608	44547	-939	-2,1%
	Waarvan dodelijke ongevallen	651	642	9	1,4%
	Aantal geregistreerde gewonden	55594	56970	-1376	-2,4%
	Aantal geregistreerde doden ter plaatse	684	693	-9	-1,3%

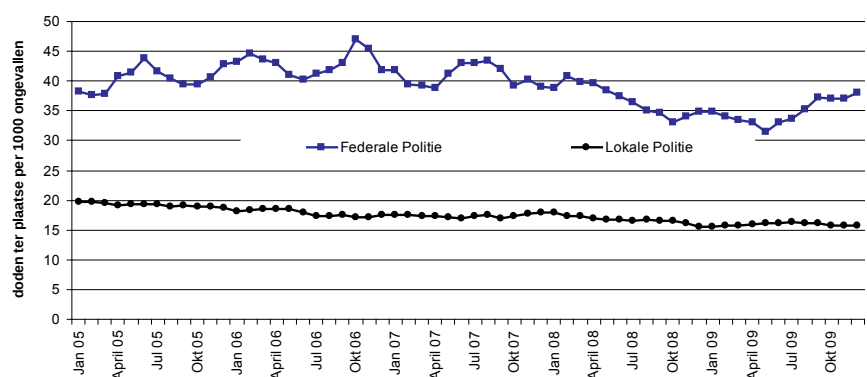
Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en ANG

Tabel 106:
Ernst van de ongevallen (aantal
doden ter plaatse voor 1000
geregistreerde letselongevallen)

	Ernst van de ongevallen
Federale Politie	38,1
Lokale Politie	15,7
Totaal	17,6

Infografie : BIW
/ Gegevensbron :
WPR en ANG

Grafiek 129:
Evolutie van de ernst van de
ongevallen per politiekorps



Infografie: BIW – gegevens: WPR
en ANG

3.2.2.2.3. Op autosnelwegen

Het Belgische autosnelwegennetwerk slijkt dagelijks een groot deel van het nationaal en internationaal verkeer. De volgende tabel gaat meer in detail in op deze snelle wegen.

Tabel 107:
Ongevallen geregistreerd op
Belgische autosnelwegen

	Voortschrijdend jaartotaal december 2009	Voortschrijdend jaartotaal december 2008	Verschil JT 2009/ JT 2008	Evolutie in %
Aantal geregistreerde letselongevallen	3551	3635	-84	-2,3%
Waarvan dodelijke ongevallen	114	112	2	1,8%
Aantal geregistreerde gewonden	5061	5280	-219	-4,1%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	126	124	2	1,6%

Infografie : BIWV / Gegevensbron : WPR

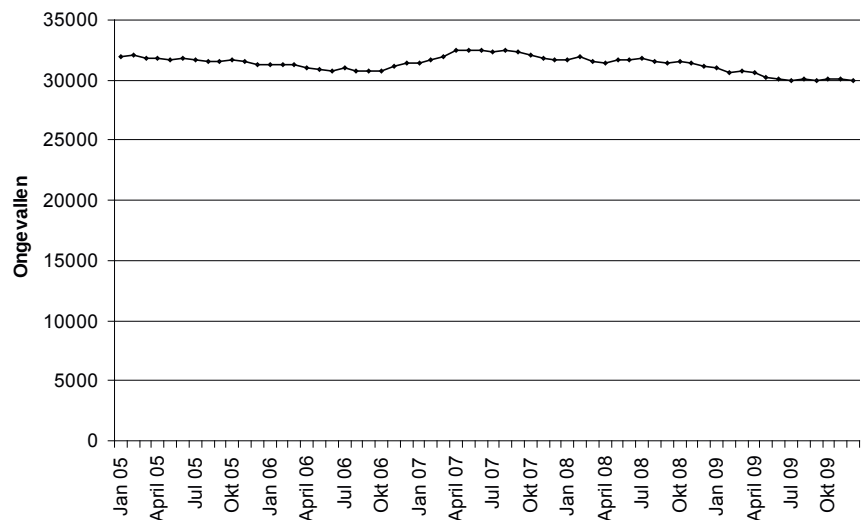
3.2.2.2.4. In het Vlaams Gewest

Tabel 108:
Geregistreerde ongevallen in
het Vlaams Gewest

	Voortschrijdend jaartotaal december 2009	Voortschrijdend jaartotaal december 2008	Verschil JT 2009/ JT 2008	Evolutie in %
Aantal geregistreerde letselongevallen	29901	31214	-1313	-4,2%
Waarvan dodelijke ongevallen	392	396	-4	-1,0%
Aantal geregistreerde gewonden	38201	40007	-1806	-4,5%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	410	427	-17	-4,0%

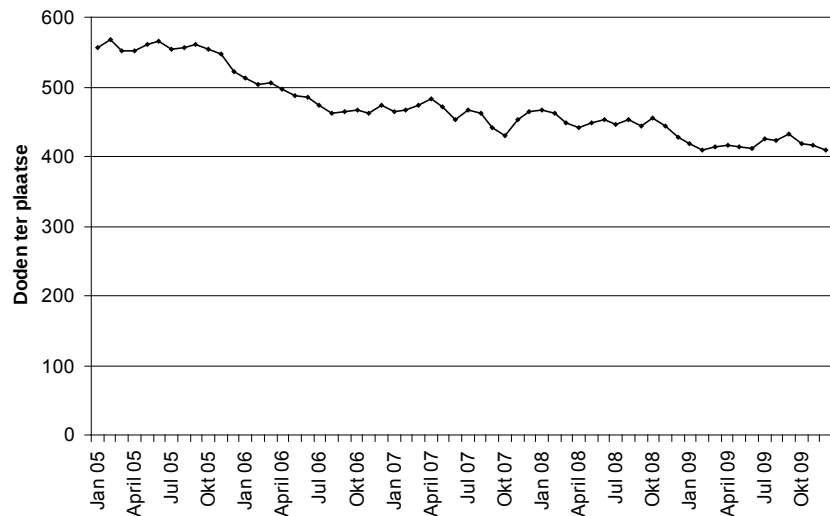
Infografie : BIWV / Gegevensbron : WPR en
ANG

Grafiek 130:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de geregistreerde
letselongevallen in het Vlaams
Gewest.



Infografie : BIWV / Gegevensbron : WPR en ANG

Grafiek 131:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de geregistreerde doden
ter plaatse in het Vlaams
Gewest



Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en ANG

Tabel 109:
Ongevallen op autosnelwegen
geregistreerd in het Vlaams
Gewest

	Voortschrijdend jaartotaal december 2009	Voortschrijdend jaartotaal december 2008	Verschil JT 2009/ JT 2008	Evolutie in %
Aantal geregistreerde letselongevallen	2095	2220	-125	-5,6%
Waarvan dodelijke ongevallen	52	57	-5	-8,8%
Aantal geregistreerde gewonden	2984	3225	-241	-7,5%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	59	65	-6	-9,2%

Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR

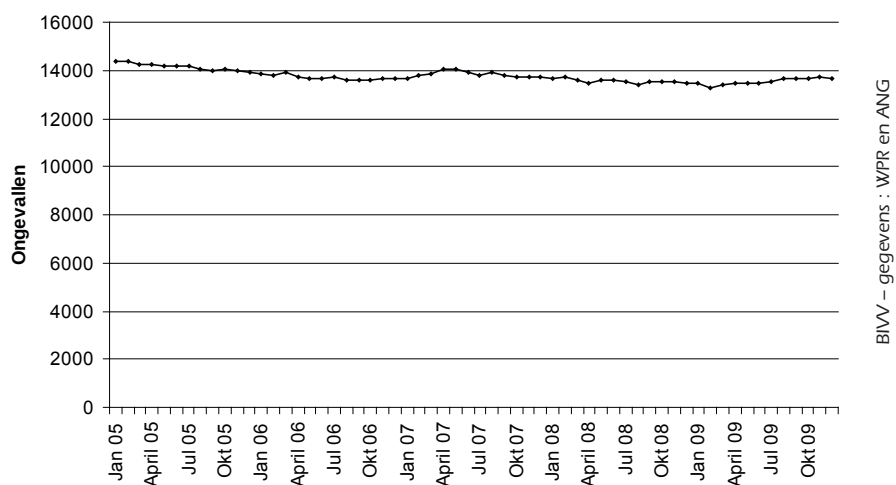
3.2.2.2.5. In het Waals Gewest

Tabel 110:
Geregistreerde ongevallen in
het Waals Gewest

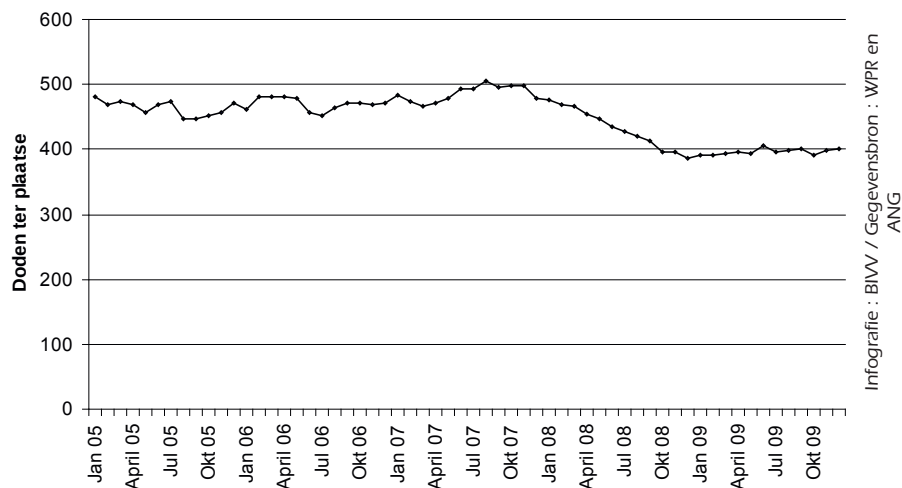
	Voortschrijdend jaartotaal december 2009	Voortschrijdend jaartotaal december 2008	Verschil JT 2009/ JT 2008	Evolutie in %
Aantal geregistreerde letselongevallen	13653	13442	211	1,6%
Waarvan dodelijke ongevallen	371	352	19	5,4%
Aantal geregistreerde gewonden	18151	17957	194	1,1%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	402	387	15	3,9%

Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR
en ANG

Grafiek 132:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de geregistreerde
letselongevallen in het Waals
Gewest



Grafiek 133:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de geregistreerde doden
ter plaatse in het Waals Gewest



Tabel 111:
Ongevallen geregistreerd op
autosnelwegen in het Waals
Gewest

	Voortschrijdend jaartotaal december 2009	Voortschrijdend jaartotaal december 2008	Vershil JT 2009/ JT 2008	Evolutie in %
Aantal geregistreerde letselongevallen	1405	1369	36	2,6%
Waarvan dodelijke ongevallen	61	52	9	17,3%
Aantal geregistreerde gewonden	2003	2000	3	0,2%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	66	56	10	17,9%

Infographie : BIW / Gegevensbron : WPR

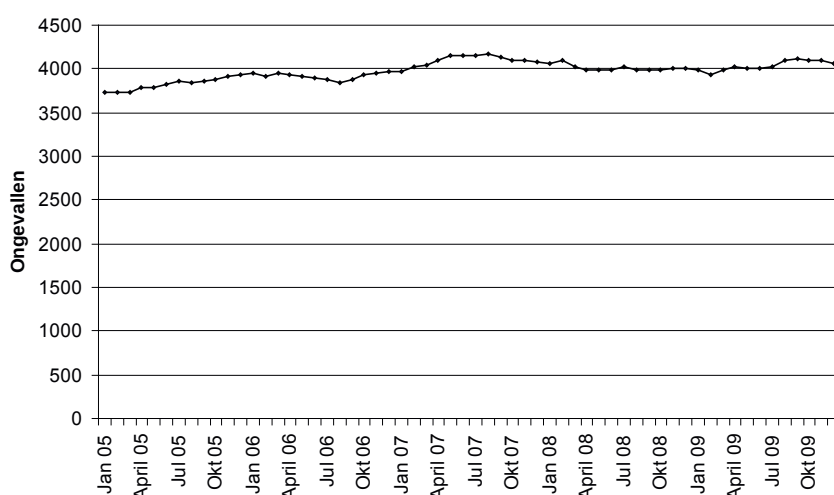
3.2.2.2.6. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest⁴

Tabel 112:
Geregistreerde ongevallen in
het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest

	Voortschrijdend jaartotaal december 2009	Voortschrijdend jaartotaal december 2008	Vershil JT 2009/ JT 2008	Evolutie in %
Aantal geregistreerde letselgevallen	4067	3998	69	1,7%
Waarvan dodelijke ongevallen	25	21	4	
Aantal geregistreerde gewonden	4930	4934	-4	-0,1%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	25	22	3	

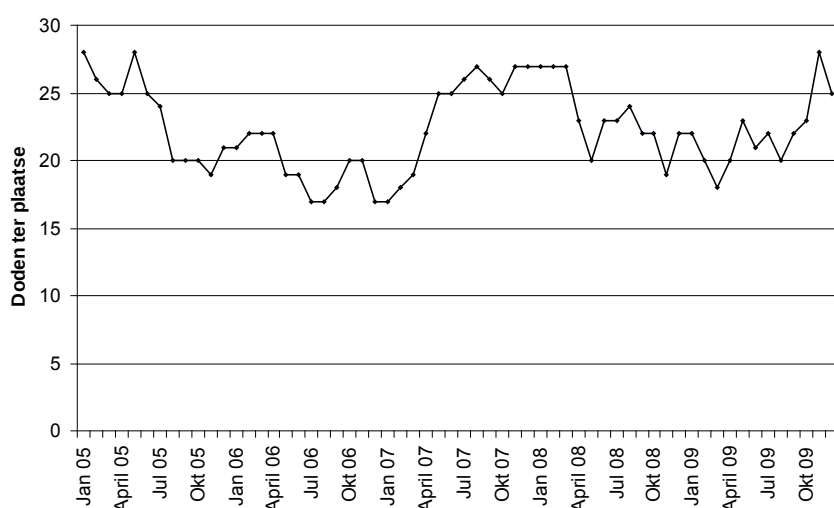
Infografie : BIW / Gegevensbron :
WPR en ANG

Grafiek 134:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de geregistreerde
letselgevallen in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest



Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en
ANG

Grafiek 135:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de geregistreerde doden
ter plaatse in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest



Infografie : BIW – gegevens : WPR en ANG

⁴ Het is mogelijk dat de stijgingen in Brussel te wijten zijn aan een onderregistratie van de ongevallen in 2004. In dit geval zou de reële situatie weergegeven worden vanaf het voortschrijdende jaartotaal van december 2005, vanaf dit jaartotaal worden de gegevens van 2004 niet meer gebruikt.

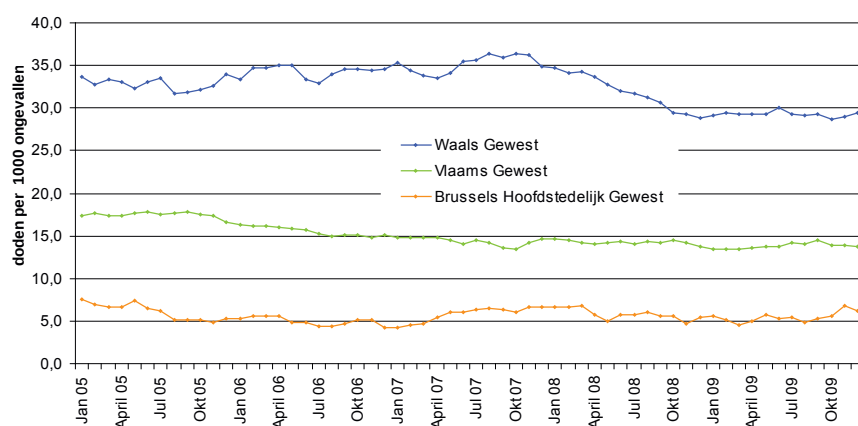
3.2.2.2.7. Vergelijking tussen de gewesten

Tabel 113:
Ernst van de geregistreerde
ongevallen per gewest

	Voortschrijdend jaartotaal van de geregistreerde doden ter plaatse	Voortschrijdend jaartotaal van de geregistreerde letselongevallen	Ernst (aantal geregistreerde doden ter plaatse / 1000 letselongevallen)
Vlaams Gewest	410	29901	13,7
Waals Gewest	402	13653	29,4
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	25	4067	6,1

Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR
en ANG

Grafiek 136:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de ernst van de ongevallen
per gewest



Infografie : BIW – gegevens: WPR
en ANG

Er dient opgemerkt te worden dat voor een meer diepgaande vergelijkende analyse tussen de Gewesten een groot aantal verkeersparameters uit de verschillende regio's nodig zijn zoals de verkeersdruk, de veiligheid van de wegen, het wagenpark, het bevolkingsaantal, etc.

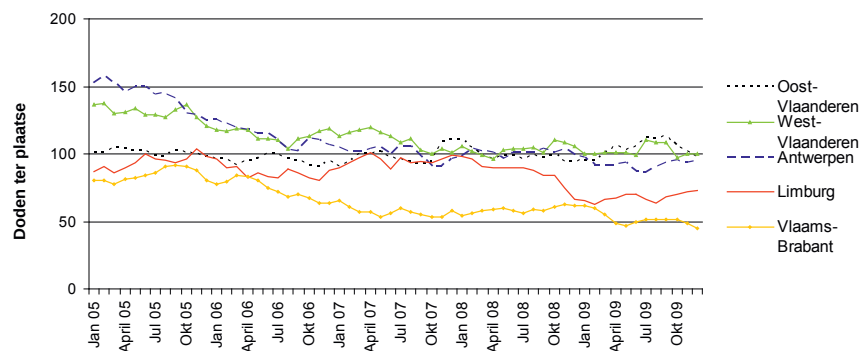
3.2.2.2.8. Evolutie van de ongevallen in de provincies

Tabel 114:
Voortschrijdende jaartotalen
van de letselongevallen en
doden ter plaatse per provincie

		JT december 2009	JT december 2008	Vershil JT 2009/JT 2008	Evolutie (in %)
Aantal geregistreerde letselongevallen	Luik	4349	4288	61	1,4%
	Luxemburg	1286	1280	6	0,5%
	Namen	1956	1964	-8	-0,4%
	Henegouwen	4729	4530	199	4,4%
	Waals Brabant	1333	1380	-47	-3,4%
	Vlaams Brabant	3946	4061	-115	-2,8%
	Antwerpen	8154	8606	-452	-5,3%
	Limburg	3981	4131	-150	-3,6%
	Oost-Vlaanderen	7768	8042	-274	-3,4%
	West-Vlaanderen	6052	6374	-322	-5,1%
Aantal geregistreerde doden ter plaats	Luik	101	103	-2	-1,9%
	Luxemburg	67	51	16	31,4%
	Namen	58	76	-18	-23,7%
	Henegouwen	147	132	15	11,4%
	Waals Brabant	29	25	4	16,0%
	Vlaams Brabant	45	62	-17	-27,4%
	Antwerpen	95	99	-4	-4,0%
	Limburg	73	66	7	10,6%
	Oost-Vlaanderen	97	94	3	3,2%
	West-Vlaanderen	100	106	-6	-5,7%

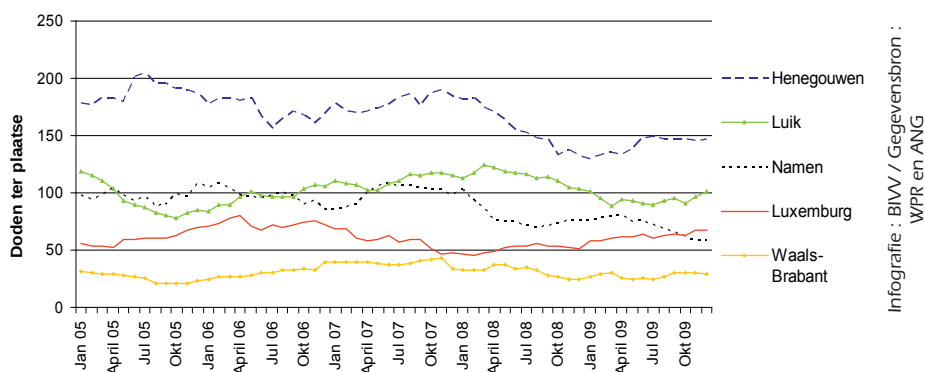
Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en ANG

Grafiek 137:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de geregistreerde doden
ter plaatse in de provincies van
het Vlaams Gewest



Infografie: BIW – gegevens:
WPR en ANG

Grafiek 138:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de geregistreerde doden
ter plaatse in de provincies van
het Waals Gewest

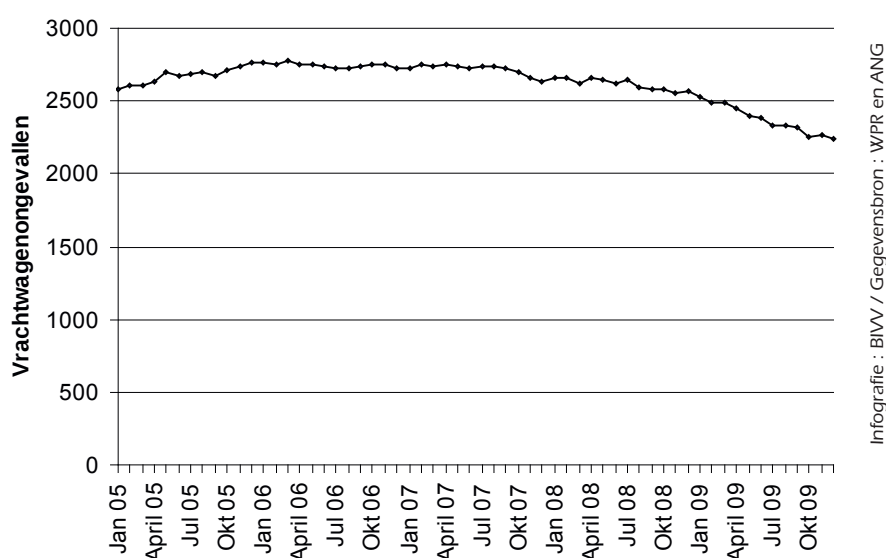


3.2.2.2.9. Ongevallen met ten minste één vrachtwagen^{5,6}

Tabel 115:
Voortschrijdende jaartotalen
van ongevallen met ten minste
één vrachtwagen

	Voortschrijdend jaartotaal december 2009	Voortschrijdend jaartotaal december 2008	Vershil JT 2009/ JT 2008	Evolutie in %
Aantal geregistreerde letselongevallen	2241	2571	-330	-12,8%
Waarvan dodelijke ongevallen	97	104	-7	-6,7%
Aantal geregistreerde gewonden	2838	3286	-448	-13,6%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	104	111	-7	-6,3%

Grafiek 139:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van geregistreerde ongevallen
met ten minste één
vrachtwagen in België



⁵ Hiermee bedoelen wij vrachtwagens van meer dan 3,5 ton, of trekkers, al dan niet met oplegger.

⁶ Dit hoofdstuk van de verkeersveiligheidsbarometer gaat over alle ongevallen met ten minste één vrachtwagen die door de Federale en de Lokale Politie geregistreerd worden. Het aantal slachtoffers omvat alle slachtoffers van het ongeval, zowel de inzittenden van de vrachtwagen(s) als van de andere voertuigen.

Grafiek 140:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de personen die
omkwamen bij een ongeval
met ten minste één
vrachtwagen



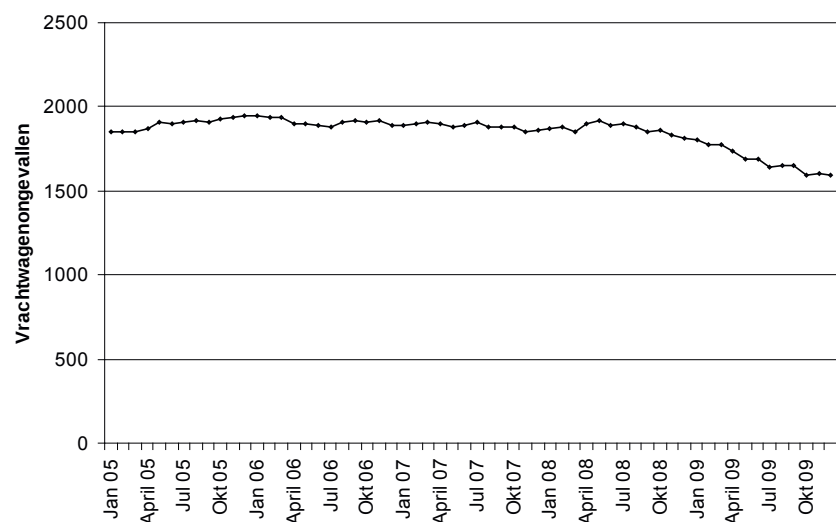
Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en ANG

Tabel 116:
Ongevallen met ten minste één
vrachtwagen geregistreerd in
het Vlaams Gewest

	Voortschrijdend jaartotaal december 2009	Voortschrijdend jaartotaal december 2008	Vershil JT 2009/ JT 2008	Evolutie in %
Aantal geregistreerde letselongevallen	1597	1812	-215	-11,9%
Waarvan dodelijke ongevallen	60	73	-13	-17,8%
Aantal geregistreerde gewonden	2004	2337	-333	-14,2%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	64	77	-13	-16,9%

Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en ANG

Grafiek 141:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van de ongevallen met ten
minste één vrachtwagen in het
Vlaams Gewest



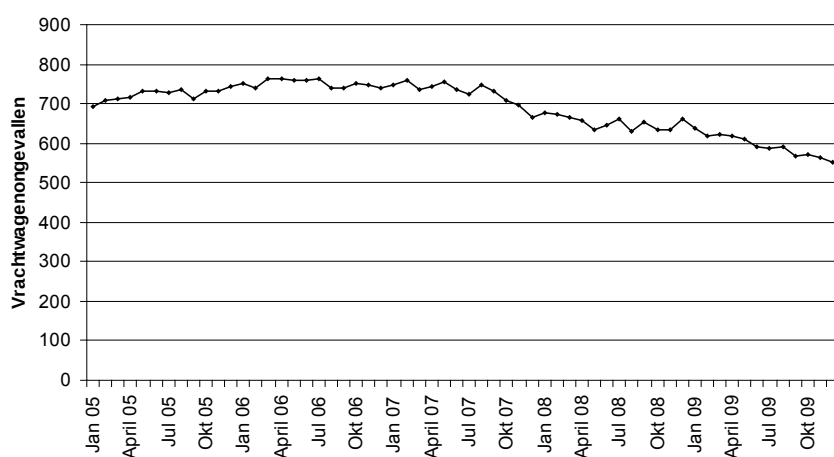
Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en ANG

Tabel 117:
Ongevallen met ten minste één
vrachtwagen geregistreerd in
het Waals Gewest

	Voortschrijdend jaartotaal december 2009	Voortschrijdend jaartotaal december 2008	Vershil JT 2009/ JT 2008	Evolutie in %
Aantal geregistreerde letselongevallen	551	662	-111	-16,8%
Waarvan dodelijke ongevallen	33	31	2	6,5%
Aantal geregistreerde gewonden	724	836	-112	-13,4%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	36	34	2	5,9%

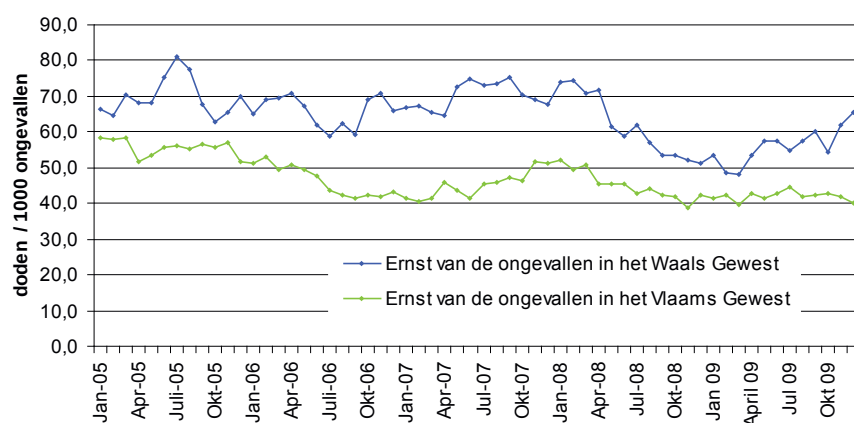
Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en ANG

Grafiek 142:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van ongevallen met ten minste
één vrachtwagen in het Waals
Gewest



Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en ANG

Grafiek 143:
Evolutie van de ernst van de
ongevallen met minstens één
vrachtwagen in het Waals en
Vlaams Gewest (doden ter
plaatse per 1000 geregistreerde
letselongevallen)



Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en ANG

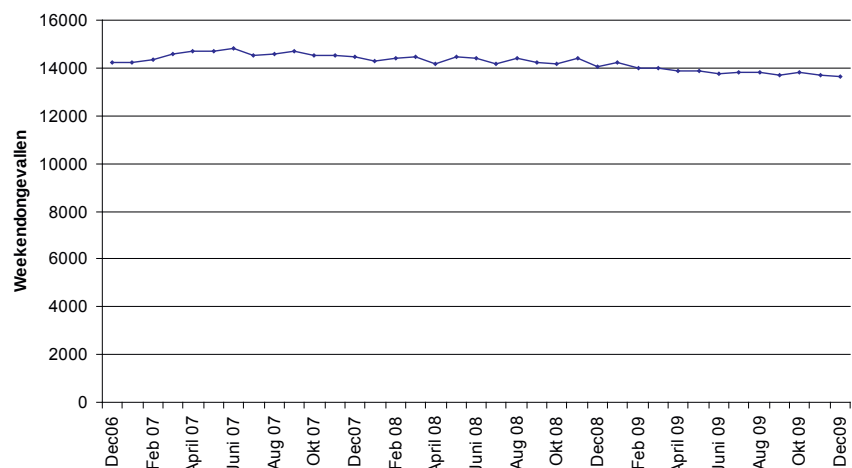
3.2.2.2.10. Weekendongevallen⁷

Tabel 118:
Weekendongevallen in België

	Voortschrijdend jaartotaal december 2009	Voortschrijdend jaartotaal december 2008	Vershil JT 2009/ JT 2008	Evolutie (in %)
Aantal geregistreerde letselongevallen	13666	14061	-395	-2,8%
Waarvan dodelijke ongevallen	330	324	6	1,9%
Aantal geregistreerde gewonden	18485	19242	-757	-3,9%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	362	360	2	0,6%

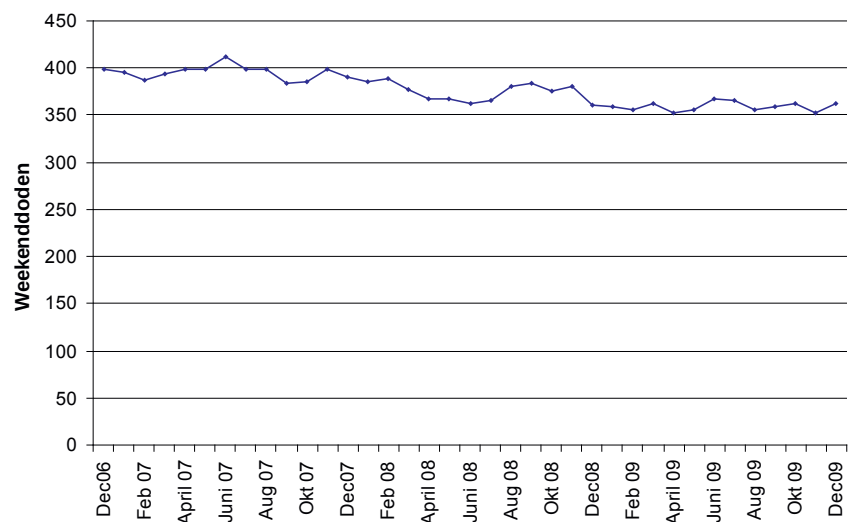
Infografie : BIWV / Gegevensbron : WPR en
ANG

Grafiek 144:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van weekendongevallen



Infografie : BIWV / Gegevensbron : WPR en
ANG

Grafiek 145:
Evolutie van de
voortschrijdende
jaartotalen van doden ter
plaatse ten gevolge van
weekendongevallen



Infografie : BIWV / Gegevensbron : WPR en ANG

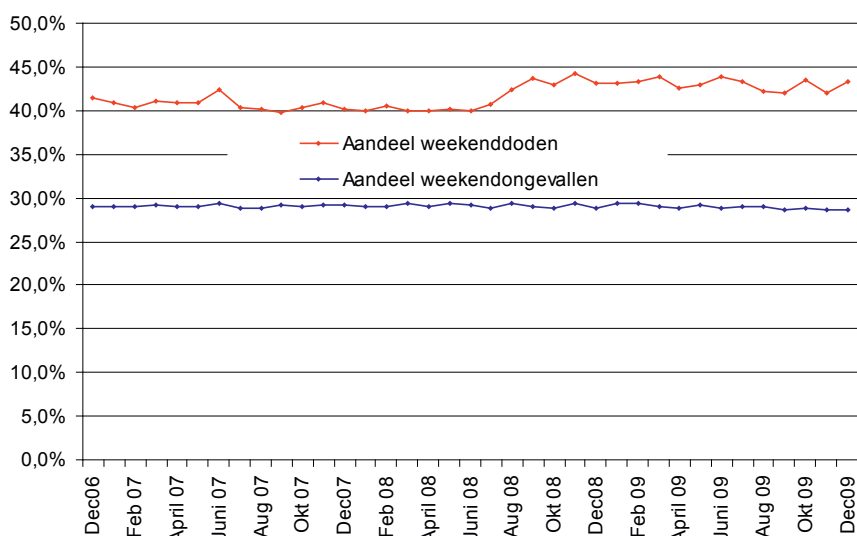
⁷ tussen vrijdag 22 uur en maandag 5.59u.

Tabel 119:
Aandeel weekendongevallen
en slachtoffers in het totale
aantal ongevallen en
slachtoffers

	JT December 2009 van de weekendongevallen	JT December 2009 van de ongevallen	Tijdens weekends (en %)
Aantal geregistreerde letselongevallen	13666	47621	28,7%
Waarvan dodelijke ongevallen	330	788	41,9%
Aantal geregistreerde gewonden	18485	61282	30,2%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	362	837	43,2%

Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR
en ANG

Grafiek 146:
Evolutie van het aandeel
weekendongevallen en
weekenddoden ter plaatse



Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en ANG

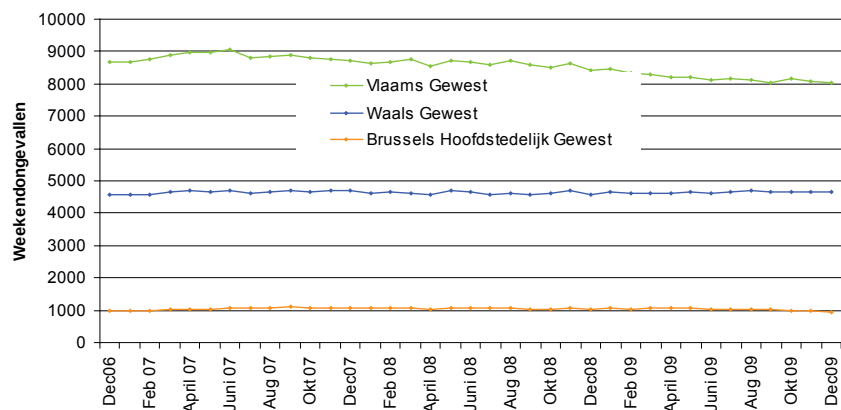
Tabel 120:
Weekendongevallen volgens de regio

		JT december 2009	JT december 2008	Vershil JT 2009/JT 2008	Evolutie (in %)
Aantal geregistreerde letselongevallen	Vlaams Gewest	8038	8428	-390	-4,6%
	Waals Gewest	4675	4591	84	1,8%
	BHG	953	1042	-89	-8,5%
Waarvan dodelijke ongevallen	Vlaams Gewest	152	148	4	2,7%
	Waals Gewest	169	168	1	0,6%
	BHG	9	8	1	12,5%
Aantal geregistreerde gewonden	Vlaams Gewest	10797	11489	-692	-6,0%
	Waals Gewest	6465	6391	74	1,2%
	BHG	1223	1362	-139	-10,2%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	Vlaams Gewest	162	163	-1	-0,6%
	Waals Gewest	191	188	3	1,6%
	BHG	9	9	0	0,0%

Infografie : BIW / Gegevensbron : WPR en ANG

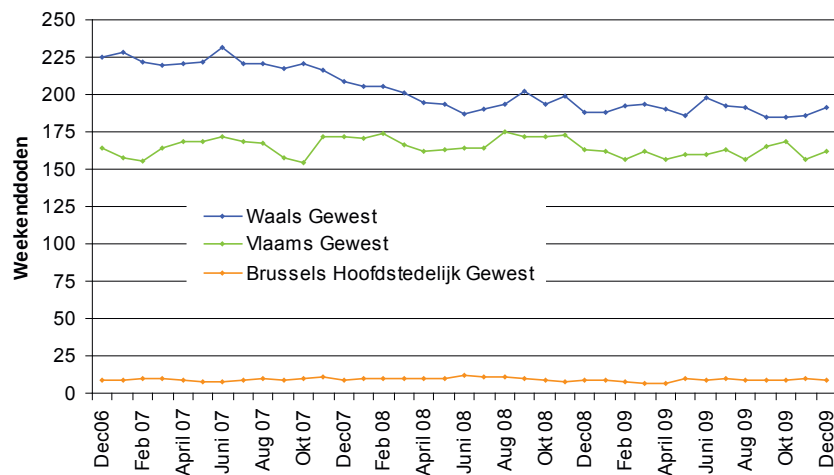
VERKEERSVEILIGHEIDSBAROMETER (ONGEVALLEN 2009)

Grafiek 147:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van weekendongevallen
volgens de regio



Infografie : BVV / Gegevensbron : WPR
en ANG

Grafiek 148:
Evolutie van de
voortschrijdende jaartotalen
van doden tijdens
weekendongevallen volgens
de regio



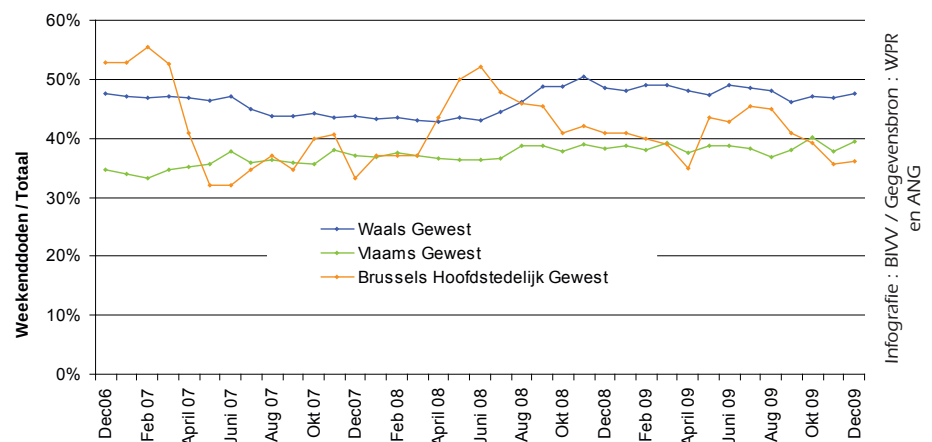
Infografie : BVV / Gegevensbron : WPR en
ANG

Tabel 121:
Aandeel weekendongevallen in het totale aantal ongevallen per regio

		JT December 2009 van de weekendongevallen	JT December 2009 van de ongevallen	Tijdens weekends (en %)
Aantal geregistreerde letselongevallen	Vlaamse gewest	8038	29901	26,9%
	Waalse gewest	4675	13653	34,2%
	BHG	953	4067	23,4%
Waarvan dodelijke ongevallen	Vlaamse gewest	152	392	38,8%
	Waalse gewest	169	371	45,6%
	BHG	9	25	36,0%
Aantal geregistreerde gewonden	Vlaamse gewest	10797	38201	28,3%
	Waalse gewest	6465	18151	35,6%
	BHG	1223	4930	24,8%
Aantal geregistreerde doden ter plaatse	Vlaamse gewest	162	410	39,5%
	Waalse gewest	191	402	47,5%
	BHG	9	25	36,0%

Infografie : BVV / Gegevensbron : WPR en ANG

Grafiek 149:
Evolutie van het aandeel
weekenddoden ter plaatse per
regio



3.2.2.2.11. Technische fiche

Om een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid te kunnen voeren is het belangrijk dat er actuele cijfergegevens beschikbaar zijn die toelaten om na te gaan of we op de goede weg zitten en/of om tijdig bijsturingen door te voeren. Hoofddoel van een verkeersveiligheidsbeleid is immers het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers te doen dalen.

De verkeersveiligheidsbarometer is daartoe een nuttig instrument. Het gaat hier om de maandelijkse rapportage van de zgn. "quick indicators" inzake verkeersveiligheid die toelaat de actuele tendensen in de evolutie van de verkeersveiligheid te meten.

De verkeersveiligheidsbarometer rapporteert sinds 20078 over de evolutie van het aantal doden ter plaatse en het aantal slachtoffers en dit op basis van de pv-registratie bij de federale9 en bij de lokale10 politie. Deze indicatoren laten bovendien toe om de evolutie van de ernst van de ongevallen (= aantal doden per 1000 ongevallen) te meten. Hierdoor meten we "de temperatuur" van het verkeersveiligheidsbeleid: als deze te hoog ligt betekent dit dat er dringende maatregelen nodig zijn. Daarnaast wordt ook de evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal dodelijke ongevallen verder opgevolgd.

De ongevallencijfers verschijnen 2 maanden na de referentieperiode in deze verkeersveiligheidsbarometer. Het zijn voorlopige cijfers die elke maand opnieuw geactualiseerd worden en na ongeveer 4 à 6 maanden als definitief kunnen worden beschouwd. De meest recente maanden zijn gevoeliger voor fluctuaties daarom moeten wij voorzichtig zijn met de analyse van de recentste maanden. Deze gegevens worden ter beschikking gesteld door de federale verkeerspolitie (WPR) en door de Directie van de Algemene Nationale Gegevensbank (ANG) van de federale politie. Dankzij de medewerking van alle lokale korpsen heeft deze Directie een centrale ongevallendatabank gecreëerd op basis van de PV-registratie.

8 Tot eind 2006 baseerde de barometer zich op de geregistreerde processen-verbaal van letselongevallen bij de parketten. Aangezien dit systeem niet in de eerste plaats werd ontwikkeld met als doel om er volledige en juiste ongevallenstatistieken uit te halen betekent dit dat foutieve of dubbele registratie niet altijd gecorrigeerd kan worden. Bovendien laat het registratiesysteem bij de parketten niet toe om informatie betreffende de aard van de slachtoffers te achterhalen. We zullen deze cijfers, die worden aangeleverd door de FOD Justitie, blijven rapporteren in de technische fiche: voor december 2009 bedraagt het aantal letselongevallen op basis van de parketcijfers 2977.

9 De federale verkeerspolitie is actief op de autosnelwegen (ongeveer 1780 km) en op een aantal gelijkgestelde wegen (ongeveer 275 km).

10 De lokale politie stelt ongevallen vast op gewest- en gemeentewegen.

Het gaat hier om een belangrijke ontwikkeling voor de verkeersveiligheidsbarometer aangezien er gerapporteerd wordt van aan de bron. Het zijn immers de politiediensten die de processen-verbaal van letselongevallen opstellen en overmaken aan de parketten.

De cijfers van de lokale zones die voor deze barometer werden weergegeven zijn berekend op volgende wijze:

- Per politiezone worden de ongevallen met lichamelijk letsel geteld die zich voorgedaan hebben op het grondgebied van de betrokken politiezone, ongeacht welke politiezone het ongeval vastgesteld of geregistreerd heeft.
- Er wordt enkel rekening gehouden:
 - o -met letselongevallen vastgesteld door lokale politiezones
 - o -met letselongevallen die ter plaatse of op het commissariaat (aangifte) worden vastgesteld.
 - o -met aanvankelijke processen-verbaal¹¹

Om de evolutie te meten worden de “voortschrijdende jaartotalen” als indicator gebruikt. Het voortschrijdende jaartotaal is gelijk aan het maandcijfer + de som van de elf voorgaande maanden. Jaartotalen of 12-maandelijks voortschrijdende totalen hebben het voordeel dat zij de seizoensgebonden effecten opheffen en dat de trend in de cijfers beter zichtbaar wordt.

Sinds juni 2008 werd de barometer uitgebreid met de rapportage van de ongevallen waarin ten minste één vrachtwagen (van meer dan 3,5 ton, of trekkers, al dan niet met oplegger) is betrokken en van het aantal personen dat omkwam ten gevolge van een ongeval met minstens 1 vrachtwagen.

Tenslotte wordt ook de weekendbarometer voorgesteld. De weekendbarometer geeft het aantal ongevallen en het aantal doden tijdens de weekends weer. In tegenstelling tot de andere hoofdstukken in de verkeersveiligheidsbarometer, geeft de weekendbarometer de evolutie pas weer sinds december 2006 en niet sinds januari 2005. De gegevens, ons verstrekt door de politie, laten geen analyse van weekendongevallen toe die verder in de tijd teruggaat.

Dit luik van de barometer heeft een preventief doel en wil alle weggebruikers er attent op maken dat men tijdens het weekend een aanzienlijk risico loopt om slachtoffer te worden van een ernstig verkeersongeval.

¹¹ Daardoor kan het aantal PV's of hun inhoud evolueren van maand tot maand, wat dan natuurlijk een invloed heeft op het aantal ongevallen, doden of gewonden.



3.3. Evolutie van de schade frequentie in de BA motorrijtuigen verzekering

3.3.1. Aantal schadegevallen BA toerisme en zaken.....	218
3.3.1.1. Schadefrequentie BA toerisme en zaken	218
3.3.1.2. Schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade BA toerisme en zaken.....	219
3.3.1.3. Aantal schadegevallen BA toerisme en zaken ≥ 125.000 euro.....	220
3.3.1.4. Schadefrequentie volgens leeftijd en geslacht.....	220
3.3.1.5. Aantal schadegevallen en schadelast van schadegevallen zonder / met lichamelijke schade in BA toerisme en zaken.....	222
3.3.2. Schadefrequentie per voertuigcategorie BA motor-rijtuigen.....	223
3.3.3. Conclusies.....	225
3.3.3.1. BA toerisme en zaken.....	225
3.3.3.2. Vergelijking tussen verschillende voertuigcategorieën in de BA motorrijtuigen.....	225



3.3.1. Aantal schadegevallen BA toerisme en zaken

3.3.1.1. Schadefrequentie BA toerisme en zaken

De schadefrequentie in de verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid (BA) toerisme en zaken wordt gedefinieerd als het aantal schadegevallen, waarbij het in BA verzekerde voertuig toerisme en zaken in fout of gedeeltelijk in fout is en het schadegeval voorviel tijdens de beschouwde periode, gedeeld door het totaal aantal in BA verzekerde voertuigen toerisme en zaken tijdens de beschouwde periode.

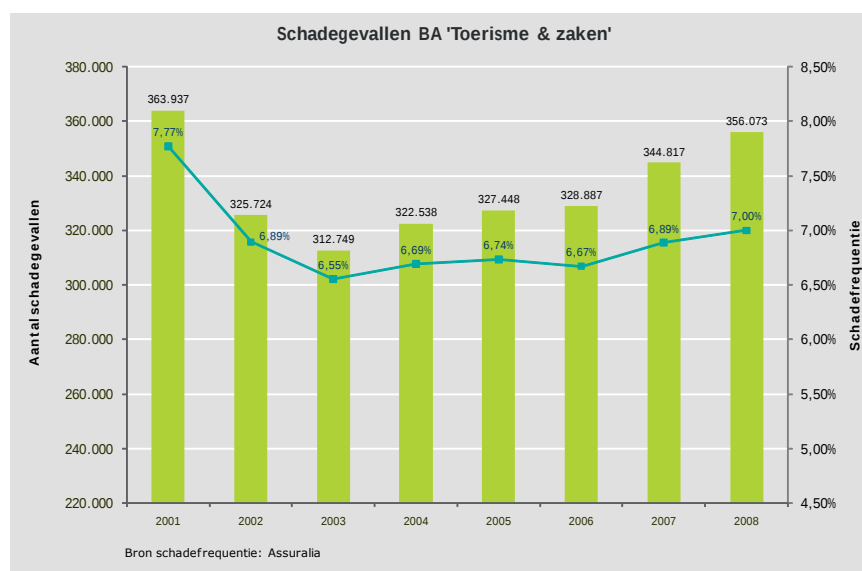
In 2008 bedraagt de schadefrequentie BA toerisme en zaken 7,00%. Dit betekent dat in 2008, gemiddeld gezien, door 100 verzekerde wagens 7 schadegevallen veroorzaakt werden. Of nog: gemiddeld gezien werd in 2008 door quasi 1 op 14 verzekerde wagens een schadegeval veroorzaakt.

De schadefrequentie vermenigvuldigen met het totaal aantal wagens geeft een schatting van het totaal aantal schadegevallen (in fout of gedeeltelijk in fout).

Aantal voertuigen toerisme en zaken op 31 december (bron: Febiac)							
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
4.684.504	4.724.856	4.772.584	4.818.571	4.861.352	4.929.284	5.006.294	5.086.756

Eind 2008 telde het Belgische wagenpark 5.086.756 voertuigen. Het totaal aantal schadegevallen BA toerisme en zaken wordt in 2008 zodoende geschat op 356.073.

Onderstaande grafiek geeft de evolutie van de schadefrequentie en het aantal schadegevallen BA toerisme en zaken in de periode 2001 – 2008.

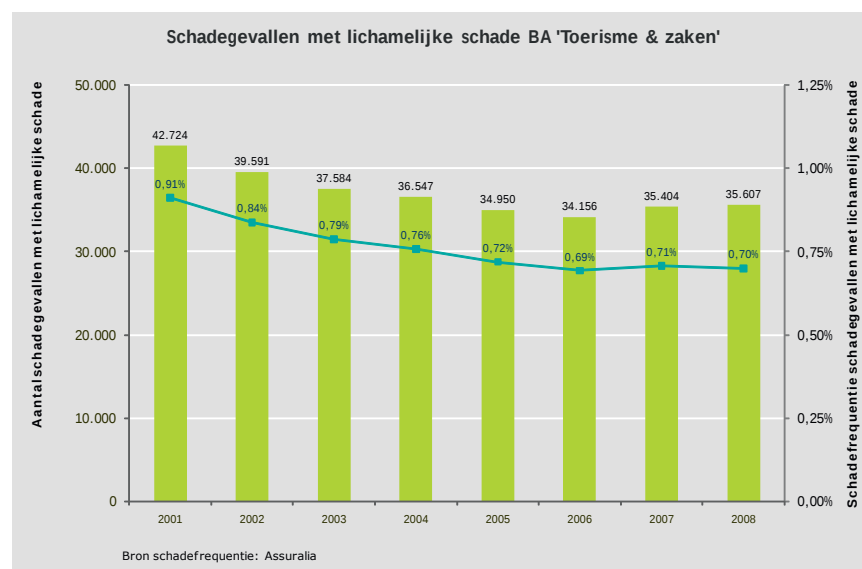


Tijdens de eerste jaren van de eenentwintigste eeuw daalde de schadefrequentie van 7,77% in 2001 naar 6,55% in 2003. In de periode 2003 - 2008 kent de schadefrequentie opnieuw een licht toenemende tendens en bedraagt 7,00% in 2008. Mede door de uitbreiding van het wagenpark neemt het aantal schadegevallen in deze periode toe met 13,9%, van 312.749 in 2003 tot 356.073 in 2008. Het aantal schadegevallen in 2008 blijft echter onder de 363.937 schadegevallen in 2001.

3.3.1.2. Schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade BA toerisme en zaken

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

Onderstaande grafiek geeft de evolutie van de schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade en het aantal schadegevallen met lichamelijke schade voor de BA toerisme en zaken in de periode 2001 – 2008.



De schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade neemt van 0,91% in 2001 af tot 0,69% in 2006. In 2007 stijgt deze schadefrequentie lichtjes tot 0,71%. In 2008 volgt opnieuw een lichte daling tot 0,70%. Dit betekent dat in 2008, gemiddeld gezien, door 1.000 verzekerde wagens 7 schadegevallen met lichamelijke schade veroorzaakt werden. Of nog: gemiddeld gezien werd in 2008 door quasi 1 op 143 verzekerde wagens een schadegeval met lichamelijke schade veroorzaakt.

Het aantal schadegevallen met lichamelijke schade nam in de periode 2001 – 2006 af met 20% van 42.724 naar 34.156. Mede door de uitbreiding van het wagenpark neemt het aantal schadegevallen met lichamelijke schade in de periode 2006 - 2008 toe tot 35.607.

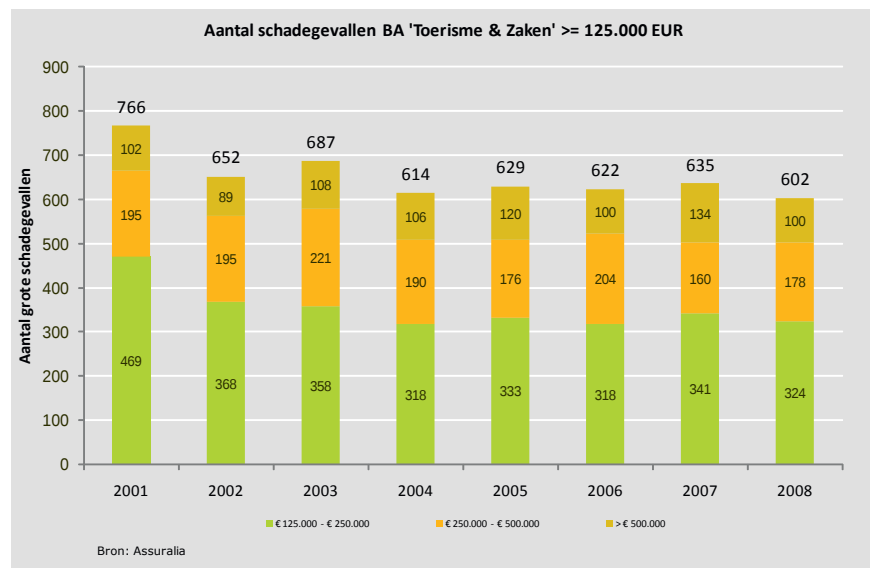
In tegenstelling tot de toename van het globaal aantal schadegevallen, daalt het aantal schadegevallen met lichamelijke schade verder in de periode 2003 –

2006. Van 2006 tot 2008 neemt het globaal aantal schadegevallen veel sterker toe dan het aantal schadegevallen met lichamelijke schade.

3.3.1.3. Aantal schadegevallen BA toerisme en zaken ≥ 125.000 euro

Om de evolutie van de zware schadegevallen op te volgen wordt per jaar een schatting gemaakt van het aantal schadegevallen met een schadelast van meer dan 125.000 euro in de BA toerisme en zaken. Gezien het enige tijd neemt alvorens een verzekeringsonderneming zicht heeft op de ernst van een schadegeval, worden bij deze inschatting de schadegevallen geëvalueerd op 30 juni van het jaar volgend op het jaar waarin het schadegeval voorviel. Voor de meeste van deze schadegevallen ligt de juiste schadelast op dat ogenblik nog lang niet vast, maar kan er toch al een vrij goede inschatting gemaakt worden.

Onderstaande grafiek geeft de schatting van het aantal schadegevallen BA toerisme en zaken met een schadelast van meer dan 125.000 euro weer voor de jaren 2001 tot en met 2008.



Per jaar wordt dit aantal schadegevallen ook opgesplitst in 3 categorieën: van 125.000 tot 250.000 euro, van 250.000 tot 500.000 euro en meer dan 500.000 euro.

Uit deze grafiek volgt dat het aantal zware schadegevallen in de periode 2004 – 2008 duidelijk lager ligt dan in de jaren 2001 tot en met 2003.

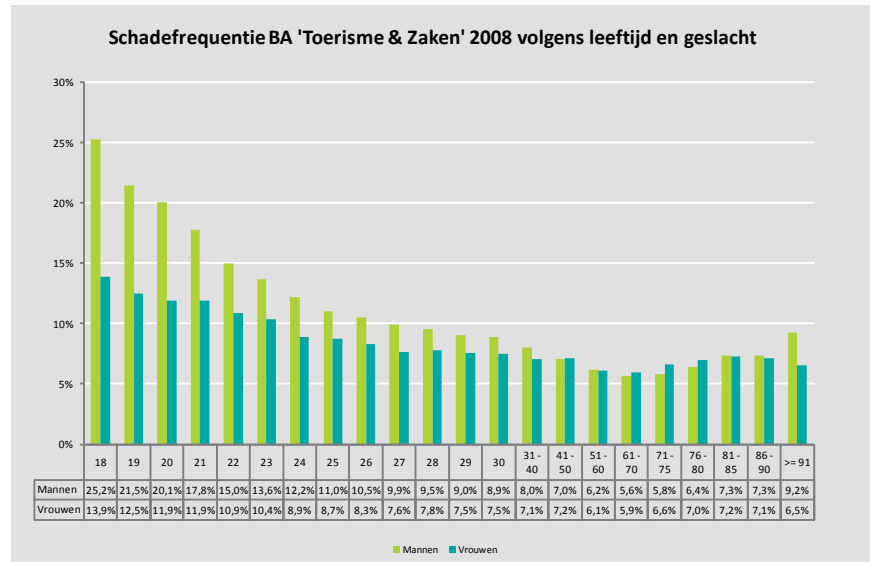
3.3.1.4. Schadefrequentie volgens leeftijd en geslacht¹

Onderstaande grafiek geeft voor 2008 de schadefrequentie BA toerisme en zaken weer volgens leeftijd en geslacht.

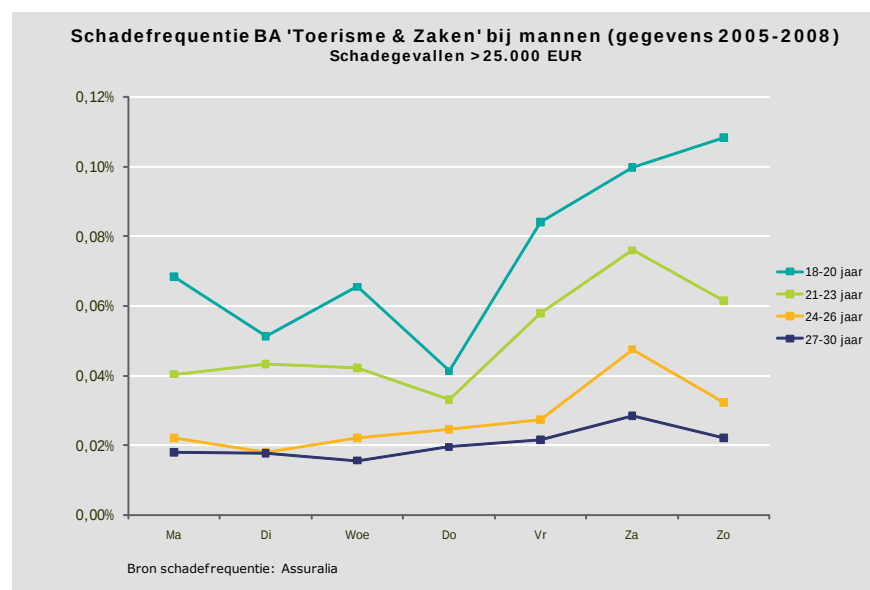
Terwijl de globale schadefrequentie 7,00% bedraagt voor de BA toerisme en zaken in 2008, ligt de schadefrequentie meer dan drie keer hoger voor mannen van 18 en 19 jaar en meer dan twee keer hoger voor mannen van 20 tot en met 22 jaar. Voor de vrouwen valt de schadefrequentie op het gemiddeld niveau

1. Deze statistische gegevens zijn geobserveerde feiten waarmee op tarifair vlak in de autoverzekering sinds eind 2007 geen rekening meer mag gehouden worden. Dit als gevolg van de omzetting naar Belgisch recht van de Europese richtlijn tot gelijke behandeling van mannen en vrouwen.

rond de leeftijd van 30 jaar, terwijl dit voor de mannen pas een aantal jaren later gebeurt. Voor de leeftijdscategorieën 51-60, 61-70, 71-75 en 76-80 ligt de schadefrequentie lager dan gemiddeld. Vanaf de leeftijd van 80 jaar wordt opnieuw een toenemende tendens geconstateerd.

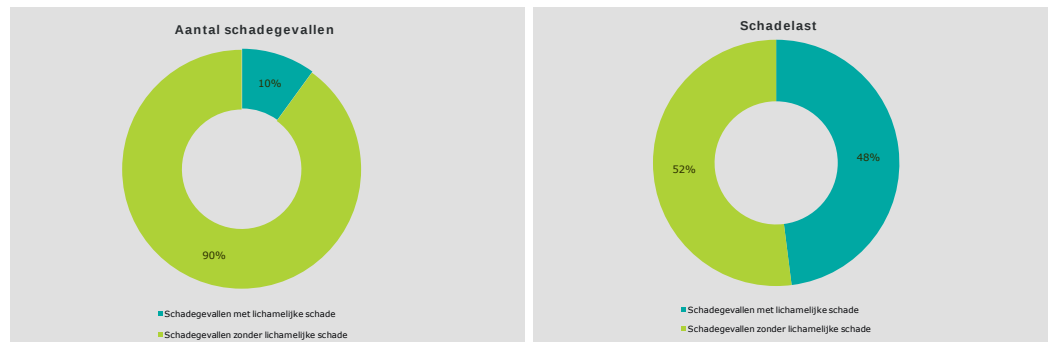


Bij analyse van de schadegevallen van meer dan 25.000 euro blijkt dat jonge mannen een duidelijk hoger aandeel hebben in de weekendongevallen. Onderstaande grafiek geeft voor jonge mannen per leeftijdsklasse de "schadefrequentie schadegevallen > 25.000 euro" per dag van de week. Om deze grafiek aan te maken werden gegevens gebruikt van de jaren 2005 tot en met 2008. Uit deze grafiek blijkt duidelijk een verhoogde schadefrequentie tijdens het weekend voor de leeftijdscategorieën 18 tot en met 20 jaar, 21 tot en met 23 jaar en 24 tot en met 26 jaar. Voor vrouwen is dit verschil veel minder duidelijk.



3.3.1.5. Aantal schadegevallen en schadelast van schadegevallen zonder / met lichamelijke schade in BA toerisme en zaken

Onderstaande grafieken geven voor 2008 een opsplitsing van, enerzijds, het aantal schadegevallen in schadegevallen met en zonder lichamelijke schade en, anderzijds, de schadelast in schadelast van schadegevallen met en zonder lichamelijke schade.

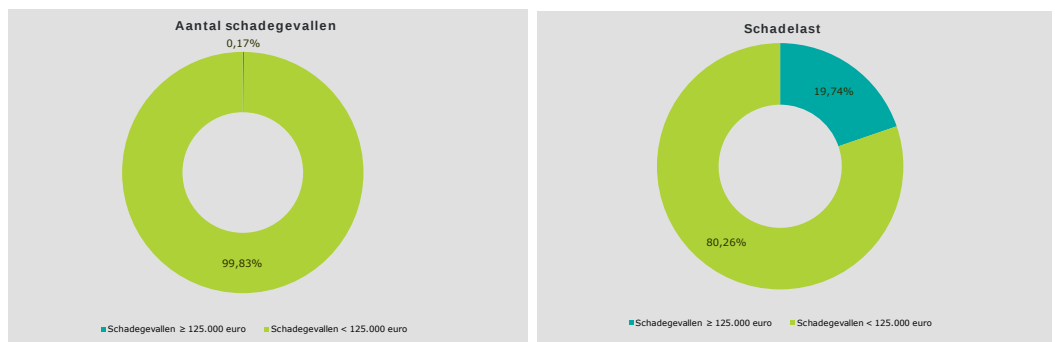


Uit deze grafieken volgt dat, terwijl slechts bij 10% van de schadegevallen lichamelijke schade veroorzaakt wordt, deze schadegevallen 48% van de schadelast in nemen.

Aantal schadegevallen en schadelast van schadegevallen BA toerisme en zaken < 125.000 euro / ≥ 125.000 euro

Om de evolutie van de schadelast van zware schadegevallen op te volgen wordt per jaar een schatting gemaakt van de gemiddelde schadelast van schadegevallen van meer dan 125.000 euro in de BA toerisme en zaken. Gezien het enige tijd neemt alvorens een verzekeringsonderneming zicht heeft op de ernst van een schadegeval, worden bij deze inschatting de schadegevallen geëvalueerd op 30 juni van het jaar volgend op het jaar waarin het schadegeval voorviel. Voor de meeste van deze schadegevallen ligt de juiste schadelast op dat ogenblik nog lang niet vast, maar kan er toch al een eerste inschatting gemaakt worden.

Onderstaande grafieken geven voor 2008 een opsplitsing van, enerzijds, het aantal schadegevallen in schadegevallen ≥ 125.000 euro en < 125.000 euro en, anderzijds, de schadelast in schadelast van schadegevallen ≥ 125.000 euro en < 125.000 euro.



Deze grafieken geven aan dat in 2008 slechts voor 0,17% van de schadegevallen de schadelast op meer dan 125.000 euro wordt geschat. Deze zware schadegevallen nemen samen 19,74% van de totale schadelast in.

3.3.2. Schadefrequentie per voertuigcategorie BA motor-rijtuigen

Onderstaande grafieken geven voor 2006, 2007 en 2008 per voertuigcategorie voor de verzekering BA motorrijtuigen:

de schadefrequentie;

de schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade;

het aantal schadegevallen ≥ 125.000 euro per 10.000 verzekerde voertuigen.

Voor de categorie “tweewielers” bedraagt de schadefrequentie 2,0% tijdens de drie observatiejaren. De schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade neemt voor deze categorie lichtjes af in 2008 tot 0,35% (tegenover 0,37% in 2007). Het aantal schadegevallen ≥ 125.000 euro per 10.000 tweewielers bedraagt 0,55 in 2008 (0,73 in 2007 en 0,63 in 2006).

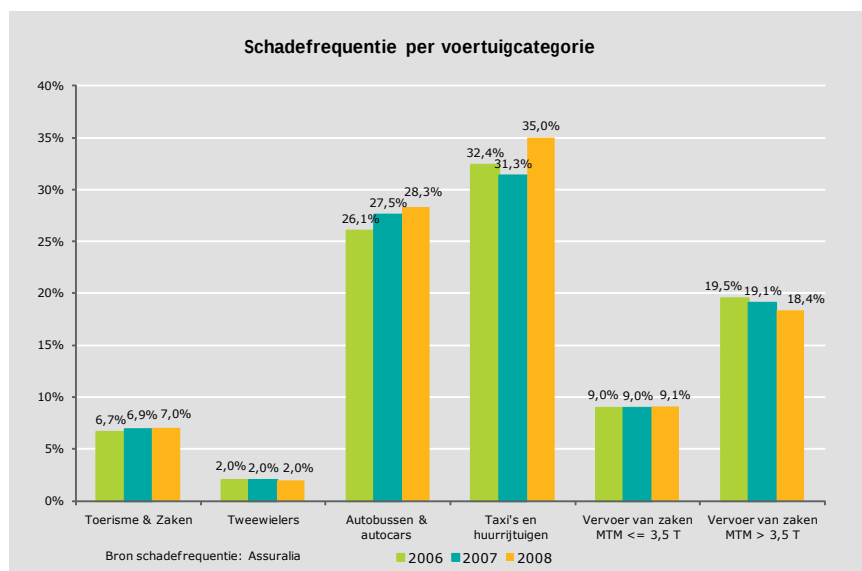
In 2008 bedraagt de verhouding van de schadefrequentie, categorie “tweewielers” ten opzichte van de categorie “toerisme en zaken”, 0,29. Deze verhouding bedraagt 0,50 voor de schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade en 0,47 voor het aantal schadegevallen ≥ 125.000 euro per 10.000 voertuigen. Hieruit volgt dat, in vergelijking met de categorie “toerisme en zaken”, het aantal zware schadegevallen en het aantal schadegevallen met lichamelijke schade veroorzaakt door tweewielers relatief hoog ligt ten opzichte van het totaal aantal schadegevallen veroorzaakt door deze categorie.

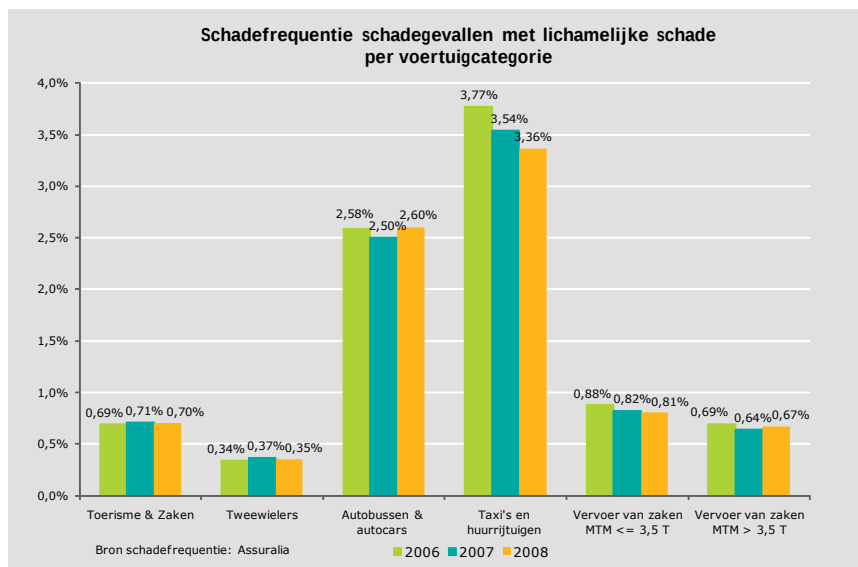
De schadefrequenties voor de categorieën “autobussen & autocars” en “taxi’s en huurrijtuigen” bedragen respectievelijk 28,3% en 35,0% in 2008.

De schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade bedraagt in 2008 2,60% voor de categorie “autobussen & autocars” (3,7 keer deze voor de categorie “toerisme en zaken”). Voor de categorie “taxi’s en huurrijtuigen” bedraagt deze schadefrequentie 3,36% in 2008 (4,8 keer deze voor de categorie “toerisme en zaken”).

In de periode 2006 – 2008 ligt het aantal schadegevallen ≥ 125.000 euro per 10.000 voertuigen voor de categorieën “autobussen & autocars” en “taxi’s en huurrijtuigen” tussen 4 en 7.

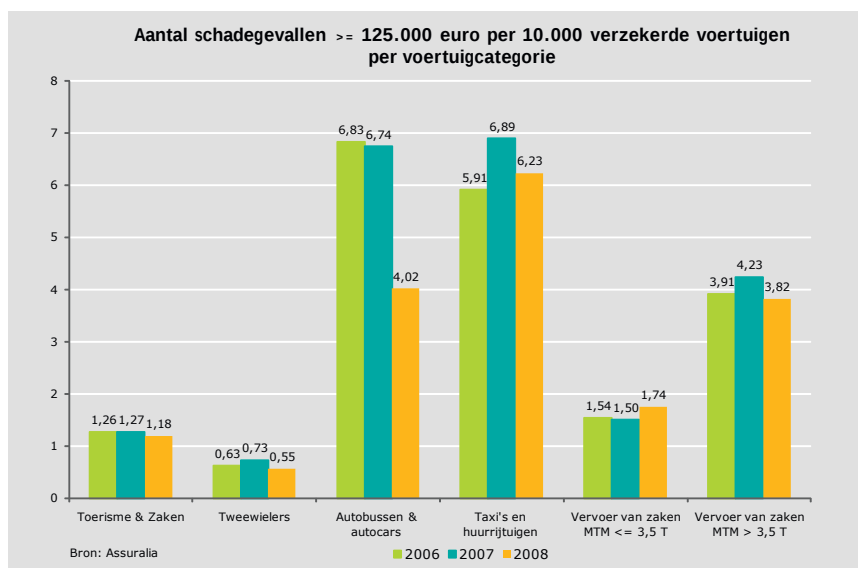
Voertuigen in de categorieën “autobussen & autocars” en “taxi’s en huurrijtuigen” veroorzaken gemiddeld gezien meer dan 4 keer zoveel schadegevallen dan de voertuigen in de categorie “toerisme en zaken”.





De schadefrequentie voor de categorie “vervoer van zaken $\leq 3,5$ T” stijgt in 2008 opnieuw lichtjes tot 9,07% (ten opzichte van 9,01% in 2007 en 9,00% in 2006). De schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade daalt daarentegen van 0,82% in 2007 naar 0,81% in 2008. Het aantal schadegevallen ≥ 125.000 per 10.000 voertuigen bedraagt 1,74 in 2008 (tegenover ongeveer 1,5 in 2006 en 2007).

In vergelijking met de categorie “toerisme en zaken” worden door de voertuigen in de categorie “vervoer van zaken $\leq 3,5$ T” 30% meer schadegevallen veroorzaakt. Het verschil tussen beide categorieën qua schadegevallen met lichamelijke schade is minder uitgesproken. Het aantal zware schadegevallen veroorzaakt door 10.000 voertuigen in de categorie “vervoer van zaken $\leq 3,5$ T” ligt in 2008 bijna 50% hoger dan dit aantal in de categorie “toerisme en zaken”.



Voor de categorie “vervoer van zaken $> 3,5$ T” noteren we in de periode 2006 – 2008 een afname van de schadefrequentie van 19,5% in 2006 naar 18,4% in 2008. De schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade daarentegen neemt in 2008 opnieuw lichtjes toe na de afname in 2007 en bedraagt 0,67%. Het aantal schadegevallen ≥ 125.000 per 10.000 voertuigen schommelt in de periode 2006 – 2008 rond 4.

In vergelijking met de categorie “toerisme en zaken” worden door de voertuigen in de categorie “vervoer van zaken > 3,5 T” meer dan 2,5 keer zoveel schadegevallen veroorzaakt. De schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade is vergelijkbaar voor beide categorieën. Het aantal zware schadegevallen veroorzaakt door 10.000 voertuigen in de categorie “vervoer van zaken > 3,5 T” ligt echter 3 keer hoger dan dit aantal in de categorie “toerisme en zaken”.

3.3.3. Conclusies

3.3.3.1. BA toerisme en zaken

Terwijl in 2002 en 2003 de schadefrequentie en het aantal schadegevallen BA toerisme en zaken duidelijk daalden, volgt terug een stille opmars vanaf 2004. In 2008 stijgt de schadefrequentie juist boven het niveau 2002 uit. Door de toename van het wagenpark ligt het aantal schadegevallen in 2008 echter bijna 10% hoger dan het aantal in 2002.

De schadefrequentie en het aantal schadegevallen met lichamelijke schade BA toerisme en zaken nemen af van 2001 tot en met 2006. In de periode 2006 – 2008 schommelt deze frequentie rond de 0,7%.

3.3.3.2. Vergelijking tussen verschillende voertuigcategorieën in de BA motorrijtuigen

Terwijl in 2008 100 voertuigen uit de categorie “toerisme en zaken” gemiddeld bijna 7 schadegevallen veroorzaakten, bedraagt dit aantal 28 en meer voor de categorieën “autobussen & autocars” en “taxi’s en huurrijtuigen”. Voor de categorieën “vervoer van zaken ≤ 3,5 T en > 3,5 T” bedraagt dit aantal respectievelijk 9 en 18. Voor de categorie “tweewielers” blijft dit aantal beperkt tot 2.

De schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade ligt in 2008 het hoogst bij de categorieën “autobussen & autocars” (2,6%) en “taxi’s en huurrijtuigen” (3,4%). Voor de andere categorieën bedraagt deze frequentie minder dan 1%.

In 2008 werden door 10.000 voertuigen uit de categorie “taxi’s en huurrijtuigen” zo’n 6 schadegevallen met een schadelast $\geq$ 125.000 euro veroorzaakt. Voor de categorieën “autobussen & autocars” en “vervoer van zaken > 3,5 T” bedraagt dit aantal ongeveer 4. Bij voertuigen uit de overige categorieën ligt dit aantal op 1,7 of minder.





3.4. Blootstellingsgegevens

3.4.1. Voertuigkilometers	229
3.4.2. Reizigerskilometers	234
3.4.3. Populatie	236
3.4.4. Lengte wegennet	240
3.4.5. Evolutie van het voertuigenpark	244

3.4.1. Voertuigkilometers

Tabel 122:
Evolutie van het aantal
voertuigkilometers, opgesplitst
per weggebruikerstype en
wegtype, België (in miljoen
kms)

	Motorfiets				Personenwagen				Lichte vrachtwag		
	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G
1970	4	74	39	117	1859	13708	8614	24181	123	991	523
1980	45	151	96	293	8686	19678	12251	40615	467	1101	688
1990	67	171	116	353	16804	27234	15846	59883	1003	1505	908
1991	84	247	142	472	17843	28574	16154	62571	1149	1706	990
1992	101	316	169	586	18529	28798	16392	63719	1281	1849	1071
1993	118	387	195	700	19156	29004	16489	64649	1416	1993	1144
1994	138	471	224	833	20017	29896	16816	66728	1575	2190	1236
1995	158	544	250	951	20185	29419	16765	66370	1720	2334	1301
1996	160	530	264	954	20679	29563	16723	66965	1823	2542	1343
1997	159	524	284	967	20691	30170	17085	67945	1886	2797	1419
1998	166	519	303	988	21857	30878	17309	70043	2058	3073	1485
1999	172	510	328	1010	22915	31418	17784	72117	2228	3344	1574
2000	172	490	348	1011	23128	31341	18028	72497	2320	3555	1646
2001	181	509	364	1054	23496	31628	18150	73274	2449	3748	1726
2002	189	526	380	1095	23786	31855	18226	73866	2572	3937	1804
2003	196	539	393	1128	23835	31781	18188	73805	2672	4091	1871
2004	205	559	410	1175	24146	32135	18309	74590	2804	4303	1956
2005	214	569	423	1206	24374	31884	18238	74496	2930	4435	2021
2006	226	585	439	1250	24998	31951	18282	75232	3107	4613	2100
2007	244	603	456	1303	26103	32135	18385	76622	3353	4810	2187
2008	248	604	468	1319	25987	31426	18289	75702	3423	4868	2246
Gemiddelde '98-2000	170	506	327	1003	22633	31212	17707	71552	2202	3324	1568
Evolutie	46%	19%	43%	32%	15%	1%	3%	6%	55%	46%	43%

A: autosnelwegen; P&R: provinciale en regionale wegen; G: gemeentewegen; T: totaal alle wegennetten

Tabel 123:
Evolutie van het aantal
voertuigkilometers, opgesplitst
per weggebruikerstype
en wegtype, Brussels
Hoofdstedelijk Gewest (in
miljoen kms)

	Motorfiets				Personenwagen				Lichte vrachtwag		
	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G
1990	1	11	17	29	280	1311	1250	2841	16	185	82
1991	1	11	17	29	289	1277	1254	2820	18	186	87
1992	2	11	17	30	300	1315	1276	2891	20	197	93
1993	2	12	17	30	307	1322	1294	2922	21	205	99
1994	2	12	18	31	313	1319	1309	2940	23	210	106
1995	2	12	18	31	314	1320	1318	2953	25	217	112
1996	2	12	18	31	319	1323	1332	2973	26	222	116
1997	2	12	18	32	323	1325	1345	2992	27	228	120
1998	2	12	19	32	326	1309	1376	3012	28	231	126
1999	2	12	19	32	321	1311	1394	3026	28	236	131
2000	2	16	12	30	326	1812	895	3033	29	334	86
2001	2	16	13	31	330	1828	904	3062	30	341	90
2002	2	16	13	31	337	1840	911	3088	31	348	93
2003	2	16	13	31	333	1829	896	3058	31	350	94
2004	2	16	13	31	334	1827	903	3064	32	353	98
2005	2	16	14	32	336	1817	909	3062	32	356	101
2006	2	16	14	32	330	1833	917	3080	32	363	105
2007	2	16	14	33	340	1830	928	3098	34	367	109
2008	3	16	15	33	340	1830	941	3111	34	370	113
Gemiddelde '98-2000	2	13	17	31	325	1477	1222	3024	28	267	115
Evolutie	55%	20%	-12%	5%	5%	24%	-23%	3%	20%	39%	-1%

A: autosnelwegen; P&R: provinciale en regionale wegen; G: gemeentewegen; T: totaal alle wegennetten

en	Vrachtwagen / traktor				Autobus of autocar				Speciaal voertuig				Alle voertuigen			
T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T
1637	429	2153	257	2839	24	272	145	442	1	38	102	140	2440	17237	9679	29355
2257	1629	2012	317	3957	84	286	207	577	1	56	207	264	10912	23285	13765	47962
3416	2958	2269	410	5636	135	256	178	569	2	71	347	420	20968	31504	17804	70276
3846	3150	2372	419	5941	147	273	177	596	2	74	335	411	22374	33246	18217	73838
4201	3280	2383	427	6090	155	281	174	610	1	75	321	397	23348	33701	18554	75602
4553	3401	2392	431	6224	164	288	171	623	1	75	304	380	24256	34139	18732	77128
5000	3565	2457	441	6463	175	302	169	646	1	77	290	367	25470	35393	19175	80037
5355	3681	2457	441	6580	184	309	163	656	0	78	269	346	25928	35141	19189	80257
5708	3860	2511	442	6813	184	311	157	652	0	77	254	331	26707	35534	19182	81423
6102	3952	2607	453	7011	180	318	155	653	0	78	244	322	26867	36494	19640	83000
6617	4270	2713	460	7443	186	326	152	663	0	79	233	312	28536	37589	19941	86065
7147	4578	2807	474	7859	190	332	150	672	0	80	223	303	30083	38491	20533	89108
7522	4724	2847	482	8053	187	332	146	665	0	78	211	289	30531	38645	20860	90036
7923	4874	2840	505	8219	190	345	154	689	0	77	233	311	31189	39147	21133	91469
8313	5011	2826	528	8365	193	357	162	712	0	76	255	332	31751	39578	21355	92683
8634	5099	2785	548	8432	194	366	170	729	0	74	277	351	31996	39637	21446	93079
9063	5245	2781	572	8599	197	380	178	755	0	73	300	374	32597	40232	21726	94555
9386	5376	2725	592	8692	200	387	185	772	0	71	321	392	33093	40071	21781	94944
9820	5597	2695	615	8907	205	397	194	796	0	69	345	414	34134	40311	21974	96420
10350	5934	2677	640	9251	216	410	203	829	0	68	370	438	35850	40702	22241	98793
10536	5762	2557	608	8926	215	411	209	835	0	64	390	454	35635	39929	22210	97773
7095	4524	2789	472	7785	187	330	149	667	0	79	222	301	29717	38241	20445	88403
48%	27%	-8%	29%	15%	15%	24%	40%	25%		-18%	75%	51%	20%	4%	9%	11%

Bron: FOD Mobiliteit / Infografie: BiW

en	Vrachtwagen / traktor				Autobus of autocar				Speciaal voertuig				Alle voertuigen			
T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T
283	24	72	9	105	2	27	4	33	0	0	1	1	323	1606	1362	3292
290	25	71	9	105	2	27	4	32	0	0	1	1	335	1571	1372	3278
310	26	73	9	108	2	28	4	33	0	0	1	1	349	1624	1401	3374
326	27	74	10	110	2	28	4	34	0	0	1	1	358	1640	1425	3423
339	27	74	10	111	2	28	4	34	0	0	1	1	366	1643	1447	3456
353	27	74	10	112	2	28	4	34	0	0	1	1	369	1651	1463	3484
364	28	75	10	112	2	28	4	34	0	0	1	1	376	1660	1481	3516
375	28	75	10	113	2	28	4	35	0	0	1	1	381	1668	1498	3548
385	29	74	10	113	2	28	4	34	0	0	1	1	386	1654	1537	3577
396	28	75	10	113	2	28	4	35	0	0	1	1	381	1662	1560	3603
450	29	104	7	139	2	39	3	44	0	0	1	1	388	2305	1004	3696
461	32	104	7	142	2	40	3	45	0	0	1	1	396	2329	1017	3741
472	36	103	7	146	2	40	3	45	0	0	0	0	408	2347	1027	3783
475	38	101	7	146	2	40	3	45	0	0	0	0	406	2337	1013	3756
483	41	100	7	148	2	41	3	46	0	0	0	0	411	2337	1024	3772
489	45	98	7	150	3	41	2	46	0	0	0	0	418	2328	1033	3778
500	47	98	7	152	3	41	3	47	0	0	0	0	415	2351	1045	3811
509	52	97	7	156	3	42	3	47	0	0	0	0	431	2351	1060	3842
518	55	96	7	158	3	42	3	48	0	0	0	0	435	2353	1078	3867
410	29	84	9	122	2	32	4	38	0	0	1	1	385	1874	1367	3626
26%	94%	13%	-27%	29%	53%	31%	-32%	26%			-100%	-100%	13%	26%	-21%	7%

Bron: FOD Mobiliteit / Infografie: BiW

BLOOTSTELLINGSGEGEVENS

Tabel 124:
Evolutie van het aantal
voertuigkilometers, opgesplitst
per weggebruikerstype en
wegtype, Vlaams Gewest (in
miljoen kms)

	Motorfiets				Personenwagen				Lichte vrachtwagen		
	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G
1990	41	82	56	179	10773	15545	9151	35469	670	795	545
1991	51	125	75	251	11113	16135	9330	36579	744	905	594
1992	60	168	95	322	11359	16300	9467	37125	815	996	642
1993	71	207	112	390	11671	16093	9403	37167	894	1065	677
1994	83	256	133	472	12267	16558	9520	38345	1000	1181	725
1995	96	300	151	546	12662	16616	9470	38748	1095	1272	761
1996	95	290	161	546	12865	16756	9481	39102	1155	1393	789
1997	93	287	177	557	12869	17378	9791	40039	1199	1560	843
1998	96	278	189	563	13598	17684	9871	41153	1313	1706	878
1999	98	271	207	575	14205	18174	10214	42593	1421	1877	938
2000	97	246	219	562	14448	17495	10243	42186	1495	1927	970
2001	102	255	222	578	14426	17534	10367	42327	1547	2022	1031
2002	108	264	223	595	14595	17634	10380	42609	1620	2127	1082
2003	113	270	221	604	14608	17481	10270	42359	1677	2201	1120
2004	119	279	222	620	14877	17488	10288	42653	1765	2296	1173
2005	125	285	222	632	14942	17366	10232	42540	1831	2374	1218
2006	135	292	222	649	15455	17317	10218	42990	1955	2462	1268
2007	144	303	224	671	15937	17425	10255	43616	2079	2573	1326
2008	148	302	222	672	15839	16979	10168	42985	2114	2594	1362
Gemiddelde '98-2000	97	265	205	567	14083	17785	10109	41977	1410	1837	929
Evolutie	52%	14%	8%	19%	12%	-5%	1%	2%	50%	41%	47%

A: autosnelwegen; P&R: provinciale en regionale wegen; G: gemeentewegen; T: totaal alle wegnetten

Tabel 125:
Evolutie van het aantal
voertuigkilometers, opgesplitst
per weggebruikerstype en
wegtype, Waals Gewest (in
miljoen kms)

	Motorfiets				Personenwagen				Lichte vrachtwagen		
	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G
1990	24	76	50	150	5750	10.366	5.956	22.073	317	525	315
1991	32	105	57	194	6375	11.037	6.068	23.480	386	619	344
1992	39	128	64	232	6728	10.938	6.162	23.828	445	673	374
1993	46	157	72	276	6950	11.225	6.309	24.484	499	754	408
1994	54	188	81	323	7111	11.522	6.503	25.136	551	839	447
1995	61	214	88	362	7210	11.438	6.493	25.140	601	899	472
1996	64	213	91	368	7498	11449	6429	25375	643	971	484
1997	64	212	97	373	7502	11446	6468	25416	661	1042	503
1998	68	219	103	391	7935	11876	6575	26387	718	1157	528
1999	73	220	109	402	8392	11938	6692	27021	779	1240	555
2000	73	221	118	411	8354	12031	6890	27275	796	1328	589
2001	78	232	130	440	8745	12263	6879	27887	871	1412	606
2002	80	241	144	465	8858	12378	6935	28171	920	1484	630
2003	82	250	159	491	8898	12469	7022	28389	963	1554	656
2004	84	264	175	522	8937	12819	7118	28874	1008	1660	684
2005	87	269	188	543	9096	12701	7098	28895	1066	1706	702
2006	89	278	203	570	9208	12803	7148	29158	1122	1782	726
2007	97	288	218	603	9823	12885	7203	29910	1242	1856	752
2008	98	290	231	619	9830	12626	7183	29638	1276	1885	769
Gemiddelde '98-2000	71	220	110	401	8227	11948	6719	26894	764	1242	557
Evolutie	37%	32%	111%	54%	19%	6%	7%	10%	67%	52%	38%

A: autosnelwegen; P&R: provinciale en regionale wegen; G: gemeentewegen; T: totaal alle wegnetten

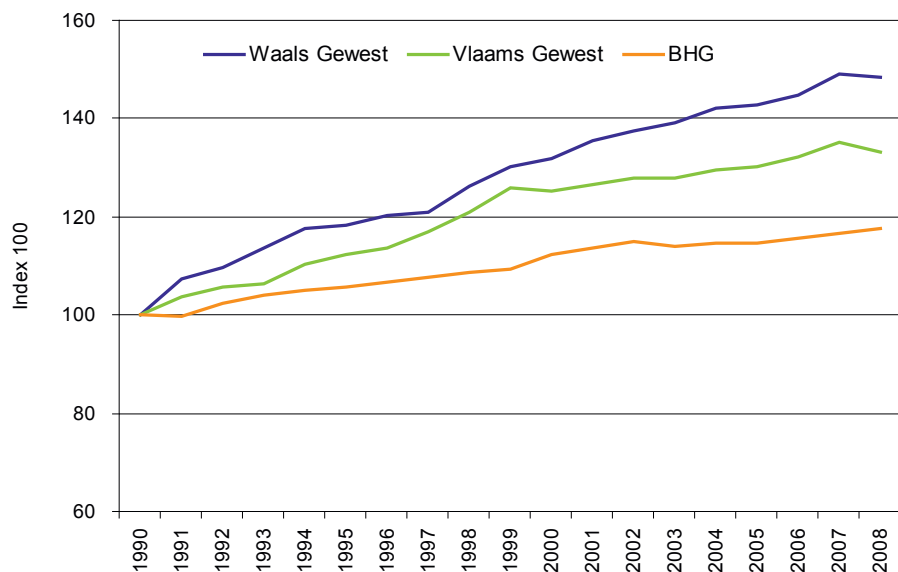
en	Vrachtwagen / traktor				Autobus of autocar				Speciaal voertuig				Alle voertuigen			
T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T
2010	2025	1416	264	3704	87	144	89	321	1	43	201	245	13598	18025	10305	41927
2243	2095	1451	270	3815	93	150	87	330	1	44	185	230	14096	18811	10541	43448
2453	2147	1447	275	3869	97	153	84	334	1	44	167	212	14479	19107	10729	44316
2636	2213	1410	274	3897	103	152	79	334	1	42	146	188	14952	18968	10691	44611
2906	2333	1431	279	4043	111	157	76	344	0	42	127	169	15794	19625	10859	46278
3127	2416	1416	279	4111	118	158	71	347	0	41	105	147	16385	19803	10837	47026
3336	2519	1439	280	4238	117	157	68	342	0	41	98	139	16751	20076	10875	47703
3601	2586	1504	290	4379	115	161	66	341	0	42	92	135	16861	20932	11259	49051
3897	2802	1542	293	4637	119	161	62	342	0	43	85	127	17928	21414	11377	50719
4235	3002	1597	304	4903	121	163	60	344	0	43	79	122	18847	22125	11801	52773
4393	3130	1549	306	4985	121	155	55	331	0	41	70	111	19291	21413	11863	52568
4600	3163	1541	338	5042	121	164	56	341	0	40	88	128	19359	21556	12102	53017
4829	3238	1539	368	5145	122	174	56	352	0	39	105	145	19683	21778	12214	53675
4999	3279	1514	394	5187	123	182	55	359	0	38	122	159	19800	21686	12182	53668
5234	3379	1503	425	5307	125	191	55	371	0	37	140	176	20266	21793	12302	54361
5423	3434	1481	453	5368	126	199	54	379	0	35	157	192	20459	21740	12335	54534
5684	3594	1465	483	5543	131	207	54	392	0	34	175	209	21269	21778	12420	55467
5977	3750	1463	516	5729	136	218	54	408	0	33	194	227	22045	22014	12568	56628
6071	3630	1361	500	5491	135	221	53	409	0	31	210	241	21865	21488	12516	55868
4175	2978	1563	301	4842	120	160	59	339	0	42	78	120	18689	21651	11681	52020
45%	22%	-13%	66%	13%	12%	38%	-10%	21%		-27%	170%	101%	17%	-1%	7%	7%

Bron: FOD Mobiliteit / Infografie: BIW

en	Vrachtwagen / traktor				Autobus of autocar				Speciaal voertuig				Alle voertuigen			
T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T
1.157	909	794	140	1.843	46	85	87	218	1	27	146	174	7046	11874	6694	25614
1.349	1.024	862	144	2.030	52	98	88	238	1	30	149	180	7870	12751	6849	27471
1.492	1.099	872	146	2.117	56	104	88	249	1	31	152	183	8368	12747	6987	28101
1.661	1.155	913	151	2.218	60	115	89	264	0	33	156	189	8710	13196	7185	29091
1.837	1.201	956	156	2.313	62	126	91	279	0	35	162	197	8980	13665	7439	30084
1.972	1.238	968	156	2.362	64	133	90	287	0	36	162	198	9174	13687	7461	30322
2097	1311	997	156	2463	65	133	88	286	0	35	155	190	9579	13798	7402	30779
2206	1335	1025	157	2517	63	134	87	283	0	35	150	185	9625	13894	7461	30980
2403	1437	1093	160	2690	65	139	87	290	0	36	146	182	10223	14521	7600	32343
2574	1546	1130	164	2839	66	140	87	293	0	36	142	178	10856	14703	7749	33307
2713	1565	1170	169	2905	64	141	88	293	0	36	140	175	10852	14927	7994	33773
2889	1674	1175	161	3011	67	143	95	305	0	36	144	180	11434	15262	8015	34711
3034	1733	1169	154	3056	68	144	103	316	0	36	149	185	11660	15453	8114	35227
3174	1778	1160	147	3085	69	145	112	326	0	36	156	192	11790	15614	8252	35656
3351	1824	1174	140	3139	69	149	121	339	0	37	162	199	11922	16102	8400	36424
3474	1890	1115	131	3137	71	147	128	346	0	36	167	202	12211	15974	8412	36596
3629	1948	1075	123	3146	72	148	136	357	0	36	172	208	12438	16122	8509	37069
3850	2115	1032	115	3263	78	149	145	372	0	36	178	214	13355	16245	8612	38212
3930	2133	965	106	3203	78	146	153	376	0	35	183	217	13414	15945	8623	37982
2564	1516	1131	165	2812	65	140	87	292	0	36	143	178	10644	14717	7781	33141
53%	41%	-15%	-36%	14%	19%	4%	75%	29%		-3%	28%	22%	26%	8%	11%	15%

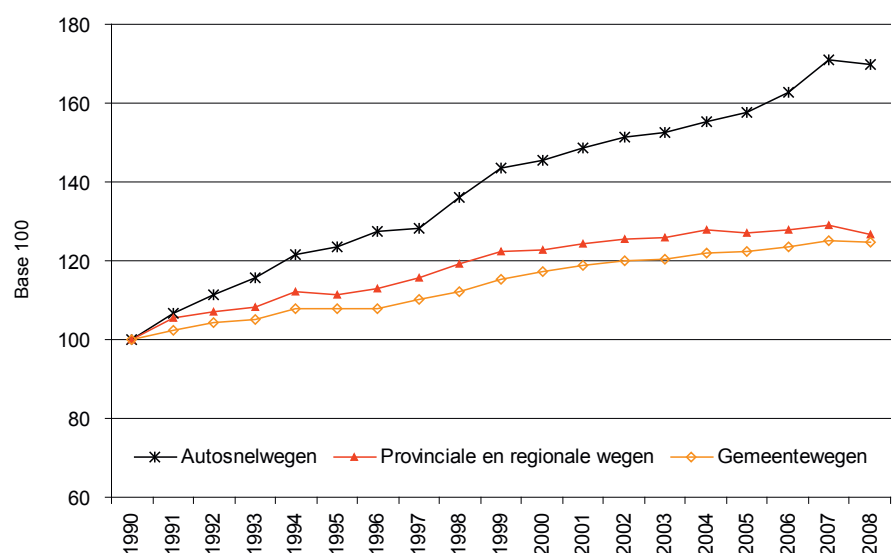
Bron: FOD Mobiliteit / Infografie: BIW

Grafiek 150:
Evolutie van het aantal
voertuigkilometers per gewest



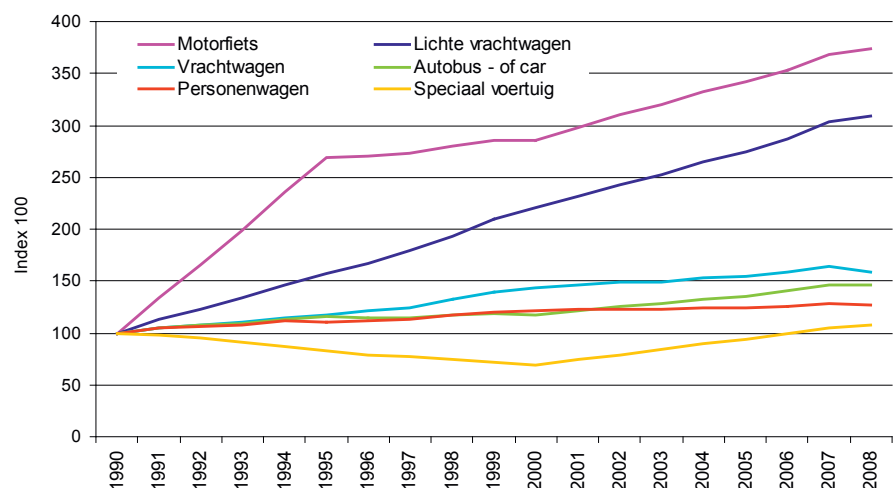
Bron: FOD Mobiliteit / Infografie: BIW

Grafiek 151:
Evolutie van het aantal
voertuigkilometers per wegtype



Bron: FOD Mobiliteit / Infografie: BIW

Grafiek 152:
Evolutie van het aantal
voertuigkilometers per
weggebruikerstype



Bron: FOD Mobiliteit / Infografie: BIW



Bron: FOD Mobilität / Infografie: BMW

3.4.2. Reizigerskilometers

Tabel 126:
Evolutie van het aantal
reizigerskilometers, opgesplitst
per weggebruikerstype en
wegtype, België (in miljoen
kms)

	Motorfiets				Personenwagen				Lichte vrachtwag		
	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G
1970	4	74	39	117	3160	23304	14644	41108	123	991	523
1980	45	151	96	292	13810	31289	19478	64577	467	1101	688
1990	67	171	116	354	26901	40445	22837	90183	1003	1505	908
1991	84	247	142	473	28395	42298	23154	93847	1149	1706	990
1992	101	316	169	586	29618	42145	23585	95348	1281	1849	1071
1993	118	387	195	700	30086	42364	23400	95850	1416	1993	1144
1994	138	471	224	833	31046	43836	23416	98298	1575	2190	1236
1995	158	544	250	952	30792	42690	23616	97098	1846	2481	1375
1996	160	530	264	954	31173	42431	23200	96804	1979	2728	1430
1997	159	524	284	967	31304	43486	23845	98635	2076	3039	1529
1998	166	519	304	989	32608	44213	23997	100818	2285	3371	1613
1999	172	510	328	1010	33564	44613	24533	102710	2489	3698	1725
2000	172	490	348	1010	34053	44440	24052	102545	2627	3971	1800
2001	181	509	364	1054	34711	44668	24063	103442	2809	4224	1899
2002	189	526	380	1095	34602	45174	24351	104127	2965	4490	2007
2003	196	539	393	1128	34276	44482	23834	102592	3098	4686	2082
2004	205	560	410	1175	34453	45102	24134	103689	3273	4983	2199
2005	214	569	423	1206	34990	44454	23954	103398	3466	5170	2287
2006	226	585	439	1250	35881	44554	24013	104448	3638	5326	2358
2007	244	603	456	1303	37477	44811	24147	106435	3926	5553	2456
2008	248	604	468	1320	37313	43824	24023	105160	4007	5620	2522
Gemiddelde '98-2000	170	506	327	1003	33408	44422	24194	102024	2467	3680	1713
Evolutie	46%	19%	43%	32%	12%	-1%	-1%	3%	62%	53%	47%

A: autosnelwegen; P&R: provinciale en regionale wegen; G: gemeentewegen; T: totaal alle wegennetten

- Het aantal reizigerskilometers met lichte vrachtwagens is berekend op basis van het aantal voertuigkilometers met lichte vrachtwagens en vertrekt vanuit de veronderstelling van de FOD Mobiliteit dat een (jaarlijks evoluerend) gedeelte van de voertuigkilometers met lichte vrachtwagens feitelijk gereden wordt onder de noemer van personenvervoer en niet onder noemer van goederenvervoer. Daarom hebben we het aantal reizigerskilometers met lichte vrachtwagens, zoals vermeld in bovenstaande tabel, berekend als de optelsom van twee constituerende delen:
 - voertuigkilometers met lichte vrachtwagens die onder personenvervoer vallen: deze worden vermenigvuldigd met de (jaarlijks evoluerende) gemiddelde bezettingsgraad van personenwagens
 - voertuigkilometers met lichte vrachtwagens die onder goederenvervoer vallen: deze worden vermenigvuldigd met de gemiddelde bezettingsgraad van lichte vrachtwagens, welke voor alle jaren gelijk is aan 1 (nl. de bestuurder)
 - Het jaarlijks evoluerend gedeelte van de voertuigkilometers met lichte vrachtwagens dat onder personenvervoer valt, wordt geschat door de FOD Mobiliteit. Bron: FOD Mobiliteit, http://www.mobilit.fgov.be/data/mobil/TabB3_pkmN.pdf, geraadpleegd op 8 maart 2010.
 - De reizigerskilometers met lichte vrachtwagens, uitgebracht door de FOD Mobiliteit, hebben bovendien enkel betrekking op die reizigerskilometers die onder personenvervoer vallen. In de cijfers in bovenstaande tabel zijn echter ook de reizigerskilometers die onder goederenvervoer vallen, in rekening gebracht.
 - De jaarlijks evoluerende gemiddelde bezettingsgraad van personenwagens evolueert eveneens jaarlijks en wordt door de FOD Mobiliteit ter beschikking gesteld.
- Voor vrachtwagens en speciale voertuigen, veronderstellen we dat het aantal reizigerskilometers gelijk is aan het aantal voertuigkilometers, in andere woorden dat elk voertuig maar één inzittende heeft.

en ¹	Vrachtwagen / traktor ²				Autobus of autocar				Speciaal voertuig				Alle voertuigen			
	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T	A	P&R	G	T
1637	429	2153	257	2839	671	7489	3992	12152	1	38	102	140	4388	34049	19556	57992
2257	1629	2012	317	3957	2100	7160	5162	14422	1	56	207	264	18052	41769	25947	85769
3416	2958	2269	410	5636	2701	5110	3561	11372	2	71	347	420	33632	49570	28179	111380
3846	3150	2372	419	5941	2930	5464	3534	11928	2	74	335	411	35710	52161	28575	116446
4201	3280	2383	427	6090	3108	5612	3488	12208	1	75	321	397	37390	52379	29061	118830
4553	3401	2392	431	6224	3281	5759	3409	12449	1	75	304	380	38303	52970	28883	120155
5000	3565	2457	441	6463	3500	6046	3375	12921	1	77	290	367	39824	55077	28981	123882
5702	3681	2457	441	6580	3677	6178	3262	13117	0	78	269	346	40155	54428	29213	123794
6135	3860	2511	442	6813	3682	6220	3146	13048	0	77	254	331	40853	54497	28736	124085
6642	3952	2607	453	7011	3599	6360	3103	13062	0	78	244	322	41089	56094	29458	126639
7268	4270	2713	460	7443	3711	6522	3031	13264	0	79	233	312	43040	57417	29638	130093
7911	4578	2807	474	7859	3794	6650	2998	13442	0	80	223	303	44597	58358	30281	133235
8394	4724	2847	482	8053	3731	6647	2921	13299	0	78	211	289	45307	58474	29813	133591
8927	4874	2840	505	8219	3801	6898	3086	13785	0	77	233	311	46375	59216	30151	135738
9457	5011	2826	528	8365	4053	7497	3410	14960	0	76	255	332	46820	60590	30932	138336
9860	5099	2785	548	8432	4384	8268	3832	16484	0	74	277	351	47053	60835	30965	138847
10449	5245	2781	572	8599	4474	8621	4048	17143	0	73	300	374	47650	62121	31664	141428
10916	5376	2725	592	8692	4530	8778	4208	17516	0	71	321	392	48575	61767	31785	142120
11315	5597	2695	615	8907	4763	9221	4492	18476	0	69	345	414	50105	62451	32262	144811
11929	5934	2677	640	9251	5275	10001	4946	20222	0	68	370	438	52856	63713	33015	149578
12143	5762	2557	608	8926	5257	10015	5103	20375	0	64	390	454	52587	62684	33114	148379
7858	4524	2789	472	7785	3745	6606	2983	13335	0	79	222	301	44315	58083	29911	132306
55%	27%	-8%	29%	15%	40%	52%	71%	53%		-18%	75%	51%	19%	8%	11%	12%

Bron: FOD Mobiliteit / Infografie: BIVV

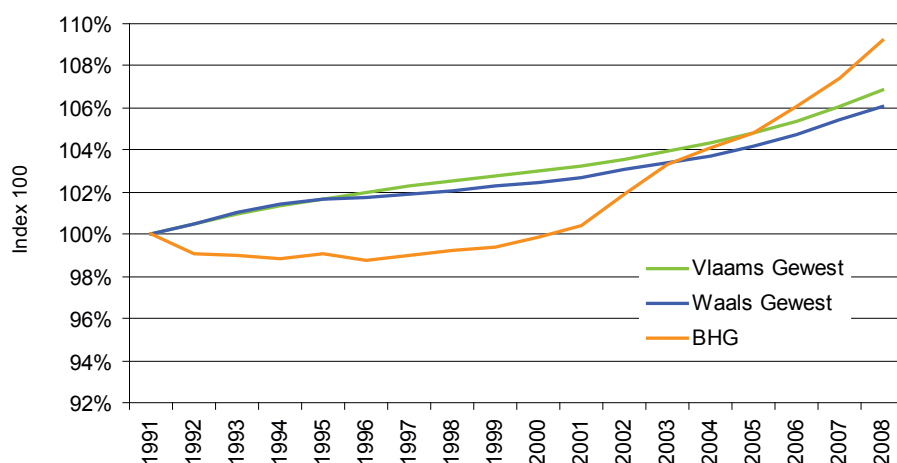
3.4.3. Populatie

Tabel 127:
Evolutie van het
bevolkingsaantal per gewest

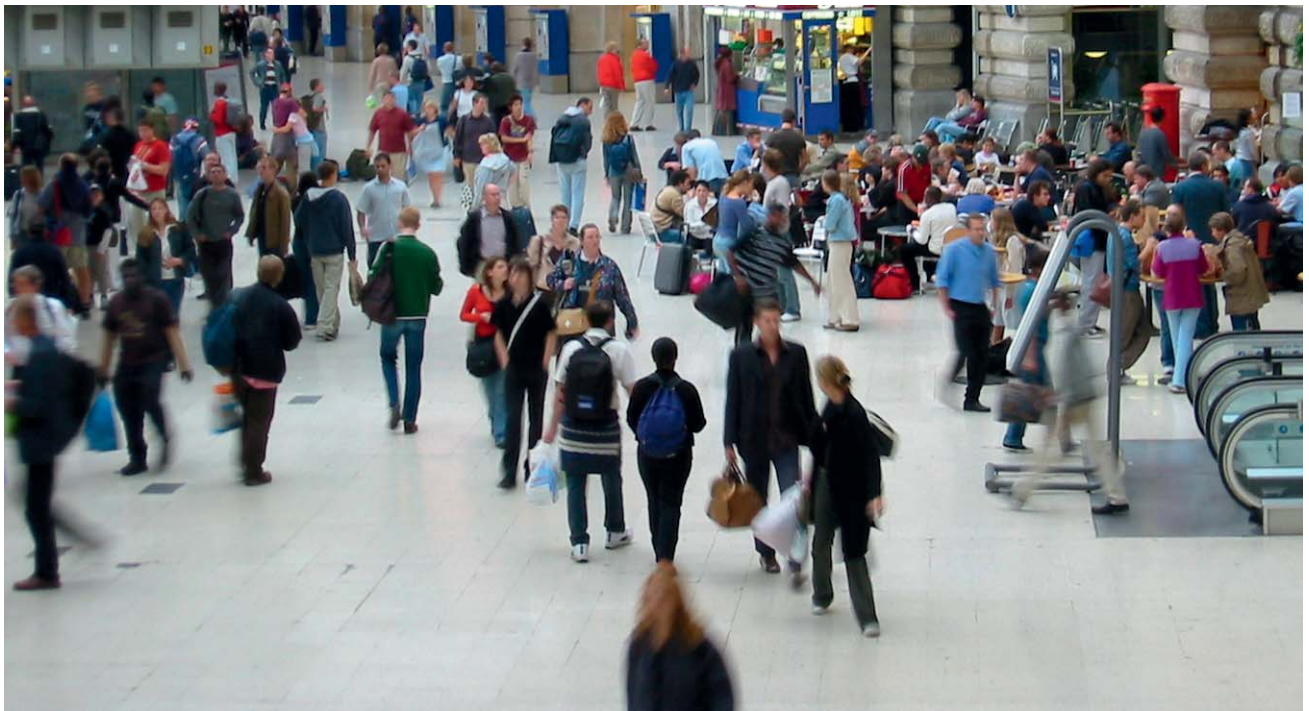
	Vlaams Gewest	Waals Gewest	BHG	België
1991	5767856	3258795	960324	9986975
1992	5794857	3275923	951217	10021997
1993	5824628	3293352	950339	10068319
1994	5847022	3304539	949070	10100631
1995	5866106	3312888	951580	10130574
1996	5880357	3314568	948122	10143047
1997	5898824	3320805	950597	10170226
1998	5912382	3326707	953175	10192264
1999	5926838	3332454	954460	10213752
2000	5940251	3339516	959318	10239085
2001	5952552	3346457	964405	10263414
2002	5972781	3358560	978384	10309725
2003	5995553	3368250	992041	10355844
2004	6016024	3380498	999899	10396421
2005	6043161	3395942	1006749	10445852
2006	6078600	3413978	1018804	10511382
2007	6117440	3435879	1031215	10584534
2008	6161600	3456775	1048491	10666866
Gemiddelde 98-2000	5926490	3332892	955651	10215034
Evolutie	4%	4%	10%	4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Grafiek 153:
Evolutie van het
bevolkingsaantal per gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

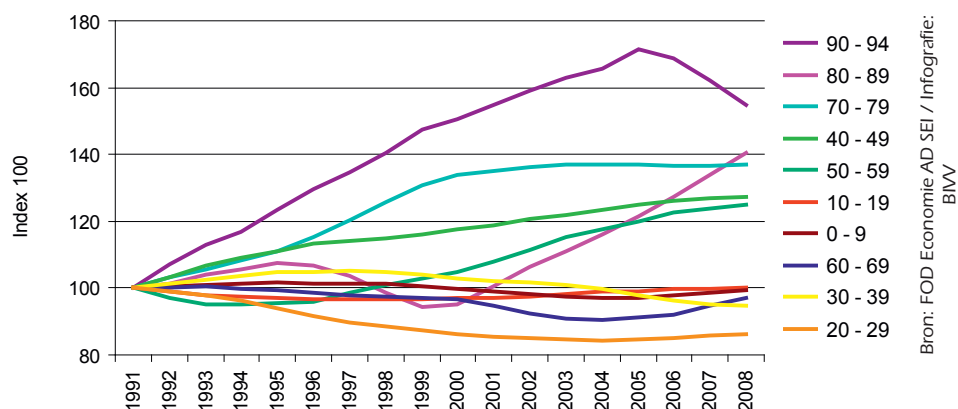


Tabel 128:
Evolutie van het
bevolkingsaantal per
leeftijdscategorie (en per
geslacht voor 60-plussers)

	0 - 9	10 - 19	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	
	T	T	T	T	T	T	V	M
1991	1198951	1261041	1536223	1526598	1268737	1133091	579717	503840
1992	1204051	1247227	1519901	1546664	1312429	1100580	579475	506025
1993	1211380	1236026	1503541	1563544	1355361	1078978	579790	508319
1994	1215928	1226695	1477625	1581384	1384357	1076668	575670	507129
1995	1217524	1222203	1443683	1597525	1410380	1081063	571518	505285
1996	1216368	1219153	1406960	1601544	1437689	1087676	565337	501500
1997	1215009	1219597	1379989	1603584	1446660	1116326	560193	499045
1998	1212455	1218251	1358511	1597318	1457835	1142108	556536	498318
1999	1205934	1219683	1341301	1586320	1470997	1164805	553941	498231
2000	1198326	1221638	1326976	1572846	1490241	1188226	550626	496529
2001	1188005	1224219	1313747	1561138	1507104	1221111	539421	488914
2002	1178031	1230912	1305483	1553482	1530229	1264316	524028	476677
2003	1167514	1239854	1300571	1542376	1548318	1305011	513215	469242
2004	1161446	1247010	1297045	1521035	1567997	1333597	511891	470247
2005	1163973	1250068	1297527	1493216	1587454	1359978	513773	474354
2006	1172371	1256335	1304933	1470215	1601081	1389094	516949	479213
2007	1182016	1259113	1315495	1454378	1609926	1400657	529980	494676
2008	1190836	1261934	1326708	1448511	1613781	1416253	542418	508419
Gemiddelde '98-2000	1205572	1219857	1342263	1585495	1473024	1165046	553701	497693
Evolutie t.o.v. gemiddelde	-1%	3%	-1%	-9%	10%	22%	-2%	2%

T : Mannen + Vrouwen ; V : Vrouwen ; M : Mannen

Grafiek 154:
Evolutie van het
bevolkingsaantal per
leeftijdscategorie



	70 - 79			80 - 89			90 en ouder			Totaal		
T	V	M	T	V	M	T	V	M	T	V	M	T
1083557	374172	251321	625493	219145	96176	315321	29269	8694	37963	5106290	4880685	9986975
1085500	383682	261619	645301	222134	97613	319747	31468	9129	40597	5122765	4899232	10021997
1088109	390684	270176	660860	227279	100341	327620	33444	9456	42900	5144847	4923472	10068319
1082799	398822	278727	677549	230698	102506	333204	34785	9637	44422	5160407	4940224	10100631
1076803	407013	288122	695135	234320	105022	339342	36891	10025	46916	5175903	4954671	10130574
1066837	420669	299869	720538	232459	104639	337098	38753	10431	49184	5184262	4958785	10143047
1059238	438912	313365	752277	224970	101525	326495	40405	10646	51051	5198446	4971780	10170226
1054854	457970	328093	786063	214798	96693	311491	42356	11022	53378	5209592	4982672	10192264
1052172	476937	342104	819041	204968	92566	297534	44498	11467	55965	5220034	4993718	10213752
1047155	486822	350357	837179	204724	94593	299317	45492	11689	57181	5233071	5006014	10239085
1028335	489468	354934	844402	214341	102202	316543	46711	12099	58810	5245395	5018019	10263414
1000705	491306	359982	851288	224821	110001	334822	47920	12537	60457	5267437	5042288	10309725
982457	493326	364319	857645	233287	116899	350186	48956	12956	61912	5288959	5066885	10355844
982138	491161	366355	857516	241999	123779	365778	49596	13263	62859	5309245	5087176	10396421
988127	489603	368254	857857	251522	131083	382605	51080	13967	65047	5334527	5111325	10445852
996162	486392	368947	855339	262814	138900	401714	50225	13913	64138	5367561	5143821	10511382
1024656	483806	370848	854654	275331	146701	422032	48148	13459	61607	5403126	5181408	10584534
1050837	482633	374160	856793	287616	154860	442476	45865	12872	58737	5442557	5224309	10666866
1051394	473910	340185	814094	208163	94617	302781	44115	11393	55508	5220899	4994135	10215034
0%	2%	10%	5%	38%	64%	46%	4%	13%	6%	4%	5%	4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BVV

3.4.4. Lengte wegennet

Tabel 129:
Evolutie van de lengte van
het wegennet per gewest en
wegtype (in km)

	Brussels Hoofdstedelijk Gewest					Vlaanderen	
	A	R	P	G	T	A	R
1970							
1980							
1990	13	210	5	1400	1628	841	5717
1991	13	210	5	1400	1628	841	5717
1992	11	214	5	1400	1630	809	5656
1993	11	214	5	1400	1630	816	5495
1994	11	214	5	1400	1630	823	5489
1995	11	232	0	1400	1643	823	5485
1996	11	232	0	1400	1643	823	5492
1997	11	232	0	1400	1643	828	5500
1998	11	232	0	1400	1643	831	5510
1999	11	232	0	1400	1643	838	5520
2000	11	320	0	1320	1651	849	5400
2001	11	320	0	1550	1881	849	5420
2002	11	320	0	1550	1881	849	5425
2003	11	320	0	1550	1881	849	5372
2004	11	320	0	1550	1881	867	5372
2005	11	320	0	1550	1881	867	5372
2006	11	320	0	1550	1881	883	5400
2007	11	320	0	1550	1881	883	5408
Gemiddelde '98-2000	11	261	0	1373	1646	839	5477
Evolutie	0%	22%		13%	14%	5%	-1%

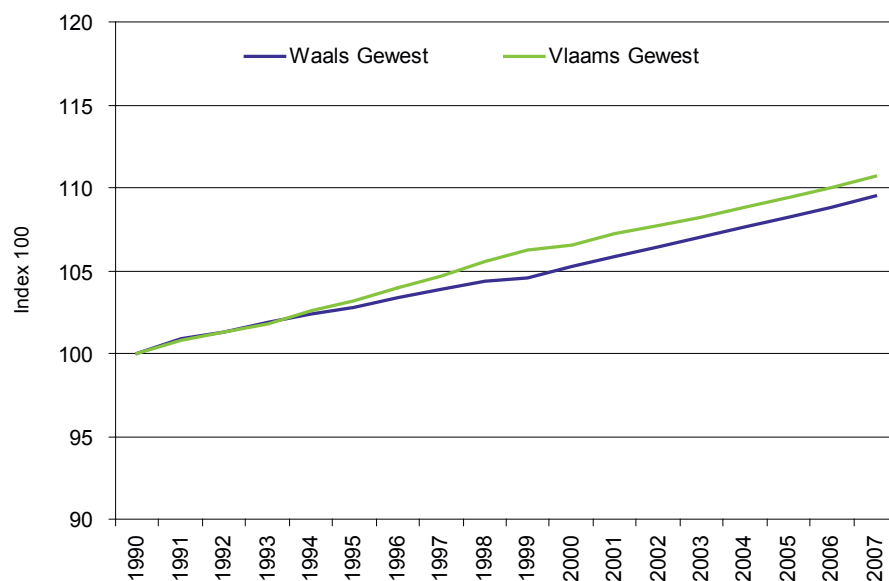
A: autosnelwegen; R: regionale wegen (gewestwegen); P: provinciale wegen; G: gemeentewegen; T: totaal alle wegen

Flanders Gewest					Waals Gewest			Totaal				
P	G	T	A	R	P	G	T	A	R	P	G	T
								411	10295	1244	82000	93950
								1203	11757	1351	109837	124148
627	56600	63785	778	6958	728	65200	73664	1631	12885	1360	123200	139076
627	57100	64285	813	7187	728	65600	74328	1666	13114	1360	124100	140240
627	57500	64592	830	6948	722	66100	74600	1650	12818	1354	125000	140822
627	58000	64938	831	7010	721	66500	75062	1658	12719	1353	125900	141630
605	58500	65417	831	6931	721	66900	75383	1665	12634	1331	126800	142430
605	58900	65813	831	6866	721	67300	75718	1666	12583	1326	127600	143175
605	59400	66320	840	6876	721	67700	76137	1674	12600	1326	128500	144100
605	59850	66783	840	6777	721	68150	76488	1679	12509	1326	129400	144914
605	60400	67346	840	6800	721	68500	76861	1682	12542	1326	130300	145850
635	60800	67793	842	6790	714	68700	77046	1691	12542	1349	130900	146482
635	61100	67984	866	6830	714	69100	77510	1726	12550	1349	131520	147145
635	61460	68364	867	6860	714	69530	77971	1727	12600	1349	132540	148216
635	61820	68729	869	6865	714	69960	78408	1729	12610	1349	133330	149018
635	62180	69036	869	6839	714	70400	78822	1729	12531	1349	134130	149739
635	62550	69424	869	6839	714	70840	79262	1747	12531	1349	134940	150567
635	62909	69783	869	6839	714	71286	79708	1747	12531	1349	135745	151372
635	63277	70195	869	6865	714	71732	80180	1763	12585	1349	136559	152256
635	63648	70574	869	6869	714	72181	80633	1763	12597	1349	137379	153088
625	60767	67708	849	6807	716	68767	77139	1700	12545	1341	130907	146492
2%	5%	4%	2%	1%	0%	5%	5%	4%	0%	1%	5%	5%

Bron: Federaal Planbureau / Infografie: BIVV

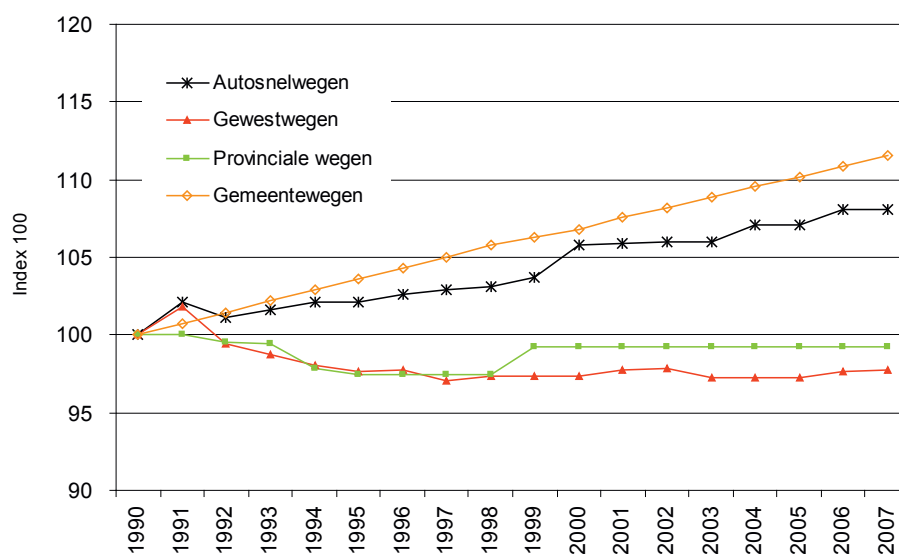
tegennetten

Grafiek 155:
Evolutie van de lengte van het
wegennet per gewest



Bron: Federaal Planbureau / Infografie: BIW

Grafiek 156:
volutie van de lengte van het
wegennet per wegtype



Bron: Federaal Planbureau / Infografie: BIW



3.4.5. Evolutie van het voertuigenpark

Tabel 130:
Evolutie van het
voertuigenpark

	Motor	Personenwagen	Waarvan minibus	Lichte vrachtwagen + vrachtwagen + terreinwagen + tankwagen
1972	64608	2273163		219642
1973	90773	2389544	15633	224029
1974	94386	2502158		229871
1975	94824	2613835	17212	235360
1976	99888	2737989		237325
1977	106146	2871332	19423	242263
1978	106129	2973418	20367	247454
1979	109608	3076570	20931	258553
1980	113057	3158737	21501	267669
1981	117455	3206472	21307	255765
1982	121959	3230951		257068
1983	126279	3262713		261126
1984	129251	3300248	19927	265017
1985	130074	3342704		272839
1986	130147	3408721		282286
1987	131.095	3497818		296415
1988	131289	3613571		309972
1989	134211	3736317	20730	326681
1990	139174	3864159		343241
1991	148627	3970317	23931	360472
1992	161660	4020933	24893	366725
1993	175400	4109601	25942	375018
1994	187499	4210197		390591
1995	200258	4273451	27804	402389
1996	212432	4339231		416716
1997	225317	4415343	28120	435237
1998	241110	4491734	27883	453122
1999	260567	4583615	27313	480033
2000	277838	4678376	26604	502979
2001	293630	4739850	25818	633632
2002	305510	4787359	24360	540636
2003	319480	4820868	22215	556396
2004	332762	4874426	20188	578123
2005	346293	4918544	18273	604436
2006	359764	4976286		623250
2007	374743	5048723		642687
2008	388280	5130578		662780
2009	403940	5192566		676644
Gemiddelde 98- 2000	259.838	4.584.575	27.267	478.711
Evolutie	55%	13%		41%

Waarvan lichte vrachtwagens	Waarvan vrachtwagens	Trekkers	Autobus en -cars	Landbouw-trekkers	Speciale voertuigen	Totaal
119995	110159	38306	17717	92839	26402	2 732 677
		37906	18549	97743	28063	2 886 607
		37753	19346	102221	29891	3 015 626
		37007	19553	106148	30182	3 136 909
		36397	19854	110438	31547	3 273 438
125060	111693	35138	19733	114624	32922	3 422 158
128316	112377	31657	19745	120138	33944	3 532 485
134419	113913	31514	19753	123993	34747	3 654 738
140426	114585	31415	19560	127449	35858	3 753 745
144250	111515	28842	18948	130956	36096	3 794 534
159393	105624	28003	18744	133953	36326	3 827 004
		28284	17866	136868	36686	3 869 822
		28498	17170	139507	36827	3 916 518
		29243	16817	141977	37212	3 970 866
		30170	16449	144366	37743	4 049 882
215755	110926	31.627	16.095	146.550	38527	4 158 127
		32936	15811	148764	39603	4 291 946
		35198	15831	150776	40875	4 439 889
		37138	15644	152696	42006	4 594 058
		38416	15378	154434	43130	4 730 774
247129	113343	38366	14930	154587	43875	4 801 076
254832	111893	37894	14794	155219	45068	4 912 994
263960	111058	38888	14880	156844	47329	5 046 228
290409	111980	40074	14667	157464	48039	5 136 342
		40444	14660	158101	49005	5 230 589
324951	110286	41346	14667	158914	50172	5 340 996
344341	108781	42342	14588	159993	51167	5 454 056
371226	108807	44055	14673	161060	52306	5 596 309
393972	109007	45452	14722	162123	53544	5 735 034
525020	108612	46302	14676	161289	54513	5 943 892
432572	108064	46789	14769	162687	55996	5 913 746
449365	107031	47102	15060	164090	57432	5 980 428
472111	106012	47394	15328	166111	57680	6 071 824
498327	106109	47646	15391	168284	58147	6 158 741
		47164	15329	170613	59022	6 251 428
		48060	15479	172818	59651	6 362 161
		49109	15992	174709	60585	6 482 033
		47418	16061	176522	61638	6 574 789
369.846	108.865	43.950	14.661	161.059	52.339	5.595.133
		8%	10%	10%	18%	18%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

BLOOTSTELLINGSGEGEVENS

Tabel 131:
Evolutie van het
personenwagenpark volgens
de aard van de eigenaar

	Natuurlijke persoon	Rechtspersoon	Onbekend	Totaal
1997	86%	9%	5%	100%
1998	86%	10%	5%	100%
2000	85%	11%	4%	100%
2001	85%	12%	3%	100%
2002	86%	12%	2%	100%
2003	86%	12%	2%	100%
2004	86%	12%	2%	100%
2005	85%	13%	2%	100%
2006	85%	13%	2%	100%
2007	84%	14%	2%	100%
2008	84%	14%	2%	100%

Bron: Federaal Planbureau / Infografie: BIVV





4. Tabellen en grafieken



GRAFIEKEN

Grafiek 1:	Gemiddelde snelheid in België van 2003 tot 2008.....	26
Grafiek 2:	V85-snelheid in België van 2003 tot 2008	27
Grafiek 3:	Overtredingspercentages in België van 2003 tot 2008.....	28
Grafiek 4:	Gemiddelde snelheid per gewest in 2008.....	29
Grafiek 5:	V85-snelheid per gewest in 2008	29
Grafiek 6:	Overtredingen per gewest in 2008.....	30
Grafiek 7:	Gemiddelde snelheid naargelang van het tijdstip – zones 30 schoolomgeving zonder specifieke verkeersinfrastructuur.....	31
Grafiek 8:	Gemiddelde snelheid in functie van het tijdstip – 50 km/u-wegen.....	31
Grafiek 9:	Gemiddelde snelheid in functie van het tijdstip – 70 km/u-wegen.....	32
Grafiek 10:	Gemiddelde snelheid in functie van het tijdstip – 90 km/u-wegen.....	32
Grafiek 11:	Evolutie van het percentage bestuurders onder invloed	34
Grafiek 12:	Evolutie van het percentage bestuurders onder invloed per geslacht.....	34
Grafiek 13:	Percentage bestuurders onder invloed per leeftijdscategorie in 2007	35
Grafiek 14:	Percentage bestuurders onder invloed in functie van het tijdstip van de week.....	35
Grafiek 15:	Evolutie van de gordeldracht voor bestuurders en passagiers voorin	36
Grafiek 16:	Evolutie van de gordeldracht naargelang van het geslacht van de bestuurders	37
Grafiek 17:	Gordeldrachtpercentage bij de bestuurder volgens het snelheidsregime - 2008	37
Grafiek 18:	Evolutie van de gordeldracht bij bestuurders volgens het tijdstip	38
Grafiek 19:	Evolutie van de gordeldracht voor bestuurders en passagiers voorin per gewest.....	38
Grafiek 20:	Vergelijking tussen de zelfgerapporteerde en de geobserveerde gordeldracht voor 2003/2004 en 2006	39
Grafiek 21:	Evolutie van het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2008.....	44
Grafiek 22:	Het verborgen aantal van de letselongevallen en de 3 problemen m.b.t. de kwaliteit van de data	45
Grafiek 23:	Schematische voorstelling van informatieverlies dat leidt tot onderregistratie	46
Grafiek 24:	Theoretische vergelijking tussen de ongevallendatabank en de databanken van de ziekenhuizen.....	47
Grafiek 25:	Vergelijking van de evolutie van de letselongevallen met een auto (niet-gewogen politiegegevens) met de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsdossiers “toerisme en zaken” waarbij sprake is van lichamelijke schade.....	50
Grafiek 26:	Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers, motorvoertuigen8 en voertuigkilometers.....	76
Grafiek 27:	Evolutie van de ongevallen per miljard voertuigkilometers.....	79
Grafiek 28:	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers	79
Grafiek 29:	Evolutie van de zwaargewonden per miljard reizigerskilometers.....	79
Grafiek 30:	Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de SGVV.....	80
Grafiek 31:	Evolutie van de zwaargewonden ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.....	80
Grafiek 32:	Daling van het aantal doden 30 dagen in 2008 ten opzichte van 2001 ..	81
Grafiek 33:	Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljoen inwoners - 2008.....	83
Grafiek 34:	Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners voor België en buurlanden.....	84
Grafiek 35:	Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers - 2007	84

Grafiek 36:	Aantal doden 30 dagen, berekend voor België vanuit de hypothese dat België hetzelfde verkeersrisico zou kennen als onze buurlanden in Europa - 2007	85
Grafiek 37:	Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen per maand – referentiegemiddelde 1999-2008.....	87
Grafiek 38:	Verdeling van de doden 30 dagen per maand voor verschillende weggebruikerscategorieën: voetgangers, fietsers, motorfietsers en auto's - 1999-2008.....	87
Grafiek 39:	Verdeling van de ongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers per periode van de week.....	88
Grafiek 40:	Evolutie van de doden 30 dagen per periode van de week	89
Grafiek 41:	Evolutie van de zwaargewonden per periode van de week	89
Grafiek 42:	Aantal doden 30 dagen per periode van de week (1991 = basis 100)	89
Grafiek 43:	Aandeel van elke leeftijdscategorie in de totale populatie en in het aantal doden 30 dagen per periode van de week (2008)	90
Grafiek 44:	Aandeel van elke leeftijdscategorie in de totale populatie en in het aantal zwaargewonden per periode van de week (2008)	90
Grafiek 45:	Aandeel van autobestuurders die bij een ernstig ongeval betrokken raakten per leeftijdscategorie en periode van de week (2008), vergeleken met het aandeel bestuurders op de weg per leeftijdscategorie en periode van de week (2007)	92
Grafiek 46:	Aandeel ongevallen met 1 of meer weggebruikers per periode van de week (2008; gewogen cijfers).....	92
Grafiek 47:	Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen per dag en uur - 1999-2008	93
Grafiek 48:	Verdeling van de letselongevallen per dag en uur, vergelijking zomer/winter - 1999-2008	93
Grafiek 49:	Weersomstandigheden en staat van het wegdek (1999-2008)	95
Grafiek 50:	Doden 30 dagen en doelstellingen (van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en van het gewest zelf) voor het Vlaams Gewest	100
Grafiek 51:	Zwaargewonden en doelstellingen van het Vlaams Gewest.....	100
Grafiek 52:	Doden 30 dagen en doelstellingen (van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en van het gewest zelf) voor het Waals Gewest	100
Grafiek 53:	Doden 30 dagen en zwaargewonden en doelstellingen van het Waals Gewest	100
Grafiek 54:	Doden 30 dagen en doelstellingen (van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid) voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	100
Grafiek 55:	Doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers.....	101
Grafiek 56:	Evolutie van de ernst van de ongevallen per gewest (niet-gewogen cijfers)	101
Grafiek 57:	Doden 30 dagen en zwaargewonden per voertuigtype en gewest - 2008.....	103
Grafiek 58:	Evolutie van de doden 30 dagen in de Vlaamse provincies	104
Grafiek 59:	Evolutie van de doden 30 dagen in de Waalse provincies	105
Grafiek 60:	Onderverdeling van de ongevallen binnen de bebouwde kom / buiten de bebouwde kom / op autosnelwegen per type eerste botsing – 2008 (gewogen cijfers)	108
Grafiek 61:	Type obstakel dat geraakt werd bij een autosnelwegongeval tegen een obstakel buiten de rijbaan – 2008 (ernst berekend voor de 10 voorbije jaren)	109
Grafiek 62:	Vergelijking van het overlijdensrisico op de autosnelweg in enkele Europese landen	110
Grafiek 63:	Type eerste aanrijding per type kruispunt (binnen en buiten de bebouwde kom) – 2008 (gewogen cijfers)	114
Grafiek 64:	Evolutie van het aantal doden 30 dagen per snelheidsregime.....	116
Grafiek 65:	Evolutie van het aantal ongevallen per snelheidsregime.....	116

Grafiek 66:	Evolutie van de ernst van de ongevallen per snelheidsregime	116
Grafiek 67:	Aandeel elke doodsoorzaak volgens leeftijdscategorie, mannen (2004)	117
Grafiek 68:	Aandeel elke doodsoorzaak volgens leeftijdscategorie bij vrouwen (2004)	117
Grafiek 69:	Evolutie van het aantal doden 30 dagen opgesplitst in doden ter plaatse en dodelijk gewonden.....	117
Grafiek 70:	Zwaargewonden en doden 30 dagen op 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie en geslacht, vergelijking 2000/2008 (niet-gewogen cijfers).....	119
Grafiek 71:	Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens weggebruikerstype (vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2008 – niet-gewogen cijfers)	122
Grafiek 72:	Evolutie van het aantal zwaargewonden volgens weggebruikerstype (vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2008 – niet-gewogen cijfers)	123
Grafiek 73:	Evolutie van het aantal slachtoffers volgens weggebruikerstype (vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2008 – niet-gewogen cijfers)	124
Grafiek 74:	Ernst van de ongevallen per weggebruikerscategorie (2008; gewogen cijfers).....	131
Grafiek 75:	Dodelijk totaalrisico per weggebruikerscategorie per miljard minuten (2005)	131
Grafiek 76:	Dodelijk totaalrisico per weggebruikerscategorie per miljard reizigerskilometers	132
Grafiek 77:	Dodelijk totaalrisico per weggebruikerscategorie per miljard reizigerskilometers	133
Grafiek 78:	Aantal doden 30 dagen per vermeld weggebruikerstype in verhouding tot het aantal doden bij de opponent van die weggebruiker (2008).....	133
Grafiek 79:	Procentuele verdeling van ernstige ongevallen met personenwagens, lichte vrachtwagens of vrachtwagens volgens type botsing (2008; gewogen cijfers).....	133
Grafiek 80:	Aandeel van de autobestuurders met een buitenlands voertuig betrokken in letselongevallen per maand (1999-2008; niet-gewogen cijfers)	134
Grafiek 81:	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100.000 inwoners per leeftijdscategorie, voetgangers (2008; gewogen cijfers)	136
Grafiek 82:	Evolutie van voetgangers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 voetganger (niet-gewogen cijfers)	137
Grafiek 83:	Ernst van ongevallen met voetgangers naargelang de positie van de voetganger bij het oversteken van de rijbaan op het moment van het ongeval, opgesplitst per leeftijdscategorie (1999-2008; niet-gewogen cijfers).....	138
Grafiek 84:	Aantal zwaargewonde en omgekomen voetgangers en ernst van ongevallen met voetgangers, volgens de opponent van de voetganger (2008; gewogen cijfers).....	138
Grafiek 85:	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100.000 inwoners per leeftijdscategorie, fietsers (2008; gewogen cijfers).....	140
Grafiek 86:	Evolutie van fietsers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 fietser (niet-gewogen cijfers).....	141
Grafiek 87:	Aantal zwaargewonde en omgekomen fietsers en ernst van ongevallen met fietsers volgens de opponent van de fietser (2008; gewogen cijfers).....	142
Grafiek 88:	Opponent van fietsers in letselongevallen naargelang het type kruispunt (2008; gewogen cijfers)	142
Grafiek 89:	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100.000 inwoners per leeftijdscategorie, bromfietsers (2008; gewogen cijfers).....	146

Grafiek 90:	Evolutie van bromfietzers A als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 bromfietser A (niet-gewogen cijfers).....	147
Grafiek 91:	Evolutie van bromfietzers B als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 bromfietser B (niet-gewogen cijfers).....	147
Grafiek 92:	Aantal zwaargewonde en omgekomen bromfietzers en ernst van ongevallen met bromfietzers volgens de opponent van de bromfietser (2008; gewogen cijfers).....	147
Grafiek 93:	Opponent van bromfietzers in letselongevallen naargelang het type kruispunt (2008; gewogen cijfers)	148
Grafiek 94:	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100.000 inwoners per leeftijdscategorie, motorfietzers (2008; gewogen cijfers).....	151
Grafiek 95:	Evolutie van motorfietzers ($\leq 400\text{cc}$) als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 motorfiets ($\leq 400\text{cc}$) (niet-gewogen cijfers)	152
Grafiek 96:	Evolutie van motorfietzers ($> 400\text{cc}$) als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 motorfiets ($> 400\text{cc}$) (niet-gewogen cijfers)	152
Grafiek 97:	Aantal zwaargewonde en omgekomen motorfietzers en ernst van ongevallen met motorfietzers volgens de opponent van de motorfietser (2008; gewogen cijfers)	152
Grafiek 98:	Opponent van motorfietzers in letselongevallen naargelang het type kruispunt (2008; gewogen cijfers)	153
Grafiek 99:	Aandeel van motorfietzers binnen het totaal aantal reizigerskilometers en het aantal verkeersslachtoffers (2008; gewogen cijfers)	154
Grafiek 100:	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100.000 inwoners per leeftijdscategorie, auto-inzittenden (2008; gewogen cijfers)	157
Grafiek 101:	Evolutie van auto-inzittenden als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 auto-inzittende (niet-gewogen cijfers)	158
Grafiek 102:	Aantal zwaargewonde en omgekomen auto-inzittenden en ernst van ongevallen met auto-inzittenden volgens de opponent van de auto-inzittende (2008; gewogen cijfers) Floris, in deze grafiek staat sommige cijfers niet op de juiste plaats (van motorfiets tot fiets ; zie excelfile)	159
Grafiek 103:	Opponent van personenwagens in letselongevallen naargelang het type kruispunt (2008; gewogen cijfers).....	160
Grafiek 104:	Evolutie van ongevallen met lichte vrachtwagens en van de slachtoffers daarin (inzittenden en tegenpartij inbegrepen) (niet-gewogen cijfers).....	161
Grafiek 105:	Ongevallen met lichte vrachtwagens volgens type botsing en wegtype (2008; gewogen cijfers)	162
Grafiek 106:	Opponent van lichte vrachtwagens in letselongevallen naargelang het type kruispunt (2008; gewogen cijfers)	163
Grafiek 107:	Evolutie van ongevallen met vrachtwagens en van de slachtoffers daarin (inzittenden en tegenpartij inbegrepen) (niet-gewogen cijfers) ..	164
Grafiek 108:	Ongevallen met vrachtwagens volgens type botsing en wegtype (2008; gewogen cijfers).....	165
Grafiek 109:	Opponent van vrachtwagens in letselongevallen naargelang het type kruispunt (2008; gewogen cijfers).....	166
Grafiek 110:	Evolutie van het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders onder de geteste bestuurders (niet-gewogen cijfers).....	168
Grafiek 111:	Het percentage geteste bestuurders in dodelijke, ernstige en alle ongevallen naargelang de graad van verwonding van de bestuurders (2008; gewogen cijfers).....	169
Grafiek 112:	Het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders opgesplitst naar de verschillende weggebruikerscategorieën (2008; gewogen cijfers).....	170
Grafiek 113:	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën (2008; gewogen cijfers)	171

Grafiek 114:	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Mannen (2008; gewogen cijfers)	172
Grafiek 115:	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Vrouwen (2008; gewogen cijfers)	173
Grafiek 116:	Verhoogd risico* voor een bestuurder onder invloed op een ernstig ongeval naargelang de leeftijd (2007)	174
Grafiek 117:	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar het tijdstip van de week (2008; gewogen cijfers).....	175
Grafiek 118:	De verdeling in een week van het aantal positief bevonden autobestuurders (2008; gewogen cijfers).....	175
Grafiek 119:	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders volgens de maand van het jaar (2008; gewogen cijfers).....	175
Grafiek 120:	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type botsing (2008; gewogen cijfers).....	177
Grafiek 121:	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type kruispunt (2008; gewogen cijfers).....	177
Grafiek 122:	Het percentage positief bevonden bestuurders* opgesplitst naar type botsing en type kruispunt (2008; gewogen cijfers)	178
Grafiek 123:	Bestuurders in dodelijke auto-alleen en auto-auto ongevallen: vergelijking naargelang de leeftijd	192
Grafiek 124:	Bestuurders in dodelijke auto-alleen en auto-auto ongevallen: vergelijking naargelang de leeftijd	193
Grafiek 125:	Verhouding auto-alleen en auto-auto botsingen naargelang het snelheidsregime	193
Grafiek 126:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van het aantal doden 30 dagen: Vergelijking tussen de objectieven van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, de doden 30 dagen (AD SEI) en de doden 30 dagen (berekend op basis van de doden ter plaatse in de verkeersveiligheidsbarometer)	198
Grafiek 127:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde letselongevallen.	201
Grafiek 128:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde doden ter plaatse	201
Grafiek 129:	Evolutie van de ernst van de ongevallen per politiekorps	202
Grafiek 130:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde letselongevallen in het Vlaams Gewest.	203
Grafiek 131:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde doden ter plaatse in het Vlaams Gewest.....	204
Grafiek 132:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde letselongevallen in het Waals Gewest	205
Grafiek 133:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde doden ter plaatse in het Waals Gewest.....	205
Grafiek 134:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	206
Grafiek 135:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde doden ter plaatse in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	206
Grafiek 136:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de ernst van de ongevallen per gewest.....	207
Grafiek 137:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde doden ter plaatse in de provincies van het Vlaams Gewest.....	208

Grafiek 138:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde doden ter plaatse in de provincies van het Waals Gewest.....	209
Grafiek 139:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van geregistreerde ongevallen met ten minste één vrachtwagen in België	209
Grafiek 140:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de personen die omkwamen bij een ongeval met ten minste één vrachtwagen.....	210
Grafiek 141:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de ongevallen met ten minste één vrachtwagen in het Vlaams Gewest	210
Grafiek 142:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van ongevallen met ten minste één vrachtwagen in het Waals Gewest.....	211
Grafiek 143:	Evolutie van de ernst van de ongevallen met minstens één vrachtwagen in het Waals en Vlaams Gewest (doden ter plaatse per 1000 geregistreerde letselongevallen)	211
Grafiek 144:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van weekendongevallen ..	212
Grafiek 145:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van doden ter plaatse ten gevolge van weekendongevallen	212
Grafiek 146:	Evolutie van het aandeel weekendongevallen en weekenddoden ter plaatse	213
Grafiek 147:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van weekendongevallen volgens de regio.....	214
Grafiek 148:	Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van doden tijdens weekendongevallen volgens de regio.....	214
Grafiek 149:	Evolutie van het aandeel weekenddoden ter plaatse per regio.....	215
Grafiek 150:	Evolutie van het aantal voertuigkilometers per gewest	232
Grafiek 151:	Evolutie van het aantal voertuigkilometers per wegtype.....	232
Grafiek 152:	Evolutie van het aantal voertuigkilometers per weggebruikerstype	232
Grafiek 153:	Evolutie van het bevolkingsaantal per gewest	236
Grafiek 154:	Evolutie van het bevolkingsaantal per leeftijdscategorie.....	238
Grafiek 155:	Evolutie van de lengte van het wegennet per gewest.....	242
Grafiek 156:	Evolutie van de lengte van het wegennet per wegtype	242



TABELLEN

Tabel 1:	Aantal gewogen zones per jaar	48
Tabel 2:	Evolutie op lange termijn van de hoofdindicatoren: slachtoffers	72
Tabel 3:	Evolutie op lange termijn van de hoofdindicatoren: ongevallen en risicoblootstellingsgegevens.....	74
Tabel 4:	Evolutie ten opzichte van jaar ervoor	77
Tabel 5:	Evolutie van de ongevallen en slachtoffers op basis van de risicoblootstellingsgegevens.....	78
Tabel 6:	Doden 30 dagen, doden 30 dagen per miljoen inwoners, doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers in Europa - 2008.....	82
Tabel 7:	Hoofdindicatoren 2008 per maand (gewogen cijfers)	85
Tabel 8:	Evolutie van de letselonegevallen per maand	86
Tabel 9:	Evolutie van de doden 30 dagen per maand.....	86
Tabel 10:	Hoofdindicatoren van ongevallen volgens de periode van de week – 2008 (gewogen cijfers)	88
Tabel 11:	Aantal doden 30 dagen per leeftijdscategorie en periode van de week (2008; gewogen cijfers)	91
Tabel 12:	Aantal zwaargewonden per leeftijdscategorie en periode van de week (2008; gewogen cijfers)	91
Tabel 13:	Aantal lichtgewonden per leeftijdscategorie en periode van de week (2008; gewogen cijfers)	91
Tabel 14:	Indicatoren 2008 per ag (gewogen cijfers)	93
Tabel 16:	Wettelijke feestdagen in 2008 (gewogen cijfers)	94
Tabel 15:	Aandeel lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen volgens lichtgesteldheid voor voetgangers, fietsers en autoinzittenden - 2008 (gewogen cijfers)	94
Tabel 17:	Ongevallen en slachtoffers naargelang de weersomstandigheden – 2008 (gewogen cijfers)	95
Tabel 18:	Ongevallen en slachtoffers naargelang van de staat van het wegdek – 2008 (gewogen cijfers)	95
Tabel 19:	Hoofdindicatoren per gewest - 2008 (gewogen cijfers)	96
Tabel 20:	Evolutie van de letselonegevallen in de 3 gewesten	96
Tabel 21:	Evolutie van de doden 30 dagen in de 3 gewesten.....	97
Tabel 22:	Evolutie van de zwaargewonden in de 3 gewesten.....	97
Tabel 23:	Evolutie van de lichtgewonden in de 3 gewesten.....	98
Tabel 24:	Evolutie van de doden 30 dagen en de zwaargewonden en doelstellingen van de gewestelijke SGVV	98
Tabel 25:	Evolutie van de doden 30 dagen en zwaargewonden in functie van de regionale doelstellingen.....	100
Tabel 26:	Ongevallen binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op de autosnelweg per gewest -2008 (gewogen cijfers)	101
Tabel 27:	Doden 30 dagen binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op de autosnelweg per gewest – 2008	101
Tabel 28:	Ernst per gewest en type weg – 2008 (gewogen cijfers)	102
Tabel 29:	Doden 30 dagen per voertuigtype en gewest - 2008	102
Tabel 30:	Zwaargewonden per type voertuig en per gewest – 2008 (gewogen cijfers)	103
Tabel 31:	Hoofdindicatoren per provincie - 2008 (gewogen cijfers)	104
Tabel 32:	Evolutie van de doden 30 dagen in de Vlaamse provincies.....	105
Tabel 33:	Evolutie van de doden 30 dagen in de Waalse provincies.....	106
Tabel 34:	Hoofdindicatoren per wegtype (buiten/binnen de bebouwde kom/op de autosnelweg) – 2008 (gewogen cijfers)	106
Tabel 35:	Evolutie van de hoofdindicatoren op de autosnelweg.....	107
Tabel 36:	Evolutie van de hoofdindicatoren buiten de bebouwde kom	107
Tabel 37:	Evolutie van de hoofdindicatoren binnen de bebouwde kom	108
Tabel 38:	Hoofdindicatoren voor de weggebruikerscategorieën op de autosnelweg – 2008 (gewogen cijfers)	109

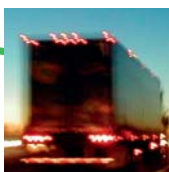
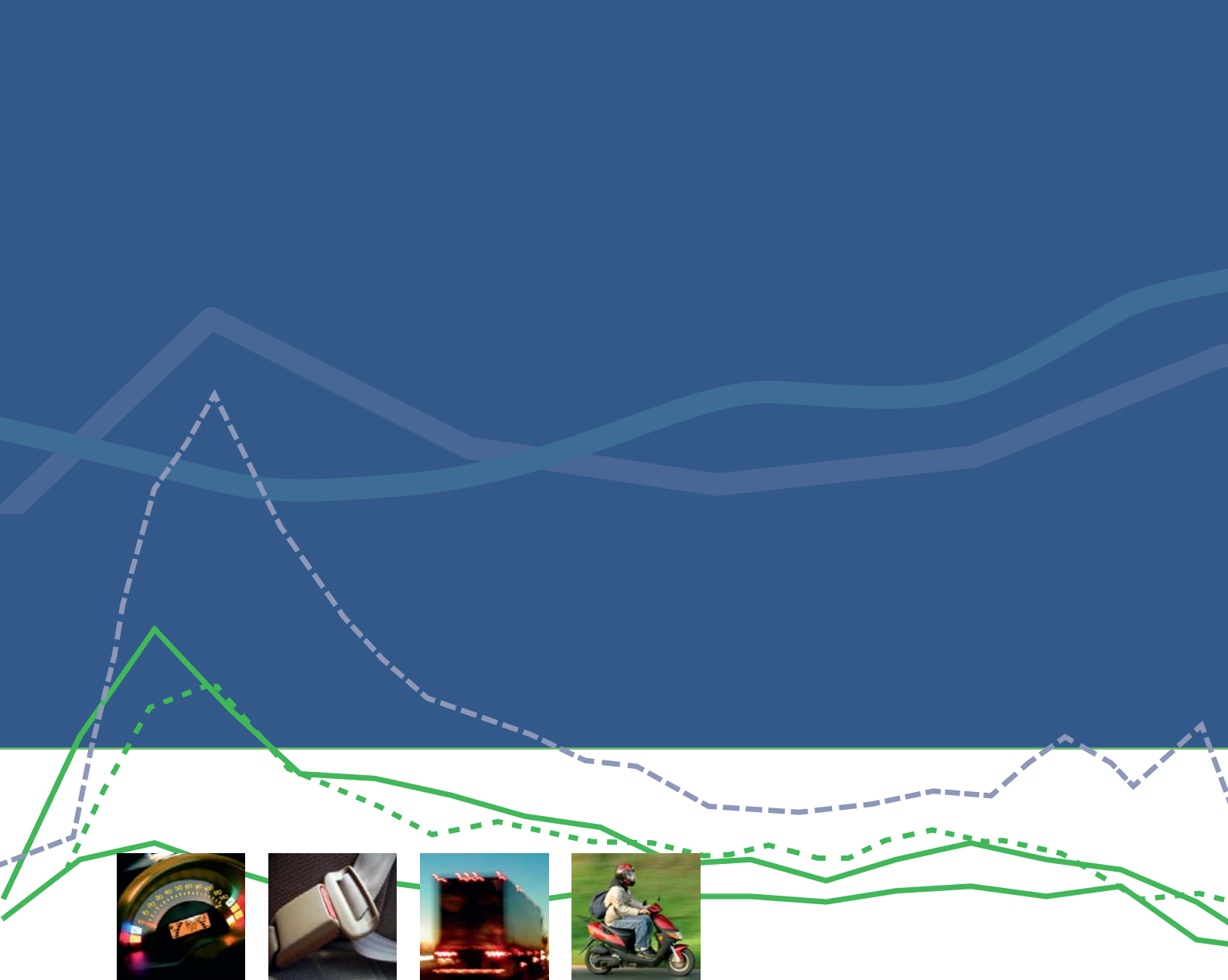
Tabel 39: Ongevalsrisico en overlijdensrisico op de autosnelweg (aantal ongevallen en doden per miljard voertuigkm op de autosnelweg).....	110
Tabel 40: Evolutie van de hoofdindicatoren voor ongevallen met een spookrijder op de autosnelweg	111
Tabel 41: Evolutie van de hoofdindicatoren voor ongevallen in de nabijheid van werkzaamheden op de autosnelweg.....	111
Tabel 42: Hoofdindicatoren per type kruispunt buiten de bebouwde kom – 2008 (gewogen cijfers)	112
Tabel 43: Hoofdindicatoren per type kruispunt binnen de bebouwde kom – 2008 (gewogen cijfers)	112
Tabel 44: Type eerste aanrijding per type kruispunt (in de bebouwde kom) – 2008 (gewogen cijfers)	112
Tabel 45: Type eerste aanrijding per type kruispunt (buiten de bebouwde kom) – 2008 (gewogen cijfers)	112
Tabel 46: Hoofdindicatoren per type weggebruiker, buiten de bebouwde kom – 2008 (gewogen cijfers)	115
Tabel 47: Hoofdindicatoren per type weggebruiker, binnen de bebouwde kom – 2008 (gewogen cijfers)	115
Tabel 48: Hoofdindicatoren per snelheidsregime – 2008 (gewogen cijfers)	115
Tabel 49: Hoofdindicatoren van slachtoffers naar leeftijd en geslacht (2008 ; gewogen cijfers)	118
Tabel 50: Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens weggebruikerstype	120
Tabel 51: Evolutie van het aantal zwaargewonden volgens weggebruikerstype	120
Tabel 52: Evolutie van het aantal slachtoffers volgens weggebruikerstype	122
Tabel 53: Doden 30 dagen volgens leeftijd en weggebruikerstype (2008).....	125
Tabel 54: Zwaargewonden volgens leeftijd en weggebruikerstype (2008; gewogen cijfers)	126
Tabel 55: Verkeersslachtoffers volgens leeftijd en weggebruikerstype (2008; gewogen cijfers)	127
Tabel 56: Evolutie van het aantal doden en zwaargewonden (gemiddelde 2006-2008 versus gemiddelde 1998-2000) per leeftijdscategorie en weggebruikerstype (niet-gewogen cijfers).....	128
Tabel 57: Hoofdindicatoren van slachtoffers volgens weggebruikerstype en geslacht (2008; gewogen cijfers)	130
Tabel 58: Dodelijk totaalrisico per weggebruikerscategorie per miljard reizigerskilometers	132
Tabel 59: Verkeersslachtoffers volgens het land van inschrijving van hun voertuig (2008; gewogen cijfers)	134
Tabel 60: Aantal slachtoffers in vrachtwagenongevallen op autosnelwegen volgens het land van inschrijving van de vrachtwagen (2008; gewogen cijfers).....	134
Tabel 61: Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, voetgangers (2008; gewogen cijfers)	135
Tabel 62: Evolutie van voetgangers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 voetganger (niet-gewogen cijfers)	136
Tabel 63: Aantal gewonde voetgangers naargelang de positie van de voetganger op het moment van het ongeval (2008; gewogen cijfers)	137
Tabel 64: Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, fietsers (2008; gewogen cijfers).....	139
Tabel 65: Evolutie van fietsers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 fietser (niet-gewogen cijfers).....	141
Tabel 66: Hoofdindicatoren van “typische” fietsongevallen (2008; gewogen cijfers)	143
Tabel 67: Fietspaden en hoofdindicatoren (2008; gewogen cijfers).....	144
Tabel 68: Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, bromfietzers (2008; gewogen cijfers).....	145
Tabel 69: Evolutie van bromfietzers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 bromfietser (niet-gewogen cijfers).....	146

Tabel 70: Soorten bromfietsongevallen en hun hoofdindicatoren (2008; gewogen cijfers)	149
Tabel 71: Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht (2008; gewogen cijfers)	150
Tabel 72: Evolutie van motorfietsers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 motorfiets (opgesplitst in motorfietsen ≤ 400cc en > 400cc) (niet-gewogen cijfers)	151
Tabel 73: Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, autobestuurders (2008; gewogen cijfers)	155
Tabel 74: Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, autopassagiers (2008; gewogen cijfers)	156
Tabel 75: Evolutie van auto-inzittenden als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 auto (niet-gewogen cijfers)	158
Tabel 76: Aantal slachtoffers naargelang de plaats van de auto-inzittende in de auto (2008; gewogen cijfers)	159
Tabel 77: Evolutie van kernindicatoren met betrekking tot ongevallen met lichte vrachtwagens (niet-gewogen cijfers)	161
Tabel 78: Aantal slachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens, bij de inzittenden en bij de opponenten van de lichte vrachtwagens (2008; gewogen cijfers)	162
Tabel 79: Hoofdindicatoren (inzittende + opponent) van ongevallen met lichte vrachtwagens naargelang de leeftijd van de bestuurder van de lichte vrachtwagen (som 1999-2008; niet-gewogen cijfers)	162
Tabel 80: Evolutie van kernindicatoren met betrekking tot vrachtwagens (niet-gewogen cijfers)	164
Tabel 81: Aantal slachtoffers in vrachtwagenongevallen, bij vrachtwageninzittenden en bij de opponenten van de vrachtwagens (2008; gewogen cijfers)	165
Tabel 82: Hoofdindicatoren (inzittende + opponent) van ongevallen met vrachtwagens naargelang de leeftijd van de bestuurder van de vrachtwagen (som 1999-2008; niet-gewogen cijfers)	165
Tabel 83: Evolutie van het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders (niet-gewogen cijfers)	168
Tabel 84: Evolutie van het aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden in ongevallen met minstens 1 bestuurder onder invloed. Evolutie van het aantal ongevallen met minstens 1 bestuurder onder invloed en van de ernst van die ongevallen (niet-gewogen cijfers)	169
Tabel 85: Het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders opgesplitst naar de verschillende weggebruikerscategorieën (2008; gewogen cijfers)	170
Tabel 86: Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën (2008; gewogen cijfers)	171
Tabel 87: Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Mannen (2008; gewogen cijfers)	172
Tabel 89: Vergelijking tussen het % autobestuurders onder invloed bij aselectieve alcoholcontroles* (2007) en bij autobestuurders betrokken in een letselongeval (2007; gewogen cijfers)	173
Tabel 88: Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Vrouwen (2008; gewogen cijfers)	173
Tabel 90: Het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar werkweek/weekend en dag/nacht (2008; gewogen cijfers)	174
Tabel 91: Het aantal/percentage geteste autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar werkweek/weekend en dag/nacht (2008; gewogen cijfers)	174

Tabel 92: Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar binnen bebouwde kom, buiten bebouwde kom of autosnelwegen (2008; gewogen cijfers)	176
Tabel 93: Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type botsing (2008; gewogen cijfers)	176
Tabel 94: Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type kruispunt (2008; gewogen cijfers)	177
Tabel 95: Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar provincie (2008; gewogen cijfers)	178
Tabel 96: Voertuigtypes in de analyse	180
Tabel 97: Kleurencode voor de gehanteerde schalen in Tabel 3	181
Tabel 98: Aantal doden naar conflicttype: België 1991 – 2008	182
Tabel 99: Conflictpartners in dodelijke ongevallen in 2008	190
Tabel 100: Aantal ongevallen, bestuurders en doden in auto-alleen en auto-auto aanrijdingen	190
Tabel 101: Obstakels in dodelijke botsingen van één auto (2008)	191
Tabel 102: Aantal bestuurders in dodelijke auto-auto en één-auto ongevallen naargelang de beweging /de inzicht van de weggebruiker	191
Tabel 103: (Voorlopige) maandcijfers	201
Tabel 104: Voortschrijdende jaartotalen december 2009	201
Tabel 105: Ongevallen geregistreerd door de lokale en de federale politie	202
Tabel 106: Ernst van de ongevallen (aantal doden ter plaatse voor 1000 geregistreerde letselongevallen)	202
Tabel 107: Ongevallen geregistreerd op Belgische autosnelwegen	203
Tabel 108: Geregistreerde ongevallen in het Vlaams Gewest	203
Tabel 109: Ongevallen op autosnelwegen geregistreerd in het Vlaams Gewest	204
Tabel 110: Geregistreerde ongevallen in het Waals Gewest	204
Tabel 111: Ongevallen geregistreerd op autosnelwegen in het Waals Gewest	205
Tabel 112: Geregistreerde ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	206
Tabel 113: Ernst van de geregistreerde ongevallen per gewest	207
Tabel 114: Voortschrijdende jaartotalen van de letselongevallen en doden ter plaatse per provincie	208
Tabel 115: Voortschrijdende jaartotalen van ongevallen met ten minste één vrachtwagen	209
Tabel 116: Ongevallen met ten minste één vrachtwagen geregistreerd in het Vlaams Gewest	210
Tabel 117: Ongevallen met ten minste één vrachtwagen geregistreerd in het Waals Gewest	211
Tabel 118: Weekendongevallen in België	212
Tabel 119: Aandeel weekendongevallen en slachtoffers in het totale aantal ongevallen en slachtoffers	213
Tabel 120: Weekendongevallen volgens de regio	213
Tabel 121: Aandeel weekendongevallen in het totale aantal ongevallen per regio	214
Tabel 122: Evolutie van het aantal voertuigkilometers, opgesplitst per weggebruikerstype en wegtype, België (in miljoen kms)	228
Tabel 123: Evolutie van het aantal voertuigkilometers, opgesplitst per weggebruikerstype en wegtype, Brussels Hoofdstedelijk Gewest (in miljoen kms)	228
Tabel 124: Evolutie van het aantal voertuigkilometers, opgesplitst per weggebruikerstype en wegtype, Vlaams Gewest (in miljoen kms)	230
Tabel 125: Evolutie van het aantal voertuigkilometers, opgesplitst per weggebruikerstype en wegtype, Waals Gewest (in miljoen kms)	230

Tabel 126: Evolutie van het aantal reizigerskilometers, opgesplitst per weggebruikerstype en wegtype, België (in miljoen kms)	234
Tabel 127: Evolutie van het bevolkingsaantal per gewest.....	236
Tabel 128: Evolutie van het bevolkingsaantal per leeftijdscategorie (en per geslacht voor 60-plussers)	238
Tabel 129: Evolutie van de lengte van het wegennet per gewest en wegtype (in km)	240
Tabel 130: Evolutie van het voertuigenpark	244
Tabel 131: Evolutie van het personenwagenpark volgens de aard van de eigenaar.....	246





Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid