

**Persconferentie van 3 juni 2010**

**ONGEVALLENSTATISTIEKEN: NIEUWE INZICHTEN EN PERSPECTIEVEN**

**Etienne SCHOUPPE,  
Staatssecretaris voor Mobiliteit  
Voorzitter van het BIVV**

Cijfers over verkeersongevallen, slachtoffers en probleemgedrag zijn een onmisbaar instrument voor de voorbereiding, sturing en evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid. Daarvoor hebben we twee instrumenten ter beschikking: enerzijds de Verkeersveiligheidsbarometer van het BIVV, anderzijds de uitgebreide analyse van de ongevalgegevens door het Observatorium voor de Verkeersveiligheid, eveneens binnen het BIVV.

**De Verkeersveiligheidsbarometer: cijfers van maart 2010**

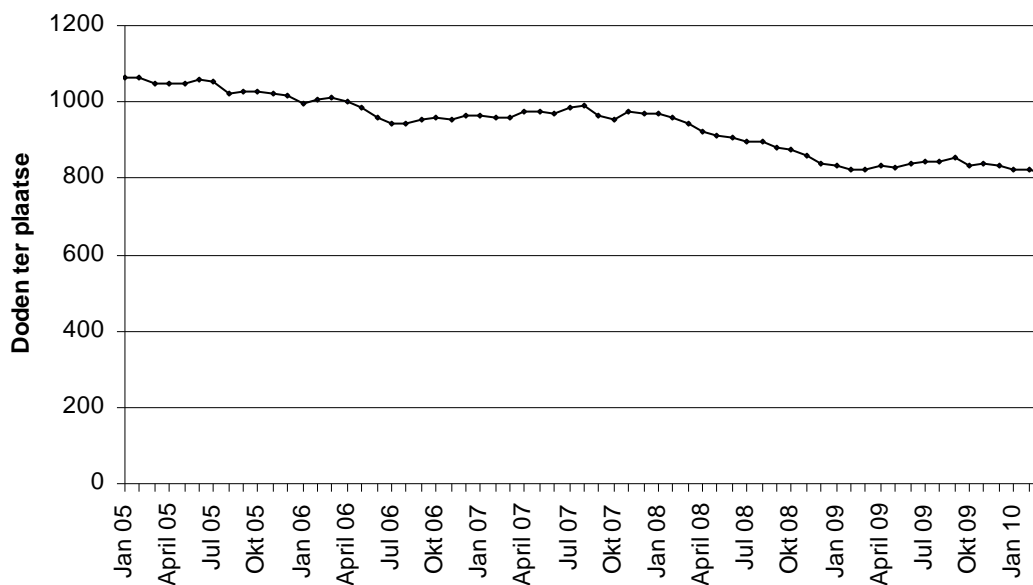
De Verkeersveiligheidsbarometer biedt ons snelle cijfers, die gebaseerd zijn op de registratie door de lokale en federale politie van het aantal doden ter plaatse en gewonden bij letselongevallen. Dankzij de barometer is het mogelijk om de algemene evolutie van de ongevalcijfers op de voet te volgen. Naast informatie over de evolutie per gewest, omvat de Verkeersveiligheidsbarometer ook data over ongevallen met vrachtwagens en weekendongevallen.

De barometer is gebaseerd op een vergelijking van 12 maanden die we “voortschrijdende jaartotalen” noemen. Dit betekent dat de barometer van maart 2010 de cijfers van de periode van april 2009 tot en met maart 2010 vergelijkt met deze van de voorgaande periode van 12 maanden (april 2008 tot en met maart 2009).

De verkeersveiligheidsbarometer van maart 2010 leert ons dat het aantal doden ter plaatse sinds enkele maanden een licht dalende tendens kent (-1,3% ten opzichte van het jaartotaal van maart 2009). Deze positieve evolutie zorgt ervoor dat we het laagste aantal doden ter

plaatse noteren sinds het ontstaan van de barometer: 814 doden ter plaatse van april 2009 tot maart 2010 (zie Grafiek 1).

Grafiek 1 : Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde doden ter plaatse



Infografie : BIVV / Gegevensbron : WPR en ANG

De geregistreerde daling is hoofdzakelijk te danken aan de afname van het aantal doden in het Waals Gewest (-4,3%) sinds begin 2010. In het Vlaams Gewest is het aantal doden sinds begin 2009 niet meer geëvolueerd. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daarentegen blijft de situatie onrustwekkend, want het aantal doden ter plaatse stijgt er nog altijd (het jaartotaal voor maart 2010 bedraagt 28 doden ter plaatse).

Hoewel het aantal ongevallen met minstens één vrachtwagen verder daalt in 2010, lijkt het aantal doden bij deze ongevallen een minimumdrempel te bereiken van zo'n 100 doden ter plaatse per jaar (zie Grafiek 2).

Grafiek 2 : Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de personen die omkwamen bij een ongeval met ten minste één vrachtwagen



Infografie : BIVV / Gegevensbron : WPR en ANG

Uit de analyse van de weekendongevallen kunnen we dezelfde besluiten trekken als voor de vrachtwagenongevallen: het aantal ongevallen ligt in dalende lijn, terwijl het aantal doden ter plaatse sinds eind 2008 niet meer evolueert (zie Grafiek 3). De problematiek van de weekendongevallen blijft dus actueel, vermits nagenoeg 40 % van alle doden in Vlaanderen en zo'n 50 % van alle doden in Wallonië overlijdt als gevolg van een ongeval dat plaatsvindt tussen vrijdag 22 u en maandag 6 u.

Grafiek 3 : Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van doden ter plaatse ten gevolge van weekendongevallen



Infografie : BIVV / Gegevensbron : WPR en ANG

Deze cijfers leren ons dat we opnieuw een lichte vooruitgang boeken wat de algemene evolutie betreft, maar duiden desondanks ook op een aantal blijvende probleempunten zoals het grote aantal verkeersdoden tijdens de weekends.

### Het Observatorium voor de Verkeersveiligheid: analyse 2008

Om het verkeersveiligheidsbeleid te kunnen sturen en evalueren is er naast de eerste, snelle cijfers echter nood aan een meer diepgaande analyse. Deze wordt ons geleverd door het Observatorium voor de Verkeersveiligheid dat twee jaar geleden binnen het BIVV werd gecreëerd, naar het voorbeeld van wat in andere landen en op Europees vlak bestaat. Het Observatorium heeft als taak om kwantitatieve gegevens over ongevallen, verkeersgedrag

en beleidsmaatregelen te verzamelen en te analyseren, en op basis daarvan verkeersveiligheidsindicatoren te ontwikkelen. Dergelijke indicatoren rond verkeersgedrag, infrastructuur en handhaving blijken namelijk onmisbaar bij een goede sturing van beleid. Het Observatorium voor de Verkeersveiligheid legt zo de basis voor objectieve onderzoeksgegevens waarop de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid zich baseert bij het formuleren van haar aanbevelingen aan de overheid.

Om de ongevallenindicatoren en kwantitatieve gegevens te centraliseren, streeft het BIVV naar een partnerschap met alle betrokken actoren die een bijdrage kunnen leveren aan de kwantificering van het verkeersveiligheidsbeleid en het evalueren van de effecten: de Lokale en Federale politie, de Federale Overheidsdienst Economie (Directie Statistiek en Economische Informatie), de Federale Overheidsdienst Justitie, en andere overheidsdiensten op federaal en regionaal niveau en alle andere organisaties die nuttige gegevens ten dienste willen stellen van het beleid.

Zopas heeft het Observatorium de analyse van de ongevallengegevens van 2008 afgerond. Deze analyse is gebaseerd op de data die eind vorig jaar door de FOD Economie ter beschikking werden gesteld, en wordt vervolledigd door cijfers afkomstig van Assuralia.

[presentatie Ongevallenanalyse 2008]