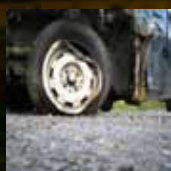
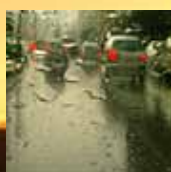
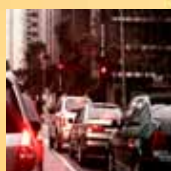


BIVV

OBSERVATORIUM
VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid in het Vlaams Gewest

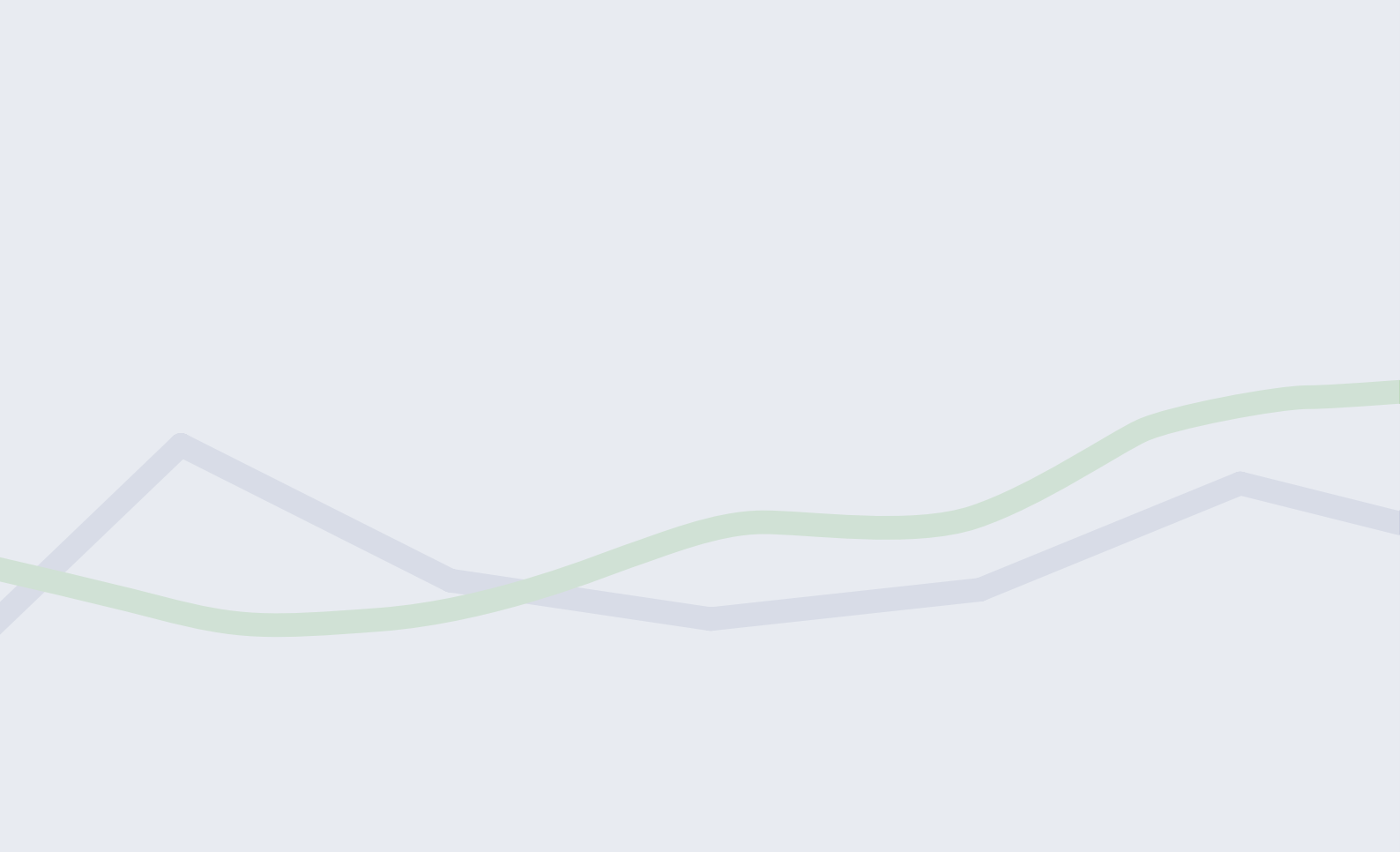
2000 - 2007



ikbenvoor.be ➤



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid



Auteurs: Y. Casteels & N. Nuyttens
Verantwoordelijke uitgever: P. Derweduwen

© BIVV, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2009



Inhoudstabel

Samenvatting	4
Letselongevallen in het Vlaams Gewest.....	9
1. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers.....	10
1.1. Evolutie van de doden 30 dagen.....	10
1.2. Ernst van de ongevallen	15
1.3. Evolutie van de licht- en zwaargewonden.....	16
1.4. Evolutie van de letselongevallen.....	18
2. Ongevallen naargelang van het tijdstip	21
2.1. Ongevallen per maand	21
2.2. Ongevallen per tijdstip van de week	26
3. Ongevallen naargelang van de plaats	28
3.1. Ongevallen per provincie.....	28
3.2. Ongevallen op de autosnelwegen.....	30
3.3. Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom.....	33
3.4. Ongevallen volgens de toegelaten snelheid	37
3.5. Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten.....	42
4. Slachtoffers van de ongevallen	44
4.1. Slachtoffers per leeftijd en geslacht.....	44
4.2. Slachtoffers per type weggebruiker.....	46
4.3. Slachtoffers per type weggebruiker en leeftijd.....	46
5. Eigenschappen van de ongevallen	52
5.1. Types ongevallen.....	52
5.2. Wie komt met wie in botsing?	56
5.3. Het risico op een dodelijk ongeval bij de verschillende soorten weggebruikers.....	60
5.4. Ongevallen naargelang de weersomstandigheden.....	62



Samenvatting

Globaal gezien, is 2007 een jaar van stagnatie wat betreft de Belgische en Europese verkeersveiligheid. Het aantal doden in 2006 was gelijk aan 1069 en bedroeg in 2007 nog steeds 1067, wat overeenkomt met de kleinste daling van het aantal doden in België¹ sinds 2001. Het Vlaams Gewest is de enige regio die een daling van het aantal doden kent in vergelijking (-13) het voorgaande jaar. Niettemin moet worden vastgesteld dat deze daling maar miniem is en dat er wat betreft het aantal letselongevallen, licht - en zwaargewonden zelfs lichte stijgingen worden opgetekend.

In 2007 werden er in het Vlaams Gewest 31.900 letselongevallen geregistreerd. Daarbij werden 42.600 mensen verwond en vielen er 527 doden. Het cijfer over het aantal Vlaamse verkeersdoden kan gekaderd worden binnen twee referentiekaders. Ten eerste is er de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid om tegen 2010 maximum 435 doden 30 dagen over te houden. Ten tweede is er de doelstelling van maximum 375 doden 30 dagen vooropgesteld door de Vlaamse regering. In het jaar 2007 bevinden we ons nog op het juiste spoor voor de federale doelstelling maar niet voor de Vlaamse doelstelling. Het aantal doden is ten opzichte van het referentiegemiddelde (= het gemiddelde van de jaren 1998, 1999 en 2000) met 37,6% gezakt. Geen slechte evolutie, maar toch zien we dat in de laatste drie jaren de afname van het aantal doden eerder zwak is en er sterkere jaarlijkse afnames nodig zijn om de politieke doelstellingen te kunnen halen. Daarenboven bevindt het Vlaams Gewest zich nog steeds onder de gemiddelde prestaties van de EU27.

Kijken we naar de evolutie van het aantal zwaargewonden en het aantal lichtgewonden dan zien we respectievelijke afnames t.o.v. de gemiddeldes van 1998-1999-2000 van 40% en 18%. Ook hier kunnen we echter helemaal niet spreken van een onverdeeld succes aangezien de cijfers voor zwaar – en lichtgewonden sinds 2005 weer aan het stijgen zijn.

Voor het aantal letselongevallen doen we een gelijkaardige vaststelling: een mooie daling van 18,2% t.o.v. referentiegemiddelde maar opnieuw een stijging sinds 2005. Wat betreft de ernst van die letselongevallen kunnen we betere resultaten voorleggen want daar zien we eveneens een daling ten opzichte van het referentiegemiddelde van een gelijkaardige grootte-orde, namelijk 24%, maar de daling was constant

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

en bleef zich ook na 2005 voortzetten. We zien voor de ernst van de ongevallen een opvallend verschil met het Waals Gewest. Daar is de ernst ten opzichte van het referentiegemiddelde immers met 5,1% gestegen.

Als we kijken naar het tijdstip waarop de ongevallen in het Vlaams Gewest gebeuren, dan zien we dat er zich in vergelijking met het Waals Gewest meer ongevallen tijdens de spits voordoen maar minder tijdens het weekend. De ongevallen in Vlaanderen zijn in het weekend iets ernstiger dan in de week en zijn dubbel zo ernstig 's nachts dan overdag. Voor nachtelijke weekendongevallen zien we zowel voor Wallonië (sinds 2005) als voor Vlaanderen (sinds omstreeks 2000) een niet verwaarloosbare verbetering. Bij de ongevallen 's nachts zijn jongeren onder de 34 jaar oververtegenwoordigd: 62% van de bestuurders die betrokken raken bij een ongeval op dit tijdstip zijn jongeren terwijl dit cijfer tijdens weekdays slechts 42% bedraagt. Afgezien van een mogelijk risicovoller rijgedrag (de gegevens ter onze beschikking laten ons niet toe een dergelijke conclusie te trekken) speelt het feit dat jongeren tijdens weekendnachten meer op de baan zijn dan ouderen een belangrijke rol.

Niet alle Vlaamse provincies dragen in gelijke mate bij aan de afname van het aantal doden van bijna 38% t.o.v. het referentiegemiddelde. Vier provincies laten een daling optekenen tussen 35% en 46%, waarbij West-Vlaanderen en Antwerpen de uitblinkers zijn. Limburg echter, loopt, met een "kleine daling" van 19%, achterop op de andere provincies.

Vergelijken we de ongevallen tussen het Vlaams Gewest en het Waals Gewest dan is een van de meest opmerkelijke vaststellingen het grote verschil in de ernst van de ongevallen. Ongevallen op autosnelwegen, buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom zijn respectievelijk twee; tweeënhalf en drie maal minder ernstig in Vlaanderen als in Wallonië. Bovendien is de ernst in Vlaanderen sinds 1991 veel meer genomen dan in Wallonië. De beste verbetering sinds dat jaar (met 12%) sorteert het Waals Gewest op autosnelwegen, terwijl de minst goede verbetering van het Vlaams Gewest reeds een percentage is van 38% (binnen de bebouwde kom).

Het ongevalsrisico (= het aantal ongevallen per miljard afgelegde kilometers) is op autosnelwegen voor het Vlaams Gewest en het Waals Gewest nochtans zo goed als hetzelfde. De kans op een ongeval op een autosnelweg is voor beide gewesten dus gelijk, maar de gevolgen van een ongeval zijn in het Waals Gewest gemiddeld ernstiger. Toch moet men zeer voorzichtig zijn in de interpretatie van deze verschillen, aangezien deze behalve aan een reëel verschil in ernst ook te wijten kunnen zijn aan een verschillende manier van registreren van niet-dodelijke ongevallen tussen de gewesten. Mogelijk worden in Wallonië lichte ongevallen minder vaak geregistreerd en dus minder vaak opgenomen in de statistieken. Verder is het interessant om weten dat maar een klein percentage van de ongevallen zich eigenlijk op autosnelwegen voordoet, namelijk 7,5%.

Gegeven het verschil tussen het Vlaams en het Waals Gewest qua gemiddelde ernst van ongevallen op autosnelwegen, en op wegen buiten en binnen de bebouwde kom, is het logisch dat het verschil in ernst ook terugkeert in de cijfers over snelheidszones. Met andere woorden: ook per snelheidszone ligt de ernst van ongevallen in Vlaanderen gemiddeld twee keer lager.

Andere belangrijke vaststellingen die we kunnen maken in de analyse over snelheidszones voor Vlaanderen zijn:

In zone 70 is er een significante toename van het aantal doden sinds het jaar 1992. In de andere zones, behalve zone 30, doet er zich gelukkig een afname voor. De toename van het aantal doden in zone 70 is te wijten aan de toename van het aantal ongevallen als gevolg van de transformatie van heel wat zones 90 naar zones 70. Veel meer wegen zijn nu gecatalogiseerd als zone 70 dan in 1992.

Wat betreft de ernst vertoont de snelheidszone met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u de meest uitgesproken evolutie sinds 1992, met name een halvering van

de ernst. Verder wordt de niet onlogische, maar belangrijke vaststelling gedaan dat hoe hoger de snelheidslimiet ligt, hoe groter de ernst van het ongeval is. Enkel de zone met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u bevestigt deze stelling niet, aangezien de ernst in deze zone de laatste jaren rond de gemiddelde ernst van de zone 90 is komen te liggen. Met betrekking tot de locatie van ongevallen in Vlaanderen zien we dat 60% zich voordoet op doorlopende weggedeeltes. Zelfs nog een groter aantal verkeersdoden dan ongevallen is verbonden aan deze weglocatie (76%).

Als we de verkeersslachtoffers van ongevallen van naderbij bekijken, zien we dat er in alle leeftijdsklassen, en zowel bij mannen als vrouwen, een afname van het aantal slachtoffers optreedt. Er is nog steeds een piek van slachtoffers tussen de leeftijd van 15 tot 34 jaar, maar deze is voor een groot stuk afgenomen in vergelijking met 2000. Meer nog, voor jongeren onder de 34 jaar treedt er een grotere verbetering op dan voor de oudere leeftijdscategorieën. Mannen blijken wel nog steeds sterk oververtegenwoordigd in het aantal slachtoffers. Indien we de slachtoffers per leeftijdscategorie nog verder opsplitsen naar weggebruikerstype, dan zien we dat steeds dezelfde weggebruikerstypes het goed doen: wageninzittenden en bromfietzers maken de grootste progressie. Voetgangers, fietsers en motorrijders daarentegen vertonen nauwelijks een evolutie sinds 1998-1999-2000.

77,5% van de ongevallen hebben betrekking op een botsing tussen verschillende weggebruikers, maar ongevallen met één enkele weggebruiker zijn wel dubbel zo gevaarlijk. Bij meer dan 80% van de botsingen tussen verschillende weggebruikers is een personenwagen betrokken. Ook merken we dat in Vlaanderen het dodelijk ongevalsrisico voor vrachtwagens hoger is dan het dodelijk ongevalsrisico voor personenwagens, hetgeen in Wallonië niet het geval is.

Tabel 1:
De cijfers in één oogopslag

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

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

- 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 Vlaams Gewest				Evolutie van de doden 30 dagen tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	
	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Lichtge- wonden	Totaal	Absolute cijfers	Percentage
Totaal	527	4550	37566	42643	-317	-37,6%
Per miljoen inwoners	86	744	6141	6971	-56	-39,5%
Per miljard afgelegde reizigerskilo- meters	8	71	590	669	-6	-41,3%
Tijdstip van de week						
Week dag	282	2562	24535	27379	-124	-10%
Week nacht	53	343	1848	2244	-39	-14%
Weekend dag	103	1101	8203	9407	-92	-16%
Weekend nacht	89	544	2980	3612	-61	-14%
Provincies						
Antwerpen	123	1392	10305	11820	-95	-43,5%
Limburg	109	688	5321	6118	-25	-18,9%
Oost-Vlaan- deren	122	1050	9345	10517	-66	-35,0%
Vlaams-Bra- bant	70	501	5120	5691	-45	-39,0%
West-Vlaan- deren	103	918	7476	8497	-87	-45,7%
Plaats						
Autosnelweg	75	640	2855	3569	-55	-42,2%
Buiten bebou- wde kom	318	2188	16673	19178	-201	-38,7%
Binnen bebou- wde kom	102	1722	18039	19863	-93	-47,8%
Snelheid						
30 km/u of minder	5	155	1476	1635	+2	+66,7%
31 tot 50 km/u	123	1706	17289	19118	-57	-31,8%
51 tot 70 km/u	174	1311	10943	12427	+50	+40,3%
71 tot 90 km/u	116	798	5324	6238	-274	-70,3%
Meer dan 90 km/u	76	571	2515	3161	-50	-39,5%

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

Tabel 1:
De cijfers in één oogopslag

	Toestand 2007 (gewogen cijfers) Slachtoffers in het Vlaams Gewest				Evolutie van de doden 30 dagen tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	
	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Lichtge- wonden	Totaal	Absolute cijfers	Percentage
Kruising						
Buiten kruis- punt	401	3073	21956	25429	-222	-35,7%
Op kruispunt	121	1416	14839	16375	-95	-43,9%
Op rotonde	5	61	772	838	0	0,0%
Geslacht						
Man	413	2868	21411	24692	-211	-33,8%
Vrouw	109	1396	15943	17448	-110	-50,3%
Leeftijd						
Jonger dan 18 jaar	23	464	5644	6131	-46	-66,8%
18-24 jaar	117	836	7603	8556	-60	-33,9%
25-34 jaar	97	773	7592	8462	-82	-45,7%
35-44 jaar	74	667	6171	6913	-36	-32,9%
45-54 jaar	60	606	4646	5312	-21	-26,2%
55-64 jaar	53	345	2644	3042	-19	-26,7%
65 jaar en ouder	98	578	3062	3738	-48	-33,0%
Weggebruiker						
Voetganger	44	401	1698	2144	-28	-38,9%
Fiets	78	817	6224	7119	-21	-21,5%
Bromfiets	6	400	3782	4189	-28	-82,2%
Motorfiets	57	500	1727	2283	-16	-21,6%
Auto	253	2053	21039	23345	-202	-44,4%
Lichte vrachtwagen	27	158	1508	1693	+1	+3,8%
Autobussen en autocars	0	10	255	265	-1	-100,0%
Vrachtwagens	12	54	398	464	-1	-5,3%
Andere	15	121	762	898	+6	+66,7%
Onbekend	35	35	173	243	+34	+3400,0%
Ongevalstype						
Tussen bestu- rurs	298	3130	30663	34091	-212	-41,6%
Eén enkele weggebruiker	194	1332	6216	7742	-134	-40,9%

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



Letselongevallen in het Vlaams Gewest

In 2007 werden er in het Vlaams Gewest meer dan 31.900 letselongevallen geregistreerd. Hierbij vielen 42.640 slachtoffers, wat neerkomt op meer dan 117 slachtoffers per dag. Een groot deel daarvan zijn lichtgewonden (88,1%) en zwaargewonden (10,7%), maar er vielen ook doden (1,2%). In 2002 heeft de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid als voornaamste doel vooropgesteld om enerzijds het aantal doden 30 dagen en het aantal zwaargewonden met 33% tegen 2006 te verminderen en om anderzijds deze aantallen tegen 2010 met 50% te verminderen ten opzichte van het gemiddelde van 1998, 1999 en 2000. In het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd deze doelstelling nog scherper gesteld: maximum 375 doden op de Vlaamse wegen in 2010. We stellen vast dat we in de juiste richting evolueren, maar dat er nog belangrijke inspanningen in de toekomst moeten geleverd worden. Met een daling van 2,4% van het aantal doden en een stijging van het aantal zwaar- en lichtgewonden met respectievelijk 0,9% en 2,4% ten opzichte van 2006, is 2007 een jaar van stagnatie op het vlak van de verkeersveiligheid.



1. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers

Het Vlaams Gewest liet van 2000 tot 2007 een hoopgevende vermindering van het aantal doden 30 dagen optekenen. Die daling was zo groot dat de doelstelling van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid voor 2006 al in 2005 werd bereikt. Hiermee presteert Vlaanderen beter dan Wallonië, maar toch blijft Vlaanderen boven het gemiddelde voor de Europese Unie (EU27) wat het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers betreft.

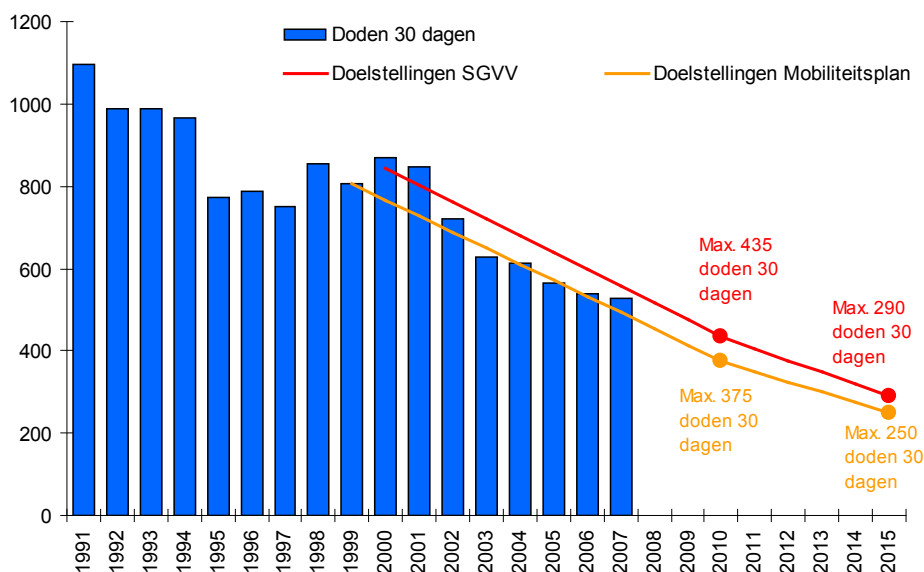
Van 1991 tot 2007 is de ernst van de ongevallen met één derde gedaald en is het aantal zware verwondingen met 60% afgenomen. Toch mag dit succes geen reden zijn tot geruststelling omdat het aantal licht- en zwaargewonden en het aantal ongevallen van 2005 tot 2007 licht gestegen is.

1.1. Evolutie van de doden 30 dagen

In de evolutie van de doden 30 dagen in Vlaanderen kunnen we sinds 1991 drie stadia onderscheiden. Van 1991 tot 1995 merken we een daling van het aantal doden 30 dagen, van 1995 tot 2000 merken we een geleidelijke stijging en tenslotte deed zich van 2000 tot 2007 opnieuw een daling voor.

In Vlaanderen bestaan twee richtlijnen die een vermindering van het aantal verkeersdoden vooropstellen. De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV: federaal niveau) hanteert een minder strenge richtlijn dan de Vlaamse regering (Mobiliteitsplan). De eerste richtlijn stelt een maximumaantal van 435 doden 30 dagen voor het jaar 2010 voorop, en een maximumaantal van 290 voor 2015. Voor de Vlaamse regering zijn die maximumaantallen respectievelijk gelijk aan 375 en 250. Dankzij sterke dalingen tussen 2001 en 2003 blijven de cijfers tot en met 2007 onder de doelstelling van de Staten-Generaal, maar als we onder deze doelstelling willen blijven zullen we de komende jaren grotere dalingen moeten realiseren dan deze tussen 2003 en 2007. De Vlaamse doelstelling (cfr. Vlaams Verkeersveiligheidsplan) is nog ambitieuzer, wat bijkomende inspanningen noodzaakt.

Figuur 1:
Evolutie van de doden 30 dagen
in het Vlaams Gewest



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

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

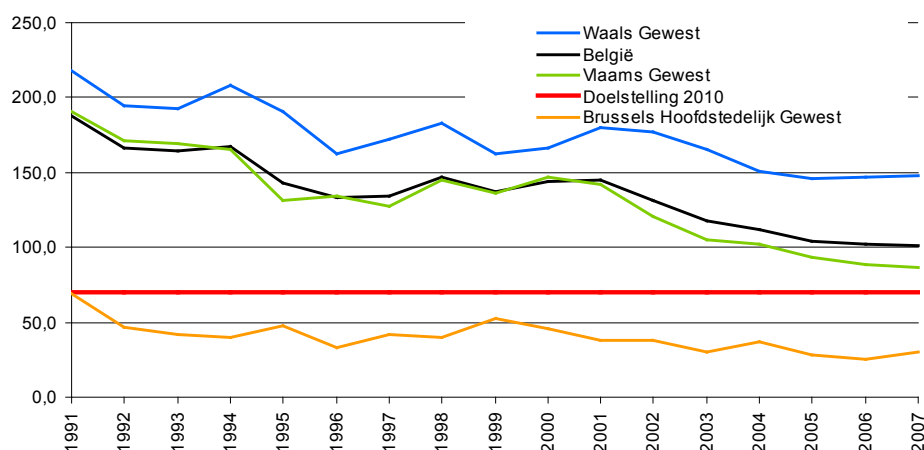
Jaar	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen per miljoen inwoners	Doden 30 dagen per miljard reiziger-skilometers
1991	1097	190	20.8
1992	990	171	18,5
1993	987	169	18,1
1994	966	165	17,5
1995	771	131	13,8
1996	787	134	14,0
1997	751	127	13,1
1998	855	145	14,6
1999	806	136	13,3
2000	871	147	14,5
2001	848	142	14,0
2002	721	121	11,8
2003	628	105	10,3
2004	614	102	9,9
2005	566	94	9,2
2006	540	89	8,7
2007	527	86	8,3
Gemiddelde 98-2000	844	142	14,1
Evolutie*	-37,6%	-39,5%	-41,4%

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

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

Om de verkeersonveiligheid in verschillende administratieve entiteiten te vergelijken, moeten we een gemeenschappelijke eenheid gebruiken. Daarom hebben we ervoor gekozen om het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners te berekenen in elk van de drie Gewesten. In 1991 vielen in Vlaanderen 190 doden 30 dagen per miljoen inwoners, in Wallonië waren dit er 220. Deze twee gewesten kenden tot in 2001 een gelijklopende evolutie. Sindsdien is het aantal doden in Vlaanderen sneller gedaald dan in Wallonië. In 2007 vielen in Vlaanderen per miljoen inwoners 86 doden 30 dagen, in Wallonië waren dit er 148.

Figuur 2:
Evolutie van de doden 30 dagen
per 1 000 000 inwoners in de drie
gewesten



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

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

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	69	190	218	188
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
Gemiddelde 98-2000	46	142	170	142
Evolutie*	-34.7%	-39.5%	-13.0%	-29.3%

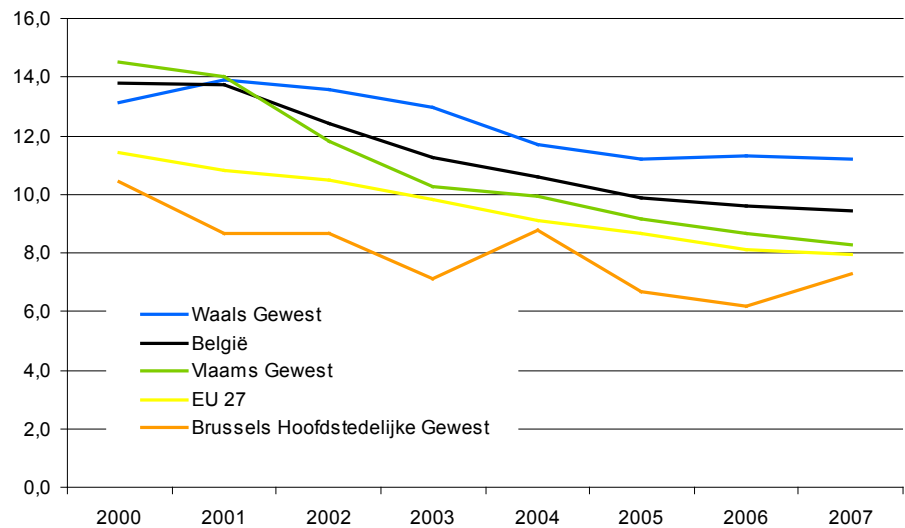
*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

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

Grafiek 3 stelt het aantal geregistreerde doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers voor, wat eveneens een eenheid is die toelaat om het aantal doden in verschillende regio's te vergelijken. Dankzij het aantal afgelegde reizigerskilometers

kunnen we rekening houden met de omvang van het verkeer. We stellen vast dat Wallonië in 2000 nog beter presteerde dan Vlaanderen. Maar Vlaanderen heeft een voluntaristisch beleid ingevoerd en kent sindsdien een veel snellere vooruitgang op verkeersveiligheidsgebied. Momenteel telt Vlaanderen minder doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers dan Wallonië. Dankzij zijn stedelijk karakter blijft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ruimschoots onder de cijfers van de twee andere gewesten. Als we een vergelijking maken met andere landen van de Europese Unie (EU27) moeten we de "goede" resultaten echter relativeren en merken we dat België nog steeds gevoelig sterker presteert dan de EU. Er zijn dus nog aanzienlijke inspanningen nodig.

Figuur 3:
Evolutie van de doden 30
dagen per miljard afgelegde
reizigerskilometers in de drie
gewesten



Nota: Het aantal afgelegde reizigerskilometers in de EU27 is nog niet beschikbaar voor 2007, we hebben dus een geschatte waarde gebruikt.

Bron: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit en Europese Commissie DG TREN / Infografie: BVV

Tabel 4:
Evolutie van de doden 30
dagen per miljard afgelegde
reizigerskilometers 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
Gemiddelde 98-2000	10,5	14,1	13,6	13,8	10,5
Evolutie*	-30,7%	-41,4%	-17,8%	-32,0%	-23,8%.

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

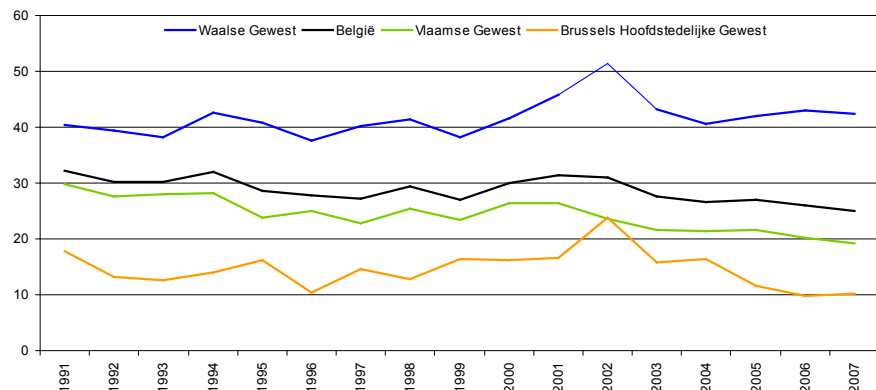
Nota: Het aantal afgelegde reizigerskilometers in de EU27 is nog niet beschikbaar voor 2007, we hebben dus een geschatte waarde gebruikt.

Bron: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit en Europese Commissie DG TREN / Infografie: BIW

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 Vlaanderen dubbel zo goed als Wallonië maar de helft minder goed als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit is grotendeels te verklaren door het stedelijke karakter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In het Vlaams Gewest is de ernst met een derde afgenomen: in 1991 telden we nog ongeveer 30 doden 30 dagen per 1000 ongevallen, in 2007 was dit cijfer al geslonken tot ongeveer 20, het laagste cijfer sinds 1991 (zie ook hoofdstukken 3.3 en 3.4).

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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

Nota: De politiehervorming in 2002 had een impact op de gegevensregistratie in het Waalse Gewest 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
Gemiddelde 98-2000	15	25	40	29
Evolutie*	-32,0%	-23,7%	+5,1%	-12,8%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

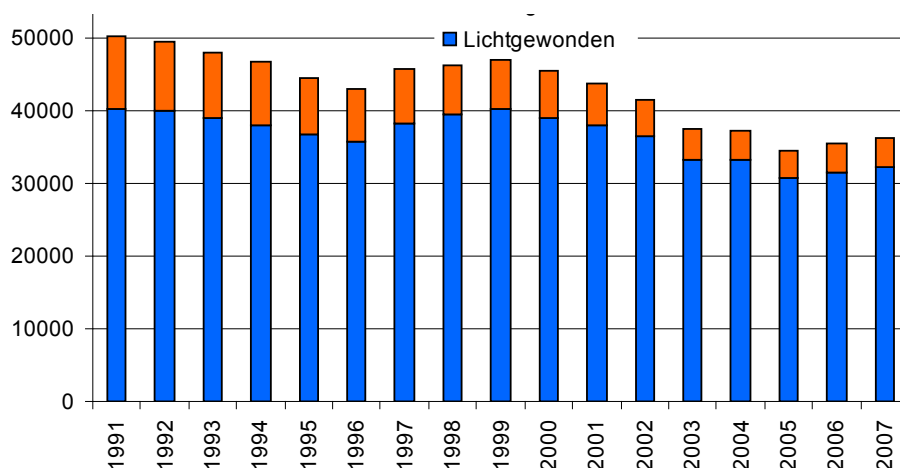
*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

1.3. Evolutie van de licht- en zwaargewonden

Van 1991 tot 1996 is het aantal lichtgewonden gedaald, om tijdens de tweede helft van de jaren '90 te stijgen. Vanaf 2000 tot 2005 is er opnieuw een daling, daarna wederom gevolgd door een lichte toename.

Het aantal geregistreerde zwaargewonden kent sinds 1991 een vrijwel constante daling tot 2005. In vergelijking met 1991 is er een totale afname in de orde van 60%. De dalende trend zet zich de laatste twee jaar echter niet verder. Vanaf 2006 is er weer een lichte toename en wordt het aantal zwaargewonden van 2004 in 2007 zelfs lichtjes overstegen.

Figuur 5:
Evolutie van de licht- en
zwaargewonden in het Vlaams
Gewest (niet-gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

Jaar	Lichtgewonden	Zwaargewonden	Lichtgewonden + Zwaargewonden + Doden
1991	40351	9973	51421
1992	39946	9456	50392
1993	38927	9061	48975
1994	37940	8819	47725
1995	36626	7873	45270
1996	35691	7204	43682
1997	38367	7358	46476
1998	39446	6838	47139
1999	40296	6714	47816
2000	39086	6334	46291
2001	38070	5725	44643
2002	36407	4992	42120
2003	33153	4424	38205
2004	33195	3970	37779
2005	30737	3703	35006
2006	31591	3946	36077
2007	32351	3980	36858
2007 (gewogen)	37566	4550	42643
Gemiddelde 98-2000	39609	6628	47082
Evolutie*	-18,3%	-40,0%	-21,7%

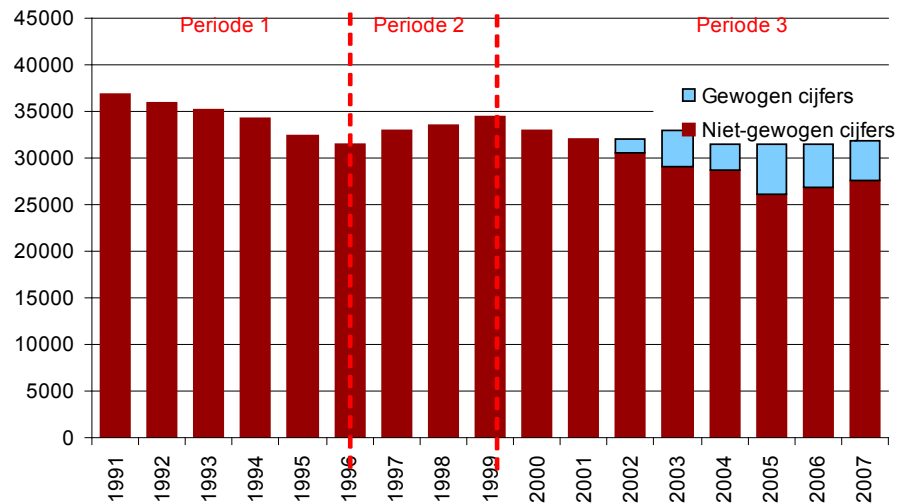
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

1.4. Evolutie van de letselongevallen

De analyse van de officiële cijfers leert ons dat het aantal ongevallen van 1991 tot en met 1996 (periode 1) gedaald is, van 1997 tot 1999 (periode 2) gestegen is en sindsdien stabiel blijft. Merk echter op dat de situatie stabiel blijft door de vanaf 2002 gehanteerde wegingsmethode.

Figuur 6:
Evolutie van de letselongevallen
in het Vlaams Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

Tabel 7:
Evolutie van de letselongevallen
in het Vlaams Gewest

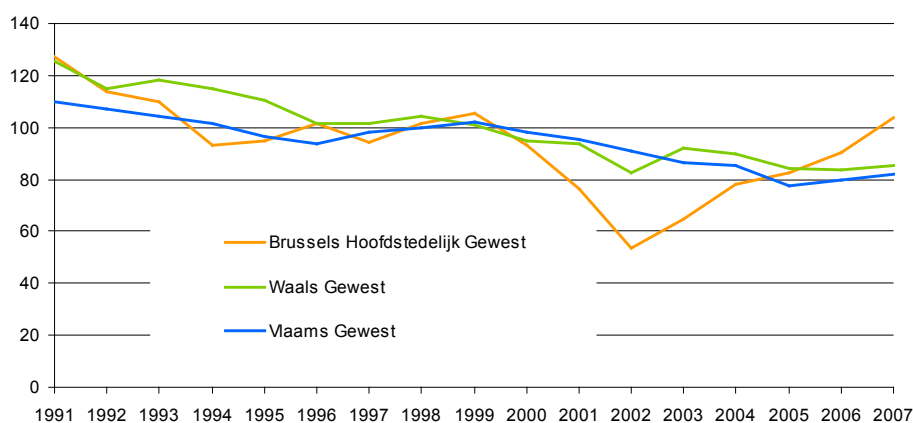
Jaar	Ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen
1991	36909	9098	990
1992	35968	8645	925
1993	35129	8284	903
1994	34180	8107	887
1995	32487	7277	719
1996	31505	6685	724
1997	33050	6753	686
1998	33581	6394	776
1999	34353	6274	753
2000	33023	6017	803
2001	32073	5584	794
2002	30594	4926	685
2003	29070	4469	603
2004	28682	4068	579
2005	26168	3794	527
2006	26761	4003	513
2007	27523	4023	497
2007 (gewogen)	31920	4548	497
Gemiddelde 98-2000	33652	6228	777
Evolutie*	-18,2%	-35,4%	-36,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

* Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

Grafiek 7 geeft de evolutie weer van de ongevallen (niet-gewogen cijfers) en gebruikt het gemiddelde van 1998, 1999 en 2000 als basis 100. Het Vlaams Gewest en het Waals Gewest vertonen in grote lijnen dezelfde trends sinds 1991. Het Vlaams Gewest is ten opzichte van het referentiegemiddelde met 18% gedaald, het Waals Gewest met 15%. Voor het Vlaams Gewest zien we een lichte stijging in de laatste twee jaren (en voor het Waals Gewest in het laatste jaar).

Figuur 7:
De evolutie van de
letselgevallen in niet-gewogen
cijfers voor de drie gewesten
(gemiddelde 1998, 1999 en 2000
= basis 100)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	127	110	125	115
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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



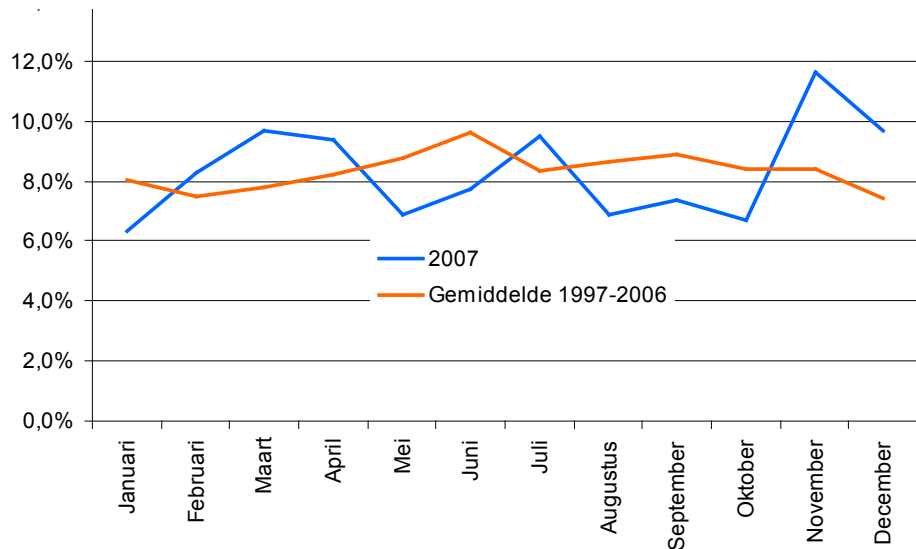
2. Ongevallen naargelang van het tijdstip

Het Vlaams Gewest telt, vergeleken met de rest van België, verhoudingsgewijs meer ongevallen tijdens de weekspits maar telt minder ongevallen op weekendnachten en -namiddagen. Toch doen de meest ernstige ongevallen zich nog steeds 's nachts en tijdens het weekend voor. Tijdens weekendnachten zijn en blijven jongeren (-34 jaar) de voornaamste risicogroep: ze hebben een aandeel van 62% van de bestuurders die betrokken raken bij ernstige ongevallen terwijl ze "slechts" 42% uitmaken van de bestuurders die tijdens weekdagen betrokken raken bij ernstige ongevallen.

2.1. Ongevallen per maand

De grafiek hierna stelt de spreiding voor van de dodelijke ongevallen over de 12 maanden van 2007 en vergelijkt deze met de maandgemiddelden voor de periode 1997-2006. Over het algemeen zijn er in Vlaanderen relatief weinig dodelijke ongevallen in het begin van het jaar, maar doet zich in deze periode wel een stijging voor tot in juni. Tijdens de tweede jaarhelft is er opnieuw een geleidelijke daling, uitgezonderd een kleine toename in september. 2007 volgt de gemiddelde curve van de voorbije tien jaar niet. Enkele maanden bevinden zich boven het gemiddelde (vooral maart, april, november en december), en enkele maanden eronder (vooral van mei tot oktober, behalve juli).

Figuur 8:
Spreiding van de dodelijke
ongevallen per maand in het
Vlaams Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

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

Tabel 9:
Dodelijke ongevallen per maand
in het Vlaams Gewest

Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni
1991	84	62	80	88	86	63
1992	68	74	76	70	73	95
1993	64	68	62	64	83	81
1994	75	61	44	95	85	66
1995	58	48	75	54	66	57
1996	68	52	50	59	58	60
1997	52	42	54	54	64	66
1998	61	57	68	71	73	71
1999	56	39	59	49	73	78
2000	57	83	58	74	70	69
2001	65	47	50	58	69	74
2002	59	42	54	63	57	65
2003	61	38	55	47	52	56
2004	49	39	51	43	46	53
2005	48	40	39	47	50	54
2006	40	40	44	38	46	50
2007	32	38	49	46	35	38
Gemiddelde 97-2006	55	47	53	54	60	64
Evolutie*	-42%	-19%	-8%	-15%	-42%	-40%

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1997 tot 2006

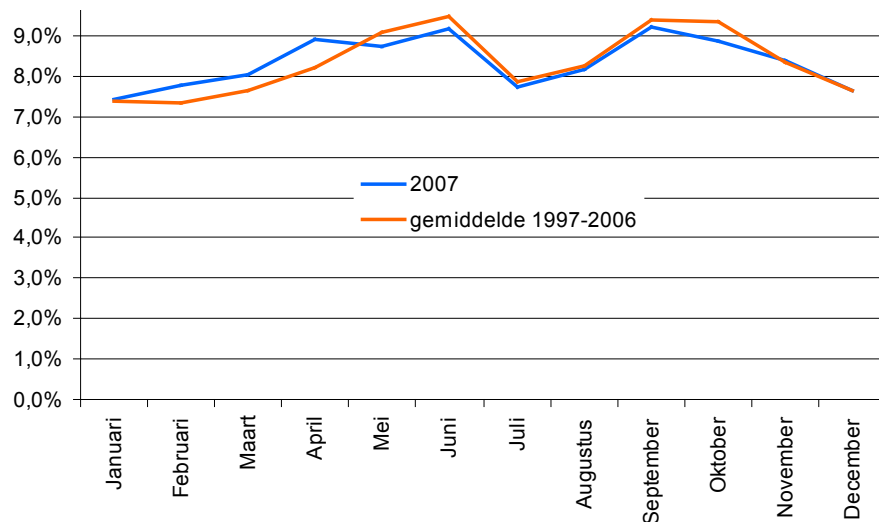
Grafiek 9 biedt ons een ruimer overzicht van de evolutie van de letselongevallen. Dezelfde methode die we gebruikten bij de voorgaande grafiek maakt het mogelijk om de vergelijking te maken tussen 2007 en het gemiddelde van de tien jaren ervoor. We merken dat de spreiding voor 2007 slechts licht verschilt van de gemiddelde spreiding. Bij deze laatste spreiding ligt het aantal ongevallen vrij laag in het begin van het jaar, maar neemt het aantal ongevallen per maand wel toe tot in juni, dat traditioneel een piekmaand is qua aantal ongevallen. In de twee zomervakantiemaanden is er een terugval in het aantal ongevallen, gevolgd door een tweede piek in september die geleidelijk afneemt naar het einde van het jaar toe. Ook 2007 volgt deze gemiddelde tendensen, behalve dat er zich van januari tot april iets meer ongevallen

Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
81	92	99	84	81	90	990
77	91	68	91	70	72	925
85	88	87	91	67	63	903
79	74	84	87	80	57	887
49	60	68	59	61	64	719
63	59	61	65	75	54	724
56	67	71	52	48	60	686
48	78	45	70	72	62	776
79	68	66	66	64	56	753
52	75	62	74	74	55	803
72	75	80	71	76	57	794
70	44	67	62	54	48	685
65	55	44	47	45	38	603
54	49	44	44	47	60	579
40	47	51	44	37	30	527
36	34	58	43	40	44	513
48	35	36	34	57	49	497
57	59	59	57	56	51	672
-16%	-41%	-39%	-41%	+2%	-4%	-26%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

voordoen maar in mei, juni en oktober iets minder..

Figuur 9:
Spreiding van de letselongevallen
per maand in het Vlaams 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 in het Vlaams
Gewest per maand (niet-
gewogen cijfers)

Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni
1991	2977	2221	2798	3090	2904	3316
1992	2511	2426	2904	3001	3306	3237
1993	2743	2354	2728	2840	3146	3365
1994	2768	2262	2882	2775	3017	3132
1995	2450	2480	2770	2426	2888	2856
1996	2231	2174	2375	2489	2759	3056
1997	2479	1942	2512	2651	3060	3089
1998	2583	2288	2746	2906	3332	3096
1999	2439	2292	2772	2826	3106	3295
2000	2582	2624	2566	2645	3167	3051
2001	2413	2161	2572	2415	2946	2791
2002	2374	2185	2505	2591	2888	2890
2003	2239	1923	2266	2401	2605	2772
2004	2118	1867	2270	2331	2678	2682
2005	1986	1883	1894	2161	2359	2510
2006	1946	1686	1879	1971	2312	2565
2007	2083	1966	2260	2416	2446	2492
2007 (gewogen)	2411	2273	2616	2807	2840	2890
Gemiddelde 97-2006	2.316	2.085	2.398	2.490	2.845	2.874
Evolutie*	-10,1%	-5,7%	-5,8%	-3,0%	-14,0%	-13,3%

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1997 tot 2006

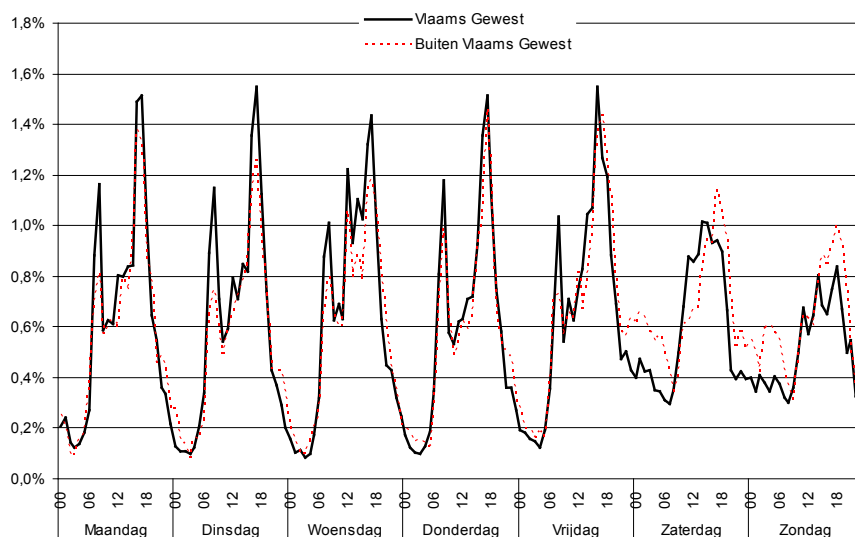
Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
3196	3236	3625	3318	3354	2874	36909
2958	3049	3175	3452	3057	2892	35968
3037	2947	3372	3054	2534	3009	35129
2613	2902	3264	3200	2734	2631	34180
2649	2814	2989	2938	2707	2520	32487
2550	2644	2913	3053	3009	2252	31505
2811	3087	2871	3092	2783	2673	33050
2448	2848	3034	3233	2670	2397	33581
2706	2548	3195	3325	2836	3013	34353
2503	2574	2989	3086	2632	2604	33023
2660	2777	2965	3107	2912	2354	32073
2384	2698	2822	2830	2256	2171	30594
2397	2432	2738	2608	2405	2284	29070
2284	2479	2782	2598	2271	2322	28682
2091	2213	2482	2578	2063	1948	26168
2299	2180	2516	2729	2470	2208	26761
2165	2291	2506	2483	2272	2143	27523
2509	2659	2905	2888	2634	2488	31920
2.458	2.584	2.839	2.919	2.530	2.397	30.736
-11,9%	-11,3%	-11,7%	-14,9%	-10,2%	-10,6%	-10,5%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

2.2. Ongevallen per tijdstip van de week

De ongevallen zijn in Vlaanderen merkbaar anders gespreid over de week dan in de rest van België. Zo stellen we grotere pieken tijdens de weekspits vast maar op weekendnachten en -namiddagen merken we lagere ongevalspercentages. 28,4% van de ongevallen in Vlaanderen doen zich in het weekend voor, in Wallonië is dit 34,9% en in Brussel 25,7%.

Figuur 10:
Onderverdeling van de
ongevallen per dag en tijdstip van
de week, binnen en buiten het
Vlaams Gewest - 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIWV

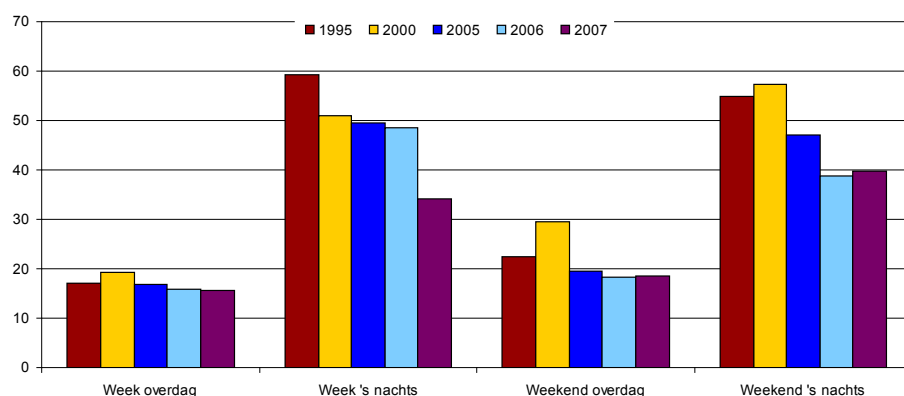
Tabel 11:
Letselongevallen en ernstige
ongevallen per dag en tijdstip in
het Vlaams Gewest - 2007

Dag van de week	Ongevallen (gewogen cijfers)			Ernstige ongevallen (gewogen cijfers)			% ernstige ongevallen		
	0u tot 5.59u	6u tot 1.59u	22u tot 23.59u	0u tot 5.59u	6u tot 21.59u	22u tot 23.59u	0u tot 5.59u	6u tot 21.59u	22u tot 23.59u
Maandag	332	4155	177	70	511	40	21%	12%	23%
Dinsdag	246	4138	157	50	512	29	20%	12%	19%
Woensdag	234	4374	182	43	532	39	18%	12%	21%
Don- derdag	261	4062	201	51	500	31	20%	12%	15%
Vrijdag	317	4366	296	71	546	62	23%	12%	21%
Zaterdag	772	3528	262	167	544	54	22%	15%	21%
Zondag	728	2937	194	165	497	34	23%	17%	17%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIWV

Een blik op de evolutie van de ernst van de ongevallen per periode van de week (cf. grafiek 11) leert ons dat het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen voor elk van deze tijdstippen is afgenomen ten opzichte van 1995. Hoewel het overdag slechts om een lichte daling gaat, is de afname veel sterker tijdens week- en weekendnachten. De ongevallen 's nachts blijven wel nog steeds ernstiger dan overdag.

Figuur 11:
Ernst van de ongevallen in het
Vlaams Gewest per periode van
de week (niet-gewogen cijfers) -
2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

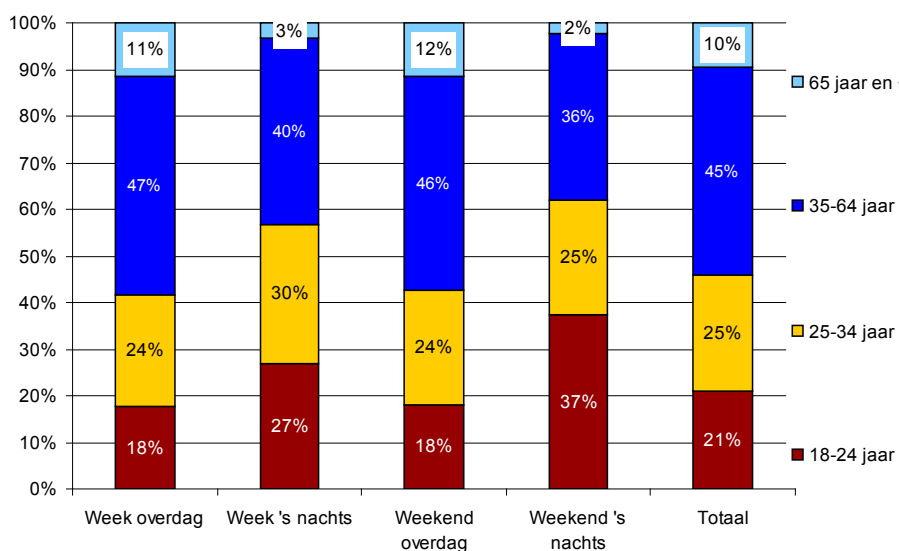
Tabel 12:
Ongevallen per periode van de
week in het Vlaams Gewest - 2007

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) (gewo- gen)	Ernst (doden per 1000 ongeval- len) (niet- gewogen)
Week dag	282	2562	2231	21095	18144	13,4	15,5
Week nacht	53	343	305	1775	1552	29,9	34,1
Weekend dag	103	1101	970	6465	5583	15,9	18,4
Weekend nacht	89	544	474	2585	2244	34,4	39,7

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

21% van de autobestuurders die betrokken raken in een ernstig ongeval zijn jongeren van minder dan 24 jaar en 46% zijn minder dan 34 jaar oud. Tijdens weekendnachten stijgt dit cijfer tot 37% voor personen jonger dan 24 jaar en tot 62% voor personen jonger dan 34 jaar. Let ook op de bijzonder lage ongevalsbetrokkenheid van 64-plussers 's nachts (overdag ligt hun relatieve ongevalsbetrokkenheid vijf keer hoger). Dit komt natuurlijk omdat het verkeer 's nachts in verhouding beduidend meer jongere bestuurders telt dan overdag. Om te weten of jongeren relatief gezien meer betrokken zijn in ongevallen 's nachts zouden we rekening moeten houden met het aantal door jongeren per tijdstip afgelegde kilometers. Deze gegevens zijn echter niet beschikbaar.

Figuur 12:
Onderverdeling per
leeftijdscategorie van het aantal
autobestuurders die betrokken
raken in een ongeval met ten
minste één zwaargewonde
of gedode weggebruiker per
tijdstip van de week in het Vlaams
Gewest in 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



3. Ongevallen naargelang van de plaats

In alle Vlaamse provincies zien we een daling van het aantal doden, hoewel er enkele onderlinge verschillen zijn. Een analyse per snelheidsregime leert ons dat sinds 1991 het aantal doden in zones 90 drastisch is afgenomen, het aantal doden in zones met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u en 50 licht is afgenomen en licht is toegenomen in zones 70. De afname in de zone 90 en toename in de zone 70 hebben een onderling verband, want heel wat wegen die eerst zones 90 waren zijn later getransformeerd naar zones 70.

Voorts zullen we ook zien dat het grootste verschil tussen Vlaanderen en Wallonië schuilt in de ernst van de ongevallen die in Wallonië systematisch hoger ligt dan in Vlaanderen, zowel op autosnelwegen als op secundaire wegen binnen of buiten de bebouwde kom.

3.1. Ongevallen per provincie

Grafiek 13 toont ons de evolutie in de verschillende Vlaamse provincies. We merken dat de provincies niet in gelijke mate “bijdragen” tot het totale aantal verkeersdoden in het gewest. Met ongeveer 120 doden in 2007 betalen Antwerpen en Oost-Vlaanderen de hoogste dodentol.

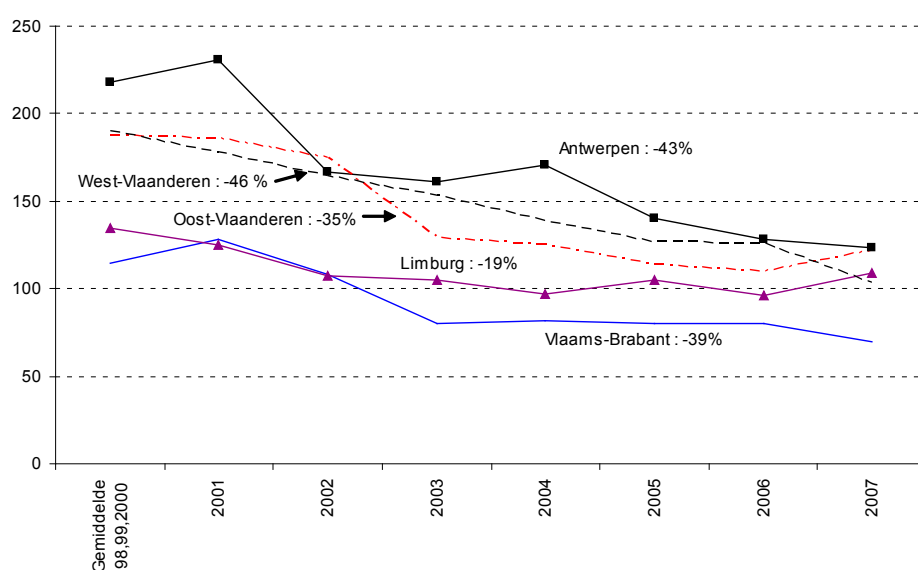
Deze twee provincies laten echter wel, samen met Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen, substantiële dalingen optekenen tussen het gemiddelde van 1998-2000 en 2007 (zie percentages tussen haakjes in tabel 13). Limburg daarentegen lijkt wat achter te blijven aangezien deze provincie geen betekenisvolle dalingen meer heeft vertoond sinds 2002.

Tabel 13:
Evolutie van de doden 30 dagen
per Vlaamse provincie (ten
opzichte van het gemiddelde
voor 1998, 1999 en 2000)

Jaar	Antwerpen	Vlaams- Brabant	Limburg	Oost- Vlaanderen	West- Vlaanderen
1991	283	176	177	224	237
1992	268	144	143	211	224
1993	230	146	164	239	208
1994	231	151	140	206	238
1995	180	124	135	192	140
1996	191	95	120	209	172
1997	223	102	100	175	151
1998	229	112	129	178	207
1999	206	104	120	200	176
2000	218	128	154	185	186
2001	231 (+6,1%)	128 (+11,6%)	125 (-6,9%)	186 (-0,9%)	178 (-6,2%)
2002	167 (-23,3%)	108 (-5,8%)	107 (-20,4%)	175 (-6,8%)	164 (-13,5%)
2003	161 (-26,0%)	80 (-30,2%)	105 (-21,8%)	129 (-31,3%)	153 (-19,3%)
2004	171 (-21,4%)	82 (-28,5%)	97 (-27,8%)	125 (-33,4%)	139 (-26,7%)
2005	140 (-35,7%)	80 (-30,2%)	105 (-21,8%)	114 (-39,3%)	127 (-33,0%)
2006	128 (-41,2%)	80 (-30,2%)	96 (-28,5%)	110 (-41,4%)	126 (-33,6%)
2007	123 (-43,5%)	70 (-39,0%)	109 (-18,9%)	122 (-35,0%)	103 (-45,7%)
Gemiddel- de 98-2000	218	115	134	188	190

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Figuur 13:
Evolutie van de doden 30 dagen
per Vlaamse provincie

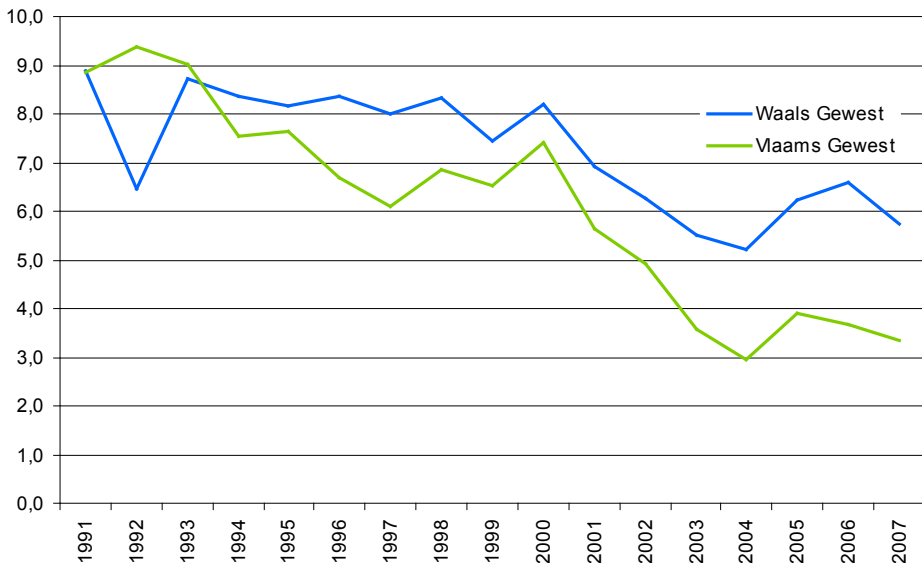


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

3.2. Ongevallen op de autosnelwegen

Het aantal doden 30 dagen op autosnelwegen ligt in het Vlaams Gewest in verhouding weliswaar lager dan in het Waals Gewest, maar dit komt niet omdat er zich proportioneel minder ongevallen voordoen (cf. grafiek 16), maar omdat de ongevallen er minder ernstig zijn. In 2007 telde Vlaanderen per 1000 letselongevallen "slechts" 31 doden 30 dagen, in Wallonië waren dit er 55. Merk ook op dat het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers zowel op Vlaamse als op Waalse autosnelwegen een laagterecord heeft gekend in 2004. Daarna was er een korte stijging maar nu laten beide gewesten weer een daling optekenen richting de betere cijfers van 2004.

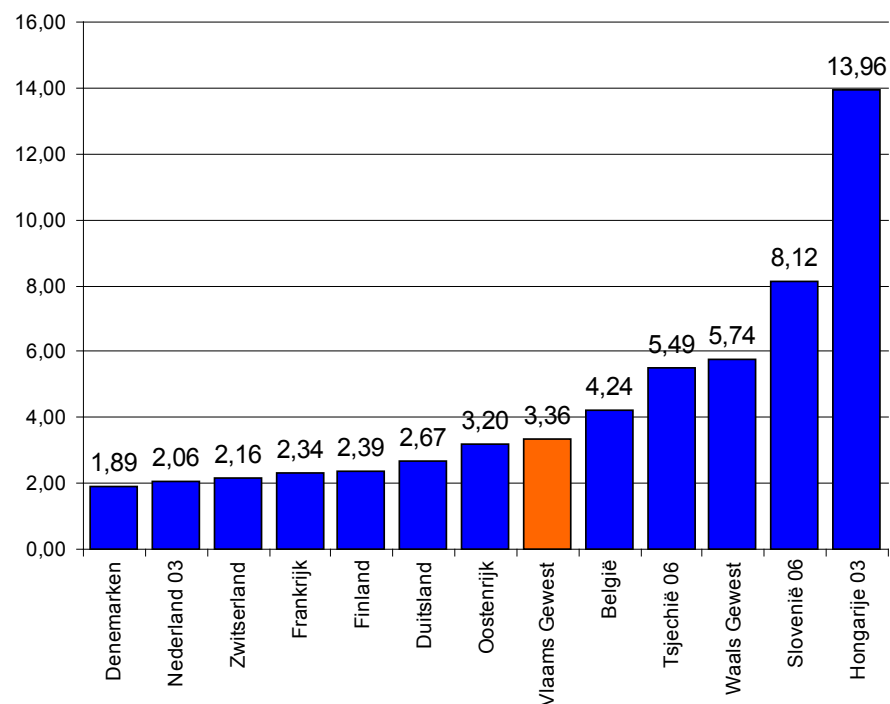
Figuur 14:
Evolutie van de doden 30 dagen
op autosnelwegen per miljard
afgelegde voertuigkilometers in
het Vlaams en het Waals Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BLVV

Van alle soorten wegen lijken de autosnelwegen in de verschillende landen het meest op elkaar, waardoor het mogelijk wordt om bepaalde vergelijkingen te maken. In de figuur hierna vergelijken we het aantal doden 30 dagen per miljard op autosnelwegen afgelegde voertuigkilometers voor verschillende landen die hiervoor over de nodige informatie beschikken. Het Vlaams Gewest, dat nochtans 40% beter scoort dan het Waals Gewest, komt niet zo goed uit deze vergelijking: het bevindt zich in de middenmoot van de rangschikking, tussen Oostenrijk en Tsjechië. De buurlanden van België scoren beter, terwijl de snelheidslimiet in Frankrijk en Duitsland toch hoger ligt. Het Vlaams Gewest heeft op dit gebied dus nog een ruime progressiemarge.

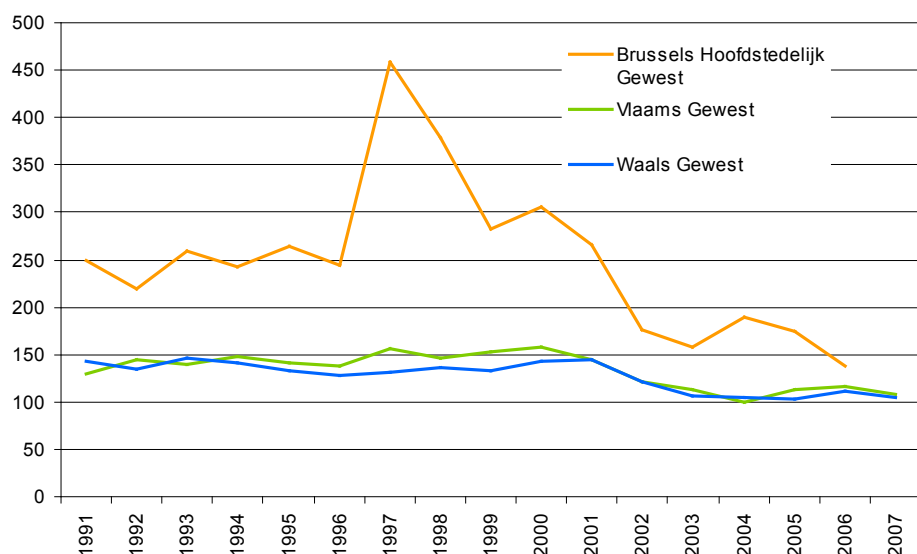
Figuur 15:
Evolutie van de doden 30 dagen
op autosnelwegen per miljard
afgelegde voertuigkilometers in
2007 – Internationale vergelijking



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

In 2007 deden zich op autosnelwegen in het Vlaams Gewest 2400 letselongevallen voor. Dit betekent dat 7,5% van de ongevallen op de autosnelweg plaatsvinden. Om een beeld te krijgen van de frequentie van de ongevallen in de tijd, rekening houdend met de toename van het verkeer op autosnelwegen, kijken we naar het aantal ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers. Dit cijfer kan beschouwd worden als een indicator voor het ongevalsrisico. We stellen vast dat het ongevalsrisico in Vlaanderen en Wallonië jarenlang beduidend lager lag dan in Brussel. Het ongevalsrisico op autosnelwegen is bijna identiek in Vlaanderen en Wallonië en in deze twee gewesten deed zich tussen 2000 en 2004 een geleidelijke vermindering voor van het aantal ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers.

Figuur 16:
Evolutie van de ongevallen
op autosnelwegen per miljard
afgelegde voertuigkilometers in
de drie gewesten



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

Tabel 14:
Evolutie van de ongevallen op
autosnelwegen in het Vlaams
Gewest

Jaar	Ongevallen	Ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilome- ters	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilo- meters
1991	1824	129	125	8,9
1992	2104	145	136	9,4
1993	2094	140	135	9,0
1994	2337	148	119	7,5
1995	2317	141	125	7,6
1996	2308	138	112	6,7
1997	2631	156	103	6,1
1998	2625	146	123	6,9
1999	2892	153	123	6,5
2000	3049	158	143	7,4
2001	2793	144	109	5,6
2002	2397	122	97	4,9
2003	2241	113	71	3,6
2004	2035	100	60	3,0
2005	2301	112	80	3,9
2006	2468	116	78	3,7
2007	2400	107	75	3,4
2007 (gewogen)	2406	108	75	3,4
Gemiddelde 98- 2000	2.855	153	130	6,9
Evolutie*	-15,9%	-29,6%	-42,2%	-51,6%

*Evolutie: Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

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

Tabel 15:
Evolutie van de ongevallen
per miljard afgelegde
voertuigkilometers op
autosnelwegen in de drie
gewesten (niet-gewogen cijfers)

Jaar	Brussels Hoofdst- edelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
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
Gemiddelde 98-2000	322	153	137	149
Evolutie*	-54,8%	-29,6%	-24,2%	-28,6%

* Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

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

3.3. Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom⁴

De meest ernstige ongevallen doen zich uiteraard voor buiten de bebouwde kom want de snelheden liggen er hoger. Naargelang van het gewest merken we echter aanzienlijke verschillen tussen ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom. Zo zijn ongevallen buiten de bebouwde kom in Vlaanderen twee keer minder ernstig als in Wallonië. En ongevallen binnen de bebouwde kom zijn in Vlaanderen vergelijkbaar met de ongevallen binnen de bebouwde kom in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en drie maal kleiner dan dergelijke ongevallen in Wallonië. Merk op dat, terwijl de ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in Vlaanderen tussen 1991 en 2007 respectievelijk met de helft en een derde verminderd is, de ernst in Wallonië respectievelijk slechts met 6,5% en 5% afnam.

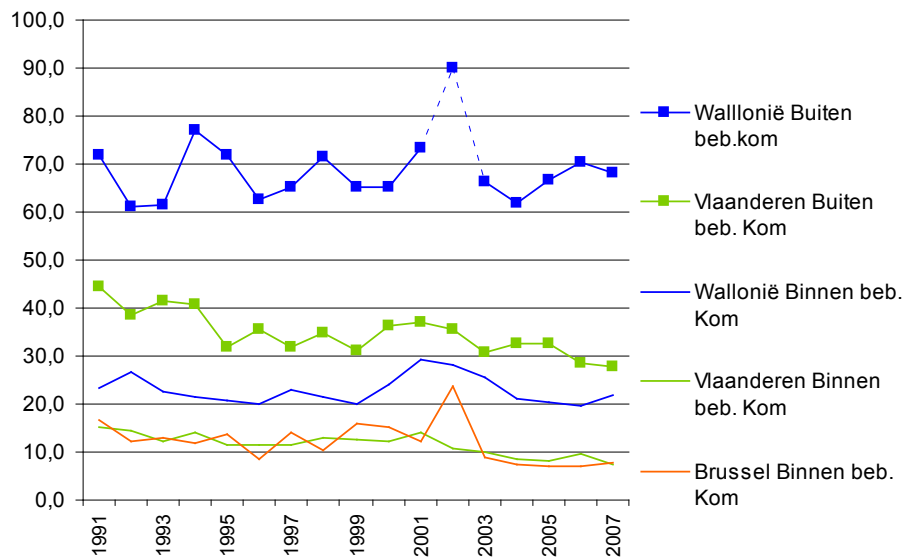
We kunnen enkele mogelijke verklaringen aanvoeren voor de grote verschillen tussen het Vlaams en het Waals Gewest, maar deze zijn slechts hypothesen die pas na nader onderzoek hierover gestaafd kunnen worden. Een mogelijke oorzaak is dat er in het Vlaams Gewest zowel binnen als buiten de bebouwde kom vaker lagere snelheidslimieten worden gehanteerd. En een lagere snelheid betekent een lagere kans op een dodelijk ongeval (zie verder). Een andere mogelijke oorzaak is dat lichte letselongevallen zonder dodelijke afloop minder vaak door de politie worden geregistreerd in Wallonië, waardoor dodelijke ongevallen een schijnbaar groter aandeel innemen in het totale aantal letselongevallen.

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

4. Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom, uitgezonderd de ongevallen die plaatsvinden op autosnelwegen.

snelheidszones⁵, want voor elke snelheidszone scoort het Waals Gewest ongeveer dubbel zo slecht.

Figuur 17:
Ernst van de ongevallen binnen
en buiten de bebouwde kom
in de drie gewesten (doden 30
dagen per 1000 geregistreeerde
letselgevallen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

Nota: De politiehervorming verstoorde in 2002 de gegevensregistratie in het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, daarom werd dit jaar in stippellijnen weergegeven.

5. De onderverdeling van de snelheidszones in dit rapport is als volgt:

Zone 30: snelheidslimiet ≤ 30 km/u

Zone 50: snelheidslimiet > 30 km/u en ≤ 50 km/u

Zone 70: snelheidslimiet > 50 km/u en ≤ 70 km/u

Zone 90: snelheidslimiet > 70 km/u en ≤ 90 km/u

Zone +90: snelheidslimiet > 90 km/u

Tabel 16:
Evolutie van de ongevallen
binnen de bebouwde kom in het
Vlaams Gewest

Jaar	Ongevallen binnen de bebouwde kom (niet-gewogen cijfers)	Doden 30 dagen binnen de bebou- wde kom	Ernst van de ongeval- len binnen de bebou- wde kom (niet-gewo- gen cijfers)
1991	19879	305	15,3
1992	18455	267	14,5
1993	17627	218	12,4
1994	16660	233	14,0
1995	15690	182	11,6
1996	15095	175	11,6
1997	15652	178	11,4
1998	15705	201	12,8
1999	16025	200	12,5
2000	14949	185	12,4
2001	15102	214	14,2
2002	15106	160	10,6
2003	14612	144	9,9
2004	14606	124	8,5
2005	12968	105	8,1
2006	12949	123	9,5
2007	13580	102	7,5
2007 (gewogen)	16102	102	6,3
Gemiddelde 98- 2000	15.560	195	12,6
Evolutie*	-12,7%	-47,8%	-40,2%

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 17:
Evolutie van de ongevallen buiten
de bebouwde kom in het Vlaams
Gewest

Jaar	Ongevallen buiten de bebouwde kom	Doden 30 dagen buiten de bebou- wde kom	Ernst van de on- gevallen buiten de bebouwde kom
1991	14956	664	44,4
1992	15235	586	38,5
1993	15303	633	41,4
1994	15130	614	40,6
1995	14458	463	32,0
1996	14097	500	35,5
1997	14767	470	31,8
1998	15249	531	34,8
1999	15436	483	31,3
2000	15025	543	36,1
2001	14178	525	37,0
2002	13091	464	35,4
2003	12035	371	30,8
2004	11959	390	32,6
2005	10857	355	32,7
2006	11317	322	28,5
2007	11515	318	27,6
2007 (gewogen)	13385	318	23,8
Gemiddelde 98-2000	15.237	519	34,1
Evolutie*	-24,4%	-38,7%	-18,9%

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 18:
Evolutie van de ernst van de
ongevallen binnen en buiten
de bebouwde kom in de drie
gewesten

Jaar	In 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
Gemiddelde 98-2000	13,8	12,6	21,7	34,1	67,3
Evolutie*	-43,1%	-40,2%	+0,2%	-18,9%	+1,2%

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

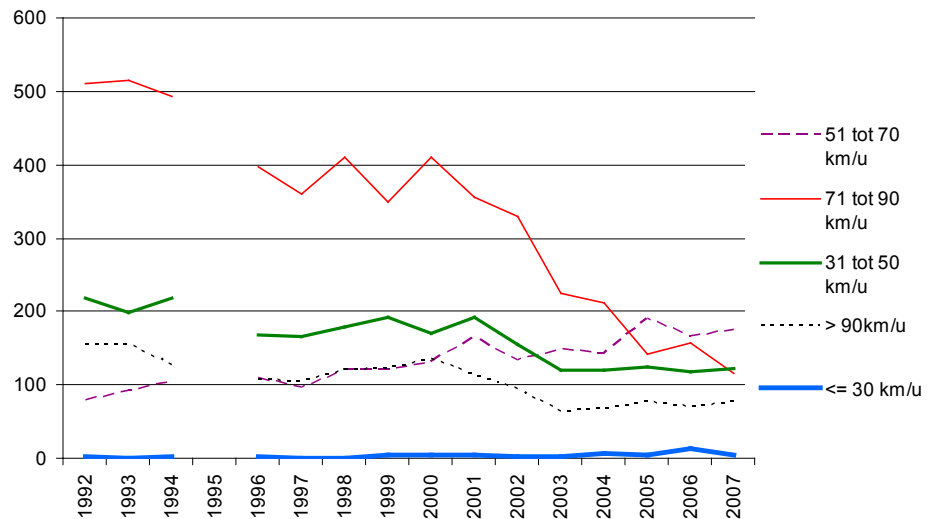
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

3.4. Ongevallen volgens de toegelaten snelheid

In Vlaanderen is het aantal geregistreerde doden 30 dagen sterk gedaald in zones 90, in tegenstelling tot de andere snelheidszones zelfs ook nog na 2003. Voor de zones 50 en de zones met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u neemt het aantal doden af tussen 1991 en 2003, waarna een stagnatie optreedt. Het aantal doden 30 dagen is daarentegen gestegen in zones 70. In 2005 vielen er in zones 70 voor het eerst meer doden 30 dagen dan in zones 90.

In vergelijking met het Vlaams Gewest zien we in het Waals Gewest een relatieve gelijkmatigheid overheen de verschillende snelheidszones met afnames tussen 5% en 15% sinds de referentiegemiddeldes (zone 30 buiten beschouwing gelaten). In het Vlaams Gewest schommelen de trends overheen de snelheidszones tussen -70% en +40% (zone 30 buiten beschouwing gelaten).

Figuur 18:
Evolutie van het aantal doden
30 dagen in het Vlaams Gewest
volgens de toegelaten snelheid



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Nota: 1991 en 1995 zijn niet weergegeven omdat we door problemen met de invoering van de gegevens de toegelaten snelheid niet correct konden berekenen.

Tabel 19:
Evolutie van de ernst van de
ongevallen volgens de toegelaten
snelheid in het Vlaams Gewest

Jaar	30 km/u of minder	31 tot 50 km/u	51 tot 70 km/u	71 tot 90 km/u	Meer dan 90 km/u
1992	2	219	79	511	156
1993	1	199	91	516	154
1994	3	219	104	494	127
1995	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.
1996	3	168	109	397	106
1997	1	166	96	360	105
1998	1	179	120	410	119
1999	4	191	120	350	123
2000	4	171	132	410	135
2001	4	192	163	356	113
2002	3	155	133	329	94
2003	3	120	148	225	64
2004	6	120	141	212	68
2005	4	125	190	142	77
2006	14	117	166	158	69
2007	5	123	174	116	76
Gemiddelde 98-2000	3	180	124	390	126
Evolutie*	+66, %7	-31,8%	+40,3%	-70,3%	-39,6%

*Percentverskil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

Nota: 1991 en 1995 zijn niet weergegeven omdat we door problemen met de invoering van de gegevens de toegelaten snelheid niet correct konden berekenen.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

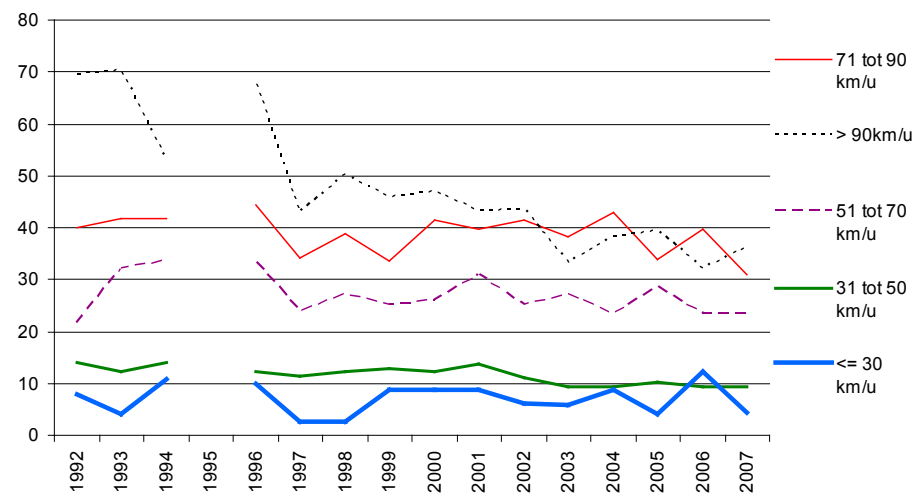
Het aantal doden binnen een bepaalde snelheidszone wordt bepaald door twee belangrijke factoren, enerzijds het aantal ongevallen binnen die snelheidszone en anderzijds door de ernst van die ongevallen. Op zijn beurt wordt het aantal ongevallen (de eerste factor) binnen een snelheidszone natuurlijk sterk beïnvloed door het totale aantal voertuigkilometers dat er op gereden wordt.

In een volgende paragraaf trachten we te achterhalen welke factor het meest bepalend was in de daling van het aantal doden in de zones 50, 90 en de zones met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u en in de stijging van het aantal doden in de zone 70.

Onderstaande grafiek over de evolutie van de ernst van de ongevallen brengt enkele vaststellingen aan het licht. Ten eerste: hoe groter de snelheid, hoe groter de ernst van het ongeval. Voor alle snelheidszones gaat deze stelling op, behalve voor de zones 90 en de zones met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u die sinds het begin van dit decennium qua ernst in elkaars buurt verkeren. Ten tweede zien we dat de ernst sinds 1992 slechts voor één zone gevoelig is gedaald, namelijk voor de zone met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u. Voor de andere zones registreren we een eerder lichte daling wat betreft de ernst.

De kortstondige stijging van de ernst van de ongevallen in de zones 30 in 2006 is mogelijk te wijten aan de toenmalige invoering van de “zones 30 schoolomgeving” wat een aanpassingsperiode van de bestuurders en de infrastructuurbeheerder nodig heeft gehad.

Figuur 19:
Evolutie van de ernst van de
ongevallen volgens de toegelaten
snelheid in het Vlaams Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Nota: 1991 en 1995 zijn niet weergegeven omdat we door problemen met de invoering van de gegevens de toegelaten snelheid niet correct konden berekenen.

Tabel 20:
Evolutie van de ernst van de
ongevallen volgens de toegelaten
snelheid in het Vlaams Gewest
(niet-gewogen cijfers).

Jaar	30 km/u of minder	31 tot 50 km/u	51 tot 70 km/u	71 tot 90 km/u	Meer dan 90 km/u
1992	8	14	22	40	70
1993	4	12	32	42	70
1994	11	14	34	42	53
1995	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.
1996	10	12	33	44	68
1997	3	11	24	34	43
1998	3	12	27	39	50
1999	9	13	25	34	46
2000	9	12	26	42	47
2001	9	14	31	40	43
2002	6	11	25	41	44
2003	6	9	27	38	33
2004	9	9	23	43	38
2005	4	10	29	34	39
2006	12	9	23	40	32
2007	4	9	23	31	36
2007 (gewogen)	4	8	20	27	36
Gemiddelde 98-2000	7	12	26	38	48
Evolutie*	-39,3%	-23,7%	-10,7%	-18,2%	-23,9%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

Nota: 1991 en 1995 zijn niet weergegeven omdat we door problemen met de invoering van de gegevens de toegelaten snelheid niet correct konden berekenen..

In deze paragraaf komen we terug op de relatie tussen het aantal doden in een snelheidszone en de oorzakelijke factor, dat wil zeggen het aantal ongevallen en/of de ernst van de ongevallen⁶. Zoals reeds eerder gesteld, is de zone met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u de enige zone waar een sterke afname van de ernst wordt vastgesteld. Aangezien het aantal ongevallen in deze zone niet is afgenomen, is de daling van het aantal doden in deze snelheidszone volledig aan de afname van de ernst toe te schrijven.

De afname van het aantal doden in zones 90 is dan weer veeleer te wijten aan de spectaculaire daling van het aantal accidenten. De schommelingen in de curve van de ernst van de ongevallen hebben slechts een minieme invloed op de curve van het aantal doden.

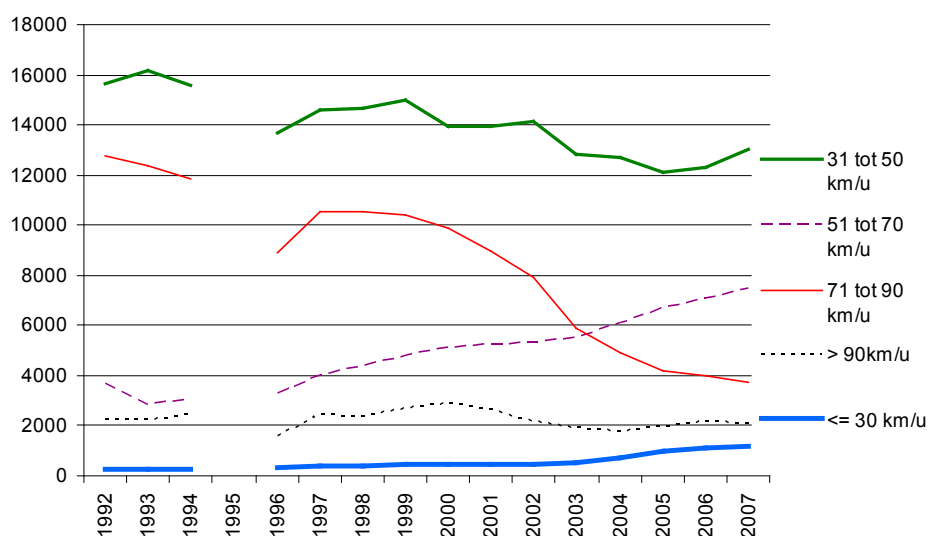
De zone 70 onderscheidt zich van alle andere snelheidszones in die zin dat zij als enige geen dalende trend vertoont in het aantal doden, maar eerder een geleidelijke en aanhoudende stijging sinds 1991. Omdat de ernst in de zones 70 niet stijgt maar het aantal ongevallen wel, is het aantal ongevallen de oorzakelijke factor van de stijging van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Indien we kijken naar de grafiek over het aantal ongevallen dan zien we een zeer duidelijke tegengestelde evolutie van de zones 70 en 90. Een logische verklaring ligt aan de grondslag hiervan. De laatste tien jaren zijn immers heel wat zones 90 getransformeerd naar zones 70, zodat het totale aantal voertuigkilometers in zones 90 is afgenomen ter vermeerdering van het aantal kilometers in zones 70. De tegengestelde evolutie is echter geen perfecte spiegeling: de mate waarmee het aantal ongevallen in de zone 70 is toegenomen (iets minder dan 4000 ongevallen sinds 1997) is kleiner dan de mate waarmee het aantal ongevallen in de zone 90 is afgenomen (meer dan 6000 ongevallen sinds 1997). Ondanks deze

6. Ernst van de ongevallen = aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen

transformatie van bepaalde zones 90 naar zones 70 hebben de bestuurders zich dus snel geconformeerd aan de nieuwe lagere snelheidslimiet, dankzij de specifieke wegvoorzieningen en/of opgevoerde snelheidscontroles. Deze aanpassing aan de nieuwe snelheidslimiet heeft de toename van het aantal doden in zones 70 beperkt, ondanks de gevoelige toename van het aantal voertuigkilometers.

Dan resten er ons nog de snelheidszones 50 en 30. In zones 30 vallen er gemiddeld slechts vijf doden per jaar. Deze lage aantallen maken het moeilijk om statistische conclusies te trekken omdat toeval een grote rol kan spelen. De afname van het aantal doden in zones 50 is zowel te wijten aan een afname van de ernst als aan een afname van het aantal ongevallen.

Figuur 20:
Evolutie van het aantal
ongevallen in Vlaanderen volgens
de toegelaten snelheid



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BVV

Nota: 1991 en 1995 zijn niet weergegeven omdat we door problemen met de invoering van de gegevens de toegelaten snelheid niet correct konden berekenen.

Tabel 21:
Evolutie van het aantal
ongevallen in Vlaanderen volgens
de toegelaten snelheid (niet-
gewogen cijfers)

Jaar	30 km/u of minder	31 tot 50 km/u	51 tot 70 km/u	71 tot 90 km/u	Meer dan 90 km/u
1992	253	15657	3642	12752	2243
1993	244	16158	2840	12374	2193
1994	278	15553	3089	11830	2403
1995	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.
1996	305	13708	3271	8926	1562
1997	368	14576	3995	10529	2442
1998	375	14680	4396	10519	2376
1999	457	14960	4785	10400	2684
2000	458	13942	5075	9867	2873
2001	459	13945	5252	8977	2616
2002	487	14140	5287	7949	2157
2003	516	12850	5467	5883	1922
2004	690	12716	6056	4941	1780
2005	969	12092	6655	4180	1957
2006	1135	12335	7091	3993	2154
2007	1180	12994	7468	3731	2102
2007 (gewogen)	1395	15366	8713	4285	2114
Gemiddelde 98- 2000	430	14.527	4.752	10.262	2644
Evolutie*	174,4%	-10,6%	57,2%	-63,6%	-20,5%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

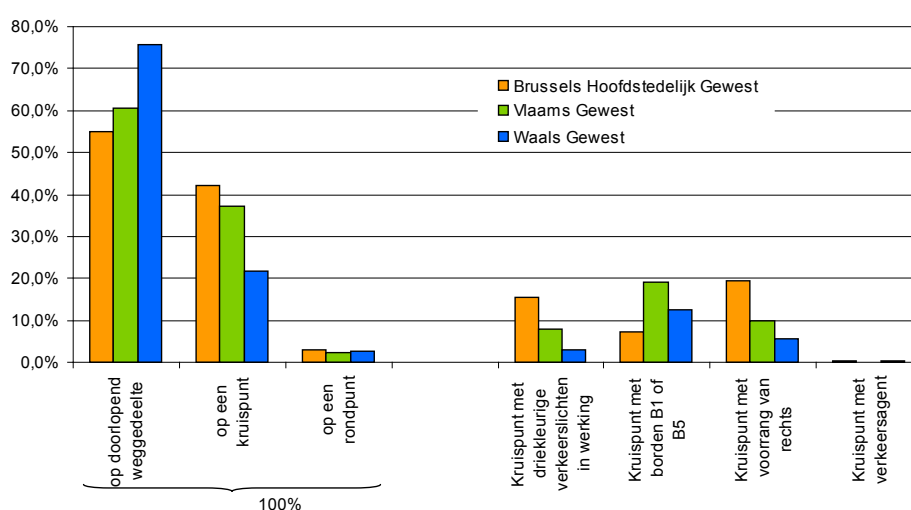
Nota: 1991 en 1995 zijn niet weergegeven omdat we door problemen met de invoering van de gegevens de toegelaten snelheid niet correct konden berekenen.

3.5. Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten

In Vlaanderen doet 59,9% van de ongevallen zich voor op doorlopende weggedeeltes. Hier treedt een duidelijk verschil op met Wallonië waar maar liefst 75,2% van de ongevallen gebeurt op doorlopende weggedeeltes. De andere ongevallen in Vlaanderen vinden plaats op kruispunten (37,8%) en de overige op rotondes (2,3%). Tabel 21 toont bovendien aan dat ongevallen op doorlopende weggedeeltes aan de basis liggen van $\frac{3}{4}$ van alle verkeersdoden in het Vlaams Gewest.

Typerend voor Vlaanderen is het grote aantal ongevallen op kruispunten met verkeersborden B1 of B5 ("Vorrang verlenen" en "stoppen"). De nieuwe wegcode (vanaf 1 maart 2007) betreffende de voorrang van rechts waarbij de weggebruiker die van rechts komt zijn voorrang van rechts niet verliest als hij is gestopt, heeft het aantal ongevallen op kruispunten met voorrang van rechts niet beïnvloedt.

Figuur 21:
Onderverdeling van de
ongevallen naargelang ze zich
voordoen op een kruispunt,
rotonde, of buiten een kruising
voor de drie gewesten - 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 22:
Ongevallen per type kruispunt in
het Vlaams Gewest-2007

Type kruispunt	Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (%)	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen (%)
Op doorlopend weggedeelte	19127	59,9%	401	76,1%
Op kruispunt	12068	37,8%	121	23,0%
met driekleurige verkeerslichten in werking	2601	8,1%	29	5,5%
met verkeersbord B1 (voorrang geven) of B5 (stoppen)	6194	19,4%	78	14,8%
voorrang van rechts	3242	10,2%	14	2,7%
met bevoegd persoon	31	0,1%	0	0,0%
Op rotonde	726	2,3%	5	0,9%
Totaal	31920	100%	527	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 23:
Ongevallen per type kruispunt
in de drie gewesten (gewogen
cijfers) - 2007

Type kruispunt	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
Op doorlopend weggedeelte	2250	19127	10371	31748
Op kruispunt	1715	12068	3053	16836
met driekleurige verkeerslichten in werking	638	2601	442	3681
met verkeersbord B1 (voorrang 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: BIW

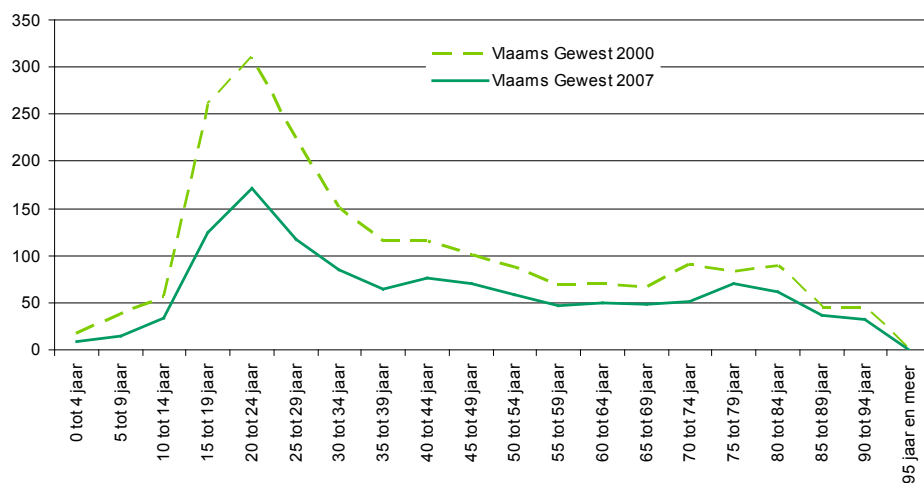
4. Slachtoffers van de ongevallen

Slachtoffers van ongevallen zijn meestal vrij jong en voornamelijk van het mannelijk geslacht maar toch merken we dat de piek bij jongeren vervaagt. Bij jonge vrouwen is deze piek zelfs zo goed als verdwenen. Vlaanderen kent in verhouding relatief veel fietsdoden. Het aandeel van fietsers in ongevallen is tussen 2000 en 2007 toegenomen. Deze vaststelling gaat ook op voor motorrijders.

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 in het Vlaams Gewest een sterke piek voor de leeftijdsklasse tussen 15 en 34 jaar. Dit aantal neemt nadien geleidelijk af naarmate de leeftijd, uitgezonderd een kleine piek tussen 70 en 85 jaar. In vergelijking met 2000 merken we een forse verbetering voor alle leeftijdscategorieën en dat in het bijzonder voor personen van 15 tot 44 jaar.

Figuur 22:
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100 000
inwoners uit de betreffende
leeftijdscategorie in het Vlaams
Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

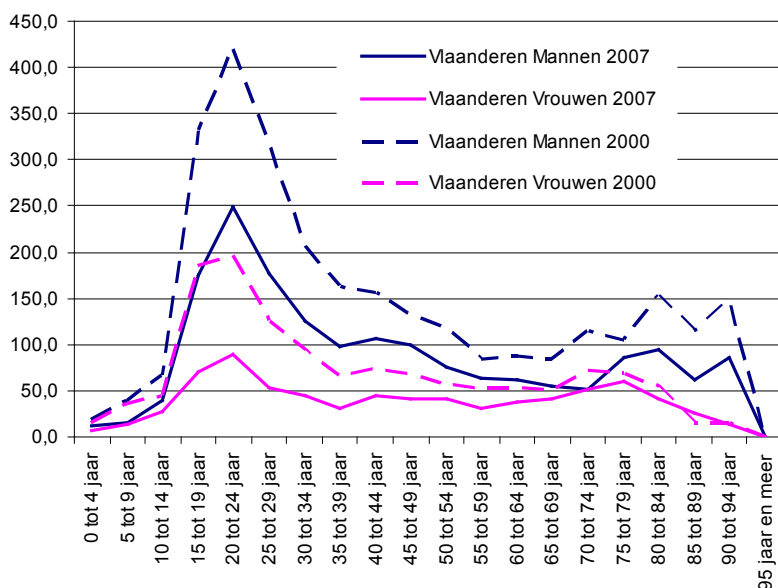
Tabel 24:
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per
leeftijdsklasse en geslacht in het
Vlaams Gewest-2007

Leeftijds- categorieën	Doden 30 dagen + ernstig gewon- den (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 tot 4 jaar	19	10	29	11,6	6,4	9,1
5 tot 9 jaar	25	23	48	15,1	14,4	14,7
10 tot 14 jaar	71	47	118	39,9	27,5	33,8
15 tot 19 jaar	323	124	451	175,1	70,4	125,1
20 tot 24 jaar	451	158	616	248,9	89,0	171,7
25 tot 29 jaar	341	100	447	176,5	52,8	116,9
30 tot 34 jaar	242	83	325	125,8	44,1	85,4
35 tot 39 jaar	219	66	286	98,5	30,4	65,1
40 tot 44 jaar	264	106	370	107,0	44,4	76,2
45 tot 49 jaar	239	95	334	100,0	40,9	70,9
50 tot 54 jaar	164	89	253	75,6	42,1	59,0
55 tot 59 jaar	124	59	184	63,1	30,5	47,2
60 tot 64 jaar	104	65	169	61,8	38,3	50,0
65 tot 69 jaar	77	63	141	54,8	41,6	48,3
70 tot 74 jaar	67	77	144	51,6	50,7	51,2
75 tot 79 jaar	87	82	169	85,4	60,1	70,9
80 tot 84 jaar	60	42	102	94,2	40,6	61,1
85 tot 89 jaar	15	13	28	61,1	25,7	37,3
90 tot 94 jaar	6	3	9	86,3	14,3	32,2
95 en ouder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIWV

Wemerken dat vrouwen van alle leeftijden steeds beduidend minderverkeersslachtoffers in hun rangen tellen dan hun mannelijke leeftijdsgenoten. Ook bij jonge vrouwen zien we een piek maar deze is veel minder uitgesproken dan bij jonge mannen. Tussen 2000 en 2007 is er zowel bij mannen als bij vrouwen van alle leeftijdsklassen (maar vooral bij personen van 15 tot 44 jaar) verbetering zichtbaar.

Figuur 23:
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per 100 000
inwoners uit de betreffende
leeftijdsklasse in het Vlaams
Gewest – vergelijking mannen/
vrouwen - 2000 en 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIWV

4.2. Slachtoffers per type weggebruiker

De tabel van de slachtoffers per type weggebruiker leert ons dat Vlaanderen gekenmerkt wordt door een groot aantal fietsslachtoffers. Het feit dat de fiets in Vlaanderen veel meer gebruikt wordt dan in de rest van België is hier uiteraard niet vreemd aan. Let ook op het stijgende aandeel van de motorrijders en het dalende aandeel van de personenwagens (zie tabellen 25 en 26).

Tabel 25:
Lichtgewonden, zwaargewonden
en doden 30 dagen per type
weggebruiker in het Vlaams
Gewest - 2000 en 2007 (niet-
gewogen cijfers)

Type weggebruiker	Lichtgewonden			Zwaargewonden			Doden 30 dagen	
	2000	2007	2007 (gewogen)	2000	2007	2007 (gewogen)	2000	2007
Voetgangers	1330	1424	1698	331	338	401	82	44
Fietzers	5053	5265	6224	836	696	817	122	78
Bromfietzers	5194	3202	3782	795	340	400	34	6
Motorfietzers	1525	1484	1727	536	433	500	65	57
Personenwagens	23784	18282	21039	3457	1834	2053	508	253
Lichte vrachtauto's	1252	1325	1508	215	143	158	33	27
Bussen en autocars	182	214	255	13	9	10	2	0
Vrachtwagens	451	366	398	87	51	54	13	12
Andere	306	642	762	63	103	121	11	15
Onbekend	9	147	173	1	33	35	1	35
Totaal	39086	32351	37566	6334	3980	4550	871	527

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 26:
Lichtgewonden, zwaargewonden
en doden 30 dagen per type
weggebruiker in het Vlaams
Gewest - 2000 en 2007 (%)

Type weggebruiker	Lichtgewonden		Zwaargewonden		Doden 30 dagen	
	2000	2007 (niet-gewogen)	2000	2007 (niet-gewogen)	2000	2007
Voetgangers	3,4%	4,4%	5,2%	8,5%	9,4%	8,3%
Fietzers	12,9%	16,3%	13,2%	17,5%	14,0%	14,8%
Bromfietzers	13,3%	9,9%	12,6%	8,5%	3,9%	1,1%
Motorfietzers	3,9%	4,6%	8,5%	10,9%	7,5%	10,8%
Personen-wagens	60,9%	56,5%	54,6%	46,1%	58,3%	48,0%
Lichte vrachtauto's	3,2%	4,1%	3,4%	3,6%	3,8%	5,1%
Bussen en autocars	0,5%	0,7%	0,2%	0,2%	0,2%	0,0%
Vrachtwagens	1,2%	1,1%	1,4%	1,3%	1,5%	2,3%
Overige	0,8%	2,0%	1,0%	2,6%	1,3%	2,8%
Onbekend	0,0%	0,5%	0,0%	0,8%	0,1%	6,6%
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

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

Ten eerste bevinden we dat heel wat weggebruikercategorieën constant zijn gebleven of positief zijn geëvolueerd sinds het referentiegemiddelde. Ten tweede stellen we vast dat er zich een positievere evolutie aftekent bij de jongeren dan bij de ouderen, en

dit bij alle voertuigtypes. 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 opzichte van verkeersveiligheid. Daarenboven zijn de gewoontes op de weg van jongeren gemakkelijker te wijzigen dan bij ouderen. Ten derde zien we een behoorlijke constante in de volgorde van de weggebruikertypes per leeftijdscategorie. Bij de weggebruikercategorieën die de grootste progressie kennen, vinden we steeds de categorieën wageninzittenden en bromfietzers terug. Daarentegen vinden we bij de weggebruikerscategorieën die een minder goede evolutie doormaken steeds de categorieën fietsers en voetgangers terug. Kijken we naar de percentages voor de motorfietsen overheen de verschillende leeftijdscategorieën, dan doen we een opvallende vaststelling. Het aantal slachtoffers bij motorfietsgebruikers neemt bij de -35 jarigen af, maar stijgt sterk bij oudere motorfietsgebruikers. Bij vrachtwagenbestuurders zien we een daling, maar deze is groter bij de 18 tot 34-jaringen dan bij de +35-jarigen.

Tabel 27:
Slachtoffers per type
weggebruiker en leeftijd: Evolutie

	Minder dan 18 jaar	18 tot 24 jaar	25 tot 34 jaar	35 tot 64 jaar	65 jaar en ouder	Totaal
[+90%,+100%[						
[+80%,+90%[						
[+70%,+80%[						
[+60%,+70%[						
[+50%,+60%[						
[+40%,+50%[						
[+30%,+40%[				Moto (35%)	Moto (38%)	
[+20%,+30%[						
[+10%,+20%[			Fiets (16%)	Fiets (15%)		
[0%,+10%[		Voetganger (0%)	Voetganger (1%)	Voetganger (6%)	Fiets (3%) Voetganger (6%)	Voetganger (+2%)
Gemiddelde 1998-1999-2000						
[-10%,0%[	Voetganger (-5%)	Fiets (-4%)		Vrachtwagen (-5%)		Fiets (-3%) Moto (-9%)
[-20%,-10%[	Moto (-16%)			Bromfiets (-12%)		Vrachtwagen (-17%)
[-30%,-20%[	Fiets (-24%)	Vrachtwagen (-23%)	Bromfiets (-29%) Moto (-29%)	Wagen (-21%)	Wagen (-20%)	Wagen (-28%)
[-40%,-30%[	Wagen (-34%)	Wagen (-32%)	Wagen (-32%) Vrachtwagen (-35%)			
[-50%,-40%[		Moto (-41%) Bromfiets (-44%)			Bromfiets (-45%)	Bromfiets (-43%)
[-60%,-50%[	Bromfiets (-55%)					
[-70%,-60%[						
[-80%,-70%[						
[-90%,-80%[						
[-100%,-90%[						

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Opmerking : de evolutie van de slachtoffers van minder dan 18 jaar in vrachtwagens en van meer dan 65 jaar in vrachtwagens en op motorfietsen worden niet besproken omwille van te kleine absolute cijfers



Tabel 28:
Lichtgewonden, zwaargewonden
en doden 30 dagen per leeftijd en
type weggebruiker in het Vlaams
Gewest (gewogen cijfers) – 2007

Leeftijdscat- egoriën	Voetgangers	Fietsers	Bromfiets- ers A	Bromfiets- ers B	Motorfietsers <400cc	Motorfietsers ≥400cc
Van 0 tot 4 jaar	107	31	2	1	0	1
Van 5 tot 9 jaar	165	175	8	6	1	2
Van 10 tot 14 jaar	191	910	17	15	6	6
Van 15 tot 19 jaar	184	1138	619	1386	37	54
Van 20 tot 24 jaar	135	398	296	291	65	241
Van 25 tot 29 jaar	115	372	191	118	60	297
Van 30 tot 34 jaar	108	344	111	109	68	238
Van 35 tot 39 jaar	107	377	117	92	60	250
Van 40 tot 44 jaar	105	474	141	92	51	281
Van 45 tot 49 jaar	116	496	76	137	38	237
Van 50 tot 54 jaar	146	422	57	95	29	132
Van 55 tot 59 jaar	105	404	31	44	16	60
Van 60 tot 64 jaar	82	402	26	22	2	23
Van 65 tot 69 jaar	101	373	15	19	2	11
Van 70 tot 74 jaar	99	324	15	12	1	1
Van 75 tot 79 jaar	125	291	7	6	0	0
Van 80 tot 84 jaar	100	130	1	1	0	0
Van 85 tot 89 jaar	32	38	1	1	0	1
Van 90 tot 94 jaar	10	4	0	0	0	0
95 jaar en meer	1	0	0	0	0	0
Onbekend	10	15	5	5	0	12
Totaal	2144	7119	1736	2452	437	1846

Nota: De cijfers hebben betrekking op het aantal licht-, zwaargewonden en doden 30 dagen per betreffende weggebruikerscategorie

Autobestuurders	Autopassagiers	Lichte vrachtauto's	Vrachtwagens	Andere	Onbekend	Totaal
0	435	18	3	12	5	615
0	453	12	3	18	5	848
1	391	19	1	61	12	1629
834	1029	65	10	216	37	5610
3075	1045	257	39	118	26	5985
2630	612	243	51	84	26	4797
1909	393	221	72	79	13	3665
1731	345	221	73	81	18	3472
1640	314	185	70	77	9	3440
1275	260	149	55	94	12	2945
974	279	114	32	79	7	2366
675	243	67	28	54	13	1739
466	168	44	10	51	5	1303
348	168	25	5	37	10	1114
326	169	12	1	37	6	1005
273	146	11	1	25	8	892
172	79	3	0	25	7	518
54	36	1	0	4	2	170
13	7	0	0	2	0	36
0	1	0	0	0	0	3
60	316	24	9	9	24	489
16455	6890	1693	464	1163	243	42643

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW



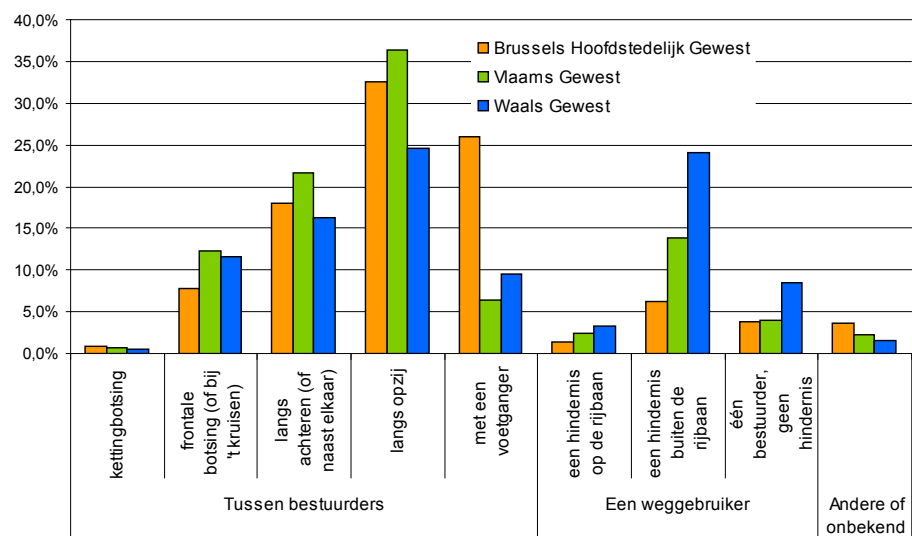
5. Eigenschappen van de ongevallen

Hoewel drie vierde van de ongevallen betrekking hebben op een botsing tussen verschillende weggebruikers, zijn ongevallen met één enkele weggebruiker beduidend gevaarlijker. Zo komen bijna 32% van de verkeersdoden om in een ongeval waarbij één enkele weggebruiker tegen een obstakel rijdt dat zich buiten de rijbaan bevindt, terwijl dit soort ongevallen slechts 14% uitmaakt van alle ongevallen. Merk ook op dat het dodelijk ongevalsrisico voor vrachtwagens hoger is dan voor personenwagens, wat niet het geval is in Wallonië.

5.1. Types ongevallen

In Vlaanderen zijn drie ongevallen op vier het gevolg van een botsing tussen twee weggebruikers. De andere ongevallen hebben slechts betrekking op één weggebruiker, meestal gaat het om een bestuurder die van de weg raakt en tegen een obstakel botst buiten de rijbaan (13,9% van alle ongevallen in Vlaanderen). Deze ongevallen met één enkele weggebruiker tegen een obstakel buiten de rijbaan zijn veruit het meest ernstig want voor 1000 van deze ongevallen tellen we 38 doden 30 dagen. Dit zijn er "slechts" 17 per 1000 als we alle types ongevallen gezamenlijk in ogenschouw nemen.

Figuur 24:
Verdeling van de ongevallen
naargelang het type botsing
(eerste botsing) in de drie
gewesten - 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 29:
Ongevallen per type botsing
(eerste botsing) in het Vlaams
Gewest (gewogen cijfers) - 2007

Type botsing	Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (%)	Doden 30 dagen	Ernst
tussen bestuurders				
kettingbotsing	228	0,7%	1	4
frontale botsing (of bij het kruisen)	3947	12,4%	82	21
langs achter (of naast elkaar)	6933	21,7%	59	9
langs opzij	11593	36,3%	113	10
met voetganger	2043	6,4%	43	21
weggebruiker tegen obstakel				
op de rijbaan	782	2,4%	10	13
buiten de rijbaan	4428	13,9%	167	38
één weggebruiker, geen hinder- nis	1268	4,0%	17	13
ander, onbekend	698	2,2%	35	50
Totaal	31920	100,0%	527	17

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

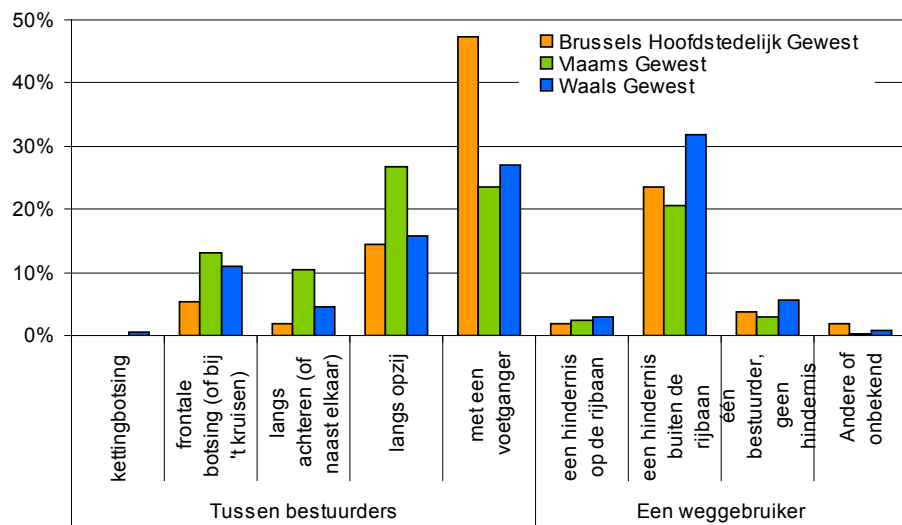
Tabel 30:
Ongevallen per type botsing
(eerste botsing) in de drie
gewesten (gewogen cijfers) -2007

Type de collision	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%
angs achter (of naast elkaar)	734	18,0%	6933	21,7%	2249	16,3%
angs 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 hinder-nis	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: BIW

De grafiek hierna splitst voor de laatste drie beschikbare jaren (2005, 2006 et 2007) de dodelijke ongevallen in Vlaanderen op per aard van de eerste botsing en per wegtype waarop de ongevallen zich voordeden. Wij stellen grote verschillen vast naargelang de ongevallen zich voordeden binnen of buiten de bebouwde kom, of op de autosnelweg. Dodelijke ongevallen op de autosnelweg zijn vooral het gevolg van een botsing tegen een obstakel buiten de rijbaan (43%), van een botsing langs achter (of naast elkaar) (32%). Een flink deel (34%) van de dodelijke ongevallen buiten de bebouwde kom zijn eveneens ongevallen tegen obstakels buiten de rijbaan, maar het gaat ook om aanrijdingen langs opzij (26%) en om frontale aanrijdingen (18%). In Wallonië liggen frontale botsingen aan de basis van 18% van de dodelijke ongevallen buiten de bebouwde kom, maar aanrijdingen langs opzij zijn er slechts half zo talrijk als in Vlaanderen. Binnen de bebouwde kom doen zich uiteraard meer ongevallen voor tussen weggebruikers: 27% van de aanrijdingen gebeuren langs opzij, 24% zijn aanrijdingen met een voetganger. Bij 20% van de ongevallen kwam één enkele weggebruiker in botsing met een obstakel buiten de rijbaan.

Figuur 25:
Dodelijke ongevallen in
Vlaanderen per type van de
eerste botsing en per wegtype -
2005, 2006 en 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Door hun frequentie concentreren wij ons nu op dodelijke ongevallen die het resultaat zijn van botsingen van weggebruikers tegen obstakels buiten de rijbaan. Zowel op Vlaamse als op Waalse autosnelwegen is de vangrail het vaakst voorkomende obstakel (44% in Vlaanderen). Een belangrijk verschil is echter dat weggebruikers in Vlaanderen in één op de drie gevallen door de vangrail gaan tegen één op de twee gevallen in Wallonië. Palen vormen in Vlaanderen het tweede vaakst voorkomende obstakel (21%), in Wallonië gaat het om muren en gebouwen (17%). Tot slot nemen bomen in Vlaanderen de derde plaats in (16%).

Zowel in Vlaanderen als in Wallonië loopt men buiten de bebouwde kom dezelfde gevaren als men van de weg raakt: bomen in 43% van de gevallen (42% in Wallonië) en palen in 23% van de gevallen (in Wallonië is dit 28%). Binnen de bebouwde kom ten slotte vormen in Wallonië muren en gebouwen (40%), palen (25%) en bomen (16%) de vaakst aangereden obstakels. Palen komen in Vlaanderen op de eerste plaats (33%), gevolgd door muren en gebouwen (25%) en bomen (15%).

5.2. Wie komt met wie in botsing?

Bij ongevallen waarbij twee partijen met elkaar in botsing komen, is de onderverdeling per type voertuig kenschetsend voor de belangrijke plaats die de fiets inneemt bij de verplaatsingen in het Vlaams Gewest. Bij meer dan 80% van de botsingen tussen verschillende weggebruikers is een personenauto betrokken, de andere betrokken partij is (in dalende volgorde van belangrijkheid): een andere wagen, een fietser, een lichte vrachtauto en een bromfietser categorie B.

Tabel 31:
Onderverdeling van de
ongevallen per type botsing en
per type weggebruiker betrokken
in de eerste botsing in het Vlaams
Gewest – 2007

	Voet- gangers	Fietsters	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motorfietsen <=400cc	Motorfietsen >400cc
Tussen weggebruikers*:						
Voetgangers	0,0%	0,9%	0,2%	0,3%	0,0%	0,1%
Fietsters	0,9%	1,7%	0,5%	0,6%	0,1%	0,3%
Bromfietsters A	0,2%	0,5%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%
Bromfietsters B	0,3%	0,6%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%
Motorfietsen <=400cc	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Motorfietsen > 400cc	0,1%	0,3%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Personen-wagens	5,3%	17,7%	4,5%	6,4%	1,0%	4,3%
Minibussen	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autobussen en autocars	0,4%	0,4%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
Lichte vrachtwagens	0,5%	1,6%	0,4%	0,7%	0,1%	0,4%
Vrachtwagens en trek- kers	0,2%	0,8%	0,1%	0,2%	0,0%	0,1%
Andere en onbekend	0,3%	0,5%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%
Totaal tussen wegge- bruikers	8,2%	25,1%	6,2%	8,5%	1,3%	5,6%
Botsing tegen obstakel	0,1%	0,8%	0,3%	0,4%	0,1%	0,6%
Andere botsing** en onbekend	0,0%	0,6%	0,2%	0,4%	0,1%	0,5%
Totaal	6,6%	21,4%	5,4%	7,6%	1,3%	5,5%

*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
5,3%	0,0%	0,4%	0,5%	0,2%	0,3%	
17,7%	0,0%	0,4%	1,6%	0,8%	0,5%	
4,5%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,1%	
6,4%	0,0%	0,1%	0,7%	0,2%	0,1%	
1,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
4,3%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,1%	
32,1%	0,2%	0,9%	6,1%	4,0%	2,6%	
0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
0,9%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	
6,1%	0,0%	0,1%	0,4%	0,7%	0,3%	
4,0%	0,0%	0,1%	0,7%	0,4%	0,1%	
2,6%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,2%	
85,2%	0,4%	2,1%	11,4%	6,8%	4,3%	79,5%
12,3%	0,0%	0,0%	1,0%	0,4%	0,3%	16,4%
1,7%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,3%	4,1%
81,7%	0,3%	1,7%	10,3%	5,9%	3,9%	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 32:
Onderverdeling van de
ongevallen per type botsing en
per type weggebruiker betrokken
in de eerste botsing in het Vlaams
Gewest - 2007 (gewogen cijfers)

	Voet- gangers	Fietsers	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motorfietsen <=400cc	Motorfietsen >400cc
Tussen weggebruikers*:						
Voetgangers	0	217	52	66	6	38
Fietsers	217	436	138	146	19	68
Bromfietsers A	52	138	14	14	2	15
Bromfietsers B	66	146	14	30	2	12
Motorfietsen <=400cc	6	19	2	2	1	2
Motorfietsen > 400cc	38	68	15	12	2	27
Personen-wagens	1342	4479	1142	1607	248	1087
Minibussen	6	7	5	6	0	2
Autobussen en autocars	91	97	12	13	4	9
Lichte vrachtwagens	122	409	110	180	30	95
Vrachtwagens en trek- kers	48	199	33	52	9	27
Andere en onbekend	70	116	19	22	4	22
Totaal tussen wegge- bruikers	2058	6331	1556	2151	327	1405
Botsing tegen obstakel	20	259	92	135	43	194
Andere botsing** en onbekend	3	206	70	112	44	160
Totaal	2081	6796	1718	2398	414	1759

*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbele telling

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

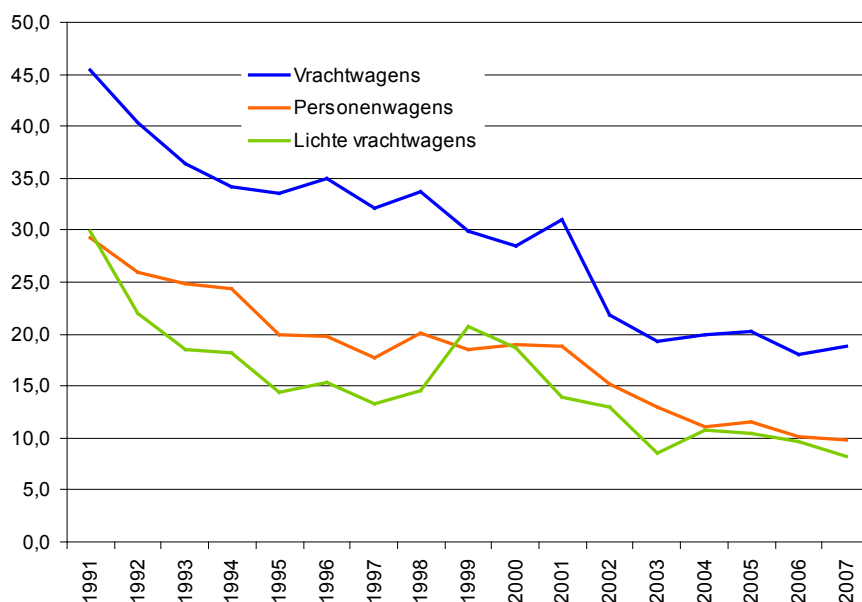
Personenwagens	Minibussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens met trekker	Andere weggebruikers en onbekend	Totaal
1342	6	91	122	48	70	
4479	7	97	409	199	116	
1142	5	12	110	33	19	
1607	6	13	180	52	22	
248	0	4	30	9	4	
1087	2	9	95	27	22	
8108	47	239	1548	1011	650	
47	0	0	6	7	4	
239	0	8	27	13	13	
1548	6	27	96	169	81	
1011	7	13	169	101	36	
650	4	13	81	36	50	
21507	90	526	2875	1705	1086	25245
3899	11	8	333	121	80	5196
537	0	5	54	39	87	1315
25944	101	539	3262	1865	1252	31756

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIWV

5.3. Het risico op een dodelijk ongeval bij de verschillende soorten weggebruikers

De grafiek hierna illustreert het risico op dodelijke ongevallen bij vrachtwagens, bestelwagens en personenwagens. Dit risico wordt uitgedrukt in het aantal voertuigen dat betrokken raakt bij dodelijke ongevallen per miljard voertuigkilometers voor het betreffende voertuigtype. We stellen vast dat vrachtwagens in Vlaanderen in verhouding tot het aantal kilometers dat ze afleggen vaker bij dodelijke ongevallen betrokken zijn dan personenwagens en bestelwagens. Zo raakten in 2007 per miljard vrachtwagenkilometers iets meer dan 20 vrachtwagens betrokken bij een dodelijk ongeval. Voor personenwagens of bestelwagens was dit de helft minder. Merk op dat de evolutie sinds 1991 positief is voor alledrie deze voertuigcategorieën, hoewel hun respectievelijke risico's sinds 2003 een stabiel niveau aanhouden.

Figuur 26:
Evolutie van het risico op dodelijke ongevallen (het aantal voertuigen dat betrokken raakt bij dodelijke ongevallen per miljard voertuigkilometers voor het betreffende voertuigtype) voor vrachtwagens, bestelwagens en personenwagens in Vlaanderen

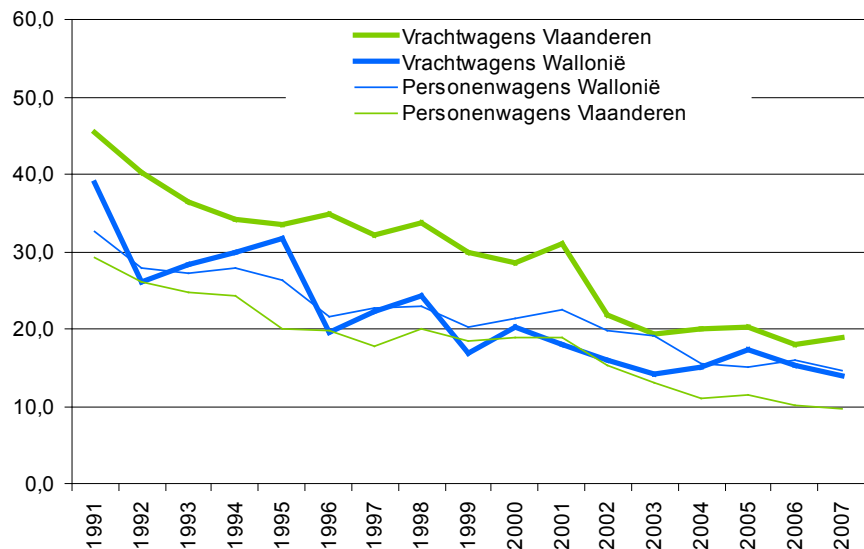


Bron: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit / Infografie: BIW

Het risico op vrachtwagenongevallen verschilt sterk per gewest. In grafiek 27 is het dodelijke ongevalsrisico voor vrachtwagens in de twee gewesten aangegeven en ter vergelijking ook het dodelijke 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).

Figuur 27:
Evolutie van het risico op
dodelijke ongevallen bij
personenauto's en vrachtwagens
– Vergelijking tussen het Vlaams
en het Waals Gewest



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

Tabel 33 geeft in absolute cijfers de evolutie weer van de doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één vrachtwagen, één personenwagen, één motor of een bestelwagen. We stellen vast dat we met deze vier evoluties op het goede pad zitten. Van alle vervoermiddelen in de tabel is het dodental bij ongevallen met minstens één vrachtwagen het minst (-28,1%) gedaald ten opzichte van het referentiegemiddelde voor 1998, 1999 en 2000. In 2007 deed zich een aanzienlijke stijging voor, nadat het aantal doden bij vrachtwagenongevallen in 2006 een historisch laag niveau had bereikt. In 2007 kwamen 59 personen (voornamelijk motorrijders) om bij een ongeval met een motor. Dit is het laagste cijfer dat sinds 1991 genoteerd werd, goed voor een afname met 32,4% ten opzichte van het referentiegemiddelde. De ongevallen met bestelwagens kostten in 2007 het leven aan 48 mensen, terwijl de ongevallen met ten minste één wagen het minst dodelijk waren sinds 1991: 363 mensenlevens gingen hierbij verloren. Het aantal doden bij deze ongevallen ligt sinds 15 jaar constant in dalende lijn.

Tabel 33:
Evolutie van de ongevallen met
ten minste één vrachtwagen,
één personenauto, één motor
of één bestelwagen en evolutie
van de doden 30 dagen bij deze
ongevallen

	Doden 30 dagen in ongevallen met minstens één...				Letselongevallen met minstens één...			
	vrachtwagen	wagen	motorfiets	lichte vrachtwagen	vrachtwagen	wagen	motorfiets	lichte vrachtwagen
1991	175	919	71	67	2499	32026	1591	2227
1992	159	827	63	58	2402	31242	1807	2108
1993	147	826	106	49	2269	30537	1948	2109
1994	144	797	106	56	2343	29522	2093	2172
1995	136	647	85	51	2181	27949	2196	2100
1996	140	643	70	50	2116	26941	2035	2149
1997	133	605	103	63	2265	28227	2144	2234
1998	152	685	84	65	2310	28698	2056	2414
1999	140	623	101	82	2311	28957	2266	2636
2000	142	692	77	84	2316	27892	2027	2765
2001	132	675	92	64	2185	27087	2013	2854
2002	117	552	86	65	2039	25353	2099	2697
2003	91	459	70	44	1839	23455	2080	2614
2004	100	427	61	56	1739	22926	1956	2718
2005	107	424	70	57	1856	21370	1819	2773
2006	86	382	68	57	1832	22016	1952	2933
2007	104	363	59	48	1833	22677	1896	3055
2007 (gewogen)					2022,24	26305,92	2193,62	3513,56
Gemiddelde 98-2000	144,7	666,7	87,3	77,0	2312,3	28515,7	2116,3	2605,0
Evolutie*	-28,1%	-45,6%	-32,4%	-37,7%	-20,7%	-20,5%	-10,4%	17,3%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

5.4. Ongevallen naargelang de weersomstandigheden

De overgrote meerderheid van de ongevallen doet zich voor bij normale weersomstandigheden. De letselongevallen in Vlaanderen gingen minder vaak gepaard met regen dan in het Brussels en het Waals Gewest. Ofwel regent het minder vaak in Vlaanderen ofwel is regen er minder vaak een medeoorzaak van een letselongeval. Kenmerkend voor Wallonië is dat er zich meer ongevallen voordoen bij sneeuwval of bij "onbekende" weersomstandigheden dan in Vlaanderen. In Vlaanderen lijken slechte weersomstandigheden weinig invloed te hebben op de ongevallen.

Tabel 34:
Onderverdeling van de
ongevallen naargelang de
weersomstandigheden in de drie
gewesten

Weersomstan- digheden	Brussels Hoofdst- edelijk 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: BIW

Tabel 35:
Ongevallen naargelang de
weersomstandigheden in de drie
gewesten (gewogen cijfers)

Weersomstan- digheden	Brussels Hoofdst- edelijk 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: BIW

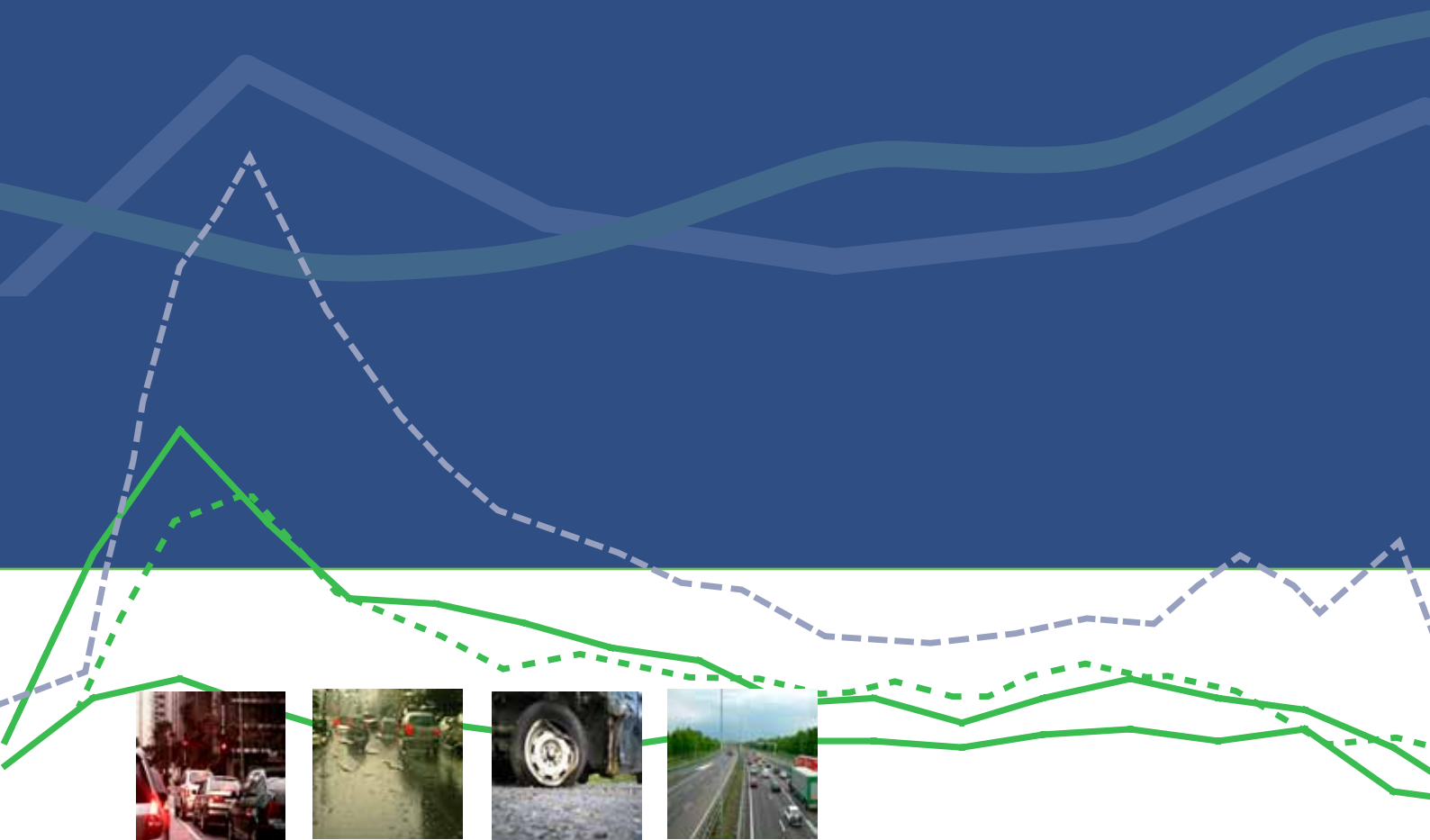
FIGUREN

Figuur 1:	Evolutie van de doden 30 dagen in het Vlaams Gewest	11
Figuur 2:	Evolutie van de doden 30 dagen per 1 000 000 inwoners in de drie gewesten	12
Figuur 3:	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers in de drie gewesten	13
Figuur 4:	Ernst van de ongevallen per gewest (doden 30 dagen per 1000 letselongevallen - niet-gewogen cijfers)	15
Figuur 5:	Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)	17
Figuur 6:	Evolutie van de letselongevallen in het Vlaams Gewest	18
Figuur 7:	De evolutie van de letselongevallen in niet-gewogen cijfers voor de drie gewesten (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100)	19
Figuur 8:	Spreiding van de dodelijke ongevallen per maand in het Vlaams Gewest	22
Figuur 9:	Spreiding van de letselongevallen per maand in het Vlaams Gewest	24
Figuur 10:	Onderverdeling van de ongevallen per dag en tijdstip van de week, binnen en buiten het Vlaams Gewest - 2007	26
Figuur 11:	Ernst van de ongevallen in het Vlaams Gewest per periode van de week (niet-gewogen cijfers) - 2007	27
Figuur 12:	Onderverdeling per leeftijdscategorie van het aantal autobestuurders die betrokken raken in een ongeval met ten minste één zwaargewonde of gedode weggebruiker per tijdstip van de week in het Vlaams Gewest in 2007	27
Figuur 13:	Evolutie van de doden 30 dagen per Vlaamse provincie	29
Figuur 14:	Evolutie van de doden 30 dagen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het Vlaams en het Waals Gewest	30
Figuur 15:	Evolutie van de doden 30 dagen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in 2007 – Internationale vergelijking	31
Figuur 16:	Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in de drie gewesten	31
Figuur 17:	Ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in de drie gewesten (doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen)	34
Figuur 18:	Evolutie van het aantal doden 30 dagen in het Vlaams Gewest volgens de toegelaten snelheid	38
Figuur 19:	Evolutie van de ernst van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Vlaams Gewest	39
Figuur 20:	Evolutie van het aantal ongevallen in Vlaanderen volgens de toegelaten snelheid	41
Figuur 21:	Onderverdeling van de ongevallen naargelang ze zich voordoen op een kruispunt, rotonde, of buiten een kruising voor de drie gewesten - 2007	43
Figuur 22:	Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie in het Vlaams Gewest	44
Figuur 23:	Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest – vergelijking mannen/vrouwen - 2000 en 2007	45
Figuur 24:	Verdeling van de ongevallen naargelang het type botsing (eerste botsing) in de drie gewesten - 2007	53
Figuur 25:	Dodelijke ongevallen in Vlaanderen per type van de eerste botsing en per wegtype - 2005, 2006 en 2007	55
Figuur 26:	Evolutie van het risico op dodelijke ongevallen (het aantal voertuigen dat betrokken raakt bij dodelijke ongevallen per miljard voertuigkilometers voor het betreffende voertuigtype) voor vrachtwagens, bestelwagens en personenwagens in Vlaanderen	60
Figuur 27:	Evolutie van het risico op dodelijke ongevallen bij personenauto's en vrachtwagens – Vergelijking tussen het Vlaams en het Waals Gewest	61

TABELLEN

Tabel 1:	De cijfers in één oogopslag	6
Tabel 2:	Evolutie van de doden 30 dagen in het Vlaams Gewest	11
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 reizigerskilometers in de drie gewesten	14
Tabel 5:	Ernst van de ongevallen in de drie gewesten (doden 30 dagen per 1000 ongevallen)	16
Tabel 6:	Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het Vlaams Gewest.....	17
Tabel 7:	Evolutie van de letselongevallen in het Vlaams Gewest	18
Tabel 8:	Evolutie van de letselongevallen in de drie gewesten (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100) (niet-gewogen cijfers)	19
Tabel 9:	Dodelijke ongevallen per maand in het Vlaams Gewest.....	22
Tabel 10:	Letselongevallen in het Vlaams Gewest per maand (niet-gewogen cijfers)	24
Tabel 11:	Letselongevallen en ernstige ongevallen per dag en tijdstip in het Vlaams Gewest - 2007	26
Tabel 12:	Ongevallen per periode van de week in het Vlaams Gewest - 2007	27
Tabel 13:	Evolutie van de doden 30 dagen per Vlaamse provincie (ten opzichte van het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000)	29
Tabel 14:	Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen in het Vlaams Gewest.....	32
Tabel 15:	Evolutie van de ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers).....	33
Tabel 16:	Evolutie van de ongevallen binnen de bebouwde kom in het Vlaams Gewest.....	35
Tabel 17:	Evolutie van de ongevallen buiten de bebouwde kom in het Vlaams Gewest.....	36
Tabel 18:	Evolutie van de ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in de drie gewesten	37
Tabel 19:	Evolutie van de ernst van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Vlaams Gewest	38
Tabel 20:	Evolutie van de ernst van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)	40
Tabel 21:	Evolutie van het aantal ongevallen in Vlaanderen volgens de toegelaten snelheid (niet-gewogen cijfers)	42
Tabel 22:	Ongevallen per type kruispunt in het Vlaams Gewest-2007.....	43
Tabel 23:	Ongevallen per type kruispunt in de drie gewesten (gewogen cijfers) - 2007	43
Tabel 24:	Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijdsklasse en geslacht in het Vlaams Gewest-2007	45
Tabel 25:	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Vlaams Gewest - 2000 en 2007 (niet-gewogen cijfers)	46
Tabel 26:	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Vlaams Gewest- 2000 en 2007 (%)	46
Tabel 27:	Slachtoffers per type weggebruiker en leeftijd: Evolutie.....	48
Tabel 28:	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per leeftijd en type weggebruiker in het Vlaams Gewest (gewogen cijfers) – 2007	50
Tabel 29:	Ongevallen per type botsing (eerste botsing) in het Vlaams Gewest (gewogen cijfers) - 2007	53
Tabel 30:	Ongevallen per type botsing (eerste botsing) in de drie gewesten (gewogen cijfers) -2007.....	54
Tabel 31:	Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het Vlaams Gewest – 2007	56
Tabel 32:	Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het Vlaams Gewest - 2007 (gewogen cijfers).....	58
Tabel 33:	Evolutie van de ongevallen met ten minste één vrachtwagen, één personenauto, één motor of één bestelwagen en evolutie van de doden 30 dagen bij deze ongevallen	62
Tabel 34:	Onderverdeling van de ongevallen naargelang de weersomstandigheden in	

	de drie gewesten	63
Tabel 35:	Ongevallen naargelang de weersomstandigheden in de drie gewesten (gewogen cijfers).....	63



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid

ikbenvoor.be ➤