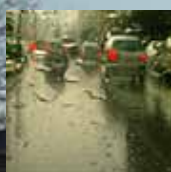
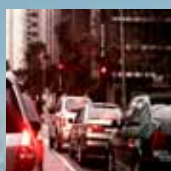


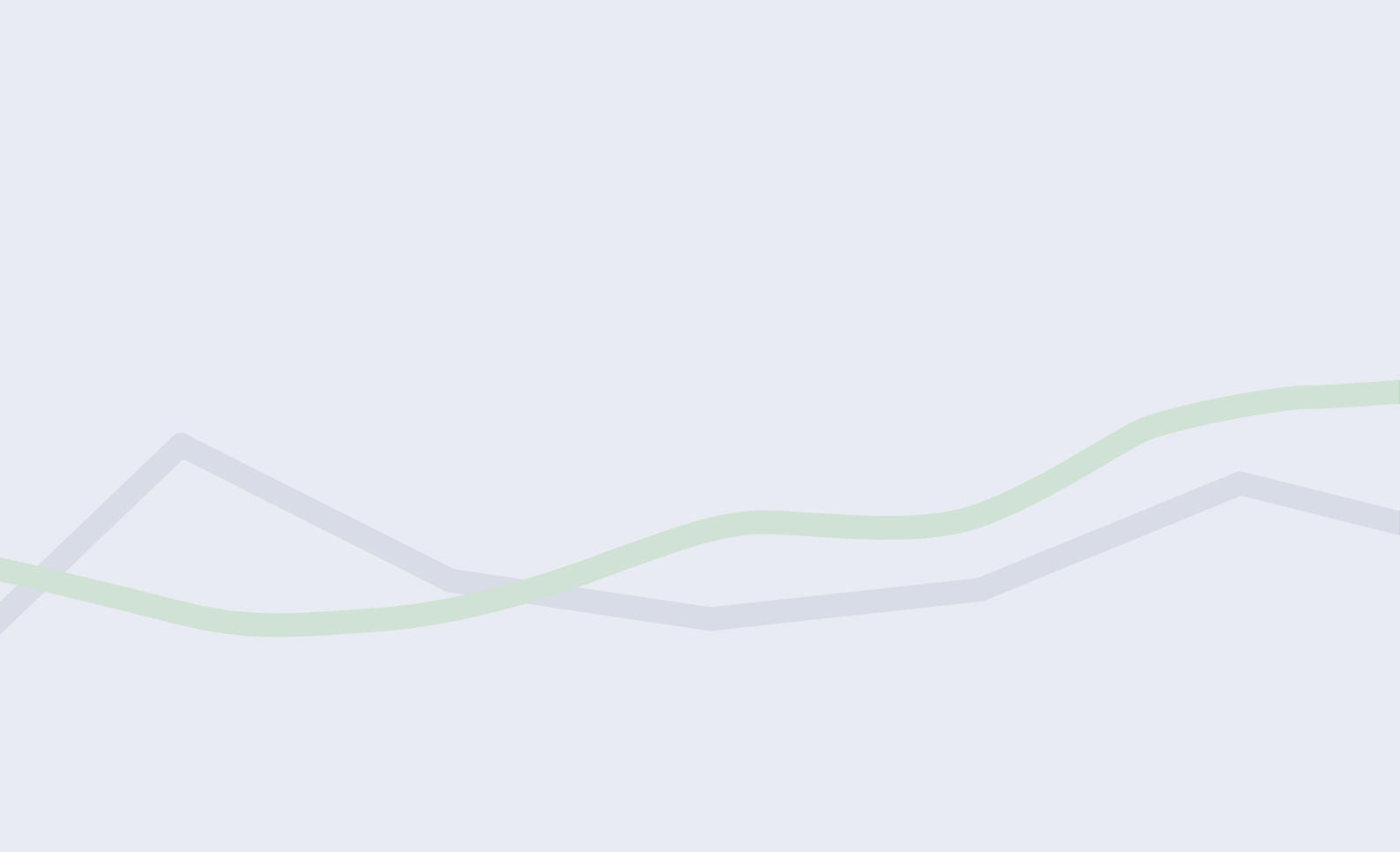
BIVV

OBSERVATORIUM
VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

2000 - 2007





Auteur: Y. Casteels & N. Nuytens
Verantwoordelijke uitgever: Patric Derweduwen

© BIVV, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2009

Inhoudstafel

Samenvatting	4
Letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	8
1. Evolutie van de letselongevallen en de slachtoffers.....	9
1.1. Evolutie van de doden 30 dagen.....	9
1.2. Ernst van de ongevallen	14
1.3. Evolutie van de licht- en zwaargewonden.....	16
1.4. Evolutie van de letselongevallen.....	17
2. Ongevallen per tijdstip	19
2.1. Ongevallen per maand	19
2.2. Ongevallen per tijdstip van de week	24
3. Ongevallen naargelang van de plaats	26
3.1. Ongevallen op de autosnelweg.....	26
3.2. Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom.....	28
3.3. Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruisingen.....	30
4. Slachtoffers van de ongevallen	32
4.1. Slachtoffers per leeftijd en geslacht.....	32
4.2. Slachtoffers per type weggebruiker	34
4.3. Slachtoffers per type weggebruiker en leeftijd.....	36
5. Eigenschappen van de ongevallen	40
5.1. Types ongevallen.....	40
5.2. Wie komt met wie in botsing?	44
5.3. Betrokkenheid van vrachtwagens en auto's bij dodelijke ongevallen	48
5.4. Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden	50



Samenvatting

In vergelijking met 2006 is het jaar 2007 in België een jaar van stagnatie wat betreft het aantal geregistreerde doden 30 dagen (1069 en 2006 et 1067 en 2007)¹. Deze conclusie is echter niet van toepassing op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangezien in dit gewest zowel het aantal ongevallen, het aantal gewonden als het aantal doden is gestegen tussen 2006 en 2007.

In 2007 werden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest iets meer dan 4000 ongevallen opgetekend. Hierbij vielen 4854 lichtgewonden, 244 zwaargewonden en 31 doden. De situatie gaat erop achteruit: het aantal ongevallen en lichtgewonden is sinds 2004 elk jaar gestegen en bevindt zich opnieuw op hetzelfde niveau als halfweg de jaren negentig. Het aantal zwaargewonden daarentegen is algemeen gezien wél gunstig geëvolueerd (-15,3% ten opzichte van het referentiegemiddelde voor 1998, 1999 en 2000), maar in 2007 merken we een forse heropflakking in vergelijking met 2006 (+30%). Deze conclusie gaat ook op voor de doden 30 dagen, waar we een bijzonder interessante daling (-29,5%) merken tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2007, maar helaas ook een stijging (+19,2%) tussen 2006 en 2007. Deze procentuele evoluties moeten natuurlijk met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden, vermits het in absolute cijfers om kleine aantallen gaat.

Wat de spreiding in de tijd betreft, wordt 2007 gekenmerkt door hoge percentages zware ongevallen van maart tot juli. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doen zich tijdens de middagspits meer ongevallen voor dan in de rest van het land, het aantal weekendongevallen ligt er echter een stuk lager. In 2007 waren de weekendongevallen drie keer ernstiger (de ernst wordt uitgedrukt in aantal doden per 1000 geregistreerde letselongevallen; voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waren dit er 30) dan de ongevallen tijdens weekdays (10) en zes keer ernstiger dan tijdens weeknachten en weekenddagen (5).

Als we de het beperkt aantal kilometers autosnelweg van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vergelijken met de autosnelwegen van beide andere gewesten, stellen wij vast dat het ongevalsrisico (aantal ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers)

1. De cijfers in dit document 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. Normaal gezien 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.

hoger ligt op Brusselse autosnelwegen. Dit hoger risico houdt ongetwijfeld ook verband met de grotere verkeersdichtheid op de Brusselse ring. De ongevallen in de bebouwde kom zijn in Brussel ongeveer even ernstig als in Vlaanderen, maar in Wallonië zijn ze dubbel zo ernstig. Brussel onderscheidt zich door een groot aantal ongevallen op kruisingen, maar net als in beide andere gewesten zijn de ongevallen op doorlopende weggedeeltes er het gevaarlijkst en het dodelijkst.

De slachtoffers in Brussel zijn sterk verschillend van die in de twee overige gewesten. Net als in het Vlaams en het Waals Gewest, merken we in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een piek voor de zwaargewonden en doden bij jongeren, die tussen 2000 en 2007 aanzienlijk afneemt, maar bij deze gelijkenis houdt het op. De piek bij Brusselse jongeren wordt louter veroorzaakt door mannen, jonge vrouwen lopen geen verhoogd risico. Tussen 2000 en 2007 is het risico in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toegenomen voor 50-plussers, terwijl het risico voor deze leeftijdsgroep zowel in Vlaanderen als in Wallonië is gedaald. En tot slot kent Brussel een tweede piek bij personen van 70 tot 89 jaar, die in de rest van het land niet voorkomt.

Als we het referentiegemiddelde voor 98-2000 vergelijken met dat voor 2005-2007, merken we dat het aantal verkeersslachtoffers onder de voetgangers in Brussel voor alle leeftijdsgroepen in dezelfde mate gestegen is. De problematiek van de ongevallen met voetgangers is alarmerend in Brussel, aangezien 40% van de zwaargewonden en 32% van de verkeersdoden voetgangers zijn. Om aan files te ontsnappen, maken steeds meer mensen gebruik van (gemotoriseerde) tweewielers. Dit verklaart ondermeer waarom het aantal slachtoffers onder de fietsers en de motorrijders respectievelijk met 41% en met 58% gestegen is tussen 98-2000 en het referentiegemiddelde van de drie voorbije jaren. Het aantal slachtoffers bij fietsers en motorrijders is het sterkst toegenomen bij personen van 35 tot 64 jaar (respectievelijk +120% en +100%).

Botsingen tussen twee weggebruikers liggen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vaak (in 85% van de gevallen) aan de basis van letselongevallen. Dit percentage ligt aanzienlijk hoger dan in beide andere gewesten, omdat het aandeel van de ongevallen met voetgangers zo hoog ligt (26% van alle ongevallen). Als we enkel de dodelijke ongevallen onder de loop nemen, zien we dat het aandeel van de voetgangers oploopt tot 47%. Het hoge percentage dodelijke ongevallen waarbij de eerste botsing betrekking had op één enkele weggebruiker die tegen een obstakel buiten de rijbaan belandde, doet nog meer wenkbrauwen fronsen. Meestal gaat het om controleverlies over het voertuig, een verschijnsel dat zich normaal gezien buiten de bebouwde kom voordoet.

Vrachtwagens lopen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet meer risico om bij een dodelijk ongeval betrokken te raken dan personenwagens. Bovendien ligt dit risico zowel voor vrachtwagens als voor personenwagens lager dan in de rest van het land.

Tabel 1 :
De cijfers in één oogopslag

	Slachtoffers 2007 (gewogen cijfers ²)				Evolutie van de doden 30 dagen tussen referentiegemiddelde 98- 2000 en 2007 ³	
	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Totaal	Absolute cijfers	Percentage
Vlaams Gewest	527	4550	37566	42643	-317	-37,6%
Waals Gewest	509	2257	16379	19145	-59	-10,3%
BHG ⁴	31	244	4854	5129	-13	-29,5%
België	1067	7051	58799	66917	-389	-26,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tabel 1 :
De cijfers in één oogopslag

	Toestand 2007 (gewogen cijfers) Slachtoffers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest				Evolutie van de doden 30 dagen tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	
	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Totaal	Absolute cijfers	Percentage
Totaal	31	244	4854	5129	-13	-29,5%
Per miljoen inwoners	30	237	4707	4974	-16	-34,7%
Per miljard afgelegde reizigerski- lometers	7	57	1137	1201	-3	-30,7%
Tijdstip van de week						
Week dag	20	149	3209	3378	-1	-2,1%
Week nacht	1	18	313	332	-3	-25,6%
Weekend dag	3	52	910	966	-7	-23,7%
Weekend nacht	7	24	421	453	-1	-4,2%
Plaats						
Autosnel- weg	2	6	85	93	-2	-45,5%
Binnen bebouwde kom	23	234	4732	4989	-15	-38,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

- De toegepaste wegings- of kalibratietechniek wordt toegelicht in het gedeelte "Definities en bronnen" van het rapport "Evolutie van de verkeersveiligheid in België van 2000 tot 2006" (Casteels Y. & Scheers M., 2008). Als gevolg van deze techniek zijn het aantal letselongevallen en het aantal gewonden decimale getallen. Om de leesbaarheid te verhogen ronden wij deze decimale getallen af. De kalibratie heeft echter wel als gevolg dat de totalen niet steeds gelijk zijn aan de som van de afgeronde getallen.
- De toegepaste wegings- of kalibratietechniek wordt toegelicht in het gedeelte "Definities en bronnen" van het rapport "Evolutie van de verkeersveiligheid in België van 2000 tot 2006" (Casteels Y. & Scheers M., 2008). Als gevolg van deze techniek zijn het aantal letselongevallen en het aantal gewonden decimale getallen. Om de leesbaarheid te verhogen ronden wij deze decimale getallen af. De kalibratie heeft echter wel als gevolg dat de totalen niet steeds gelijk zijn aan de som van de afgeronde getallen).
- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Tabel 1 :
De cijfers in één oogopslag

	Toestand 2007 (gewogen cijfers) Slachtoffers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest				Evolutie van de doden 30 dagen tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	
	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Totaal	Absolute cijfers	Percentage
Snelheid						
30 km/u of minder	0	8	59	67	0	0%
31 tot 50 km/u	23	222	4624	4868	-12	-34,3%
51 tot 70 km/u	2	8	97	108	-2	-45,5%
71 tot 90 km/u	1	0	20	21	0	0%
Meer dan 90 km/u	1	6	53	60	-1	-57,1%
Kruising						
Buiten kruispunt	21	138	2571	2729	-10	-33,0%
Op kruispunt	8	99	2156	2263	-4	-35,1%
Op rotonde	2	8	127	137	+2	+500%
Geslacht						
Man	20	168	2814	3002	-12	-36,8%
Vrouw	10	74	1956	2039	-2	-18,9%
Leeftijd						
Jonger dan 18 jaar	0	38	671	710	-2	-100,0%
18-24 jaar	3	36	905	944	-3	-52,6%
25-34 jaar	3	51	1256	1310	-10	-76,9%
35-44 jaar	5	38	825	868	0	+7,1%
45-54 jaar	5	28	615	649	-2	-25,0%
55-64 jaar	3	24	249	276	+1	+28,6%
65 jaar en ouder	11	29	295	335	+2	+26,9%
Weggebruiker						
Voetganger	10	93	1029	1132	0	0,0%
Fiets	0	14	287	301	0	0,0%
Bromfiets	0	5	197	202	-1	-100,0%
Moto	3	32	438	473	-2	-35,7%
Auto	11	81	2560	2652	-8	-41,1%
Lichte vrachtwagen	1	9	66	76	1	
Autobussen en autocars	1	0	98	99	1	
Vrachtwagens	0	2	15	17	0	0,0%
Andere	0	8	134	142	-1	-100,0%
Onbekend	5	1	29	35	5	
Ongevalstype						
Tussen bestuurders	17	188	4206	4410	-12	-40,7%
Eén enkele weggebruiker	10	47	504	561	-5	-34,8%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



Letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest⁵

5. Brussels Hoofdstedelijk Gewest of BHG.



1. Evolutie van de letselongevallen en de slachtoffers

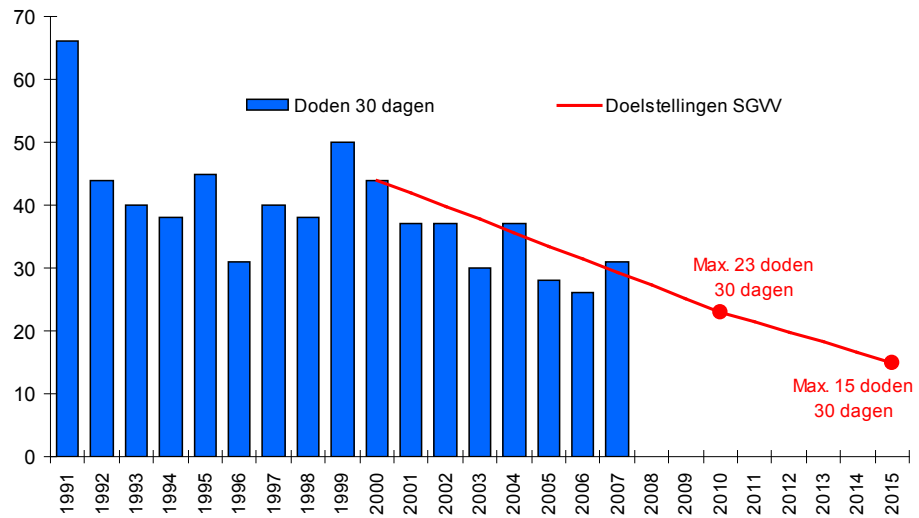
Tussen 2000 en 2007 kende het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een aanzienlijke afname van het aantal doden 30 dagen. Ook de doelstelling voor 2010 lijkt haalbaar, maar omdat het hier slechts om kleinschalige cijfergegevens gaat, kan er zich heel gauw opnieuw een stijging voordoen. Dit was trouwens het geval in 2007, toen 31 doden 30 dagen geregistreerd werden, tegen 26 in 2006. Gezien het stedelijke karakter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners en per miljard voertuigkilometers miniem. Ook de ernst van de ongevallen blijft relatief beperkt in vergelijking met het Vlaams en het Waals Gewest. Problemen met de ongevallenregistratie als gevolg van de politiehervorming vormden echter een hinderpaal bij de analyse van de evolutie van de lichtgewonden, de zwaargewonden en de verkeersongevallen in Brussel. Op basis van de beschikbare cijfers veronderstellen we echter dat het aantal licht- en zwaargewonden en het aantal ongevallen is afgenomen tussen 1991 en 2004, maar opnieuw is gestegen tussen 2005 en 2007.

1.1. Evolutie van de doden 30 dagen

Uit grafiek 1 blijkt dat de evolutie van het aantal doden 30 dagen sinds 1991 met pieken en dalen verloopt. Hoogstwaarschijnlijk komt dit doordat er jaarlijks relatief weinig doden vallen op Brusselse wegen, het gaat hier dus om toevallige schommelingen. Eén enkel ongeval met meerdere slachtoffers volstaat om het aantal doden 30 dagen voor één jaar met maar liefst 10% of 20% de hoogte in te doen schieten. Ondanks deze bedenking merken we dat het aantal doden 30 dagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest algemeen gezien toch gedaald is sinds 1999. De lijn in figuur 1 komt overeen met de vooruitgang die nog geboekt moet worden om de doelstellingen van de SGVV (getransponeerd naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) te bereiken: maximum 23 verkeersdoden tegen 2010 en maximum 15 verkeersdoden tegen 2015. De bereikte resultaten zijn positief, want meestal blijven ze onder de lijn die de doelstellingen voorstelt. Enkel voor 2004 en 2007 zitten we nog boven de doelstellingen. Dit bewijst dat met dergelijke geringe cijfers altijd nieuwe heropflakkingen mogelijk zijn, en dat blijvende inspanningen nodig zijn om nieuwe vooruitgang te boeken.

EVOLUTIE VAN DE LETSELONGEVALLEN EN DE SLACHTOFFERS

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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

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

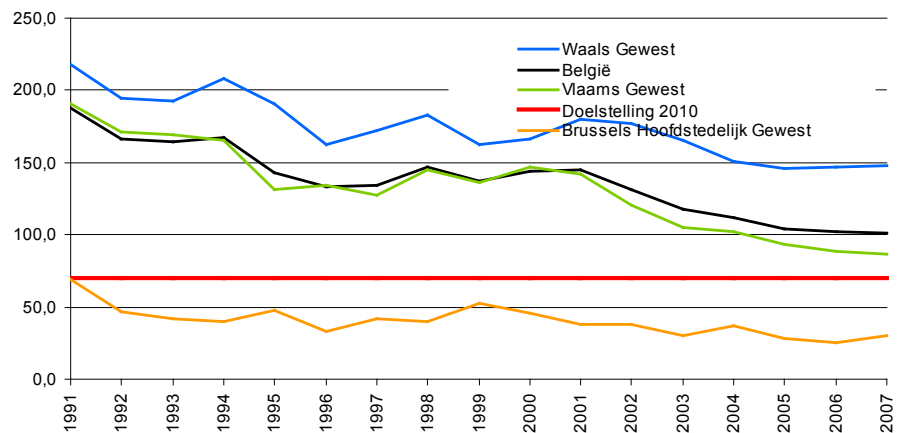
Jaar	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen per miljoen inwoners	Doden 30 dagen per miljard voertuigkilometers
1991	66	68,7	16,9
1992	44	46,3	11,1
1993	40	42,1	10,0
1994	38	40,0	9,4
1995	45	47,3	11,0
1996	31	32,7	7,7
1997	40	42,1	9,6
1998	38	39,9	9,1
1999	50	52,4	11,9
2000	44	45,9	10,4
2001	37	38,4	8,7
2002	37	37,8	8,6
2003	30	30,2	7,1
2004	37	37,0	8,7
2005	28	27,8	6,7
2006	26	25,5	6,2
2007	31	30,1	7,3
Referentie-gemiddelde 98-2000	44	46,0	10,5
Evolutie*	-29,5%	-34,7%	-30,7%

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

*Evolutie tussen referentiegemiddelde 1998-2000 en 2007

De indicator die werd gebruikt in de grafiek hierna drukt het risico op overlijden in het verkeer uit in functie van het aantal inwoners. Deze indicator is vertekend voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, omdat er zich in het Brusselse verkeer dagelijks een groot aantal personen begeven die buiten Brussel wonen (pendelaars, studenten, toeristen, enz.). Desondanks is het interessant om vast te stellen dat het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog altijd ruimschoots kleiner is dan in de andere gewesten, en sinds 1991 globaal gezien gedaald is. Dit lage aantal is natuurlijk toe te schrijven aan het stedelijke karakter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Grafiek 2 :
Evolutie van de doden 30 dagen
per miljoen inwoners in de drie
gewesten



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 3 :
Evolutie van de doden 30 dagen
per miljoen inwoners in de drie
gewesten

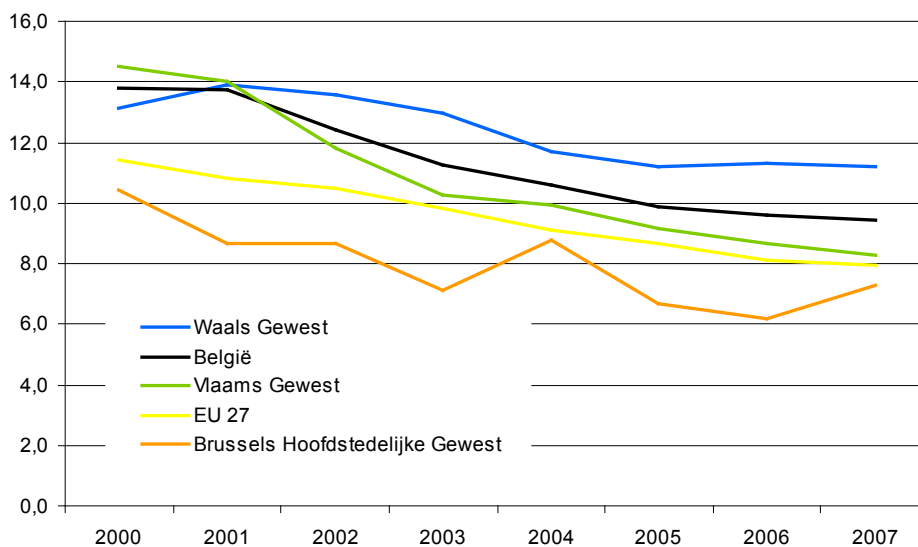
Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	69	190	218	188
1992	46	171	194	167
1993	42	169	192	165
1994	40	165	208	168
1995	47	131	191	143
1996	33	134	162	134
1997	42	127	173	134
1998	40	145	182	147
1999	52	136	162	137
2000	46	147	166	144
2001	38	142	180	145
2002	38	121	177	131
2003	30	105	165	117
2004	37	102	151	112
2005	28	94	146	104
2006	26	89	147	102
2007	30	86	148	101
Referentie- gemiddelde 98-2000	46	142	170	142
Evolutie*	-34.7%	-39.5%	-13.0%	-29.3%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

*Evolutie tussen referentiegemiddelde 1998-2000 en 2007

Om rekening te houden met de omvang en de evolutie van het verkeer, hanteren wij als indicator het aantal doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers⁶. Ook op basis van deze indicator presteert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beter dan het Vlaams en het Waals Gewest, want met name tussen 2000 en 2007 was er een bijzonder gunstige evolutie te merken.

Grafiek 3 :
Evolutie van de doden 30 dagen
per miljard voertuigkilometers in
de drie gewesten



Bron: FOD Economie, AD SEI; FOD Mobiliteit en Europese Commissie DG TREN / infografie: BIW

Nota: het aantal reizigerskilometers in de EU27 voor 2007 was nog niet gekend toen dit rapport werd opgesteld, daarom hebben we voor deze waarde een schatting gemaakt.

6. Reizigerskilometers: totaal aantal door alle individuele personen afgelegde kilometers.

Tabel 4 :
Evolutie van de doden 30
dagen per miljard afgelegde
voertuigkilometers in de drie
gewesten

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België	Europese Unie (EU 27)
1991	16,9	20,8	20,0	20,3	16,9
1992	11,1	18,5	17,5	17,8	11,1
1993	10,0	18,1	16,9	17,3	10,0
1994	9,4	17,5	18,0	17,4	9,4
1995	11,0	13,8	16,2	14,6	11,0
1996	7,7	14,0	13,8	13,7	7,7
1997	9,6	13,1	14,4	13,5	9,6
1998	9,1	14,6	14,8	14,4	9,1
1999	11,9	13,3	13,0	13,1	11,9
2000	10,4	14,5	13,1	13,8	10,9
2001	8,7	14,0	13,9	13,8	10,2
2002	8,6	11,8	13,6	12,4	10,4
2003	7,1	10,3	13,0	11,2	9,7
2004	8,7	9,9	11,7	10,6	9,0
2005	6,7	9,2	11,2	9,9	8,7
2006	6,2	8,7	11,3	9,6	8,1
2007	7,3	8,3	11,2	9,4	8,0
Referentie- gemiddelde 98-2000	10,5	14,1	13,6	13,8	10,5
Evolutie*	-30,7%	-41,4%	-17,8%	-32,0%	-23,8%

*Evolutie tussen referentiegemiddelde 1998-2000 en 2007

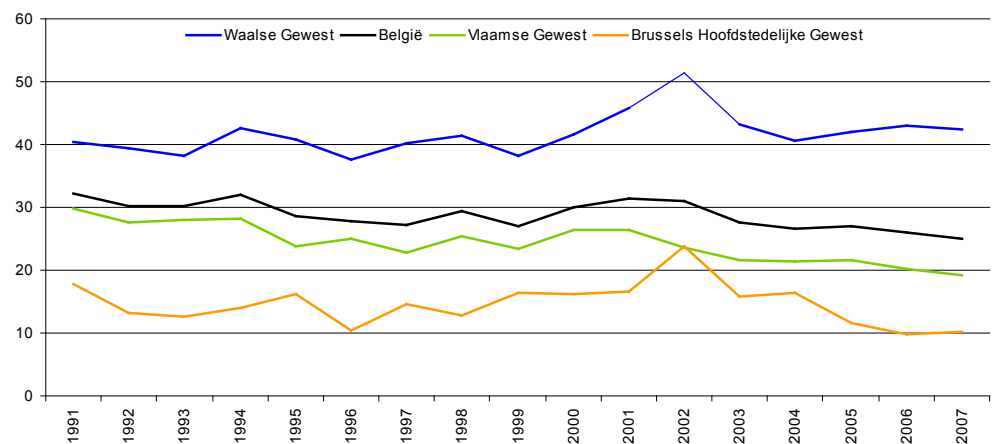
Nota: het aantal reizigerskilometers in de EU27 voor 2007 was nog niet gekend toen dit rapport werd opgesteld, daarom hebben we voor deze waarde een schatting gemaakt

Bron: FOD Economie, AD SEI; FOD Mobiliteit en Europese Commissie DG TREN / infografie: BIVV

1.2. Ernst van de ongevallen

De ernst van de ongevallen wordt gemeten aan de hand van het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen. Op basis van deze indicator presteert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dubbel zo goed als Vlaanderen en vier keer beter dan Wallonië. Dit is grotendeels te verklaren door het stedelijke karakter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (lagere snelheden, andere verkeersinfrastructuur, enz.). En als we een blik werpen op de evolutie, merken we dat de ernst in Brussel (sinds 1991) nog nooit zo laag lag. In het Vlaams Gewest is de ernst met een derde afgenomen: in 1991 telde men nog ongeveer 30 doden 30 dagen per 1000 ongevallen, in 2007 was dit cijfer al geslonken tot ongeveer 20. Een dergelijke evolutie blijft uit in het Waals Gewest, waar de ernst van de ongevallen zich tussen 38 doden en 46 doden per 1000 ongevallen situeert (zie ook hoofdstuk 3.2).

Grafiek 4 :
Ernst van de ongevallen per
gewest (doden 30 dagen per
1000 letselongevallen - niet-
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Nota: de politiehervorming in 2002 had een impact op de gegevensregistratie in het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, daarom werd dit jaar lichter weergegeven.

Tabel 5 :
Ernst van de ongevallen in de drie
gewesten (doden 30 dagen per
1000 ongevallen)

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	18	30	40	32
1992	13	28	39	30
1993	13	28	38	30
1994	14	28	43	32
1995	16	24	41	29
1996	10	25	38	28
1997	15	23	40	27
1998	13	25	41	29
1999	16	23	38	27
2000	16	26	42	30
2001	17	26	46	31
2002	24	24	51	31
2003	16	22	43	28
2004	16	21	41	27
2005	12	22	42	27
2006	10	20	43	26
2007	10	19	42	25
2007 (gewogen)	8	17	37	21
Referentie- gemiddelde 98-2000	15	25	40	29
Evolutie*	-32,0%	-23,7%	+5,1%	-12,8%

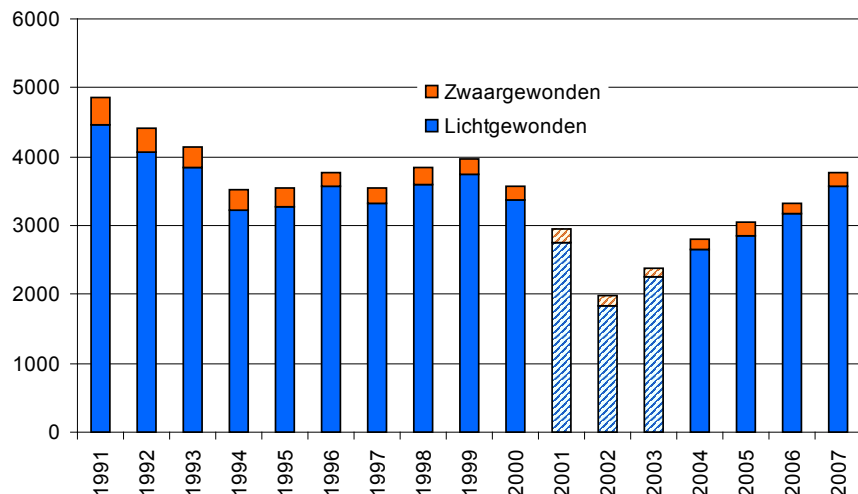
*Evolutie tussen referentiegemiddelde 1998-2000 en 2007

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

1.3. Evolutie van de licht- en zwaargewonden

De evolutie van de lichtgewonden loopt volledig gelijk met die van de ongevallen (cf. punt 1.4.). Van 1991 tot 1993 stellen we een daling vast, van 1994 tot 2000 deed zich een stagnatie voor. Ondanks de moeilijkheden met de politiehervorming en het nieuwe systeem voor het invoeren van ongevallengegevens, mag men er van uitgaan dat het aantal lichtgewonden tussen 2000 en 2004 gedaald is. Tussen 2004 en 2007 daarentegen is het aantal lichtgewonden opnieuw gestegen. Het aantal zwaargewonden is in 2007 met 30% toegenomen (van 142 naar 185), terwijl de globale tendens sinds 1991 duidelijk in dalende lijn ligt. (cf. grafiek 5 en tabel 5).

Grafiek 5 :
Evolutie van de licht- en
zwaargewonden in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest (niet-
gewogen cijfers)



Nota: 2001, 2002 en 2003 zijn met schuine strepen aangeduid wegens de moeilijkheden met de politiehervorming en een technisch probleem met de gegevensregistratie.

Tabel 6 :
Evolutie van de licht- en
zwaargewonden in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest

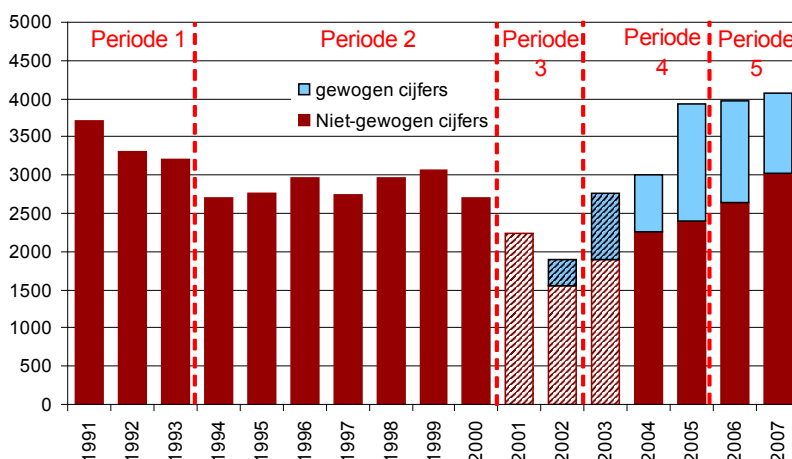
Jaar	Lichtgewonden	Zwaargewonden	Slachtoffers
1991	4461	401	4928
1992	4070	333	4447
1993	3848	301	4189
1994	3214	298	3550
1995	3279	271	3595
1996	3573	201	3805
1997	3332	223	3595
1998	3600	231	3869
1999	3743	229	4022
2000	3382	195	3621
2001	2761	184	2982
2002	1840	136	2013
2003	2250	119	2399
2004	2649	157	2843
2005	2860	179	3067
2006	3184	142	3352
2007	3572	185	3788
2007 (gewogen)	4854	244	5129
Referentiegemiddelde 98-2000	3575	218	3837
Evolutie*	-0,1%	-15,3%	-1,3%

*Evolutie tussen referentiegemiddelde 1998-2000 en 2007

1.4. Evolutie van de letselongevallen

De analyse van de officiële (gewogen) cijfers toont aan dat het aantal ongevallen vermindert tussen 1991 en 1993 (periode 1), dat de situatie in evenwicht is tussen 1994 en 2000 (periode 2), en dat het aantal ongevallen in 2001-2002 (periode 3) terug aanzienlijk daalt, om vervolgens tussen 2003 en 2005 (periode 4) opnieuw spectaculair te stijgen: het aantal ongevallen verdubbelt in vier jaar tijd. Gedurende de laatste periode (tussen 2005 en 2007) is het aantal ongevallen licht gestegen. Vanuit dit standpunt bekeken, is de situatie dus vrij verontrustend. We moeten deze cijfers echter onmiddellijk relativeren omdat de ongevallen sinds 2002 gekalibreerd worden, waardoor er een vertekening optrad.

Grafiek 6 :
Evolutie van de letselongevallen
in het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Nota: De politiehervorming heeft in Brussel in 2001 en 2002 hoogstwaarschijnlijk de ongevallenregistratie verstoord. En in 2003 waren er in de politiezone Elsene technische problemen bij de overgang naar een elektronische ongevallenregistratie, waardoor de gegevens vertekend werden.

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

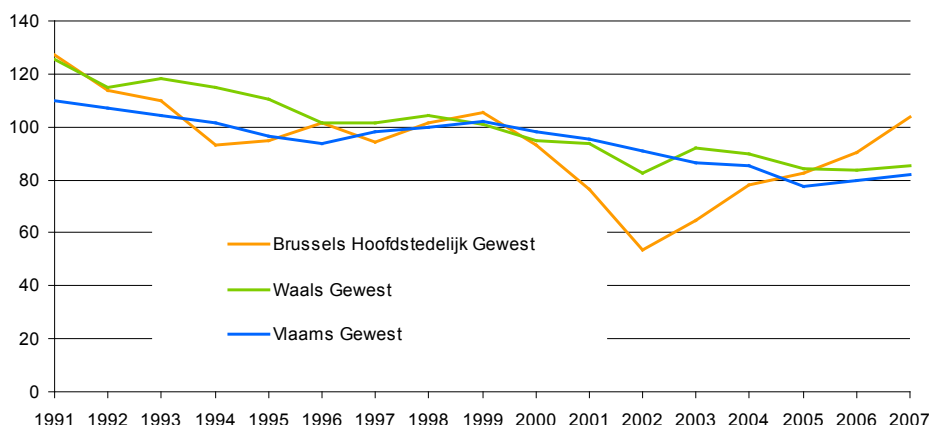
Jaar	Ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen
1991	3701	407	61
1992	3316	326	44
1993	3197	310	37
1994	2706	299	37
1995	2762	274	42
1996	2959	210	30
1997	2750	229	37
1998	2957	231	36
1999	3063	250	46
2000	2707	210	43
2001	2231	194	34
2002	1554	150	35
2003	1887	134	30
2004	2267	173	35
2005	2403	183	28
2006	2633	153	26
2007	3016	201	29
2007 (gewogen)	4082	258	
Referentiegemiddelde 98-2000	2909	230	42
Evolutie*	+3,7%	-12,7%	-30,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

*Evolutie tussen referentiegemiddelde 1998-2000 en 2007

De grafiek hierna illustreert de evolutie van de ongevallen in Brussel en geeft de letselongevallen weer in niet-gewogen cijfers (100 als basis, met als referentie het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000). Behalve in 2001, 2002 en 2003, en 2006-2007 vertoont de evolutie van de ongevallen in Brussel vrij veel gelijkenissen met de evolutie van de ongevallen in de rest van het land. Als we abstractie maken van de periode 2001 tot 2003, stellen we dus vast dat het aantal ongevallen van 1991 tot 2004 gedaald is. We vermoeden dat het hier gaat om een gelijkaardig verschijnsel als in de rest van het land, waar zich sinds 1999 een min of meer continue daling voordoet. Toch moeten we erop wijzen dat het aantal geregistreerde ongevallen na deze daling opnieuw gestegen is tussen 2005 en 2007.

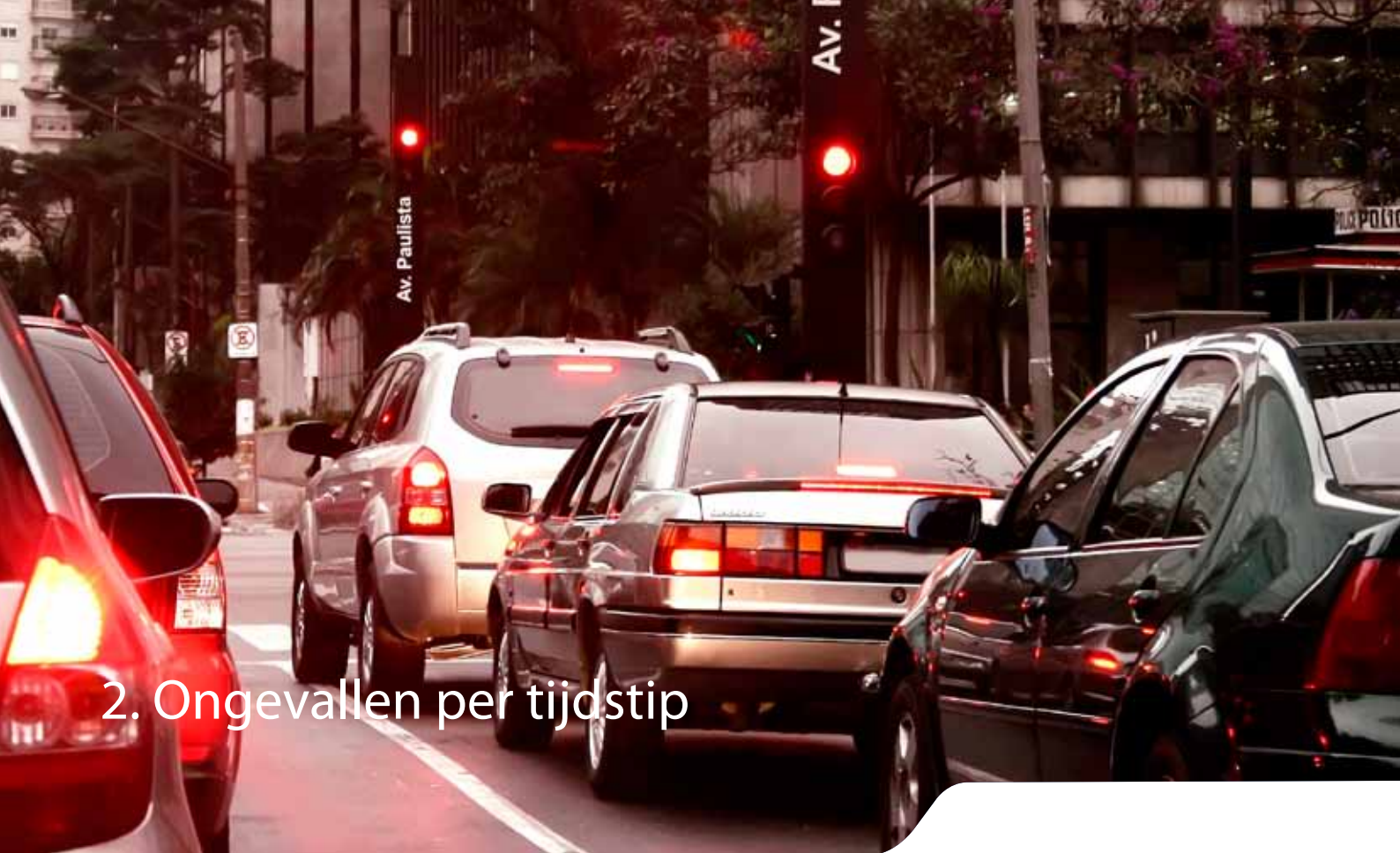
Grafiek 7 :
Evolutie van de letselongevallen
in niet-gewogen cijfers
(gemiddelde 1998, 1999 en 2000
= basis 100)



Nota: De politiehervorming heeft in Brussel in 2001 en 2002 hoogstwaarschijnlijk de ongevallenregistratie verstoord. En in 2003 waren er in de politiezone Elsene technische problemen bij de overgang naar een elektronische ongevallenregistratie, waardoor de gegevens vertekend werden.

Tabel 8 :
Evolutie van de letselongevallen
in niet-gewogen cijfers in de drie
gewesten (gemiddelde 1998,
1999 en 2000 = basis 100)

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	127	110	125	115
1992	114	107	115	110
1993	110	104	118	109
1994	93	102	115	105
1995	95	97	110	100
1996	102	94	102	96
1997	95	98	102	99
1998	102	100	104	101
1999	105	102	101	102
2000	93	98	95	97
2001	77	95	94	94
2002	53	91	83	86
2003	65	86	92	87
2004	78	85	90	86
2005	83	78	84	80
2006	91	80	83	81
2007	104	82	85	84



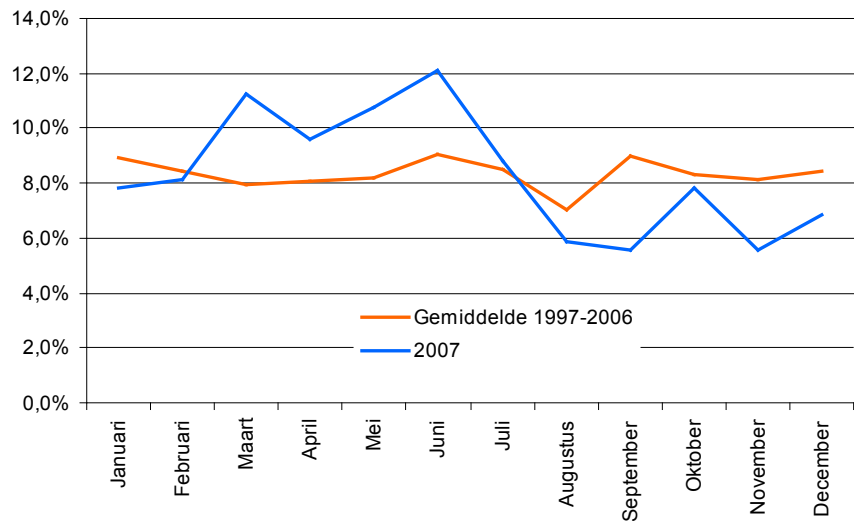
2. Ongevallen per tijdstip

In 2007 deden zich in Brussel veel ernstige ongevallen voor, vooral dan tijdens de eerste helft van het jaar. Vergeleken met de rest van België telt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verhoudingsgewijs meer ongevallen gedurende middagen tijdens de week, maar de weekendongevallen zijn er schaarser. Toch doen de meeste ernstige ongevallen zich nog steeds 's nachts en tijdens het weekend voor.

2.1. Ongevallen per maand

Grafiek 8 geeft weer hoe de ernstige ongevallen verdeeld zijn over de twaalf maanden van 2007 en maakt een vergelijking met de gemiddelde verdeling over de tien voorgaande jaren (van 1997 tot 2006). Bij deze gemiddelde verdeling zien we van maand tot maand geen grote schommelingen. We stellen hoogstens iets meer ernstige ongevallen vast in januari, juni en september en minder ongevallen in augustus. 2007 steekt echter schril af tegen dit algemeen patroon. Tijdens de eerste jaarhelft (van maart tot juni) deden zich heel wat ernstige ongevallen voor, terwijl zich tijdens de laatste vijf maanden van het jaar (van augustus tot december) telkens slechts ongeveer 6% van de ongevallen voordeden.

Grafiek 8 :
Verdeling per maand van de
ernstige ongevallen in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

Tabel 9 :
Ernstige letselongevallen in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest
per maand (niet-gewogen cijfers)

Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni
1991	44	15	40	29	37	56
1992	37	24	25	26	23	30
1993	29	27	18	29	31	21
1994	29	29	26	22	19	33
1995	37	24	28	19	10	32
1996	20	12	20	23	12	20
1997	28	10	24	24	20	17
1998	15	17	17	19	25	18
1999	22	18	9	23	20	21
2000	16	19	15	18	14	23
2001	26	21	19	13	17	12
2002	10	12	20	13	10	13
2003	22	9	13	9	11	5
2004	11	17	15	13	14	19
2005	13	13	15	8	16	22
2006	10	13	7	12	12	20
2007	16	15	23	19	22	24
2007 (gewogen)	21	19	31	23	28	32
Referentie-gemiddelde 97-2006	17	15	15	15	16	17
Evolutie*	-8%	+1%	+49%	+25%	+38%	+41%

*Evolutie tussen referentiegemiddelde 1997-2006 en 2007

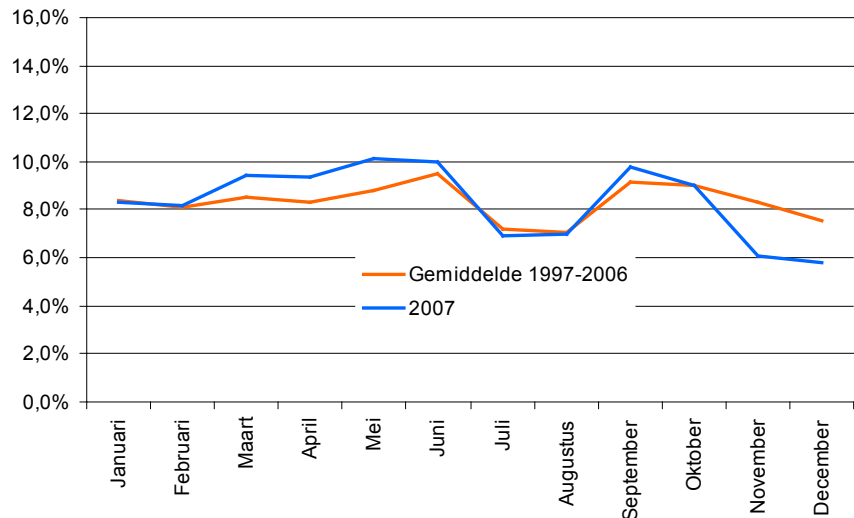
Grafiek 9 biedt ons een ruimer overzicht van de evolutie van de letselongevallen. We gebruikten dezelfde werkwijze als voor de vorige grafiek om 2007 te vergelijken met de gemiddelde verdeling over de tien voorgaande jaren. Aan de gemiddelde verdeling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest merken we dat de seizoenen er weinig invloed hebben. We stellen vast dat het aantal ongevallen stijgt gedurende de eerste helft van het jaar en daalt gedurende de tweede helft van het jaar. Dit komt ongetwijfeld door het beteren van de weersomstandigheden en het lengen van het dagen in de eerste helft van het jaar en de omgekeerde evolutie in de tweede helft van het jaar. Deze

Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
28	24	33	46	28	27	407
26	29	27	29	26	24	326
27	17	28	20	32	31	310
26	23	21	26	22	23	299
21	22	29	17	18	17	274
14	11	21	21	22	14	210
13	14	21	15	22	21	229
16	26	20	21	21	16	231
28	15	19	24	22	29	250
13	10	20	18	18	26	210
25	13	11	17	12	8	194
15	13	14	9	11	10	150
7	14	9	9	10	16	134
13	9	20	15	13	14	173
19	15	15	17	16	14	183
16	8	20	17	8	10	153
18	12	11	16	11	14	201
23	16	14	22	13	17	258
17	14	17	16	15	16	191
+9%	-12%	-35%	-1%	-28%	-15%	+5%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

tendens wordt enkel onderbroken gedurende de twee maanden van de zomervakantie (waarin de mobiliteit lager ligt en waardoor er dus minder ongevallen zijn). Voor 2007 stellen we hetzelfde patroon vast, maar dan met een ongevallenpiek in de periode maart-juni, en beduidend minder ongevallen in november en december.

Grafiek 9 :
Verdeling per maand van de
letselongevallen in het Brussels
Hooftedelijk Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

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

Tabel 10 :
Letselongevallen per maand
in het Brussels Hooftedelijk
Gewest (niet-gewogen cijfers)

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin
1991	343	196	319	352	313	382
1992	263	245	284	265	275	309
1993	309	271	283	291	300	294
1994	239	194	248	186	225	269
1995	280	261	274	170	216	224
1996	217	207	229	241	262	294
1997	249	198	246	247	253	262
1998	233	184	262	253	246	265
1999	266	209	254	244	253	269
2000	247	234	238	202	253	241
2001	254	244	251	225	233	206
2002	86	88	155	139	160	142
2003	201	151	159	144	160	178
2004	164	192	176	179	198	224
2005	170	168	164	178	197	218
2006	216	177	220	199	246	293
2007	255	227	290	279	311	298
2007 (pondérés)	350	308	397	383	428	405
Moyenne 97-2006	209	185	213	201	220	230
Evolution*	+22%	+23%	+36%	+39%	+41%	+30%

*Evolutie tussen referentiegemiddelde 1997-2006 en 2007

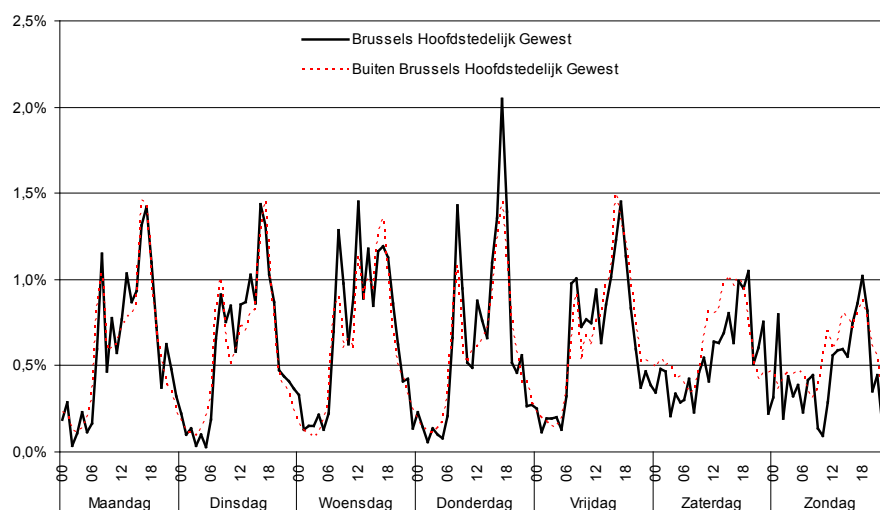
Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
261	251	316	383	315	270	3701
256	286	233	315	289	296	3316
223	200	247	273	257	249	3197
193	213	249	232	209	249	2706
165	150	258	258	248	258	2762
225	232	243	300	281	228	2959
191	186	202	252	227	237	2750
186	230	287	313	286	212	2957
239	235	274	298	256	266	3063
191	175	224	209	252	241	2707
143	126	132	133	154	130	2231
141	124	183	142	97	97	1554
132	108	162	154	179	159	1887
184	167	211	217	181	174	2267
166	192	253	253	214	230	2403
227	209	278	274	163	131	2633
212	215	292	277	181	179	3016
289	289	398	379	230	226	4082
180	175	221	225	201	188	2445
+18%	+23%	+32%	+23%	-10%	-5%	+23%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infographie: BIVV

2.2. Ongevallen per tijdstip van de week

De verdeling van de ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de week verschilt niet sterk van die in de rest van het land. Toch merken we grotere ongevalspieken tijdens het middaguur tijdens de week en doen zich tijdens het weekend verhoudingsgewijs minder ongevallen voor. In 2007 zien we een merkwaardige ongevalspiek voor de donderdagavondspits, zonder dat we hiervoor een verklaring kunnen vinden. We moeten dit verschijnsel in de toekomst dan ook op de voet volgen.

Grafiek 10 :
Verdeling van de ongevallen
per dag en tijdstip van de week,
binnen en buiten het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest - 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

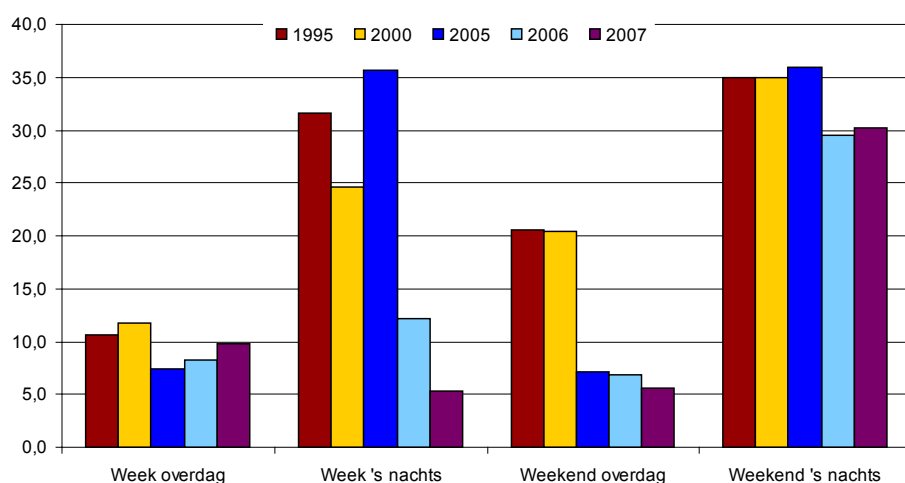
Tabel 11 :
Letselongevallen en ernstige
ongevallen per dag en tijdstip
in het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest- 2007

	Ongevallen (gewogen cijfers)			Ernstige ongevallen (gewogen cijfers)			% ernstige overtredingen		
	0u tot 5u59	6u tot 21u59	2u tot 23u59	0u tot 5u59	6u tot 21u59	22u tot 23u59	0u tot 5u59	6u tot 21u59	22u tot 23u59
Maandag	39	526	33	4	36	5	10%	7%	15%
Dinsdag	26	535	32	2	31	1	6%	6%	4%
Woensdag	45	590	23	0	32	2	0%	5%	7%
Don- derdag	31	571	22	1	30	0	4%	5%	0%
Vrijdag	45	555	35	8	29	3	19%	5%	7%
Zaterdag	87	403	40	7	27	6	8%	7%	14%
Zondag	100	333	13	10	24	0	10%	7%	0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Een blik op de evolutie van de ernst van de ongevallen per periode van de week leert ons dat het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde ongevallen tussen 1995 en 2007 aanzienlijk is afgenomen, behalve overdag tijdens de week. Merk evenwel op dat het aantal doden 30 dagen bijzonder laag ligt in Brussel en dus onderhevig is aan toevallige schommelingen. Door de band genomen zijn ongevallen 's nachts ernstiger dan overdag, zo waren in 2007 de ongevallen tijdens weekendnachten drie keer zo ernstig als de ongevallen tijdens weekdays.

Grafiek 11 :
Ernst van de ongevallen in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest
per periode van de week (niet-
gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 12 :
Ongevallen per periode
van de week in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest - 2007

2007	Doden 30 dagen	Zwaarge- wonden (gewogen cijfers)	Zwaarge- wonden (niet- gewogen cijfers)	Ongeval- len (gewo- gen cijfers)	Ongeval- len (niet- gewogen cijfers)	Ernst (doden per 1000 ongeval- len) (ge- wogen)	Ernst (doden per 1000 ongeval- len) (niet- gewogen)
Week dag	20	149,34	115	2777	2053	7,2	9,7
Week nacht	1	18,2	13	256	189	3,9	5,3
Weekend dag	3	52,34	39	735	542	4,1	5,5
Weekend nacht	7	24,49	18	314	232	22,3	30,2

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



3. Ongevallen naargelang van de plaats

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt op autosnelwegen meer ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers dan Vlaanderen of Wallonië. De ernst van de ongevallen in Brussel is identiek aan de ernst van de ongevallen binnen de bebouwde kom in Vlaanderen.

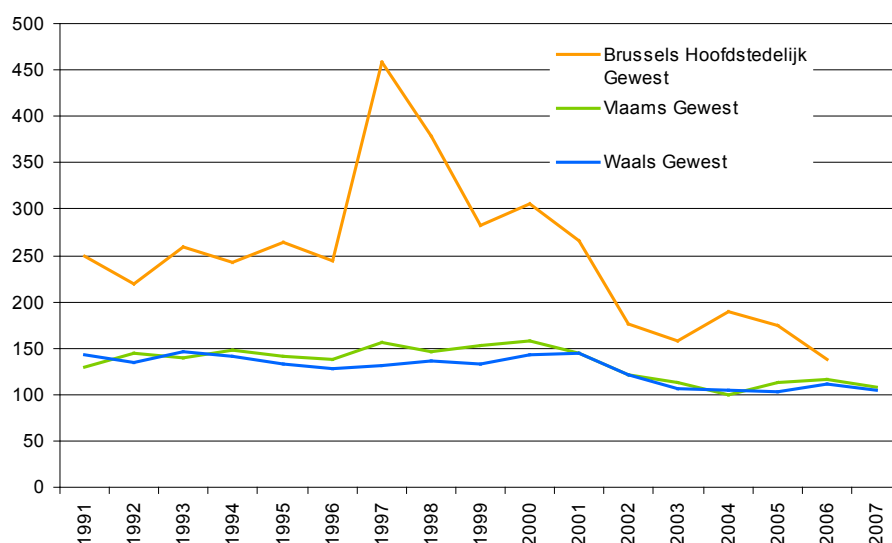
Brussel telt in verhouding natuurlijk meer ongevallen op kruispunten dan de andere gewesten, maar 68% van de verkeersdoden komen om op doorlopende weggedeeltes, terwijl amper 55% van alle ongevallen zich voordoen op doorlopende weggedeeltes.

3.1. Ongevallen op de autosnelweg⁷

Om een beeld te krijgen van de frequentie van de ongevallen in de tijd, rekening houdend met het toegenomen verkeer op autosnelwegen, kijken we naar het aantal ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers. Deze indicator kan als maatstaf dienen voor het ongevalsrisico. Bijgevolg stellen we vast dat het ongevalsrisico op Brusselse autosnelwegen jarenlang een stuk hoger lag dan in Vlaanderen of Wallonië. De kloof tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en beide andere gewesten is echter aanzienlijk verkleind sinds het begin van de jaren 2000. Het ongevalsrisico op autosnelwegen is bijna identiek in Vlaanderen en Wallonië en deze twee gewesten kenden tussen 2000 en 2003 een geleidelijke daling van de ongevallen per miljard voertuigkilometers.

7. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt 11 km autosnelwegen op zijn grondgebied, goed voor 0,6% van het totale Brusselse wegennet.

Grafiek 12 :
Evolutie van de ongevallen
op autosnelwegen per miljard
afgelegde voertuigkilometers in
de drie gewesten (niet-gewogen
cijfers)



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

Tabel 13 :
Evolutie van de ongevallen op
autosnelwegen in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest (niet-
gewogen cijfers)

Jaar	Ongevallen	Ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers	Doden 30 dagen
1991	82	248	5
1992	77	220	4
1993	93	258	0
1994	90	243	5
1995	98	265	6
1996	93	245	6
1997	174	458	4
1998	148	379	7
1999	107	282	3
2000	119	305	1
2001	106	265	5
2002	71	173	0
2003	62	151	1
2004	77	188	2
2005	73	174	2
2006	58	138	3
2007	64	145	2
2007 (gewogen)	64	145	
Referentie- gemiddelde 98-2000	124,7	322,4	3,7
Evolutie*	-48,7%	-54,8%	-45,5%

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

*Evolutie tussen gemiddelde 1998,1999 en 2000 en 2007

Tabel 14 :
Evolutie van de ongevallen
per miljard afgelegde
voertuigkilometers op
autosnelwegen in de drie
gewesten (niet-gewogen cijfers)

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet-gewogen)	Vlaams Gewest (niet- gewogen)	Waals Gewest (niet- gewogen)	België (niet- gewogen)
1991	248	129	143	136
1992	220	145	135	143
1993	258	140	147	144
1994	243	148	140	147
1995	265	141	132	140
1996	245	138	128	136
1997	458	156	132	152
1998	379	146	136	146
1999	282	153	133	148
2000	305	158	142	154
2001	265	144	145	146
2002	173	122	121	122
2003	151	113	106	111
2004	188	100	105	103
2005	174	112	103	110
2006	138	116	112	115
2007	145	107	104	107
2007 (gewogen)	145	108	105	107
Referentie- gemiddelde 98-2000	322,4	152,8	137,4	149,5
Evolutie*	-54,8%	-29,6%	-24,2%	-28,6%

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

*Evolutie tussen gemiddelde 1998,1999 en 2000 en 2007

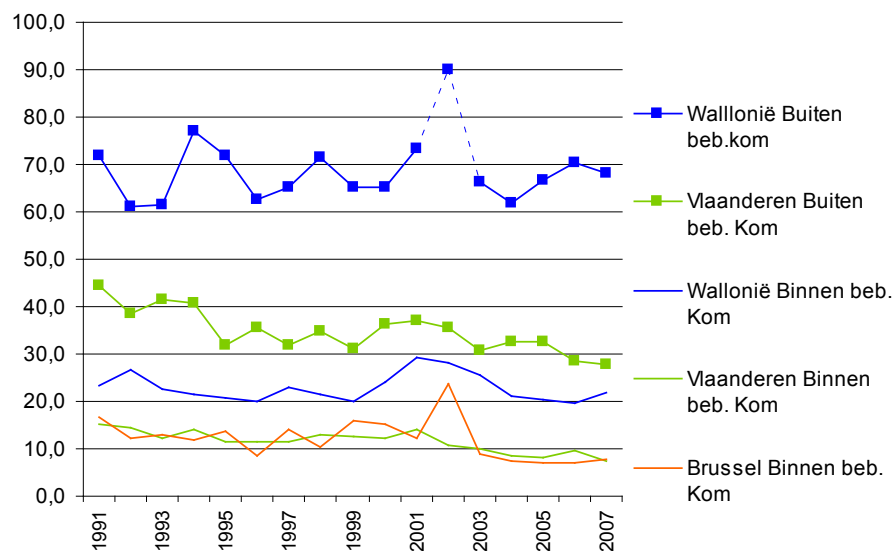
3.2. Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom⁸

Buiten de bebouwde kom zijn de ongevallen natuurlijk ernstiger vermits de snelheden er hoger liggen. Bij zowel de ongevallen binnen als buiten de bebouwde kom stellen we echter aanzienlijke verschillen vast naargelang van het gewest. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de ernst van de ongevallen binnen de bebouwde kom tussen 1991 en 2007 gehalveerd. De ernst binnen de bebouwde kom situeert zich daarmee op hetzelfde niveau als in Vlaanderen en is maar de helft zo hoog als in Wallonië. De ernst van ongevallen buiten de bebouwde kom is in Vlaanderen trouwens ook maar de helft van de ernst in de bebouwde kom in Wallonië.

Het verschil in ernst tussen de gewesten in de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom wordt ook herbevestigd door de cijfers over de ernst in de verschillende snelheidszones, want voor elke snelheidszone – zone 30 tot de zone met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u – scoort het Waals Gewest ongeveer dubbel zo slecht.

8. De ongevallen op de autosnelwegen werden niet opgenomen in deze analyse.

Grafiek 13 :
Ernst van de ongevallen binnen
en buiten de bebouwde kom
(niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

De politiehervorming verstoorde in 2002 de gegevensregistratie in het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, daarom werden deze waarden in een lichtere kleur weergegeven.

Tabel 15 :
Evolutie van de ongevallen
binnen de bebouwde kom in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Jaar	Ongevallen binnen de bebouwde kom	Doden 30 dagen binnen de bebouwde kom	Ernst van de ongevallen binnen de bebouwde kom
1991	3526	59	16,7
1992	3149	38	12,1
1993	3041	39	12,8
1994	2549	30	11,8
1995	2595	36	13,9
1996	2800	24	8,6
1997	2513	35	13,9
1998	2752	29	10,5
1999	2877	46	16,0
2000	2533	38	15,0
2001	2065	25	12,1
2002	1434	34	23,7
2003	1770	16	9,0
2004	2130	16	7,5
2005	2287	16	7,0
2006	2538	18	7,1
2007	2922	23	7,9
2007 (gewogen)	3981		5,8
Referentie-gemiddelde 98-2000	2.721	37,67	13,8
Evolutie*	7,4%	-38,9%	-43,1%

*Evolutie tussen referentiegemiddelde 1998-2000 en 2007

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 16 :
Evolutie van de ernst van de
ongevallen binnen en buiten de
bebouwde kom per gewest (niet-
gewogen cijfers)

Jaar	Binnen de bebouwde kom			Buiten de bebouwde kom	
	BHG	Vlaanderen	Wallonië	Vlaanderen	Wallonië
1991	16,7	15,3	23,3	44,4	71,8
1992	12,1	14,5	26,8	38,5	60,9
1993	12,8	12,4	22,6	41,4	61,5
1994	11,8	14,0	21,6	40,6	77,0
1995	13,9	11,6	20,8	32,0	71,7
1996	8,6	11,6	19,9	35,5	62,6
1997	13,9	11,4	23,0	31,8	65,3
1998	10,5	12,8	21,3	34,8	71,4
1999	16,0	12,5	19,9	31,3	65,1
2000	15,0	12,4	24,1	36,1	65,3
2001	12,1	14,2	29,1	37,0	73,3
2002	23,7	10,6	28,0	35,4	90,1
2003	9,0	9,9	25,6	30,8	66,4
2004	7,5	8,5	21,3	32,6	62,0
2005	7,0	8,1	20,6	32,7	66,5
2006	7,1	9,5	19,5	28,5	70,3
2007	7,9	7,5	21,8	27,6	68,2
2007 (gewogen)	5,8	6,3	18,3	23,8	59,9
Referentie- gemiddelde 98-2000	13,8	12,6	21,7	34,1	67,3
Evolutie*	-43,1%	-40,2%	+0,2%	-18,9%	+1,2%

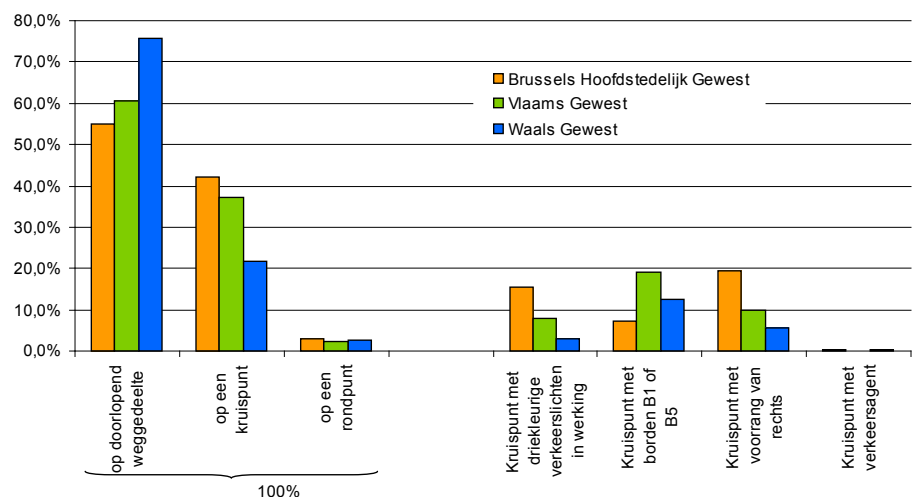
*Evolutie tussen referentiegemiddelde 1998-2000 en 2007

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

3.3. Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruisingen

In verhouding doen zich meer kruispuntongevallen voor in Brussel dan in Vlaanderen en Wallonië, vooral op kruispunten met driekleurige verkeerslichten en voorrang van rechts. Dit is logisch, want een grote stad als Brussel heeft een groot aantal wegen op een kleine oppervlakte, en dus ook een groot aantal kruisingen. Omdat het veelal gaat om wegen van hetzelfde type die elkaar kruisen, worden deze kruispunten geregeld met behulp van verkeerslichten, of geldt de voorrang van rechts.

Grafiek 14 :
Opsplitsing van de ongevallen
per type kruising per Gewest -
2007 Ongevallen op doorlopende
weggedeeltes en kruisingen



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 17 :
Ongevallen per type kruispunt
in het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest - 2007

Type kruising	Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (%)	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen (%)
Op doorlopend weggedeelte	2250	55,0%	21	67,7%
Op kruispunt	1715	42,0%	8	25,8%
met driekleurige verkeers- lichten in werking	638	15,4%	2	6,5%
met verkeersbord B1 (voor- rang geven) of B5 (stoppen)	284	7,1%	4	12,9%
voorrang van rechts	781	19,3%	1	3,2%
met bevoegd persoon	11	0,3%	1	0,0%
Op rotonde	117	3,0%	2	6,5%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 18 :
Ongevallen per type kruispunt
in de drie gewesten (gewogen
cijfers) - 2007

Type kruising	BHG (gewogen cijfers)	Vlaams Gewest (gewogen)	Waals Gewest (gewogen)	België (gewo- gen)
Op doorlopend weggedeelte	2250	19127	10371	31748
Op kruispunt	1715	12068	3053	16836
met driekleurige verkeers- lichten in werking	638	2601	442	3681
met verkeersbord B1 (voor- rang geven) of B5 (stoppen)	284	6194	1780	8258
voorrang van rechts	781	3242	801	4824
met bevoegd persoon	11	31	30	72
Op rotonde	117	726	366	1209
Totaal	4082	31920	13791	49793

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

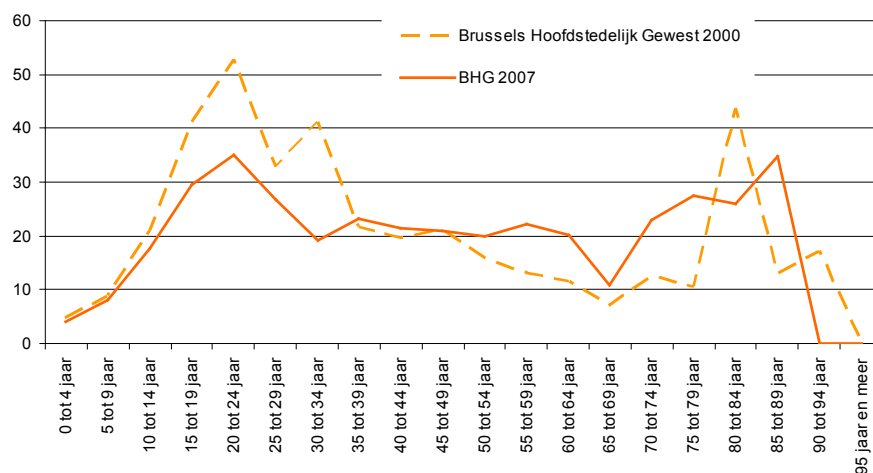
4. Slachtoffers van de ongevallen

Net als in beide andere gewesten, zien we bij de zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een piek bij de jongeren, die tussen 2000 en 2007 afgevlakt is. Ook bij de oudsten zien we in Brussel een opmerkelijke piek. Merk ook op dat er in Brussel bijzonder veel slachtoffers vallen onder de voetgangers.

4.1. Slachtoffers per leeftijd en geslacht

In 2007 vertoont het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse een lichte piek voor de leeftijdsklasse tussen 15 en 29 jaar en voor ouderen van 75 tot 89 jaar. In vergelijking met 2000 merken we een daling bij de min-40-jarigen, maar een stijging bij de 50-plussers. Opvallend is ook dat de cijfers in de rest van het land beduidend hoger liggen dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en dit voor alle leeftijden (cf. Verslagen m.b.t. het Vlaams en het Waals Gewest). Tot slot zou het interessant zijn moesten we rekening kunnen houden met het jaarlijkse aantal afgelegde kilometers per leeftijdsgroep, maar tot op heden is deze informatie niet beschikbaar.

Grafiek 15:
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100 000
inwoners uit de betreffende
leeftijdsklasse in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest – 2000 en
2007



Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BIVV

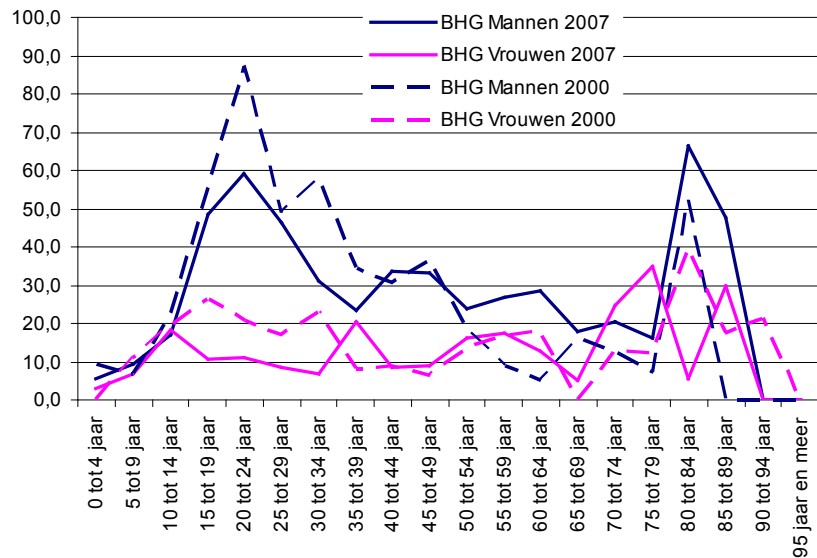
Tabel 19 :
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per
leeftijdsklasse en geslacht in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- 2007

Leeftijds- categorieën	Doden 30 dagen + ernstig gewonden (niet gewogen)			Doden 30 dagen + zwaargewon- den per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie		
	Man	Vrouw	Totaal ("geslacht onbekend" meegerekend)	Man	Vrouw	Totaal
0 - 4 jaar	2	1	3	5,3	2,8	4,1
5 - 9 jaar	3	2	5	9,6	6,7	8,1
10 - 14 jaar	5	5	10	17,2	18,1	17,6
15 - 19 jaar	14	3	17	48,4	10,5	29,6
20 - 24 jaar	19	4	24	59,0	11,1	35,1
25 - 29 jaar	20	4	24	46,4	8,6	26,8
30 - 34 jaar	14	3	17	31,1	6,9	19,2
35 - 39 jaar	10	8	19	23,3	20,4	23,1
40 - 44 jaar	13	3	16	33,8	8,3	21,5
45 - 49 jaar	11	3	14	33,1	9,0	21,0
50 - 54 jaar	7	5	12	23,8	16,1	19,9
55 - 59 jaar	7	5	12	26,9	17,7	22,1
60 - 64 jaar	6	3	9	28,5	12,6	20,1
65 - 69 jaar	3	1	4	18,1	5,0	10,9
70 - 74 jaar	3	5	8	20,2	24,9	22,9
75 - 79 jaar	2	7	9	16,0	34,7	27,6
80 - 84 jaar	6	1	7	66,4	5,6	26,0
85 - 89 jaar	2	3	5	47,6	29,6	34,9
90 - 94 jaar			0	0,0	0,0	0,0
95 en ouder			0	0,0	0,0	0,0

Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BIVV

Het aantal zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie ligt niet bijster hoog, zodat het logisch is dat er zich toevallige schommelingen kunnen voordoen. We merken echter dat er bij de vrouwen beduidend minder slachtoffers vallen dan bij de mannen, en dit voor alle leeftijden, behalve voor personen tussen 70 en 79 jaar. In Brussel heeft de ongevalspiek bij jongeren louter betrekking op mannen. Bij mannen onder de 40 jaar merken we tussen 2000 en 2007 een dalende tendens, bij 50-plussers daarentegen merken we een stijging. Bij vrouwen tussen 15 en 30 jaar zien we een daling, maar bij vrouwen tussen 70 en 79 jaar doet zich een stijging voor.

Grafiek 16 :
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100 000
inwoners uit de betreffende
leeftijdsklasse in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest –
vergelijking mannen/vrouwen
-2000 en 2007



Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BIW

4.2. Slachtoffers per type weggebruiker

Uit de tabel met de slachtoffers per vervoermiddel kunnen we eerst en vooral afleiden dat Brussel een nijpend probleem kent inzake de registratie van ongevalsgegevens, daar voor vijf van de 31 geregistreerde doden 30 dagen niet geweten is met welk vervoermiddel ze zich verplaatsten. Voor de doden 30 dagen hebben we dus geen betrouwbare informatie m.b.t. de verdeling tussen de verschillende weggebruikerscategorieën. Ten tweede zien we in Brussel een stijging van het aantal lichtgewonden, maar tevens een daling van het aantal doden of zwaargewonden. Als we ten derde kijken naar de weggebruikerscategorieën waarbij het aantal slachtoffers toegenomen is, merken we dat de grootste stijging zich voordeed bij de voetgangers. Eén vijfde van de lichtgewonden, twee vijfden van de zwaargewonden en één derde van de doden in Brussel zijn voetgangers. Ook het aantal slachtoffers onder de fietsers en de motorrijders stijgt, maar dit komt ongetwijfeld doordat ze alsmear meer kilometers afleggen. Tot slot deed zich ook een stijging voor bij de inzittenden van bestelwagens, evenals bij de "overige weggebruikers" en bij de weggebruikers van wie niet geweten was in welke categorie ze thuishoorden, zij het dan in mindere mate. Ten vierde valt bij bepaalde weggebruikerscategorieën ook een daling te noteren: dit was het geval bij de inzittenden van personenwagens, bromfietzers en inzittenden van vrachtwagens.

Tabel 20 :
Lichtgewonden, zwaargewonden
en doden 30 dagen per type
weggebruiker in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest - 2000 en
2007

Type weggebruiker	Lichtgewonden			Zwaargewonden			Doden 30 dagen	
	2000	2007	2007 (gewogen)	2000	2007	2007 (gewogen)	2000	2007
Voetgangers	611	762	1029	58	72	93	11	10
Fietzers	135	202	287	4	10	14	0	
Bromfietzers	173	142	197	16	4	5	2	
Motorfietzers	179	312	438	21	22	32	10	3
Personenwa- gens	2173	1897	2560	90	62	81	21	11
Lichte vracht- auto's	42	49	66	1	7	9	0	1
Bussen en autocars	29	68	98	1			0	1
Vrachtwagens	20	12	15	1	1	2	0	
Overige	14	105	134	3	6	8	0	
Onbekend	6	23	29	0	1	1	0	5
Totaal	15646	14174	16379	3318	1998	2257	555	509

Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 21 :
Lichtgewonden, zwaargewonden
en doden 30 dagen per type
weggebruiker in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest - 2000 en
2007 (%)

Type weggebruiker	Lichtgewonden		Zwaargewonden		Doden 30 dagen	
	2000	2007 (niet- gewogen)	2000	2007 (niet- gewogen)	2000	2007
Voetgangers	18,1%	21,3%	29,7%	38,9%	25,0%	32,3%
Fietzers	4,0%	5,7%	2,1%	5,4%	0,0%	0,0%
Bromfietzers	5,1%	4,0%	8,2%	2,2%	4,5%	0,0%
Motorfietzers	5,3%	8,7%	10,8%	11,9%	22,7%	9,7%
Personenwagens	64,3%	53,1%	46,2%	33,5%	47,7%	35,5%
Lichte vracht- auto's	1,2%	1,4%	0,5%	3,8%	0,0%	3,2%
Bussen en auto- cars	0,9%	1,9%	0,5%	0,0%	0,0%	3,2%
Vrachtwagens	0,6%	0,3%	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%
Overige	0,4%	2,9%	1,5%	3,2%	0,0%	0,0%
Onbekend	0,2%	0,6%	0,0%	0,5%	0,0%	16,1%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BIVV

4.3. Slachtoffers per type weggebruiker en leeftijd

Deze grafiek verschilt van de bovenstaande tabel in die zin dat het type weggebruikers verder opgesplitst is naar leeftijd, zodat we per leeftijdscategorie de evolutie kunnen waarnemen. Wat betreft de evolutie zijn er ook andere referentiepunten genomen: namelijk, de periode 2005-2006-2007 is vergeleken met de periode 1998-1999-2000. Deze evolutie vindt u terug tussen de haakjes.

Ten eerste stellen we weinig positieve evoluties vast: bij de meeste weggebruikerscategorieën ligt het aantal slachtoffers in stijgende lijn. Ten tweede stellen we vast dat er zich een positievere evolutie aftekent bij de jongeren dan bij de ouderen. Dit stemt ons optimistisch naar de toekomst toe, omdat wij hopen dat deze dalende evolutie bij de jongeren een voorbode is van een voorzichtiger wordend weggedrag van deze leeftijdscategorie. Factoren die mogelijk een rol spelen in dit generatieverschil, zijn de sensibilisatiecampagnes speciaal gericht naar jongeren en een attitudeverandering bij jongeren ten opzicht van verkeersveiligheid. Daarenboven zijn de gewoontes op de weg van jongeren gemakkelijker te wijzigen dan bij ouderen.

Ten derde vormen de inzittenden van personenwagens een aparte categorie, vermits dit de enige categorie is waar zich voor alle leeftijden een daling voordoet tussen het referentiegemiddelde en het gemiddelde van de drie jongste jaren. Bij voetgangers, motorrijders en de vrachtwagenbestuurders daarentegen zien we voor alle leeftijden een toename (bij voetgangers van 25 tot 34 jaar en motorrijders van 35 tot 64 jaar is de stijging het grootst). Bij jongere bromfietzers zien we een daling, maar bij oudere bromfietzers doet zich een stijging voor. Bij de fietsers zijn de verschillen heel groot: - 25% bij de min-18-jarigen, maar + 31% bij de 18-24-jarigen, + 60% bij de 25-34-jarigen en zelfs + 120% bij de personen van 35 tot 64 jaar.

Tabel 22 :
Slachtoffers per
weggebruikerscategorie en
leeftijd - Evolutie

	Tot en met 17 jaar	18 tot 24 jaar	25 tot 34 jaar	35 tot 64 jaar	65 jaar en ouder	Totaal
[+120%,+130%[				Fiets (+120%)		
[+110%,+120%[						
[+100%,+110%[						
[+90%,+100%[						
[+80%,+90%[						
[+70%,+80%[						
[+60%,+70%[			Fiets (+60%) Vracht- wagen (+64%)		Moto (+50%)	Moto (+58%)
[+50%,+60%[						
[+40%,+50%[		Fiets (+31%)	Moto (+31%)	Voetganger (+48%)	Fiets (+36%)	Fiets (+41%)
[+30%,+40%[						
[+20%,+30%[		Moto (+25%)		Vrachtwagen (+25%)	Voet- ganger (+1%)	Moto (+22%) Vrachtwagen (+10%)
[+10%,+20%[		Voetganger (+12%)		Voetganger (+16%)		Voet- ganger (+14%)
[0%,+10%[	Voetganger (+3%)		Bromfiets (+7%)	Bromfiets (+6%)		
Gemiddelde 1998-1999-2000						
[-10%,0%[						
[-20%, -10%[	Wagen (-11%)	Bromfiets (-28%) Wagen (-29%)	Wagen (-26%)	Wagen (-18%)	Wagen (-18%)	Vrachtwagen (-12%)
[-30%, -20%[	Fiets (-25%)					Bromfiets (-22%) Wagen (-22%)
[-40%, -30%[	Bromfiets (-42%)					
[-50%, -40%[						
[-60%, -50%[						
[-70%, -60%[						
[-80%, -70%[						
[-90%, -80%[						
[-100%, -90%[						

Bron: FOD Economie. AD SEI / Infografie: BIVV

Opmerking: sommige categorieën worden niet vermeld in deze grafiek omdat de absolute cijfers voor deze categorieën niet hoog genoeg liggen. Dit is het geval voor inzittenden van vrachtwagens, behalve voor de leeftijd van 25-34, voor motorrijders jonger dan 17 jaar en voor bromfietzers ouder dan 65 jaar.

Tabel 23 :
Lichtgewonden, zwaargewonden
en doden 30 dagen per leeftijd
en per type weggebruiker in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest
(gewogen cijfers) – 2007

Leeftijds- categorieën	Voetgangers	Fietzers	Brom- fietzers A	Brom- fietzers B	Motorfietzers <400cc	Motorfietzers ≥400cc
Van 0 tot 4 jaar	61	0	0	0	0	2
Van 5 tot 9 jaar	91	13	0	0	0	0
Van 10 tot 14 jaar	100	29	1	0	0	3
Van 15 tot 19 jaar	82	32	27	42	15	10
Van 20 tot 24 jaar	102	21	22	19	14	53
Van 25 tot 29 jaar	112	31	14	12	22	73
Van 30 tot 34 jaar	82	30	11	10	20	40
Van 35 tot 39 jaar	57	31	8	8	15	46
Van 40 tot 44 jaar	63	29	4	3	13	46
Van 45 tot 49 jaar	61	29	5	4	8	35
Van 50 tot 54 jaar	61	23	4	3	6	31
Van 55 tot 59 jaar	55	10	0	0	2	8
Van 60 tot 64 jaar	39	9	0	0	0	4
Van 65 tot 69 jaar	26	5	0	0	0	0
Van 70 tot 74 jaar	42	6	0	0	0	0
Van 75 tot 79 jaar	47	3	0	0	0	0
Van 80 tot 84 jaar	28	0	0	0	0	0
Van 85 tot 89 jaar	15	0	0	0	0	0
Van 90 tot 94 jaar	6	0	0	0	0	0
95 jaar en meer	4	0	3	2	3	5
Onbekend	0	0	0	0	0	0
Totaal	1132	301	100	102	118	355

Auto- bestuurders	Auto- passagiers	Lichte vracht- auto's	Vracht- wagens	Andere	Onbekend	Totaal
0	85	2	0	12	0	161
0	48	0	0	6	0	158
4	40	2	0	10	1	190
70	119	3	0	20	11	430
285	163	7	0	27	4	715
311	111	13	4	39	3	746
249	86	9	3	20	4	564
206	66	10	3	16	1	468
163	40	11	3	24	2	400
148	32	11	2	18	1	355
115	24	6	1	16	3	294
61	23	1	1	5	1	168
40	12	0	0	4	0	108
37	13	2	0	3	0	85
22	13	0	0	7	0	90
14	9	0	0	9	1	82
14	3	0	0	3	0	47
4	4	0	0	0	1	24
0	1	0	0	0	0	7
17	1	1	0	1	1	38
0	0	0	0	0	0	0
1759	893	76	17	241	35	5129

Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BIVV



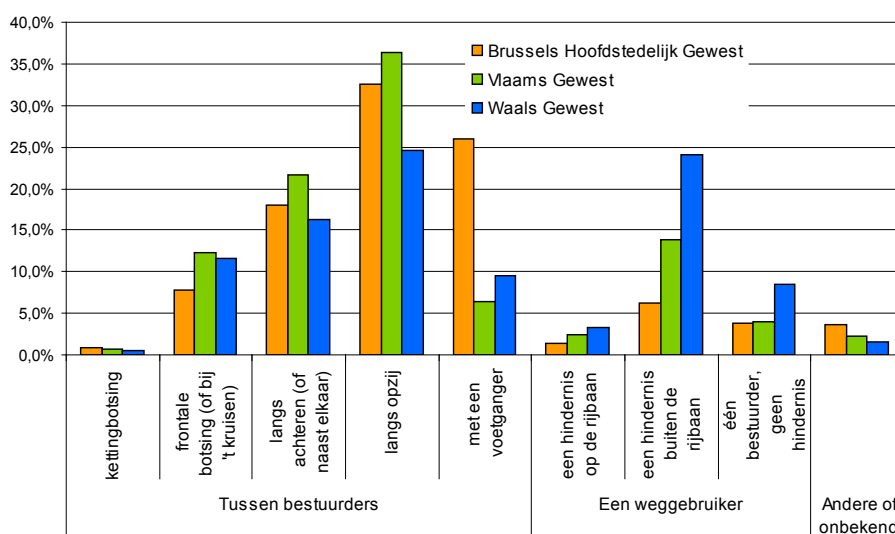
5. Eigenschappen van de ongevallen

Vergeleken met de twee andere gewesten, telt Brussel in verhouding weinig ongevallen met één enkele weggebruiker. Er doen zich dus veel vaker ongevallen voor tussen verschillende weggebruikers. Maar liefst één ongeval op vier is er het resultaat van een botsing tussen een auto en een voetganger. We zullen in dit hoofdstuk ook zien dat vrachtwagens niet vaker betrokken raken bij dodelijke ongevallen dan personenwagens.

5.1. Types ongevallen

In België zijn drie ongevallen op vier het gevolg van een botsing tussen twee weggebruikers. Omdat in Brussel veel meer conflictsituaties voorkomen, is 85,1% van de ongevallen er het gevolg van een botsing tussen twee weggebruikers. De dichtheid van het wegennet en de verkeersintensiteit in Brussel verklaren de frequentie en de diversiteit van de verkeersconflicten. Het hoge percentage ongevallen tussen twee weggebruikers is vooral toe te schrijven aan het bijzonder hoge percentage ongevallen met een voetganger (26,0%), dat ruimschoots hoger ligt dan in het Vlaams of het Waals Gewest. Bijgevolg ligt het aantal ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken raakt, in de rest van België natuurlijk hoger dan in Brussel. Ongevallen met slechts één weggebruiker zijn kenmerkend voor wegen met snel verkeer, waar de weggebruiker de controle over zijn voertuig verliest.

Grafiek 18 :
Verdeling van de ongevallen
naargelang het type botsing
(eerste botsing) in de drie
gewesten - 2007



Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 24 :
Ongevallen per type botsing
(eerste botsing) in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest (gewogen
cijfers) - 2007

Type botsing	Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (%)	Doden 30 dagen	Ernst
tussen bestuurders				
kettingbotsing	33	0,8%	0	0
frontale botsing (of bij het kruisen)	317	7,8%	1	3
langs achter (of naast elkaar)	734	18,0%	0	0
langs opzij	1327	32,5%	6	5
met voetganger	1061	26,0%	10	9
weggebruiker tegen obstakel				
op de rijbaan	55	1,4%	0	0
buiten de rijbaan	256	6,3%	7	27
één weggebruiker, geen hindernis	153	3,8%	3	20
Ander, onbekend	146	3,6%	4	27
Totaal	4082	100%	31	8

Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BIW

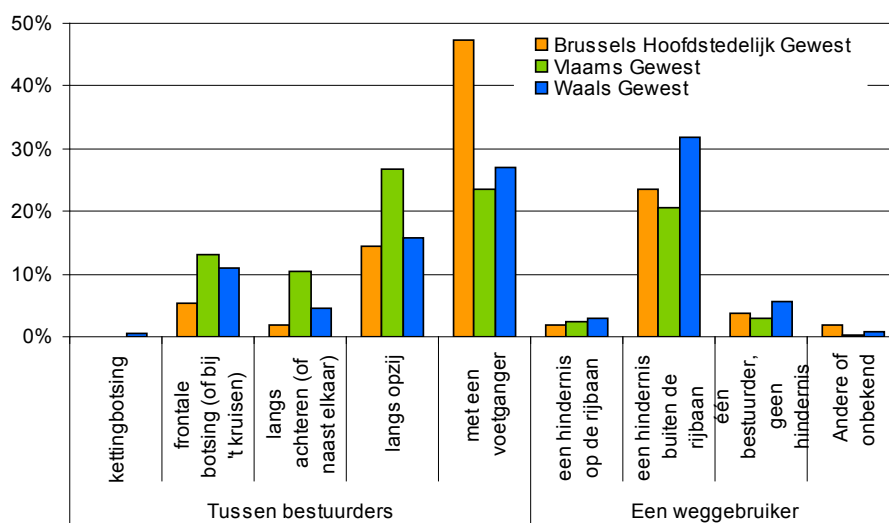
Tabel 25 :
Ongevallen per type botsing
(eerste botsing) in de drie
gewesten (gewogen cijfers) -2007

Type botsing	BHG		Vlaams Gewest		Waals Gewest	
	On-geval-len	%	On-geval-len	%	On-geval-len	%
tussen bestuurders						
kettingbotsing	33	0,8%	228	0,7%	79	0,6%
frontale botsing (of bij het kruisen)	317	7,8%	3947	12,4%	1590	11,5%
langs achter (of naast elkaar)	734	18,0%	6933	21,7%	2249	16,3%
langs opzij	1327	32,5%	11593	36,3%	3386	24,6%
met voetganger	1061	26,0%	2043	6,4%	1322	9,6%
weggebruiker tegen obstakel						
op de rijbaan	55	1,4%	782	2,4%	464	3,4%
buiten de rijbaan	256	6,3%	4428	13,9%	3314	24,0%
één weggebruiker, geen hindernis	153	3,8%	1268	4,0%	1168	8,5%
Ander, onbekend	146	3,6%	698	2,2%	218	1,6%
Totaal	4082	100,0%	31920	100,0%	13791	100,0%

Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BWV

De grafiek hierna splitst voor elk gewest de dodelijke ongevallen binnen de bebouwde kom op naargelang van de aard van de eerste botsing, en dit voor de laatste drie beschikbare jaren (2005-2006-2006). Ondanks het feit dat al deze ongevallen zich in de bebouwde kom voordeden, stellen we sterke verschillen vast tussen de gewesten. Zo is bijna de helft (47%) van de dodelijke ongevallen in Brussel het gevolg van een botsing tussen een voertuig en een voetganger, terwijl dit soort botsingen in beide gewesten slechts aan de bron liggen van één vierde van de dodelijke ongevallen. Voorts is de botsing tussen één enkel voertuig en een obstakel buiten de rijbaan de op één na meest voorkomende botsing (24%) in Brussel. In 31% van de gevallen gaat het om een muur of een gebouw, in 23% van de gevallen is er een boom in het spel en in 23% van de gevallen gaat het om een paal. Wallonië telt meer eenzijdige ongevallen dan beide andere gewesten, terwijl het BHG in vergelijking met beide andere gewesten een kleiner aandeel dodelijke ongevallen kent die beginnen met een aanrijding langs opzij, een frontale aanrijding of een aanrijding langs achter.

Grafiek 19 :
Aard van de eerste aanrijding
bij dodelijke ongevallen binnen
bebouwde kom per gewest –
gemiddelde 2005, 2006 en 2007



Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BWV



5.2. Wie komt met wie in botsing?

Als we de botsingen tussen twee weggebruikers per voertuigtype opsplitsen, merken we dat de situatie in Brussel deels verschilt van de situatie voor gans België. Toch stellen we vast dat net als in de rest van het land ongeveer één derde van de botsingen in Brussel betrekking heeft op twee auto's. Het grote verschil voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zit hem in de ongevallen met een auto en een voetganger (één vierde van de botsingen tussen weggebruikers in Brussel). Ook ongevallen met een auto en een motorfiets zijn in Brussel oververtegenwoordigd.

Tabel 26 :
Opsplitsing van de ongevallen
per type botsing en per type
weggebruiker die betrokken is bij
de eerste botsing in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest - 2007

	Voet- gangers	Fietsers	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motorrijders ≤400cc	Motorrijders > 400cc
Tussen weggebruikers*:						
Voetgangers	0,0%	0,4%	0,1%	0,2%	0,2%	0,4%
Fietsers	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Bromfietsers klasse A	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Bromfietsers klasse B	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Motor <400cc	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Motor ≥400cc	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Personenwagens	24,6%	6,3%	1,9%	2,0%	2,4%	7,0%
Minibussen	0,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autobussen en autocars	1,8%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%
Lichte vrachtwagens	0,8%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,4%
Vrachtwagens met trekker	0,3%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
Andere weggebruikers en onbekend	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Totaal tussen weggebruikers	29,5%	7,5%	2,2%	2,4%	2,7%	8,1%
Botsing tegen obstakel	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,5%
Andere botsing** en onbekend	0,1%	0,5%	0,3%	0,1%	0,2%	0,8%
Totaal	26,3%	7,3%	2,4%	2,3%	2,7%	8,4%

*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbele telling

**Botsingen waarbij één bestuurder betrokken is (uitgezonderd botsingen tegen obstakel)

Personenwagens	Minibussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens met trekker	Andere weggebruikers en onbekend	Totaal
24,6%	0,5%	1,8%	0,8%	0,3%	0,3%	
6,3%	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%	0,0%	
1,9%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
2,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	
2,4%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	
7,0%	0,0%	0,1%	0,4%	0,0%	0,1%	
36,7%	2,3%	2,5%	2,5%	1,9%	1,5%	
2,3%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	
2,5%	0,2%	0,1%	0,4%	0,2%	0,0%	
2,5%	0,1%	0,4%	0,0%	0,1%	0,0%	
1,9%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	
1,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	
91,5%	3,4%	5,7%	4,5%	3,1%	2,3%	100,0%
6,2%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	7,6%
1,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,5%	3,8%
88,2%	3,0%	5,5%	4,2%	2,8%	2,7%	100,0%

Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 27 :
Opsplitsing van de ongevallen
per type botsing en per type
weggebruiker die betrokken is in
de eerste botsing in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest - 2007
(gewogen cijfers)

	Voet- gangers	Fietsers	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motorrijders <=400cc	Motorrijders > 400cc
Tussen weggebruikers*:						
Voetgangers	0	16	4	7	5	14
Fietsers	16	4	0	0	2	0
Bromfietsers klasse A	4	0	0	0	0	0
Bromfietsers klasse B	7	0	0	0	0	0
Motor <400cc	5	2	0	0	0	0
Motor >=400cc	14	0	0	0	0	2
Personenwagens	890	226	69	72	85	253
Minibussen	17	3	0	1	0	2
Autobussen en autocars	65	8	2	0	4	5
Lichte vrachtwagens	28	3	4	3	2	14
Vrachtwagens met trekker	11	8	1	3	0	2
Andere weggebruikers en onbekend	9	1	0	2	0	2
Totaal tussen weggebruikers	1065	272	79	87	98	292
Botsing tegen obstakel	3	6	5	0	3	20
Andere botsing** en onbekend	4	19	14	5	8	33
Totaal	1073	296	98	92	109	345

*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbele telling

**Botsingen waarbij één bestuurder betrokken is (uitgezonderd botsingen tegen obstakel)

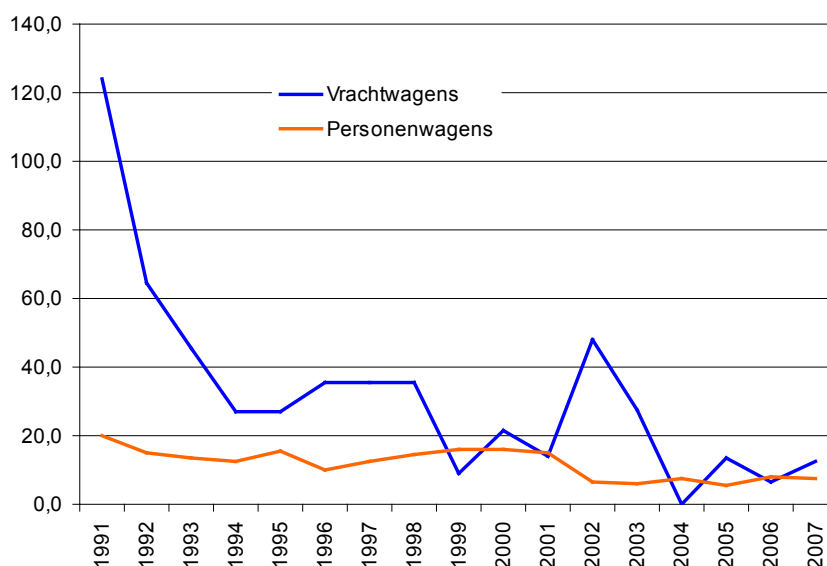
Personenwagens	Minibussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens met trekker	Andere weggebruikers en onbekend	Totaal
890	17	65	28	11	9	
226	3	8	3	8	1	
69	0	2	4	1	0	
72	1	0	3	3	2	
85	0	4	2	0	0	
253	2	5	14	2	2	
1329	83	91	89	67	53	
83	0	8	5	2	3	
91	8	4	13	6	1	
89	5	13	0	4	1	
67	2	6	4	1	5	
53	3	1	1	5	4	
3308	124	207	164	111	82	3616
254	0	5	5	3	9	311
41	0	11	1	0	20	156
3603	124	223	170	114	111	4083

Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BIVV

5.3. Betrokkenheid van vrachtwagens en auto's bij dodelijke ongevallen

De grafiek hierna illustreert het risico op dodelijke ongevallen bij vrachtwagenchauffeurs en bestuurders van personenwagens. Dit risico wordt uitgedrukt in het aantal voertuigen die betrokken raakten bij dodelijke ongevallen per miljard voertuigkilometers voor het betreffende voertuigtype. Sinds 1999 stellen we vast dat vrachtwagens in verhouding tot het aantal kilometers dat ze afleggen niet meer of niet minder bij dodelijke ongevallen betrokken zijn dan personenwagens. Merk ook op dat er zich tussen 1991 en 1994 een bijzonder positieve evolutie voordeed bij de vrachtwagens.

Grafiek 20 :
Evolutie van het risico voor dodelijke ongevallen (aantal voertuigen die betrokken raakten bij dodelijke ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers voor het betreffende voertuigtype) voor vrachtwagens en personenwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

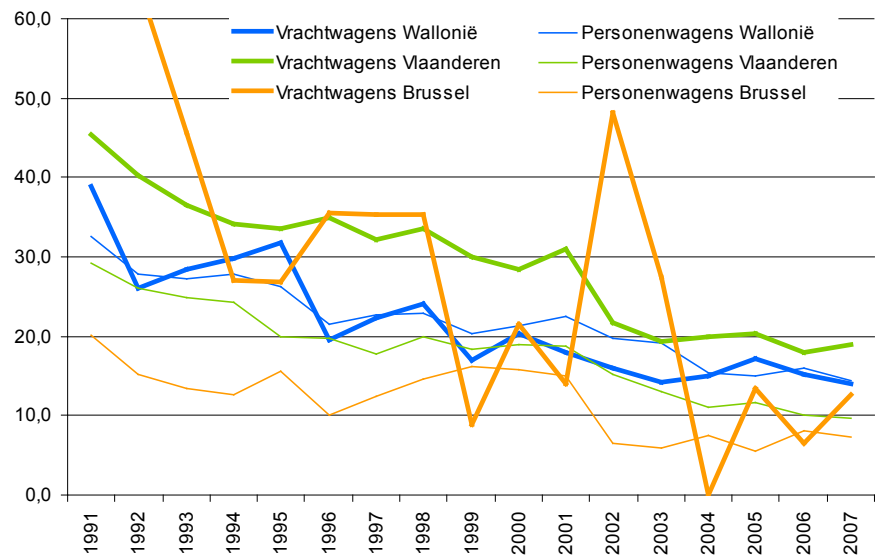


Bron: FOD Economie, AD SEI en FOD Mobiliteit/ Infografie: BIWV

Het risico op vrachtwagenongevallen verschilt sterk per gewest. In grafiek 21 is het dodelijk ongevalsrisico voor vrachtwagens in de drie gewesten aangegeven en ter vergelijking ook het dodelijk ongevalsrisico voor personenwagens voor elk gewest. In Vlaanderen is het ongevalsrisico voor vrachtwagens hoger dan in Wallonië en ook veel hoger dan het dodelijke ongevalsrisico voor personenwagens in Vlaanderen. In Wallonië zien we weinig verschil tussen het ongevalsrisico voor vrachtwagens en personenwagens. Voor personenwagens is het ongevalsrisico in Vlaanderen dan weer lager dan in Wallonië.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is moeilijk met de andere twee gewesten te vergelijken aangezien het hier bijna uitsluitend om stedelijk gebied gaat, waarvoor bekend is dat er meestal veel ongevallen gebeuren, maar dat deze niet zo vaak dodelijk zijn. Het dodelijk ongevalsrisico voor vrachtwagens is met een score van 13 dan ook lager in het Brussels Gewest dan in het Vlaams en het Waals Gewest (respectievelijk 14 en 19). Het risico voor vrachtwagens op alle types letselongevallen is met 840 dan weer veel hoger dan het risico in het Vlaams en Waals Gewest (respectievelijk 350 en 224).

Grafiek 21 :
Evolutie van de betrokkenheid
van auto's en vrachtwagens
bij dodelijke ongevallen –
Vergelijking tussen de gewesten



Bron: FOD Economie, AD SEI en FOD Mobiliteit/ Infografie: BVV

Tabel 27 geeft in absolute cijfers de evolutie weer van de doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één vrachtwagen of één personenwagen. Hoewel het aantal doden bij ongevallen met ten minste één personenwagen meer dan gehalveerd is tussen het gemiddelde van 1998 tot 2000 en 2007, zijn de ongevallen met één personenwagen bijna niet geëvolueerd in aantal (-1,2%). De verklaring voor het lagere aantal slachtoffers van deze ongevallen moet dus gezocht worden in een vermindering van de ernst ervan.

Tabel 28 :
Evolutie van de doden 30
dagen en van de ongevallen
met respectievelijk ten minste
één personenauto of een
vrachtwagen in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest

	Doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste ...		Letselongevallen met ten minste...	
	Eén personenauto	Eén vrachtwagen	Eén personenauto	Eén vrachtwagen
1991	50	10	3469	145
1992	34	7	3130	129
1993	31	7	2995	103
1994	28	3	2527	87
1995	36	3	2589	94
1996	27	4	2786	72
1997	33	4	2580	80
1998	33	5	2741	96
1999	42	1	2855	83
2000	37	4	2510	86
2001	33	2	2065	83
2002	21	6	1402	51
2003	12	4	1692	62
2004	16		1964	59
2005	15	2	2131	51
2006	19	1	2359	66
2007	17	2	2670	98
2007 (gewogen)			3616	131
Referentie- gemiddelde 98-2000	37,3	3,3	2702,0	88,3
Evolutie*	-54,5%	-40,0%	-1,2%	10,9%

*Evolutie tussen referentiegemiddelde 1998-2000 en 2007

Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BIVV

5.4. Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden

Het leeuwendeel van de ongevallen doet zich voor bij normale weersomstandigheden. Vlaanderen telt in verhouding het minst ongevallen bij regenweer. Kenmerkend voor Wallonië is dat er zich opmerkelijk veel ongevallen voordoen bij sneeuwval of bij "onbekende" weersomstandigheden.

Tabel 29 :
Opsplitsing van de
ongevallen naargelang van
de weersomstandigheden per
gewest

Weersomstan- digheden	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest
Normaal weer	78,1%	86,1%	75,3%
Regen	13,6%	9,9%	13,6%
Mist	0,3%	0,5%	1,0%
Hevige wind, ruk- winden	0,5%	0,5%	0,9%
Sneeuwval	0,2%	0,3%	0,5%
Hagel	0,1%	0,1%	0,1%
Andere (dichte rook...)	0,3%	0,4%	0,4%
Onbekend	7,2%	2,4%	8,8%
Totaal	100%	100%	100%

Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 30 :
Ongevallen naargelang van
de weersomstandigheden per
gewest (gewogen cijfers)

Weersomstan- digheden	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest
Normaal weer	3187	27492	10382
Regen	555	3148	1870
Mist	12	170	136
Hevige wind, ruk- winden	21	144	120
Sneeuwval	7	86	73
Hagel	3	35	8
Andere (dichte rook...)	13	115	49
Onbekend	294	758	1207
Totaal	4082	31920	13791

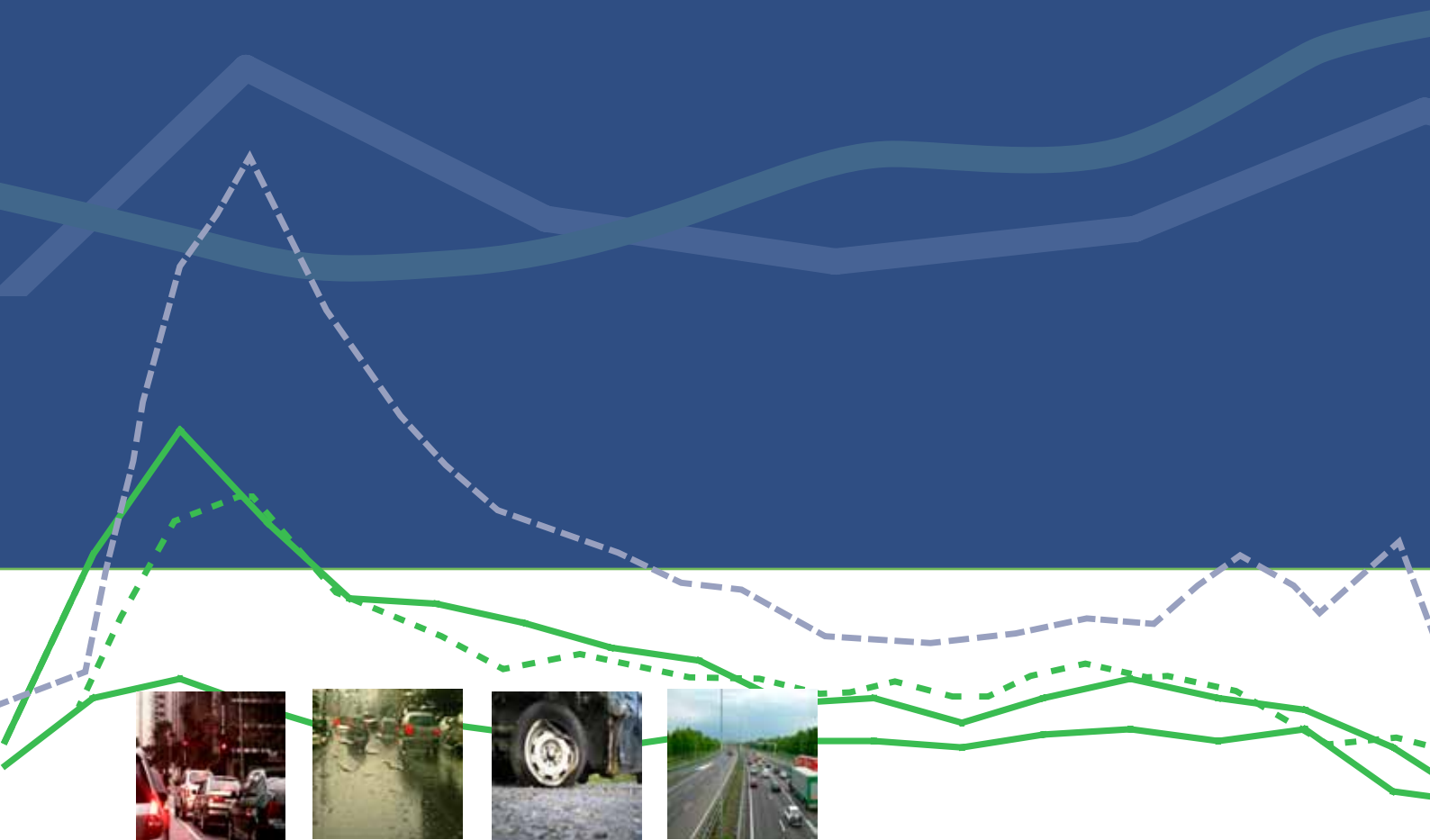
Bron: FOD Economie, AD SEI / Infografie: BVV

GRAFIEKEN

Grafiek 1 : Evolutie van de doden 30 dagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	10
Grafiek 2 : Evolutie van de doden 30 dagen per miljoen inwoners in de drie gewesten.....	11
Grafiek 3 : Evolutie van de doden 30 dagen per miljard voertuigkilometers in de drie gewesten	12
Grafiek 4 : Ernst van de ongevallen per gewest (doden 30 dagen per 1000 letselongevallen - niet-gewogen cijfers).....	14
Grafiek 5 : Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet-gewogen cijfers).....	16
Grafiek 6 : Evolutie van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	17
Grafiek 7 : Evolutie van de letselongevallen in niet-gewogen cijfers (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100).....	18
Grafiek 8 : Verdeling per maand van de ernstige ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	20
Grafiek 9 : Verdeling per maand van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	22
Grafiek 10 : Verdeling van de ongevallen per dag en tijdstip van de week, binnen en buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - 2007	24
Grafiek 11 : Ernst van de ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest per periode van de week (niet-gewogen cijfers)	25
Grafiek 12 : Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers).....	27
Grafiek 13 : Ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom (niet-gewogen cijfers).....	29
Grafiek 14 : Opsplitsing van de ongevallen per type kruising per Gewest - 2007Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruisingen	30
Grafiek 15 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2000 en 2007	32
Grafiek 16 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – vergelijking mannen/ vrouwen -2000 en 2007	34
Grafiek 18 : Verdeling van de ongevallen naargelang het type botsing (eerste botsing) in de drie gewesten - 2007.....	41
Grafiek 19 : Aard van de eerste aanrijding bij dodelijke ongevallen binnen bebouwde kom per gewest – gemiddelde 2005, 2006 en 2007.....	42
Grafiek 20 : Evolutie van het risico voor dodelijke ongevallen (aantal voertuigen die betrokken raakten bij dodelijke ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers voor het betreffende voertuigtype) voor vrachtwagens en personenwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	48
Grafiek 21 : Evolutie van de betrokkenheid van auto's en vrachtwagens bij dodelijke ongevallen – Vergelijking tussen de gewesten	49

TABELLEN

Tabel 1 :	De cijfers in één oogopslag	6
Tabel 2 :	Evolutie van de doden 30 dagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	10
Tabel 3 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljoen inwoners in de drie gewesten.....	12
Tabel 4 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in de drie gewesten.....	13
Tabel 5 :	Ernst van de ongevallen in de drie gewesten (doden 30 dagen per 1000 ongevallen).....	15
Tabel 6 :	Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	16
Tabel 7 :	Evolutie van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	17
Tabel 8 :	Evolutie van de letselongevallen in niet-gewogen cijfers in de drie gewesten (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100)	18
Tabel 9 :	Ernstige letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest per maand (niet-gewogen cijfers).....	20
Tabel 10 :	Letselongevallen per maand in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet-gewogen cijfers)	22
Tabel 11 :	Letselongevallen en ernstige ongevallen per dag en tijdstip in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest- 2007	24
Tabel 12 :	Ongevallen per periode van de week in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - 2007.....	25
Tabel 13 :	Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet-gewogen cijfers).....	27
Tabel 14 :	Evolutie van de ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers)	28
Tabel 15 :	Evolutie van de ongevallen binnen de bebouwde kom in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	29
Tabel 16 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom per gewest (niet-gewogen cijfers)	30
Tabel 17 :	Ongevallen per type kruispunt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - 2007	31
Tabel 18 :	Ongevallen per type kruispunt in de drie gewesten (gewogen cijfers) - 2007.....	31
Tabel 19 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijdsklasse en geslacht in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - 2007.....	33
Tabel 20 :	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - 2000 en 2007	35
Tabel 21 :	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - 2000 en 2007 (%).....	35
Tabel 22 :	Slachtoffers per weggebruikerscategorie en leeftijd - Evolutie	37
Tabel 23 :	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per leeftijd en per type weggebruiker in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (gewogen cijfers) – 2007	38
Tabel 24 :	Ongevallen per type botsing (eerste botsing) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (gewogen cijfers) - 2007.....	41
Tabel 25 :	Ongevallen per type botsing (eerste botsing) in de drie gewesten (gewogen cijfers) -2007	42
Tabel 26 :	Opsplitsing van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker die betrokken is bij de eerste botsing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - 2007 ..	44
Tabel 27 :	Opsplitsing van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker die betrokken is in de eerste botsing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - 2007 (gewogen cijfers).....	46
Tabel 28 :	Evolutie van de doden 30 dagen en van de ongevallen met respectievelijk ten minste één personenauto of een vrachtwagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	50
Tabel 29 :	Opsplitsing van de ongevallen naargelang van de weersomstandigheden per gewest	50
Tabel 30 :	Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden per gewest (gewogen cijfers).....	51



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid

ikbenvoor.be ➤