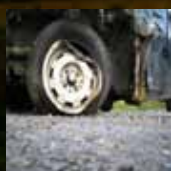
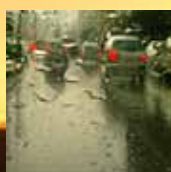
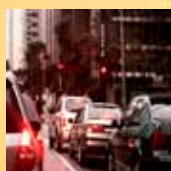


BIVV

OBSERVATORIUM
VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid in het Vlaams Gewest

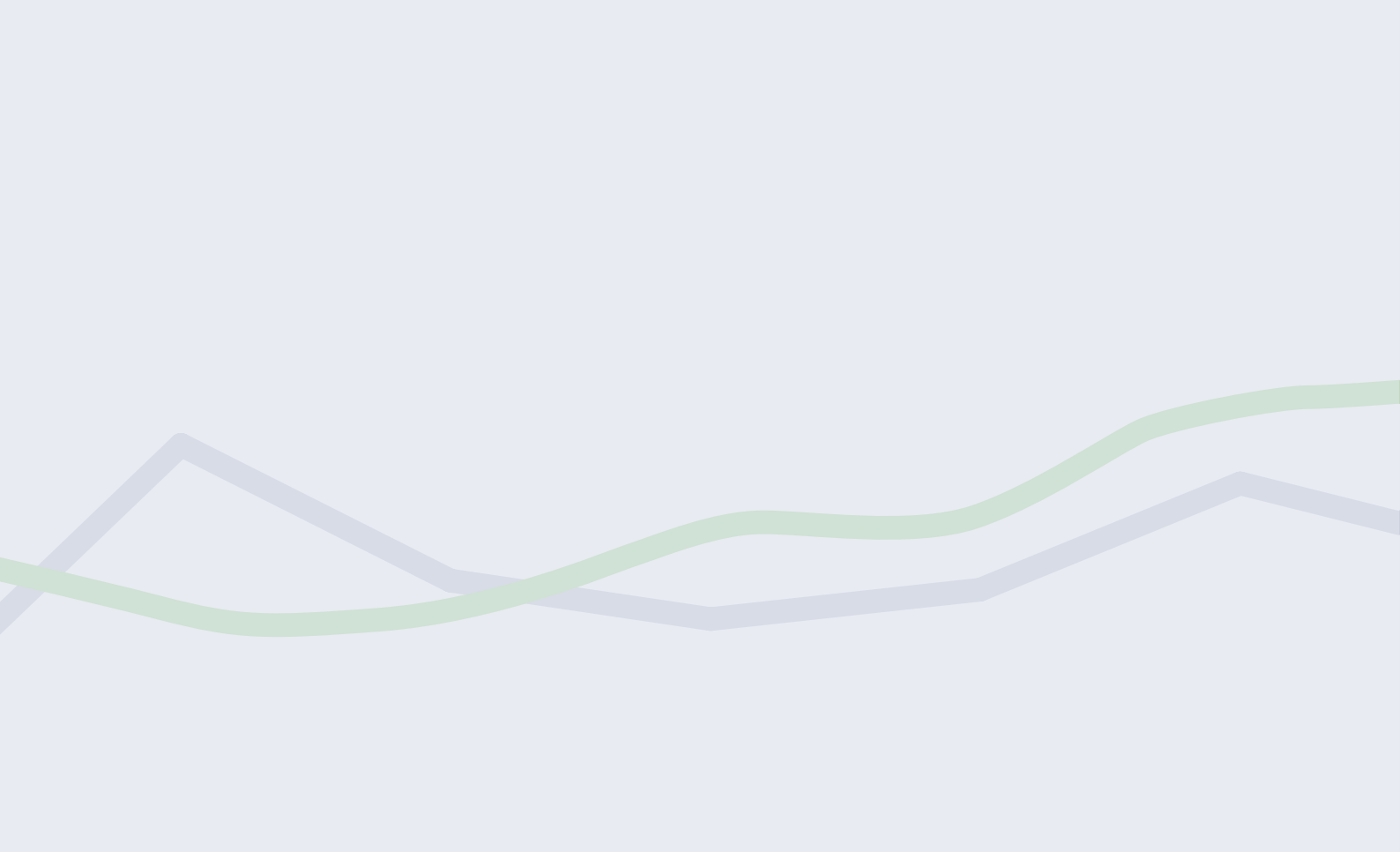
2000 - 2006



ikbenvoor.be



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid



Auteur: Y. Casteels
Verantwoordelijke uitgever: P. Derweduwen

© BIVV, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2008

Inhoudstafel

5.2. LETSELONGEVALLEN IN HET VLAAMS GEWEST	6
5.2.1. EVOLUTIE VAN HET AANTAL LETSELONGEVALLEN EN HET AANTAL SLACHTOFFERS.....	6
5.2.1.1. Evolutie van de doden 30 dagen	6
5.2.1.2. Ernst van de ongevallen	10
5.2.1.3. Evolutie van de licht- en zwaargewonden	12
5.2.1.4. Evolutie van de letselongevallen	13
5.2.2. EIGENSCHAPPEN VAN DE ONGEVALLEN	15
5.2.2.1. Ongevallen naargelang van het tijdstip	15
Ongevallen per maand.....	15
Ongevallen per tijdstip van de week.....	17
5.2.2.2. Ongevallen naargelang van de plaats.....	20
Ongevallen per provincie	20
Ongevallen op de autosnelweg.....	22
Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom	26
Ongevallen volgens de toegelaten snelheid.....	29
Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten	33
5.2.2.3. Slachtoffers van de ongevallen	35
Slachtoffers per leeftijd en geslacht	35
Slachtoffers per type weggebruiker	38
5.2.2.4. Bestuurders betrokken in ongevallen.....	40
Types ongevallen	40
Wie komt met wie in botsing?	42
Slachtoffers per betrokken weggebruikerscategorie	44
5.2.2.5. Rijden onder invloed	47
5.2.2.6. Andere ongevalsomstandigheden	52
Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden	52

Tabellen

Tabel 1 :	Evolutie van de doden 30 dagen in het Vlaams Gewest.....	7
Tabel 2 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljoen inwoners in de drie gewesten	8
Tabel 3 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers in de drie gewesten	9
Tabel 4 :	Ernst van de ongevallen in de drie gewesten (doden 30 dagen per 1000 ongevallen)	11
Tabel 5 :	Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het Vlaams Gewest	12
Tabel 6 :	Evolutie van de letselongevallen in het Vlaams Gewest	13
Tabel 7 :	Evolutie van de letselongevallen in de drie gewesten (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100) (niet-gewogen cijfers)	14
Tabel 8 :	Dodelijke ongevallen per maand in het Vlaams Gewest	16
Tabel 9 :	Letselongevallen in het Vlaams Gewest per maand (niet-gewogen cijfers)	17
Tabel 10 :	Letselongevallen en ernstige ongevallen per dag en tijdstip in het Vlaams Gewest - 2006	18
Tabel 11 :	Ongevallen per periode van de week in het Vlaams Gewest-2006	19
Tabel 12 :	Evolutie van de doden 30 dagen per Vlaamse provincie (ten opzichte van het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000)	20
Tabel 13 :	Percentage doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één vrachtwagen en aandeel van de vrachtwagens in het verkeer op autosnelwegen - 2006	23
Tabel 14 :	Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen in het Vlaams Gewest	24
Tabel 15 :	Evolutie van de ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers).....	25
Tabel 16 :	Evolutie van de ongevallen binnen de bebouwde kom in het Vlaams Gewest	27
Tabel 17 :	Evolutie van de ongevallen buiten de bebouwde kom in het Vlaams Gewest	27
Tabel 18 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers).....	28
Tabel 19 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens de toegelaten snelheid in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)	29
Tabel 20 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers)	30
Tabel 21 :	Evolutie van het aantal ongevallen in Vlaanderen volgens de toegelaten snelheid (niet-gewogen cijfers).....	32
Tabel 22 :	Ongevallen per type kruispunt in het Vlaams Gewest-2006	33
Tabel 23 :	Ongevallen per type kruispunt in de drie gewesten (gewogen cijfers) - 2006.....	34
Tabel 24 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest-2006.....	36
Tabel 25 :	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Vlaams Gewest-2000 en 2006 (gewogen cijfers).....	38
Tabel 26 :	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Vlaams Gewest-2000 en 2006 (%)	38
Tabel 27 :	Zwaargewonden en doden 30 dagen per leeftijd en type weggebruiker in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers) - 2006	39
Tabel 28 :	Ongevallen per type botsing (1e botsing) in het Vlaams Gewest (gewogen cijfers) - 2006	41
Tabel 29 :	Ongevallen per type botsing (1e botsing) in de drie gewesten (gewogen cijfers) -2006.....	41
Tabel 30 :	Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het Vlaams Gewest-2006	42
Tabel 31 :	Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het Vlaams Gewest - 2006 (gewogen cijfers).....	43
Tabel 32 :	Evolutie van de doden 30 dagen bij ongevallen met respectievelijk ten minste één motorfiets, één personenauto, één vrachtwagen of één bestelwagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het Vlaams Gewest	45
Tabel 33 :	Percentage geteste en positieve bestuurders voor alcohol betrokken in een letselongeval per type weggebruiker - 2006	47

Tabel 34 :	Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken waren bij een letselongeval, waren onder invloed van alcohol? Evolutie per gewest	49
Tabel 35 :	Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken raakten bij een letselongeval werden getest op alcohol? Evolutie per gewest	50
Tabel 36 :	Percentage autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week in het Vlaams Gewest-2006.....	51
Tabel 37 :	Onderverdeling van de ongevallen naargelang van de weersomstandigheden in de drie gewesten	52
Tabel 38 :	Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden in de drie gewesten (gewogen cijfers)	52

Grafieken

Grafiek 1 :	Evolutie van de doden 30 dagen in het Vlaams Gewest	7
Grafiek 2 :	Evolutie van de doden 30 dagen per 1 000 000 inwoners in de drie gewesten.....	8
Grafiek 3 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in de drie gewesten.....	9
Grafiek 4 :	Ernst van de ongevallen per gewest (doden 30 dagen per 1000 letselongevallen - niet-gewogen cijfers)...	10
Grafiek 5 :	Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers).....	12
Grafiek 6 :	De officiële cijfers: Evolutie van de letselongevallen in het Vlaams Gewest.....	13
Grafiek 7 :	De evolutie van de letselongevallen in niet-gewogen cijfers voor de drie gewesten (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100)	14
Grafiek 8 :	Spreading van de dodelijke ongevallen per maand in het Vlaams Gewest	15
Grafiek 9 :	Spreading van de letselongevallen per maand in het Vlaams Gewest.....	16
Grafiek 10 :	Onderverdeling van de ongevallen per dag en tijdstip van de week, binnen en buiten het Vlaams Gewest.	17
Grafiek 11 :	Ernst van de ongevallen in het Vlaams Gewest per periode van de week (niet-gewogen cijfers)	18
Grafiek 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 2006.....	19
Grafiek 13 :	Evolutie van de doden 30 dagen per Vlaamse provincie	21
Grafiek 14 :	Evolutie van de doden 30 dagen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het Vlaams en het Waals Gewest.....	22
Grafiek 15 :	Evolutie van de doden 30 dagen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in 2005 – Internationale vergelijking.....	23
Grafiek 16 :	Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in de drie gewesten.	24
Grafiek 17 :	Ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in de drie gewesten (doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen) (niet-gewogen cijfers).....	26
Grafiek 18 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen in het Vlaams Gewest volgens de toegelaten snelheid	29
Grafiek 19 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Vlaams Gewest.....	30
Grafiek 20 :	Evolutie van het aantal ongevallen in Vlaanderen volgens de toegelaten snelheid.....	31
Grafiek 21 :	Onderverdeling van de ongevallen naargelang ze zich voordoen op een kruispunt, rotonde, of buiten een kruising voor de drie gewesten -2006	33
Grafiek 22 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie in het Vlaams Gewest	35
Grafiek 23 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest – vergelijking mannen/vrouwen -2000 en 2006	37
Grafiek 24 :	Types botsingen (1e botsing) in de drie gewesten - 2006.....	40
Grafiek 25 :	Doden 30 dagen bij ongevallen met respectievelijk ten minste één personenauto, één vrachtwagen en één bestelwagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het Vlaams Gewest	44
Grafiek 26 :	Doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één motor per miljard voertuigkilometers in het Vlaams Gewest	46
Grafiek 27 :	Hoeveel % van alle bestuurders die in één van de drie Gewesten bij een letselongeval op alcohol getest werden, waren positief?	48
Grafiek 28 :	Hoeveel % van alle bestuurders die in de drie Gewesten bij een letselongeval op alcohol getest werden, waren positief?	49

Grafiek 29 : Percentage autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week in het Vlaams Gewest 50

5.2. Letselongevallen in het Vlaams Gewest¹

In 2006 werden in het Vlaams Gewest meer dan 31.500 letselongevallen geregistreerd. Hierbij vielen 42.400 slachtoffers, wat neerkomt op meer dan 116 slachtoffers per dag. Een groot deel daarvan zijn lichtgewonden (87,8%) en zwaargewonden (10,9%), maar er vielen ook doden (1,3%). 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% te verminderen, en om anderzijds deze aantallen tegen 2010 met 50% te verminderen ten opzichte van het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000. In het kader van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen werd deze doelstelling nog scherper gesteld : maximum 375 doden op de Vlaamse wegen in 2010. We zullen zien dat we in de goede richting evolueren, hoewel er nog belangrijke inspanningen moeten geleverd worden.

5.2.1. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers

Het Vlaams Gewest liet van 2000 tot 2006 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 het onder het gemiddelde voor de Europese Unie (EU25) wat het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers betreft.

Van 1991 tot 2006 is de ernst van de ongevallen met één derde gedaald, en is het aantal zware verwondingen gehalveerd. Toch mag dit succes geen reden zijn tot geruststelling, omdat het aantal licht- en zwaargewonden en het aantal ongevallen van 2005 tot 2006 licht gestegen zijn.

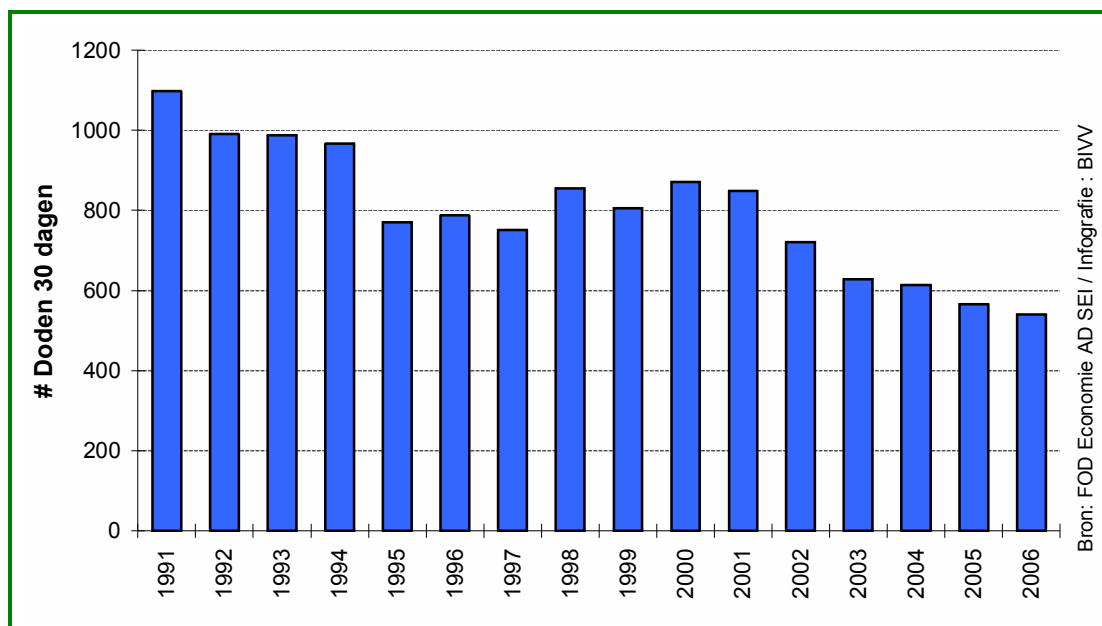
5.2.1.1. Evolutie van de doden 30 dagen

In de evolutie van de doden 30 dagen in Vlaanderen, kunnen we sinds 1991 drie stadia onderscheiden. Van 1991 tot 1995 merken we een lichte daling van het aantal doden 30 dagen, van 1995 tot 2000 merken we een geleidelijke stijging, en tenslotte deed zich van 2001 tot 2006 een forse stijging voor. De doelstelling om tegen 2006 het aantal doden met 33% te verminderen in vergelijking met het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000, werd al in 2005 behaald. De Vlaamse doelstelling voor 2010 van maximum 375 doden blijft echter veraf en om verdere vooruitgang te boeken, zullen extra inspanningen moeten worden geleverd.

¹ De schuin gedrukte cijfers werden niet gewogen. Voor het onderscheid tussen gewogen en niet-gewogen cijfers, zie deel "Definitie en bronnen".

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.

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



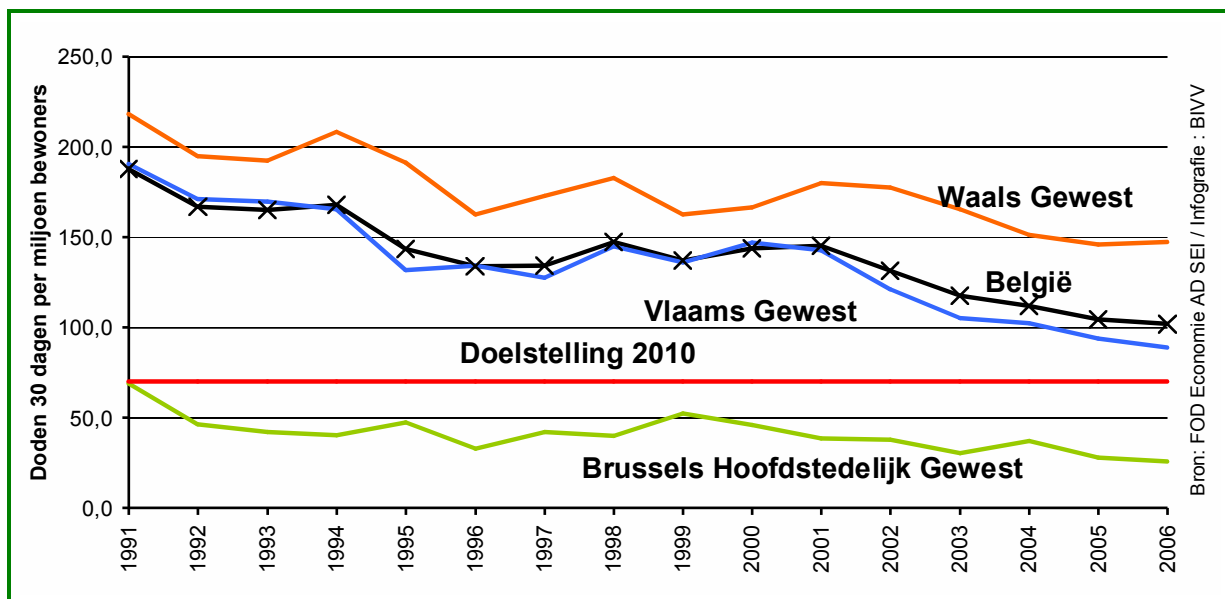
Tabel 1 : Evolutie van de doden 30 dagen in het Vlaams Gewest

Jaar	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen per miljoen inwoners	Doden 30 dagen per miljard voertuigkilometers
1991	1097	190	20,8
1995	771	131	13,8
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	8,6
2006/gemiddelde 98-2000	-36,0%	-37,6%	-38,8%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

De volgende grafiek toont het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners 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 2006 vielen in Vlaanderen per miljoen inwoners 89 doden 30 dagen, in Wallonië waren dit er 147.

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



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

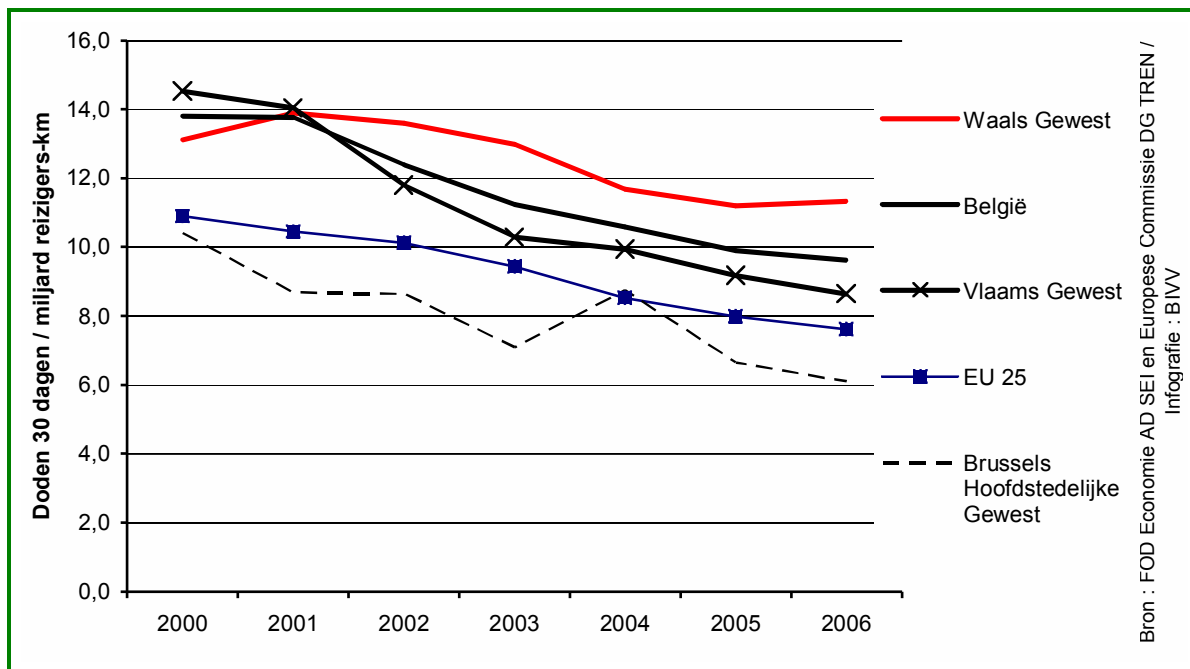
Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	69	190	218	188
1995	47	131	191	143
2000	46	147	166	144
2001	38	142	180	145
2002	38	121	177	131
2003	30	105	165	117
2004	37	102	151	112
2005	28	94	146	104
2006	26	89	147	102
2006/gemiddelde 98-2000	-44,6%	-37,6%	-13,5%	-28,6%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Om de verkeersonveiligheid in verschillende administratieve entiteiten te vergelijken, moeten we een gemeenschappelijke eenheid gebruiken. Voor grafiek 5 hebben we gekozen voor het aantal geregistreerde doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers. Dankzij het aantal afgelegde reizigerskilometers kunnen we rekening houden met de omvang van het verkeer. We stellen vast dat Wallonië in 2000 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 voertuigkilometers 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 (EU25), moeten we de “goede” resultaten echter

relativeren, en merken we dat we nog steeds ruimschoots onder het Europese gemiddelde zitten. Er zijn dus nog aanzienlijke inspanningen nodig.

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



Nota: Het aantal afgelegde reizigerskilometers in de EU25 is nog niet beschikbaar voor 2006, we hebben dus een geschatte waarde gebruikt.

Tabel 3 : 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 25)
1991	16,9	20,8	20,0	20,3	N.A.
1995	11,0	13,8	16,2	14,6	N.A.
2000	10,4	14,5	13,1	13,8	10,9
2001	8,7	14,0	13,9	13,8	10,4
2002	8,6	11,8	13,6	12,4	10,1
2003	7,1	10,3	13,0	11,2	9,4
2004	8,7	9,9	11,7	10,6	8,5
2005	6,7	9,2	11,2	9,9	8,0
2006	6,1	8,6	11,3	9,6	7,6
2006/gemiddelde 98-2000	-41,7%	-38,8%	-16,9%	-30,3%	N.B.

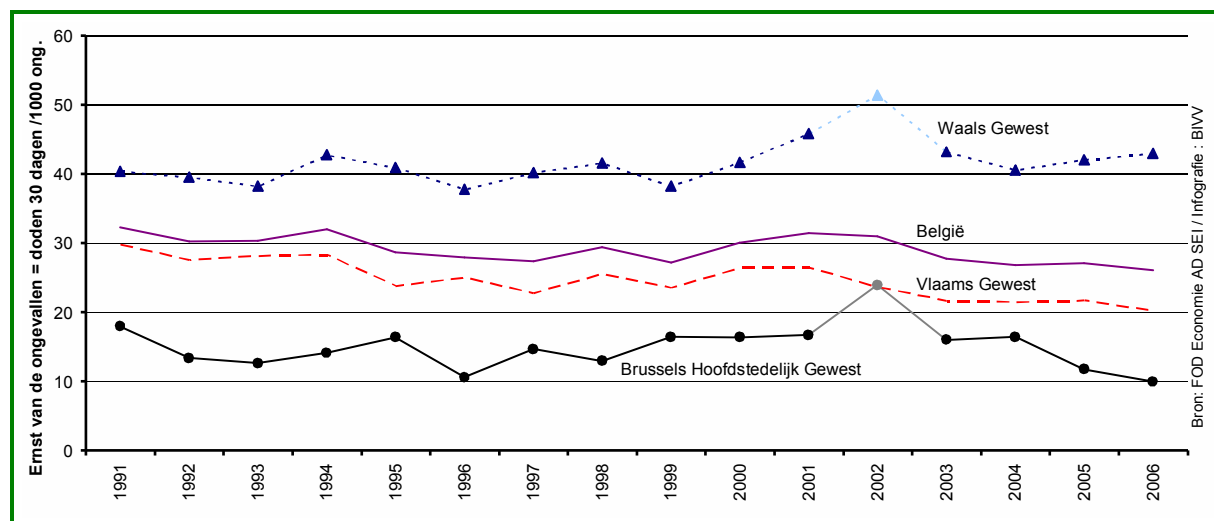
Nota: Het aantal afgelegde reizigerskilometers in de EU25 is nog niet beschikbaar voor 2006, we hebben dus een geschatte waarde gebruikt.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.2.1.2. Ernst van de ongevallen

De ernst van de ongevallen wordt gemeten aan de hand van het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen. Op basis van deze indicator presteert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dubbel zo goed als Vlaanderen en vier keer beter dan Wallonië. Dit is grotendeels te verklaren door het stedelijke karakter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. En wat de evolutie van de ernst betreft, zijn de ongevallen in Brussel (sinds 1991) nooit minder ernstig geweest. 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 2006 was dit cijfer al geslonken tot ongeveer 20. Een dergelijke evolutie blijft uit in het Waals Gewest, want de ernst van de ongevallen situeert zich tussen een ondergrens van 38 doden per 1000 letselongevallen en een bovengrens van 46 doden per 1000 ongevallen.

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



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

Tabel 4 : 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
1995	16	24	41	29
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
2006 (gewogen)	7	17	37	22
2006/gemiddelde 98-2000	-34,8%	-19,6%	6,2%	-9,7%

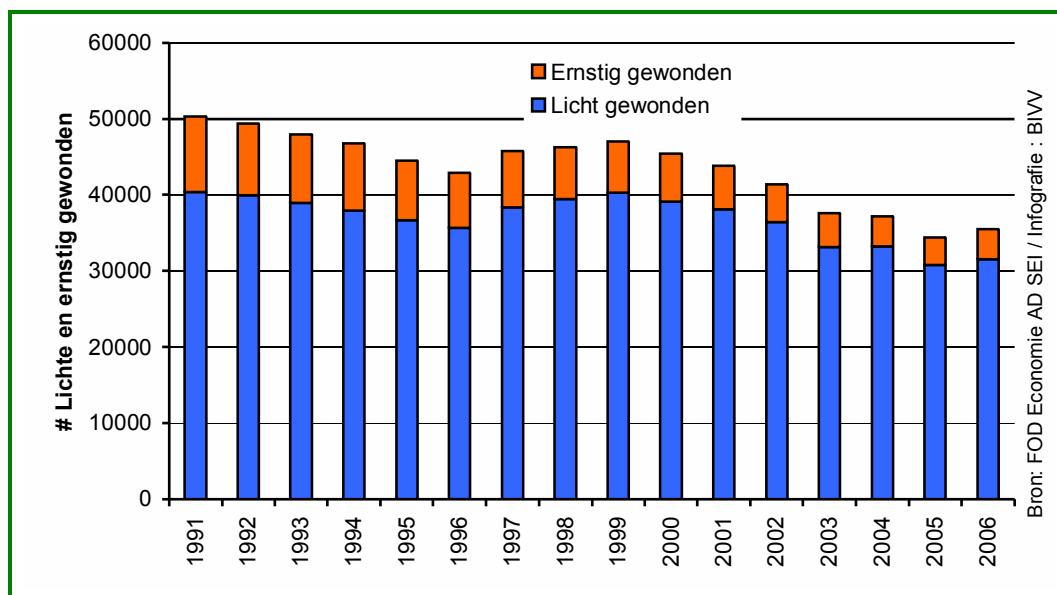
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.2.1.3. 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, en vanaf 2005 opnieuw te dalen. Voor 2006 zien we een lichte toename van het aantal lichtgewonden ten opzichte van 2005.

Het aantal geregistreerde zwaargewonden kent sinds 1991 een vrijwel constante daling, die enkel in 1997 en 2006 onderbroken werd door kleine stijgingen. In totaal is er een afname in de orde van 60%.

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



Tabel 5 : Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het Vlaams Gewest

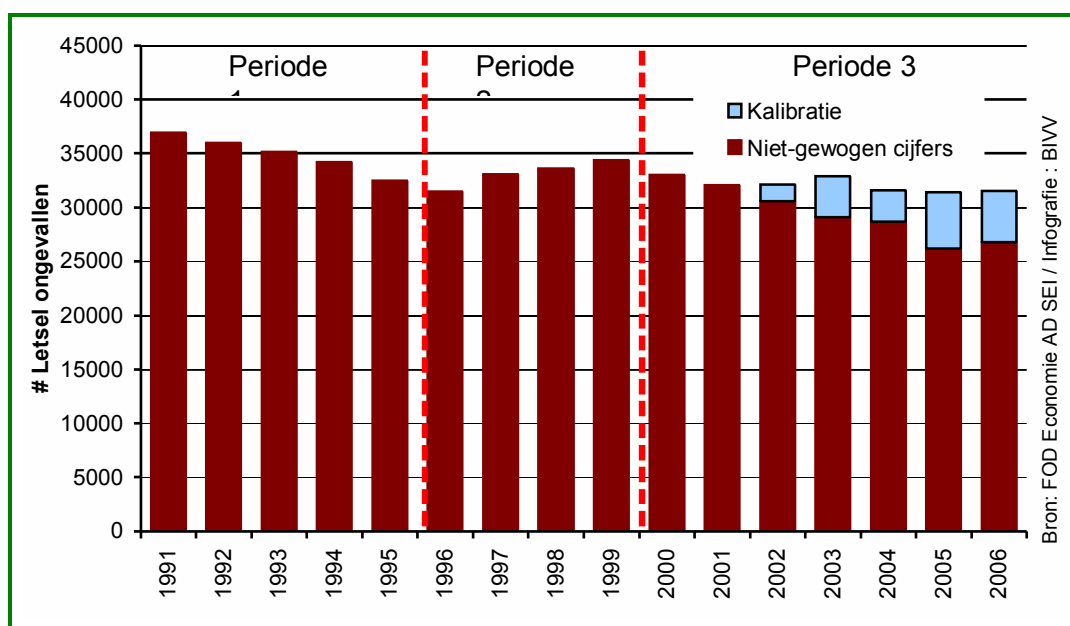
Jaar	Lichtgewonden	Zwaargewonden	Slachtoffers
1991	40351	9973	51421
1995	36626	7873	44500
2000	39086	6334	45420
2001	38070	5725	43795
2002	36407	4992	41400
2003	33153	4424	37577
2004	33195	3970	37165
2005	30737	3703	34440
2006	31591	3946	35537
2006 (gewogen)	37258	4616	41874
2006/gemiddelde 98-2000	-20,2%	-40,5%	-23,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIWV

5.2.1.4. Evolutie van de letselongevallen

De analyse van de officiële cijfers (de gewogen cijfers) leert ons dat het aantal ongevallen van 1991 tot 1995 (periode 1) gedaald is, van 1996 tot 1999 (periode 2) opnieuw gestegen is, en sindsdien opnieuw stabiel blijft. Merk echter op dat de situatie stabiel blijft door de vanaf 2002 gehanteerde wegingsmethode. De grafiek hierna geeft de evolutie weer van de ongevallen (niet-gewogen cijfers) en gebruikt het gemiddelde van 1998, 1999 en 2000 als basis 100.

Grafiek 6 : De officiële (gewogen) cijfers: Evolutie van de letselongevallen in het Vlaams Gewest



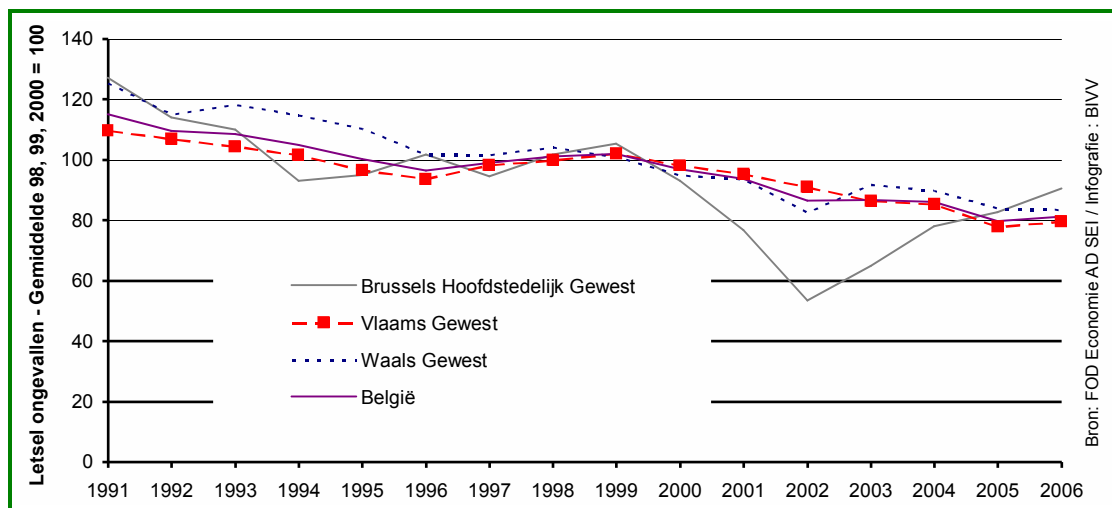
Tabel 6 : Evolutie van de letselongevallen in het Vlaams Gewest

Jaar	Ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen
1991	36909	9098	990
1995	32487	7277	719
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
2006 (gewogen)	31562	4615	
2006/gemiddelde 98-2000	-20,5%	-35,7%	-34,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Grafiek 6 laat duidelijk zien dat de ongevallen in het Vlaams Gewest in drie stadia evolueren: een daling van 1991 tot 1996, een toename van 1997 tot 1999 en opnieuw een daling van 2000 tot 2006. In 2006 trad echter een pauze op in de waargenomen daling.

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



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

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	127	110	125	115
1995	95	97	110	100
2000	93	98	95	97
2001	77	95	94	94
2002	53	91	83	86
2003	65	86	92	87
2004	78	85	90	86
2005	83	78	84	80
2006	91	80	83	81

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.2.2. Eigenschappen van de ongevallen

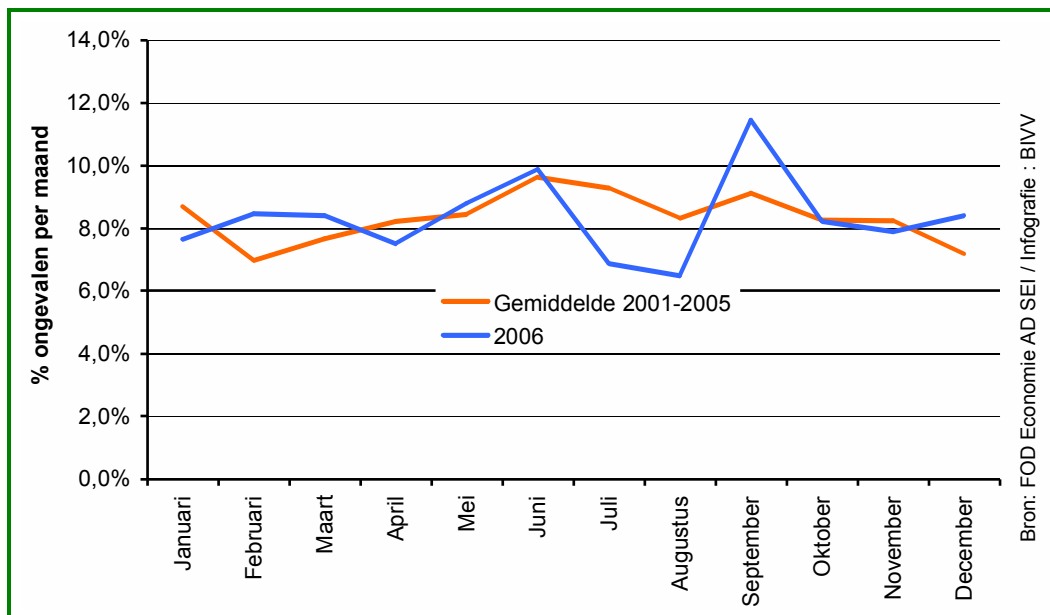
5.2.2.1. Ongevallen naargelang van het tijdstip

Het Vlaams Gewest telt vergeleken met de rest van België verhoudingsgewijs meer ongevallen tijdens de weekspits, maar telt minder ongevallen op weekendnachten en zondagnamiddagen. 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 58% van de bestuurders die betrokken raken bij ernstige ongevallen, terwijl ze "slechts" 42% uitmaken van de bestuurders die tijdens weekdays betrokken raken bij ernstige ongevallen.

Ongevallen per maand

De grafiek hierna stelt de spreiding voor van de dodelijke ongevallen over de 12 maanden van 2006 en vergelijkt deze met de maandgemiddelden voor de periode 2001-2005. Algemeen gesproken zijn er in Vlaanderen relatief weinig dodelijke ongevallen in het begin van het jaar, vervolgens doet zich een stijging voor tot in juni, en tijdens de tweede jaarheft is er opnieuw een geleidelijke daling. Opvallend voor 2006 is dat juli en augustus bijzonder weinig levens kostten, maar dat februari, maart en vooral september een groot aantal doden 30 dagen kenden.

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



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

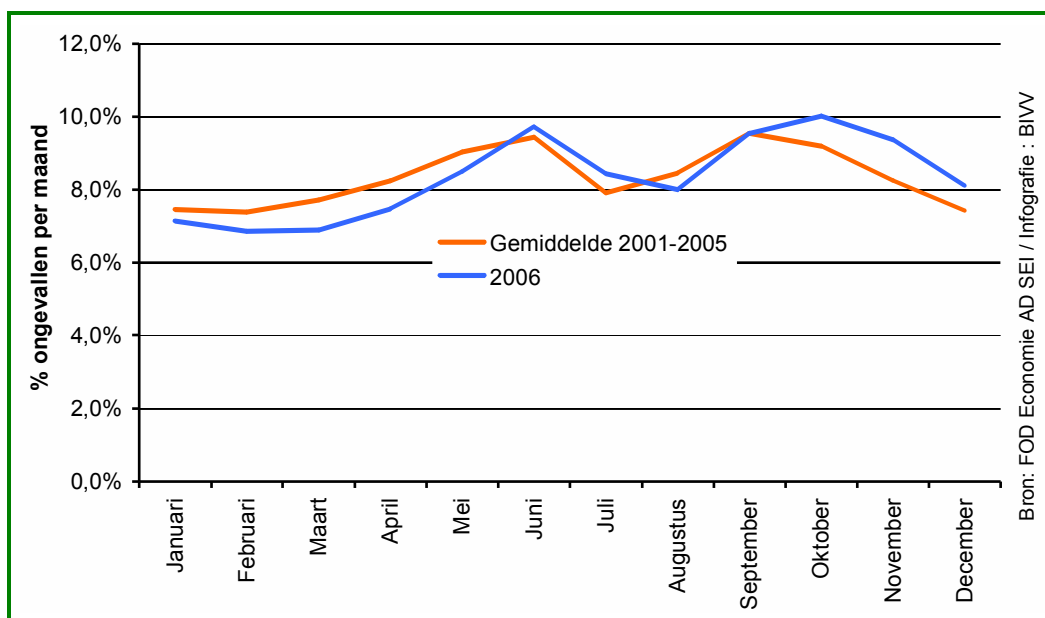
Tabel 8 : Dodelijke ongevallen per maand in het Vlaams Gewest

Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
1991	84	62	80	88	86	63	81	92	99	84	81	90	990
1995	58	48	75	54	66	57	49	60	68	59	61	64	719
2000	57	83	58	74	70	69	52	75	62	74	74	55	803
2001	65	47	50	58	69	74	72	75	80	71	76	57	794
2002	59	42	54	63	57	65	70	44	67	62	54	48	685
2003	61	38	55	47	52	56	65	55	44	47	45	38	603
2004	49	39	51	43	46	53	54	49	44	44	47	60	579
2005	48	40	39	47	50	54	40	47	51	44	37	30	527
2006	40	40	44	38	46	50	36	34	58	43	40	44	513
2006/gemiddelde 98-2000	-31%	-33%	-29%	-41%	-36%	-31%	-40%	-54%	0,6%	-39%	-43%	-24%	-34%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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 2006 en het gemiddelde van de vijf jaren ervoor. We merken dat de spreiding voor 2006 slechts licht verschilt van de gemiddelde spreiding. Bij de gemiddelde spreiding ligt het aantal ongevallen vrij laag in het begin van het jaar, om tot in juni een stijging te kennen. In juli en augustus neemt het terug af, in september zien we opnieuw een stijging, en het jaar wordt afgesloten in dalende lijn. Ook 2006 volgt deze gemiddelde tendensen, behalve dat er zich van januari tot mei iets minder ongevallen voordoen, en dat we van oktober tot december iets meer ongevallen tellen.

Grafiek 9 : Spreiding van de letselongevallen per maand in het Vlaams Gewest



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

Tabel 9 : Letselongevallen in het Vlaams Gewest per maand (niet-gewogen cijfers)

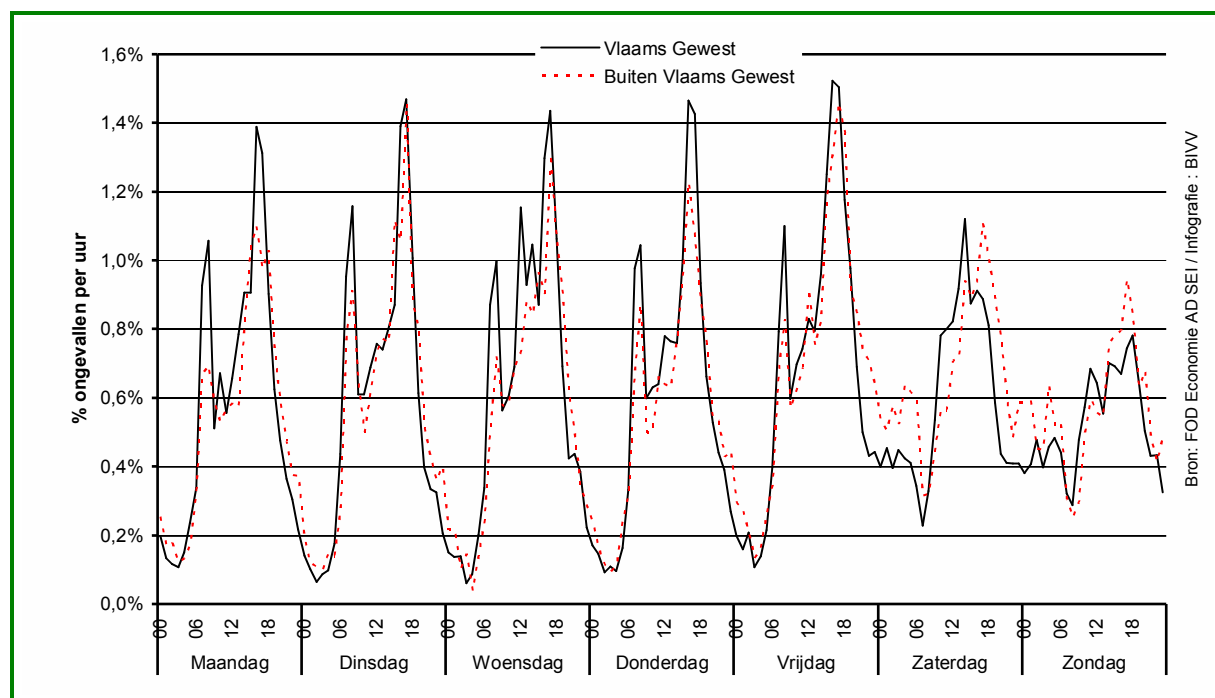
Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
1991	2977	2221	2798	3090	2904	3316	3196	3236	3625	3318	3354	2874	36909
1995	2450	2480	2770	2426	2888	2856	2649	2814	2989	2938	2707	2520	32487
2000	2582	2624	2566	2645	3167	3051	2503	2574	2989	3086	2632	2604	33023
2001	2413	2161	2572	2415	2946	2791	2660	2777	2965	3107	2912	2354	32073
2002	2374	2185	2505	2591	2888	2890	2384	2698	2822	2830	2256	2171	30594
2003	2239	1923	2266	2401	2605	2772	2397	2432	2738	2608	2405	2284	29070
2004	2118	1867	2270	2331	2678	2682	2284	2479	2782	2598	2271	2322	28682
2005	1986	1883	1894	2161	2359	2510	2091	2213	2482	2578	2063	1948	26168
2006	1946	1686	1879	1971	2312	2565	2299	2180	2516	2729	2470	2208	26761
2006 (gewogen)	2295	1986	2217	2322	2733	3028	2708	2563	2973	3222	2912	2605	31562
2006/gemiddelde 98-2000	-23%	-30%	-30%	-29%	-28%	-19%	-10%	-18%	-18%	-15%	-9%	-17%	-20%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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 zondagnamiddagen merken we lagere ongevalspercentages. 28,5% van de ongevallen in Vlaanderen doen zich in het weekend voor, in Wallonië is dit 34,3% en in Brussel 24,2%.

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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

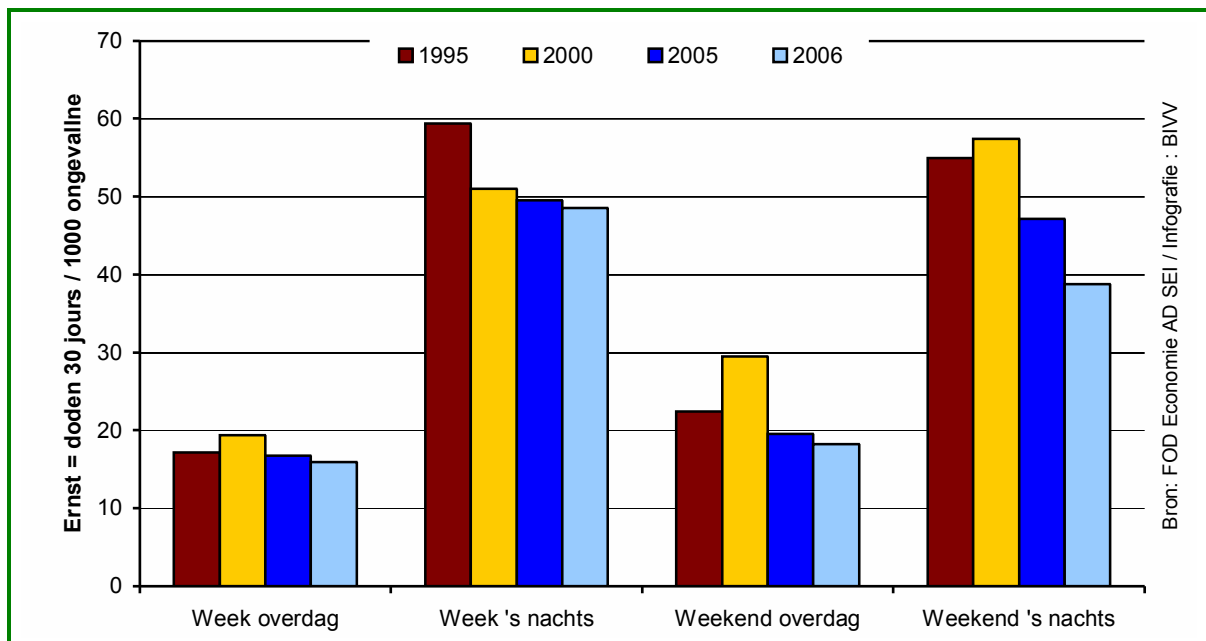
Tabel 10 : Letselongevallen en ernstige ongevallen per dag en tijdstip in het Vlaams Gewest - 2006

Dag van de week	Ongevallen (gewogen cijfers)			Ernstige ongevallen (gewogen cijfers)			% ernstige ongevallen		
	0u tot 5.59u	6u tot 21.59u	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	294	3902	164	68	507	43	23%	13%	26%
Dinsdag	209	4045	167	40	556	29	19%	14%	18%
Woensdag	243	4227	191	48	500	29	20%	12%	15%
Donderdag	243	4092	207	57	510	37	23%	12%	18%
Vrijdag	323	4581	275	85	560	58	26%	12%	21%
Zaterdag	797	3403	257	191	480	52	24%	14%	20%
Zondag	821	2881	240	177	543	44	22%	19%	18%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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. Hoewel het overdag slechts om een lichte daling gaat, is de afname veel sterker tijdens week- en weekendnachten. In Vlaanderen zijn de ongevallen 's nachts ernstiger dan overdag. Merk ook op dat de ongevallen tijdens weeknachten ernstiger zijn dan tijdens weekendnachten (in tegenstelling tot Wallonië).

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



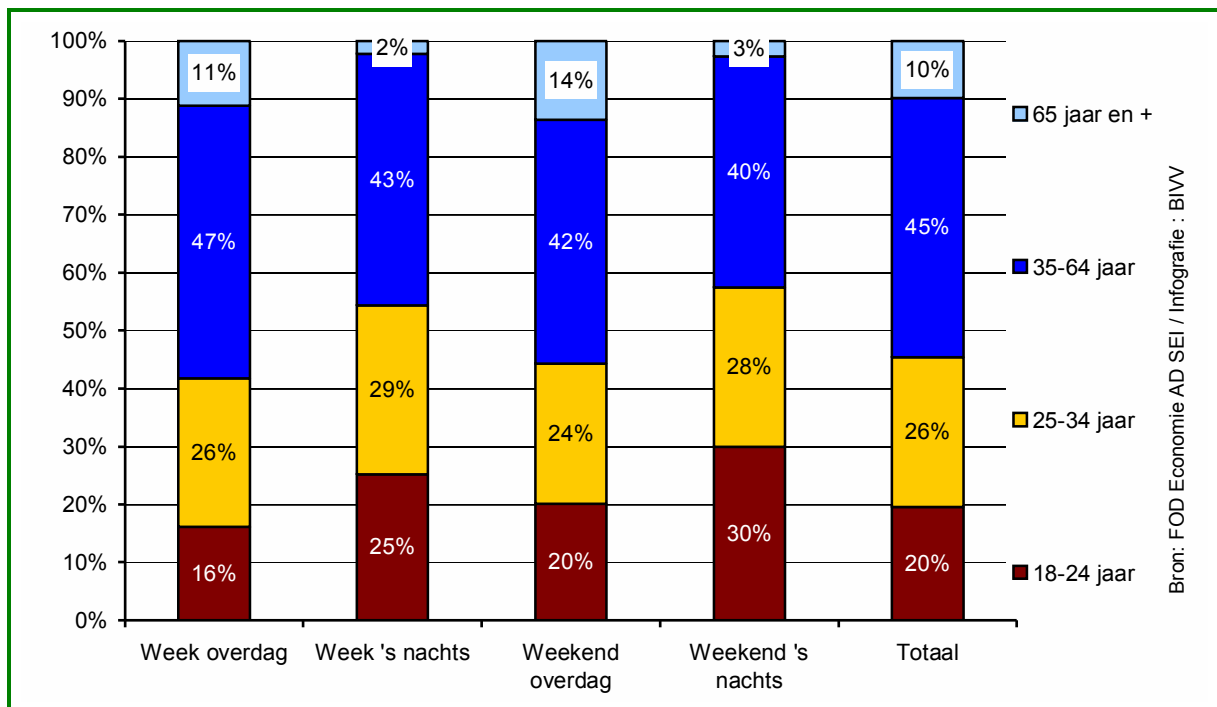
Tabel 11 : Ongevallen per periode van de week in het Vlaams Gewest-2006

2006	Doden 30 dagen	Zwaargewonden (gewogen cijfers)	Zwaargewonden (niet-gewogen cijfers)	Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (niet-gewogen cijfers)	Ernst (doden per 1000 ongevallen) (gewogen)	Ernst (doden per 1000 ongevallen) (niet-gewogen)
Week dag	281	2597	2214	20847	17636	13,5	15,9
Week nacht	73	341	294	1747	1505	41,8	48,5
Weekend dag	97	1050	897	6284	5322	15,4	18,2
Weekend nacht	89	626	541	2684	2298	33,2	38,7

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

20% van de autobestuurders die betrokken raken in een ernstig ongeval zijn jongeren van minder dan 24 jaar en 46% hebben minder dan 34 jaar oud. Tijdens weekendnachten stijgt dit cijfer tot 30 % voor personen jonger dan 24 jaar en tot 58% voor personen jonger dan 34 jaar. Let ook op de bijzonder lage ongevalsbetrokkenheid van 64-plussers 's nachts (overdag ligt hun ongevalsbetrokkenheid 5 keer hoger). Dit komt natuurlijk omdat het verkeer 's nachts in verhouding beduidend meer jongere bestuurders telt dan overdag.

Grafiek 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 2006



5.2.2.2. 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 deze daling grotendeels opgetekend werd binnen zones 90. Dit komt niet omdat zones 90 er zoveel veiliger op geworden zijn, maar omdat veel zones waar vroeger een maximumsnelheid van 90 km/u gold, omgevormd werden tot zones 70. De weggebruikers gingen er dus trager rijden, waardoor het aantal en de ernst van de ongevallen afnamen.

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.

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 nagenoeg 140 doden in 2006 betalen Antwerpen en West-Vlaanderen de hoogste dodentol in het verkeer.

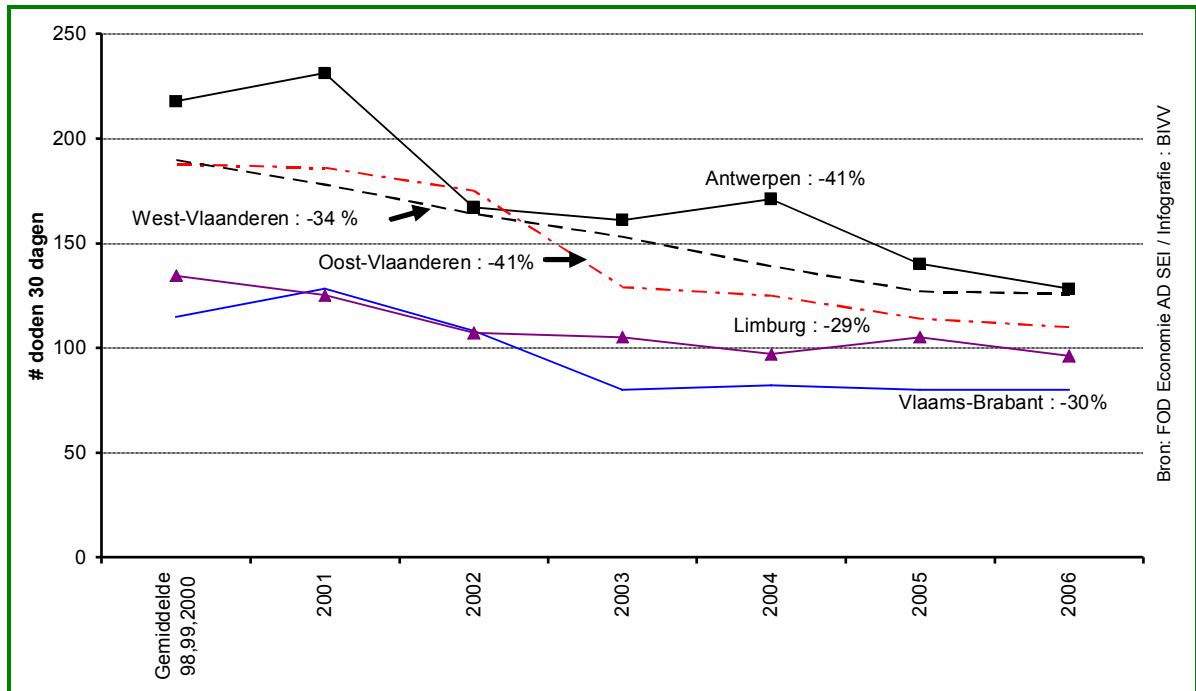
Alle provincies, vooral Antwerpen en Oost-Vlaanderen (-41%), kennen substantiële dalingen tussen het gemiddelde van 1998-2000 en 2006 (zie percentages tussen haakjes in tabel 12). Vlaams-Brabant en Limburg, de twee provincies waar jaarlijks het minst verkeersdoden vallen, vertonen sinds 2003 nog nauwelijks een dalende tendens.

Tabel 12 : 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%)

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

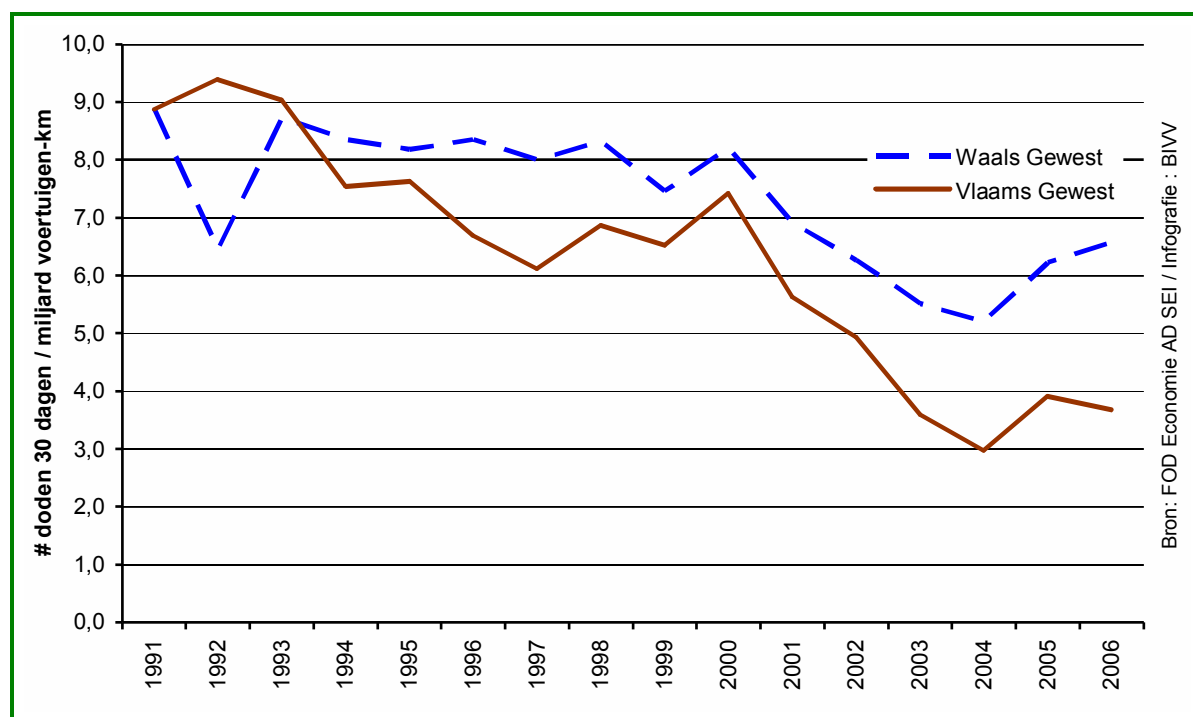
Grafiek 13 : Evolutie van de doden 30 dagen per Vlaamse provincie



Ongevallen op de autosnelweg

Het aantal doden 30 dagen op autosnelwegen ligt in het Vlaams Gewest in verhouding weliswaar lager dan in Wallonië, maar dit komt niet omdat er zich proportioneel minder ongevallen voordoen (cf. grafiek hierna), maar omdat de ongevallen er minder ernstig zijn. In 2006 telde Vlaanderen per 1000 letselongevallen “slechts” 32 doden 30 dagen, in Wallonië waren dit er 59. Merk ook op dat het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers zowel op Vlaamse als op Waalse autosnelwegen sinds 2005 niet meer vermindert.

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



In het Waals Gewest is het aandeel van de doden bij ongevallen met ten minste één vrachtwagen recht evenredig met de verkeersdeelname van vrachtwagens. In Vlaanderen is dit niet het geval: 40% van de verkeersdoden kwamen om het leven in een ongeval met ten minste één vrachtwagen, terwijl vrachtwagens slechts een aandeel hadden van 17,4% in het totale aantal afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen.

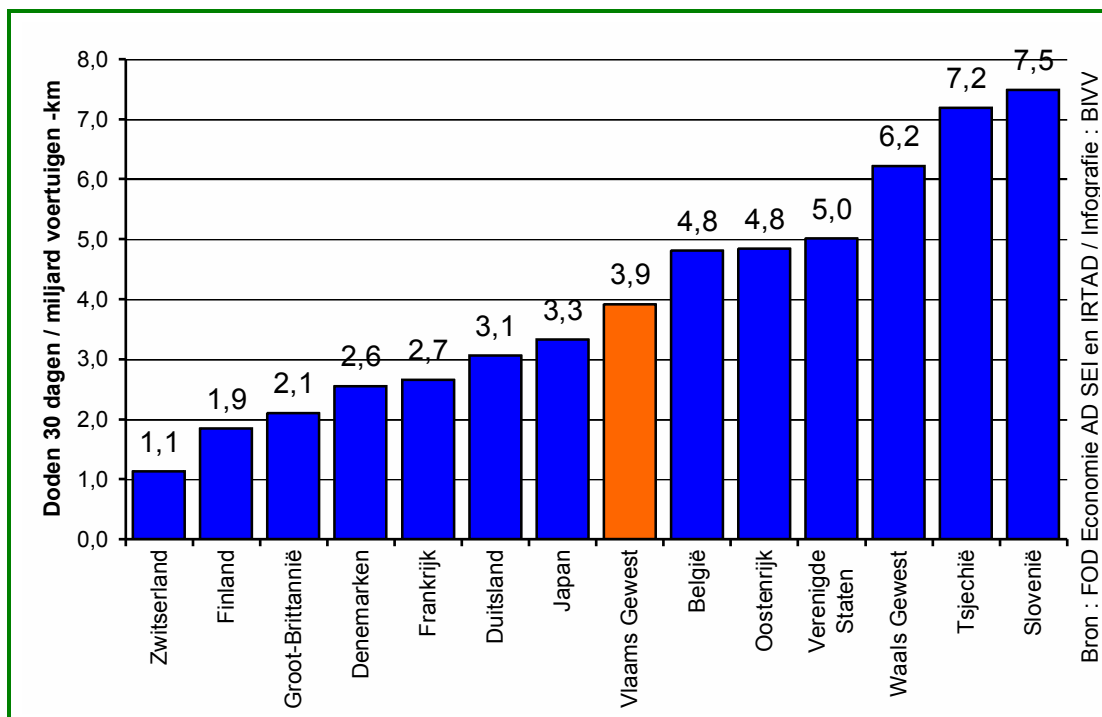
Tabel 13 : Percentage doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één vrachtwagen en aandeel van de vrachtwagens in het verkeer op autosnelwegen - 2006

	Waals Gewest	Vlaams Gewest
% doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één vrachtwagen	15,9%	39,7%
% door vrachtwagens afgelegde voertuigkilometers	15,6%	17,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Van alle soorten wegen lijken autosnelwegen in elk land 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 komt niet zo goed uit deze vergelijking: het staat in de middenmoot van de rangschikking, tussen Japan en Oostenrijk. Europese landen zoals het Verenigd Koninkrijk, Finland of Zwitserland kunnen ongevals cijfers voorleggen die minstens de helft lager liggen dan in Vlaanderen. Het Vlaams Gewest heeft op dit gebied dus nog een ruime progressiemarge.

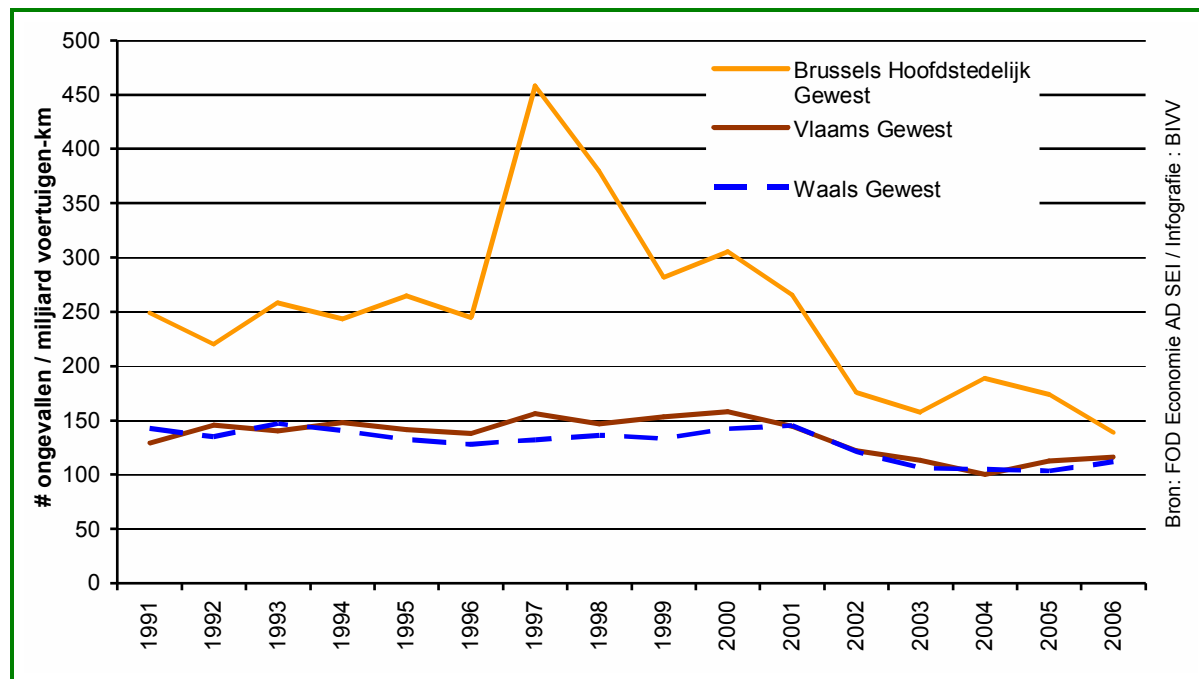
Grafiek 15 : Evolutie van de doden 30 dagen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in 2005 – Internationale vergelijking



In 2006 deden zich op autosnelwegen in het Vlaams Gewest 2400 letselongevallen voor. Dit betekent dat 9% van de ongevallen in het gewest 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 Brussel jarenlang veel hoger lag dan in Vlaanderen of in Wallonië. De kloof tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de twee andere gewesten is sinds het begin van de jaren 2000 echter aanzienlijk verkleind. Het ongevalsrisico op autosnelwegen is bijna identiek in Vlaanderen en Wallonië en in deze twee gewesten deed zich tussen 2000 en 2003 een geleidelijke vermindering voor van het aantal ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers.

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



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

Jaar	Ongevallen	Ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers
1991	1824	129	125	8,9
1995	2317	141	125	7,6
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
2006 (gewogen)	2472	117		
2006/gemiddelde 98-2000	-13,6%	-23,8%	-39,8%	-47,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

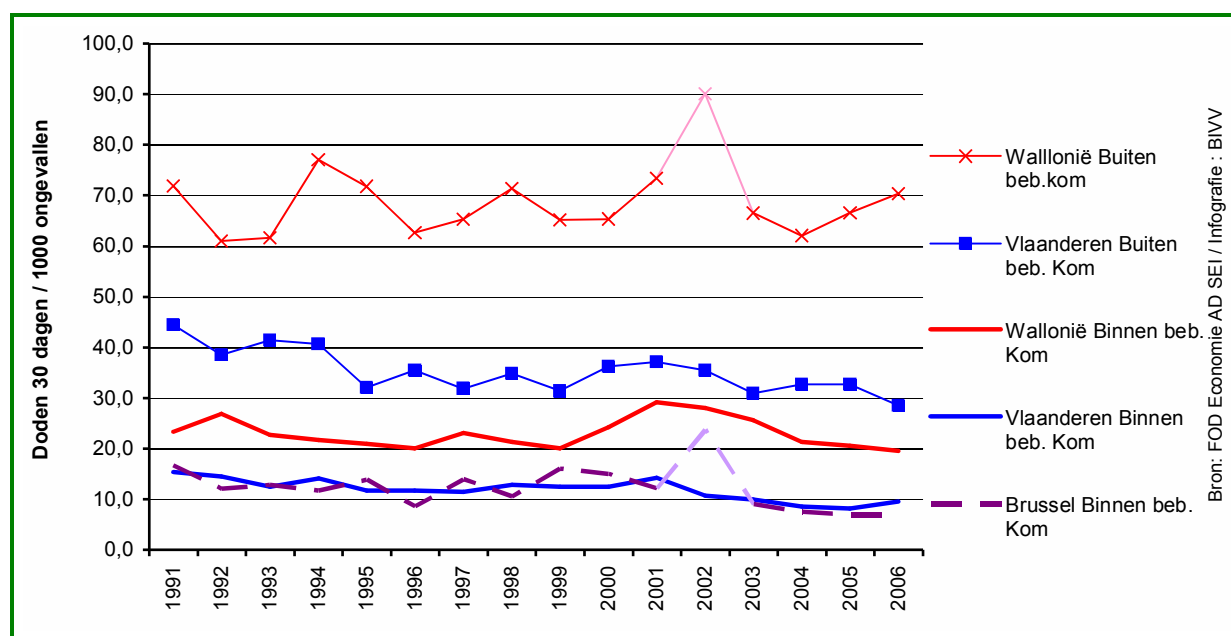
Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	248	129	143	136
1995	265	141	132	140
2000	305	158	142	154
2001	265	144	145	146
2002	173	122	121	122
2003	151	113	106	111
2004	188	100	105	103
2005	174	112	103	110
2006	138	116	112	115
2006 (gewogen)	138	117	113	115
2006/gemiddelde 98-2000	-57,1%	-23,8%	-18,6%	-22,8%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom²

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 Wallonië twee keer zo ernstig als in Vlaanderen. En ongevallen binnen de bebouwde kom zijn in Wallonië dubbel zo ernstig als ongevallen binnen de bebouwde kom in Vlaanderen of Brussel. Merk op dat, terwijl de ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in Vlaanderen tussen 1991 en 2006 met een derde verminderd is, de ernst in Wallonië slechts met 15% afnam binnen de bebouwde kom, en dat de situatie buiten de bebouwde kom nagenoeg ongewijzigd bleef.

Grafiek 17 : Ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in de drie gewesten (doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen)



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

² Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom, uitgezonderd de ongevallen die plaatsvinden op autosnelwegen.

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 bebouwde kom	Ernst van de ongevallen binnen de bebouwde kom (niet-gewogen cijfers)
1991	19879	305	15,3
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
2006 (gewogen)	15639		7,9
2006/gemiddelde 98-2000	-16,8%	-37,0%	-24,3%

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 bebouwde kom	Ernst van de ongevallen buiten de bebouwde kom
1991	14956	664	44,4
1995	14458	463	32,0
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
2006 (gewogen)	13423		24,0
2006/gemiddelde 98-2000	-25,7%	-38,0%	-16,5%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

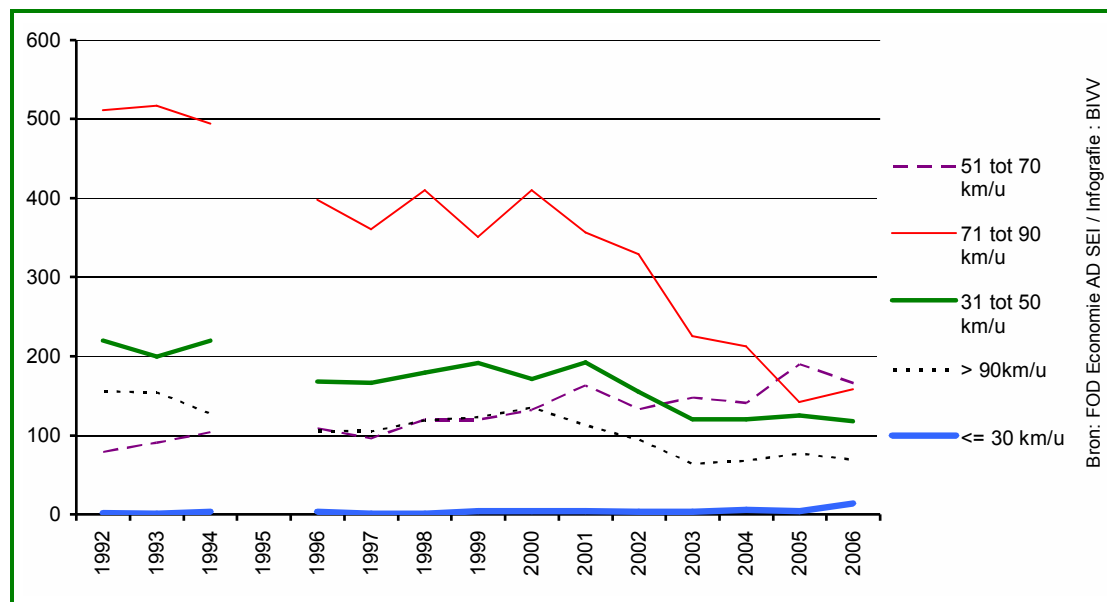
Jaar	In de bebouwde kom			buiten de bebouwde kom		
	BHG	Vlaanderen	Wallonië	BHG	Vlaanderen	Wallonië
1991	16,7	15,3	23,3	25,0	44,4	71,8
1995	13,9	11,6	20,8	46,9	32,0	71,7
2000	15,0	12,4	24,1	90,9	36,1	65,3
2001	12,1	14,2	29,1	118,6	37,0	73,3
2002	23,7	10,6	28,0	61,2	35,4	90,1
2003	9,0	9,9	25,6	23,8	30,8	66,4
2004	7,5	8,5	21,3	52,6	32,6	62,0
2005	7,0	8,1	20,6	0,0	32,7	66,5
2006	7,1	9,5	19,5	30,3	28,5	70,3
2006 (gewogen)	4,7	7,9	16,1	24,4	24,0	61,8
2006/gemiddelde 98-2000	-48,8%	-24,3%	-10,4%	-34,4%	-16,5%	4,6%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Ongevallen volgens de toegelaten snelheid

In Vlaanderen is het aantal geregistreerde doden 30 dagen (vooral sinds 2000) sterk gedaald in zones 90, en in mindere mate gedaald in zones 50 en 120. Het aantal doden 30 dagen is daarentegen gestegen in zones 70 en in mindere mate in zones met een maximumsnelheid van 30 km/u of minder. In 2006 vielen in zones 70 voor het eerst meer doden 30 dagen dan in zones 90.

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



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 het aantal doden 30 dagen volgens de toegelaten snelheid in het Vlaams Gewest.

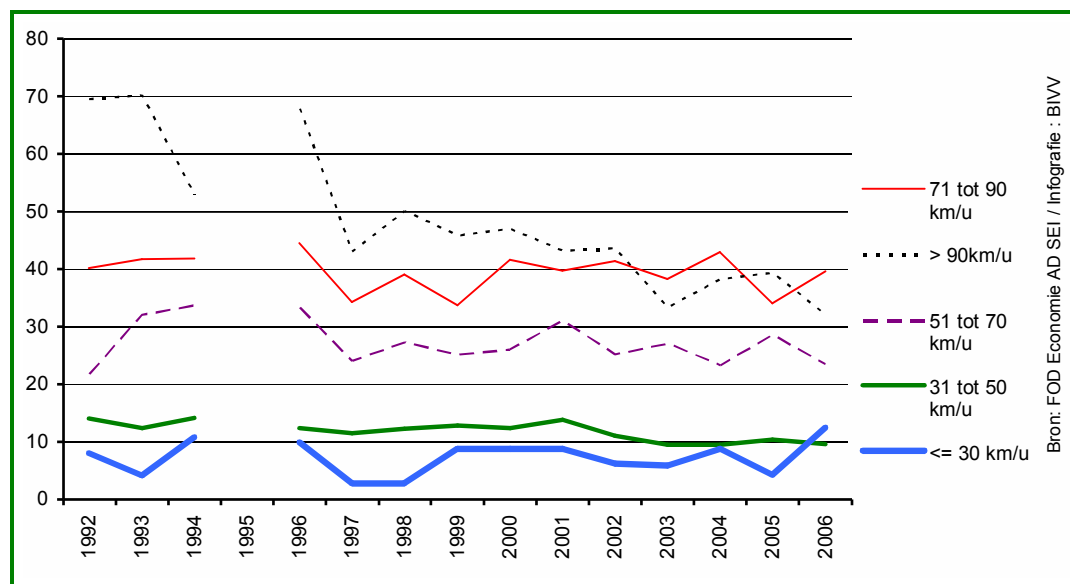
Jaar	30 km/u of minder	31 tot 50 km/u	51 tot 70 km/u	71 tot 90 km/u	Meer dan 90 km/u
1992	2	219	79	511	156
1996	3	168	109	397	106
2000	4	171	132	410	135
2001	4	192	163	356	113
2002	3	155	133	329	94
2003	3	120	148	225	64
2004	6	120	141	212	68
2005	4	125	190	142	77
2006	14	117	166	158	69
2006/gemiddelde 98-2000	+367 %	-35,1%	+33,9%	-59,5%	-45,1%

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: BIVV

Hoewel de lagere dodentol op “snelle” wegen (91 km/u en meer) en in zones 50 ontegensprekelijk gedeeltelijk te danken is aan een afname van de ernst van de ongevallen, is dit geenszins het geval op 90 km/u-wegen, waar de ongevallen nog altijd even ernstig zijn. Zo is de stijging van de doden 30 dagen in zones 70 en 30 evenmin toe te schrijven aan een toename van de ernst van de ongevallen op deze wegen (behalve misschien in 2006 in zones 30, waar de invoering van de “zones 30 schoolomgeving” zich liet voelen).

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



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 ernst³ van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers).

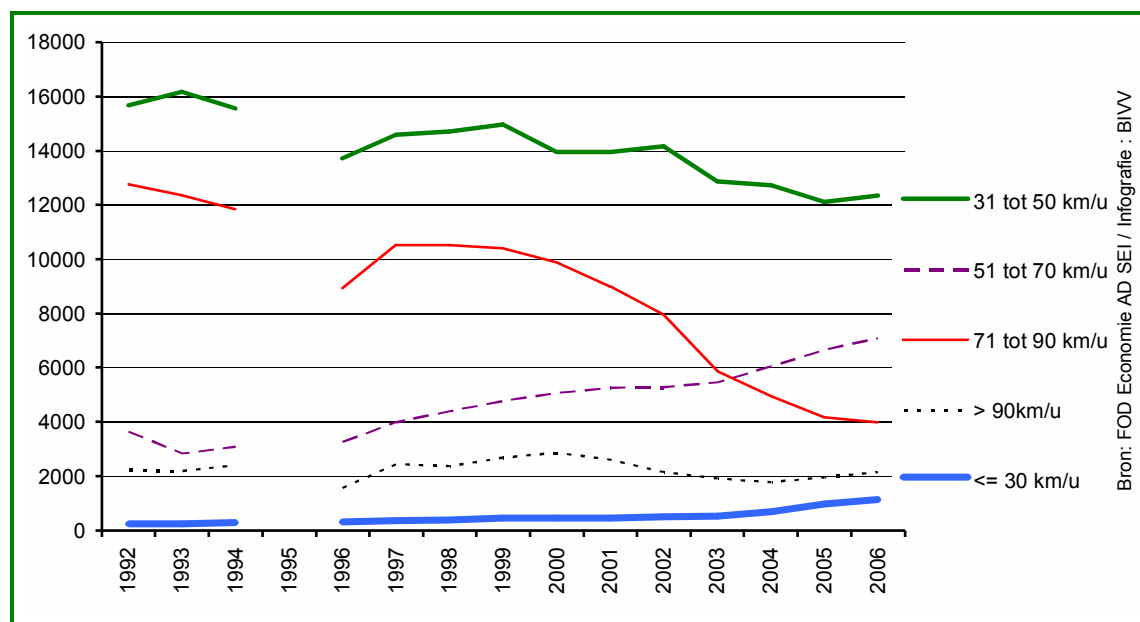
Jaar	30 km/u of minder	31 tot 50 km/u	51 tot 70 km/u	71 tot 90 km/u	Meer dan 90 km/u
1992	8	14	22	40	70
1996	10	12	33	44	68
2000	9	12	26	42	47
2001	9	14	31	40	43
2002	6	11	25	41	44
2003	6	9	27	38	33
2004	9	9	23	43	38
2005	4	10	29	34	39
2006	12	9	23	40	32
2006 (gewogen)	10	8	20	34	32
2006/gemiddelde 98-2000	+83,6%	-23,6%	-10,4%	+4,0%	-32,8%

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: BIVV

De toe- en afnamen van de doden 30 dagen hangen dus niet samen met stijgingen en dalingen van de ernst van de ongevallen, maar zijn natuurlijk wel het resultaat van het dalende aantal ongevallen, en dat vooral in zones 90 en in mindere mate in zones 50, en van het stijgende aantal ongevallen in zones 70 en 30. Deze verschijnsels zijn zowel het resultaat van een krachtadig snelheidsbeleid, als van het feit dat op een groot aantal weggedeeltes de maximumsnelheid van 90 km/u verlaagd is naar 70 km/u, en van de geleidelijke groei van het aantal zones 30 (meer bepaald in schoolomgevingen). **Uiteindelijk komt het erop neer dat de daling van de doden 30 dagen in Vlaanderen zich grotendeels voordeed in zones 90. Deze werden er niet per se veiliger op, maar de maximumsnelheid werd er eenvoudigweg verlaagd tot 70 km/u.** En 70 km/u-wegen werden er op hun beurt niet onveiliger op (dankzij specifieke wegvoorzieningen of opgevoerde controles?). Het aantal ongevallen is er echter beduidend toegenomen, maar het probleem werd niet verschoven doordat de ongevallen die “vermeden” werden in zones 90 nu zouden plaatsvinden in zones 70 (door de verlaging van de maximumsnelheid gaan de bestuurders hun snelheid matigen, waardoor het ongevalsrisico afneemt). Aangezien de ongevallen op 70 km/u-wegen minder ernstig zijn dan ongevallen in zones 90, werden de doden die nu niet meer geregistreerd worden op 90 km/u-wegen niet allemaal automatisch overgeheveld naar de nieuwe zones 70.

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



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

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
1996	305	13708	3271	8926	1562
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
2006 (gewogen)	1371	14844	8449	4671	2168
2006/gemiddelde 98-2000	+164,0%	-15,1%	+49,2%	-61,1%	-18,5%

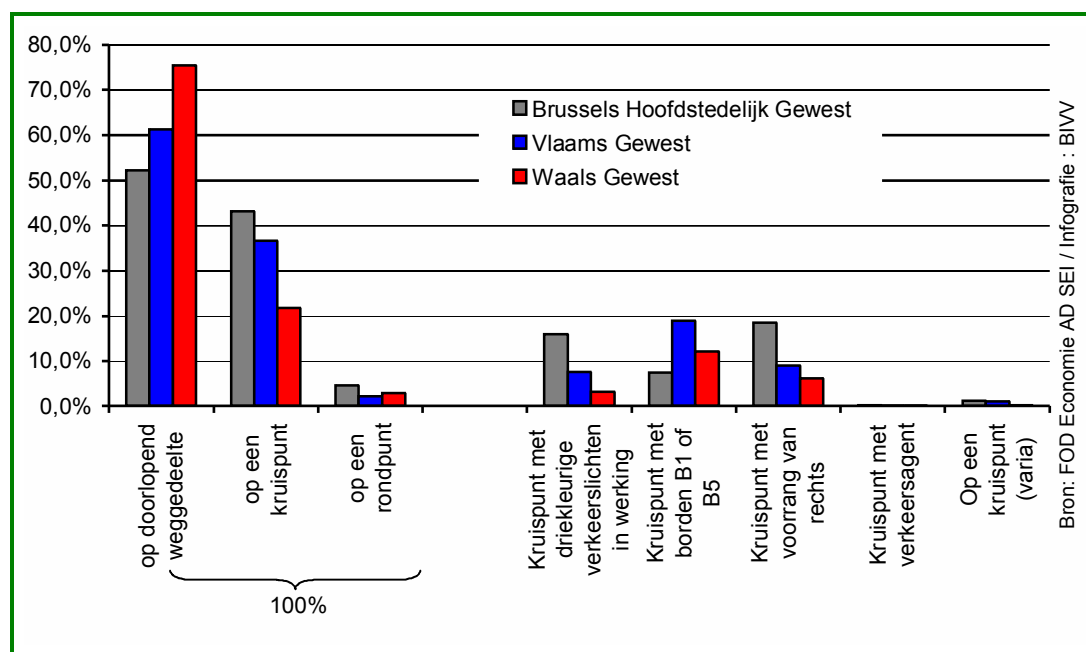
Nota: 1991 en 1995 zijn niet weergegeven, omdat we door problemen met de invoering van de gegevens de toegelaten snelheid niet correct konden berekenen.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten

In Vlaanderen doet 61,2% van de ongevallen zich voor op doorlopende weggedeeltes. De meeste andere ongevallen vinden plaats op kruispunten (36,6%) en de overige op rotondes (2,2%). Typerend voor Vlaanderen is het grote aantal ongevallen op kruispunten met verkeersborden B1 of B5 ("Voorrang verlenen" en "stoppen". Tabel 25 toont bovendien aan dat ongevallen op doorlopende weggedeeltes aan de basis liggen van $\frac{3}{4}$ van alle verkeersdoden in het Vlaams Gewest.

Grafiek 21 : Onderverdeling van de ongevallen naargelang ze zich voordoen op een kruispunt, rotonde, of buiten een kruising voor de drie gewesten -2006



Tabel 22 : Ongevallen per type kruispunt in het Vlaams Gewest-2006

Type kruispunt	Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (%)	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen (%)
Op doorlopend weggedeelte	19114	61,2%	399	73,9%
Op kruispunt	11755	36,6%	131	24,3%
met driekleurige verkeerslichten in werking	2444	7,6%	27	5,0%
met verkeersbord B1 (voorrang geven) of B5 (stoppen)	6030	18,9%	82	15,2%
voorrang van rechts	2929	9,1%	18	3,3%
met bevoegd persoon	29	0,1%	1	0,2%
Diversen	322	1,0%	3	0,6%
op rotonde	693	2,2%	10	1,9%
Totaal	31562	100%	540	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 23 : Ongevallen per type kruispunt in de drie gewesten (gewogen cijfers) - 2006

Type kruispunt	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
Op doorlopend weggedeelte	2046	19114	10185	31345
Op kruispunt	1743	11755	3058	16556
met driekleurige verkeerslichten in werking	654	2444	448	3547
met verkeersbord B1 (voorrang geven) of B5 (stoppen)	300	6030	1689	8019
voorrang van rechts	738	2929	867	4534
met bevoegd persoon	9	29	22	61
Diversen	42	322	32	396
op rotonde	176	693	400	1269
Totaal	3965	31562	13644	49171

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

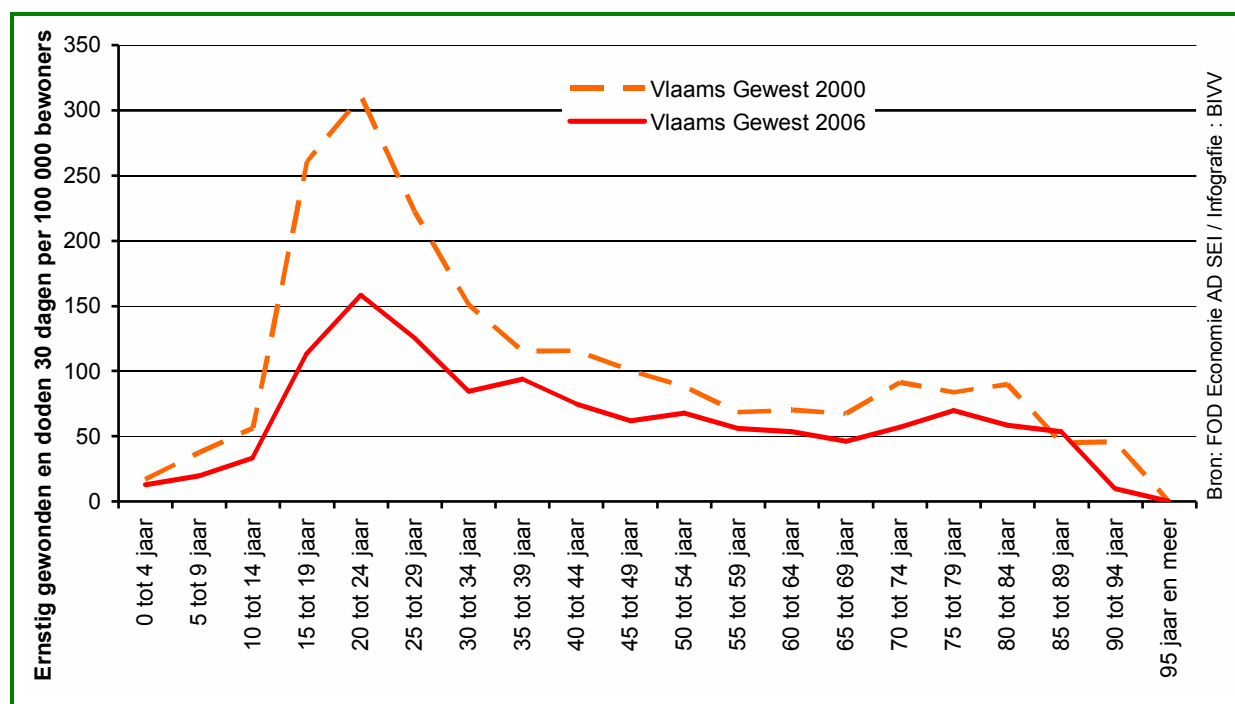
5.2.2.3. Slachtoffers van de ongevallen

Slachtoffers van ongevallen zijn meestal vrij jong en voornamelijk van het mannelijke geslacht, maar toch merken we dat de piek bij de 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 2006 toegenomen, deze vaststelling gaat ook op voor motorrijders.

Slachtoffers per leeftijd en geslacht

In 2006 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 29 jaar, dit aantal neemt nadien geleidelijk af naarmate de leeftijd. In vergelijking met 2000 merken we een forse verbetering voor alle leeftijdscategorieën, en dan in het bijzonder voor personen van 15 tot 44 jaar.

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



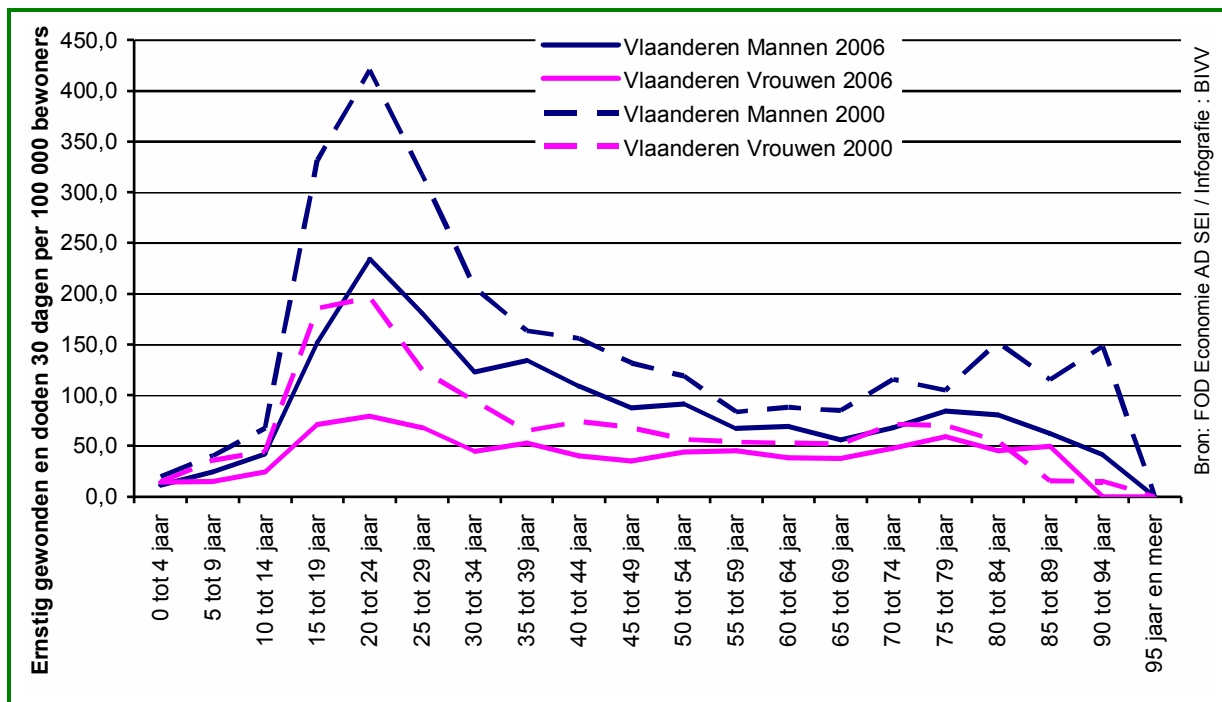
Tabel 24 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest-2006

Leeftijdscategorieën	Doden 30 dagen + ernstig gewonden (niet-gewogen)			Doden 30 dagen + zwaargewonden per 100.000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie		
	Man	Vrouw	Totaal ("geslacht onbekend" meegerekend)	Man	Vrouw	Totaal
0 tot 4 jaar	18	21	41	11,2	13,8	13,1
5 tot 9 jaar	40	24	64	23,9	14,9	19,5
10 tot 14 jaar	76	42	118	42,0	24,3	33,3
15 tot 19 jaar	276	123	400	152,3	71,2	113,0
20 tot 24 jaar	428	141	571	233,9	79,0	158,0
25 tot 29 jaar	342	126	471	180,5	67,8	125,5
30 tot 34 jaar	241	86	328	122,9	44,7	84,4
35 tot 39 jaar	303	115	418	134,2	52,4	93,9
40 tot 44 jaar	269	96	365	108,7	40,0	74,8
45 tot 49 jaar	206	80	287	87,5	35,0	61,9
50 tot 54 jaar	194	91	285	91,3	44,1	68,0
55 tot 59 jaar	132	88	220	67,0	45,5	56,3
60 tot 64 jaar	108	60	168	69,4	38,0	53,5
65 tot 69 jaar	81	59	140	55,9	37,6	46,4
70 tot 74 jaar	89	73	162	68,2	47,5	57,0
75 tot 79 jaar	83	79	162	84,5	59,1	69,9
80 tot 84 jaar	50	46	96	80,3	45,2	58,5
85 tot 89 jaar	13	22	35	61,8	49,4	53,4
90 tot 94 jaar	3	0	3	41,3	0,0	10,2
95 en ouder	0	0	0	0,0	0,0	0,0

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

We merken dat vrouwen van alle leeftijden steeds beduidend minder verkeersslachtoffers 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 2006 is er zowel bij mannen als bij vrouwen van alle leeftijdsklassen (maar vooral bij personen van 15 tot 34 jaar) verbetering zichtbaar.

Grafiek 23 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest – vergelijking mannen/vrouwen -2000 en 2006



Slachtoffers per type weggebruiker

De tabel van de slachtoffers per vervoermiddel 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 fietsslachtoffers en de motorrijders.

Tabel 25 : Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Vlaams Gewest-2000 en 2006 (gewogen cijfers)

Type weggebruiker	Lichtgewonden			Zwaargewonden			Doden 30 dagen	
	2000	2006	2006 (pondéré)	2000	2006	2006 (pondéré)	2000	2006
Voetgangers	1330	1379	1665	331	350	424	82	53
Fietsers	5053	5009	6062	836	681	819	122	80
Bromfietzers	5194	2955	3554	795	329	395	34	18
Motorfietzers	1525	1537	1815	536	433	511	65	62
Personenwagens	23784	17944	20939	3457	1829	2097	508	273
Lichte vrachtauto's	1252	1371	1581	215	143	163	33	19
Bussen en autocars	182	215	255	13	10	12	2	0
Vrachtwagens	451	353	385	87	65	68	13	9
Andere	306	712	860	63	93	111	11	9
Onbekend	9	116	140	1	13	15	1	17
Totaal	39086	31591	37258	6334	3946	4616	871	540

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 26 : Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Vlaams Gewest-2000 en 2006 (%)

Type weggebruiker	Lichtgewonden		Zwaargewonden		Doden 30 dagen	
	2000	2006 (niet-gewogen)	2000	2006 (niet-gewogen)	2000	2006
Voetgangers	3,4%	4,4%	5,2%	8,9%	9,4%	9,8%
Fietsers	12,9%	15,9%	13,2%	17,3%	14,0%	14,8%
Bromfietzers	13,3%	9,4%	12,6%	8,3%	3,9%	3,3%
Motorfietzers	3,9%	4,9%	8,5%	11,0%	7,5%	11,5%
Personenwagens	60,9%	56,8%	54,6%	46,4%	58,3%	50,6%
Lichte vrachtauto's	3,2%	4,3%	3,4%	3,6%	3,8%	3,5%
Bussen en autocars	0,5%	0,7%	0,2%	0,3%	0,2%	0,0%
Vrachtwagens	1,2%	1,1%	1,4%	1,6%	1,5%	1,7%
Overige	0,8%	2,3%	1,0%	2,4%	1,3%	1,7%
Onbekend	0,0%	0,4%	0,0%	0,3%	0,1%	3,1%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 27 : Zwaargewonden en doden 30 dagen per leeftijd en type weggebruiker in het Vlaams Gewest (niet-gewogen cijfers) - 2006

Leeftijdscategorieën	Voetgangers	Fietzers	Bromfietzers A	Bromfietzers B	Motorfietzers <400cc	Motorfietzers >=400cc	Autobestuurders	Autopassagiers	Lichte vrachtauto's	Vrachtwagen	Andere	Onbekend	Totaal
Van 0 tot 4 jaar	13	2		2				22	1		1		41
Van 5 tot 9 jaar	31	10			1			21	1				64
Van 10 tot 14 jaar	19	62	4	1	3	2		24	2			1	118
Van 15 tot 19 jaar	22	75	35	94	4	11	65	72	5		12	5	400
Van 20 tot 24 jaar	24	26	20	24	11	67	264	100	17	1	11	6	571
Van 25 tot 29 jaar	23	34	8	11	16	61	233	42	20	12	9	2	471
Van 30 tot 34 jaar	18	18	8	13	7	56	146	33	15	7	5	2	328
Van 35 tot 39 jaar	15	44	19	11	7	72	181	25	23	10	7	4	418
Van 40 tot 44 jaar	20	59	8	9	12	58	139	23	17	9	11		365
Van 45 tot 49 jaar	23	47	8	13	4	37	101	20	18	6	6	4	287
Van 50 tot 54 jaar	15	63	11	11	6	33	85	25	12	15	8	1	285
Van 55 tot 59 jaar	24	53	5	10	2	13	61	18	13	7	14		220
Van 60 tot 64 jaar	14	62	4	4		4	50	17	6	1	6		168
Van 65 tot 69 jaar	21	56	2	2		2	37	11	5	2	2		140
Van 70 tot 74 jaar	38	52	2	1	1	2	40	23	1		2		162
Van 75 tot 79 jaar	35	60	2	1		1	34	16		1	8	4	162
Van 80 tot 84 jaar	29	27	1	2			25	9	1		1	1	96
Van 85 tot 89 jaar	19	8					2	6					35
Van 90 tot 94 jaar		1					1				1		3
95 jaar en meer													
Onbekend		2	1			2	13	118	5	3	8		152
Totaal	403	761	138	209	74	421	1477	625	162	74	112	30	4486

Nota: De cijfers hebben betrekking op het aantal zwaargewonden en doden 30 dagen per betreffende weggebruikerscategorie, terwijl de kleuren een toename (rood) of een afname (groen) voorstellen van het aantal slachtoffers ten opzichte van 2000.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.2.2.4. Bestuurders betrokken in ongevallen

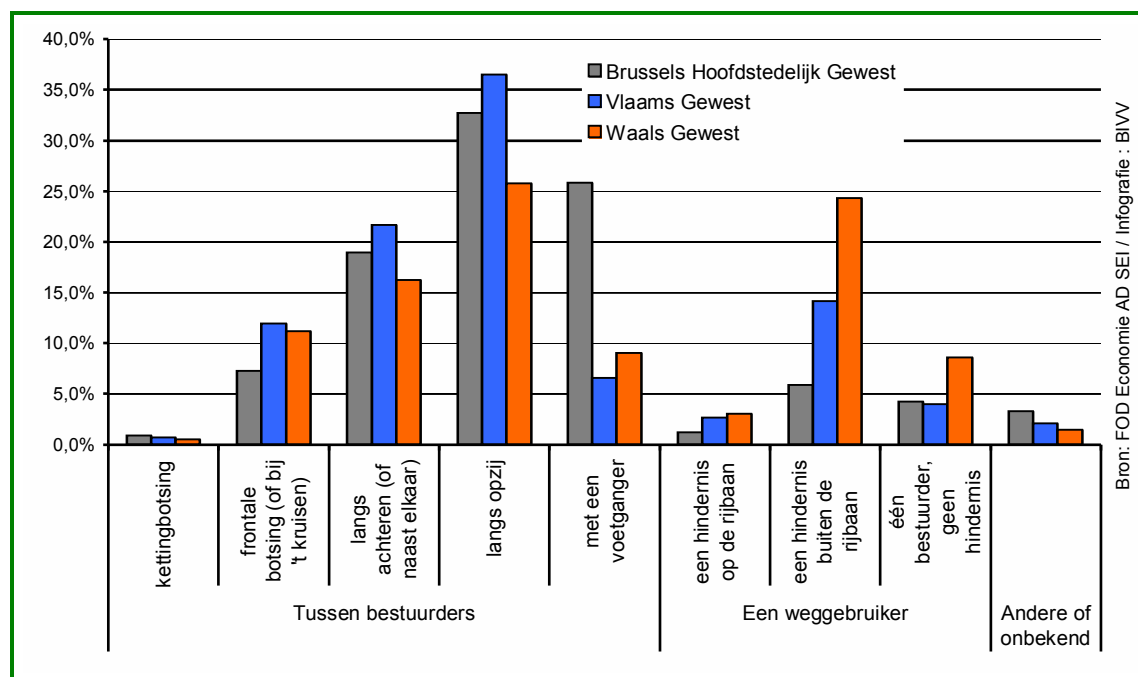
Hoewel drie vierden van de ongevallen betrekking hebben op een botsing tussen verschillende voertuigen, zijn ongevallen met één enkele weggebruiker beduidend gevaarlijker. Zo komen meer dan 30% van de verkeersdoden om in een ongeval waarbij één enkele weggebruiker tegen een obstakel rijdt dat zich buiten de rijbaan bevindt, terwijl dit soort ongevallen slechts 14% uitmaakt van alle ongevallen.

Merk ook op dat de ongevallen met ten minste één vrachtwagen meer mensenlevens kosten dan de ongevallen met ten minste één personenwagen of lichte vrachtauto, maar dat dit verschil slinkt. Van alle ongevallen met weggebruikers waarvoor het aantal afgelegde voertuigkilometers bekend is, zijn ongevallen met motorrijders het dodelijkst, omdat deze weggebruikers bijzonder kwetsbaar zijn. Ook hier komt verbetering in.

Types ongevallen

In Vlaanderen zijn net als in de rest van het land 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 (14,2% 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 37 doden 30 dagen. Dit zijn er “slechts” 17 per 1000 als we alle types ongevallen gezamenlijk in ogenschouw nemen.

Grafiek 24 : Types botsingen (1e botsing) in de drie gewesten - 2006



Tabel 28 : Ongevallen per type botsing (1e botsing) in het Vlaams Gewest (gewogen cijfers) - 2006

Type botsing		Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (%)	Doden 30 dagen	Ernst
tussen bestuurders	kettingbotsing	212	0,7%	3	14
	frontale botsing (of bij het kruisen)	3755	11,9%	77	21
	langs achter (of naast elkaar)	6837	21,7%	71	10
	langs opzij	11521	36,5%	114	10
met voetganger		2064	6,5%	53	26
weggebruiker tegen obstakel	op de rijbaan	822	2,6%	18	22
	buiten de rijbaan	4466	14,2%	165	37
één weggebruiker, geen hindernis		1240	3,9%	21	17
ander, onbekend		645	2,0%	18	28
Totaal		31562	100,0%	540	17

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 29 : Ongevallen per type botsing (1e botsing) in de drie gewesten (gewogen cijfers) - 2006

Type botsing		BHG		Vlaams Gewest		Waals Gewest	
		Ongevallen	%	Ongevallen	%	Ongevallen	%
tussen bestuurders	kettingbotsing	35	0,9%	212	0,7%	66	0,5%
	frontale botsing (of bij het kruisen)	286	7,2%	3755	11,9%	1525	11,2%
	langs achter (of naast elkaar)	750	18,9%	6837	21,7%	2214	16,2%
	langs opzij	1296	32,7%	11521	36,5%	3514	25,8%
met voetganger		1022	25,8%	2064	6,5%	1234	9,0%
weggebruiker er tegen obstakel	op de rijbaan	46	1,2%	822	2,6%	411	3,0%
	buiten de rijbaan	233	5,9%	4466	14,2%	3316	24,3%
één weggebruiker, geen hindernis		167	4,2%	1240	3,9%	1171	8,6%
ander, onbekend		130	3,3%	645	2,0%	193	1,4%
Totaal		3965	100,0%	31562	100,0%	13644	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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 85% 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 30 : Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het Vlaams Gewest-2006

	Voetgangers	Fietsers	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motors <=400cc	Motors > 400cc	Personenwagens	Minibussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens met trekker	Andere weggebruikers en onbekend	Totaal
Tussen weggebruikers*:													
Voetgangers	0,0%	0,9%	0,2%	0,3%	0,1%	0,1%	5,2%	0,0%	0,4%	0,5%	0,2%	0,3%	
Fietsers	0,9%	1,7%	0,5%	0,6%	0,1%	0,3%	17,5%	0,1%	0,3%	1,6%	0,7%	0,4%	
Bromfietsers A	0,2%	0,5%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	4,6%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,1%	
Bromfietsers B	0,3%	0,6%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	0,5%	0,2%	0,1%	
Motor <=400cc	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
Motor > 400cc	0,1%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	4,3%	0,0%	0,1%	0,4%	0,2%	0,1%	
Personenwagens	5,2%	17,5%	4,6%	5,9%	1,2%	4,3%	32,3%	0,2%	0,9%	6,2%	4,2%	2,6%	
Minibussen	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
Autobussen en autocars	0,4%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,9%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	
Lichte vrachtwagens	0,5%	1,6%	0,4%	0,5%	0,1%	0,4%	6,2%	0,0%	0,1%	0,4%	0,6%	0,3%	
Vrachtwagens en trekkers	0,2%	0,7%	0,1%	0,2%	0,0%	0,2%	4,2%	0,0%	0,1%	0,6%	0,5%	0,1%	
Andere en onbekend	0,3%	0,4%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	2,6%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,3%	
Totaal tussen weggebruikers	8,3%	24,7%	6,1%	7,8%	1,6%	5,7%	85,2%	0,4%	2,1%	11,2%	7,0%	4,4%	100,0%
Botsing tegen obstakel	0,1%	0,8%	0,3%	0,3%	0,2%	0,6%	12,6%	0,1%	0,0%	1,1%	0,4%	0,3%	16,8%
Andere botsing** en onbekend	0,0%	0,8%	0,3%	0,2%	0,1%	0,6%	1,5%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,2%	4,0%
Totaal	6,7%	21,2%	5,4%	6,8%	1,5%	5,7%	81,5%	0,4%	1,7%	10,1%	6,0%	4,0%	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbele telling

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

Tabel 31 : Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het Vlaams Gewest - 2006 (gewogen cijfers)

	Voetgangers	Fietsers	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motors <=400cc	Motors > 400cc	Personen wagens	Minibussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens met trekker	Andere weggebruikers en onbekend	Totaal
Tussen weggebruikers*:													
Voetgangers	0	230	47	71	15	30	1311	7	109	131	52	73	
Fietsers	230	422	117	149	17	67	4368	14	86	409	178	106	
Bromfietsers kl. A	47	117	15	20	6	10	1157	5	12	90	28	25	
Bromfietsers kl. B	71	149	20	29	1	8	1471	1	11	123	46	29	
Motorrijders <=400cc	15	17	6	1	3	0	304	0	2	23	8	7	
Motorrijders > 400cc	30	67	10	8	0	23	1083	5	13	94	53	30	
Personenwagens	1311	4368	1157	1471	304	1083	8065	57	229	1550	1041	652	
Minibussen	7	14	5	1	0	5	57	0	3	10	5	4	
Autobussen en autocars	109	86	12	11	2	13	229	3	6	29	19	15	
Lichte vrachtwagens	131	409	90	123	23	94	1550	10	29	100	157	75	
Vrachtwagens met trekker	52	178	28	46	8	53	1041	5	19	157	130	19	
Andere weggebruikers en onbekend	73	106	25	29	7	30	652	4	15	75	19	75	
Totaal tussen weggebruikers	2077	6163	1531	1959	388	1417	21287	111	534	2791	1737	1109	24985
Botsing tegen obstakel	31	265	98	105	49	196	3976	16	5	345	120	83	5288
Andere botsing** en onbekend	4	260	86	77	37	182	462	1	6	65	31	66	1276
Totaal	2112	6688	1714	2141	474	1794	25725	128	544	3200	1887	1258	31550

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

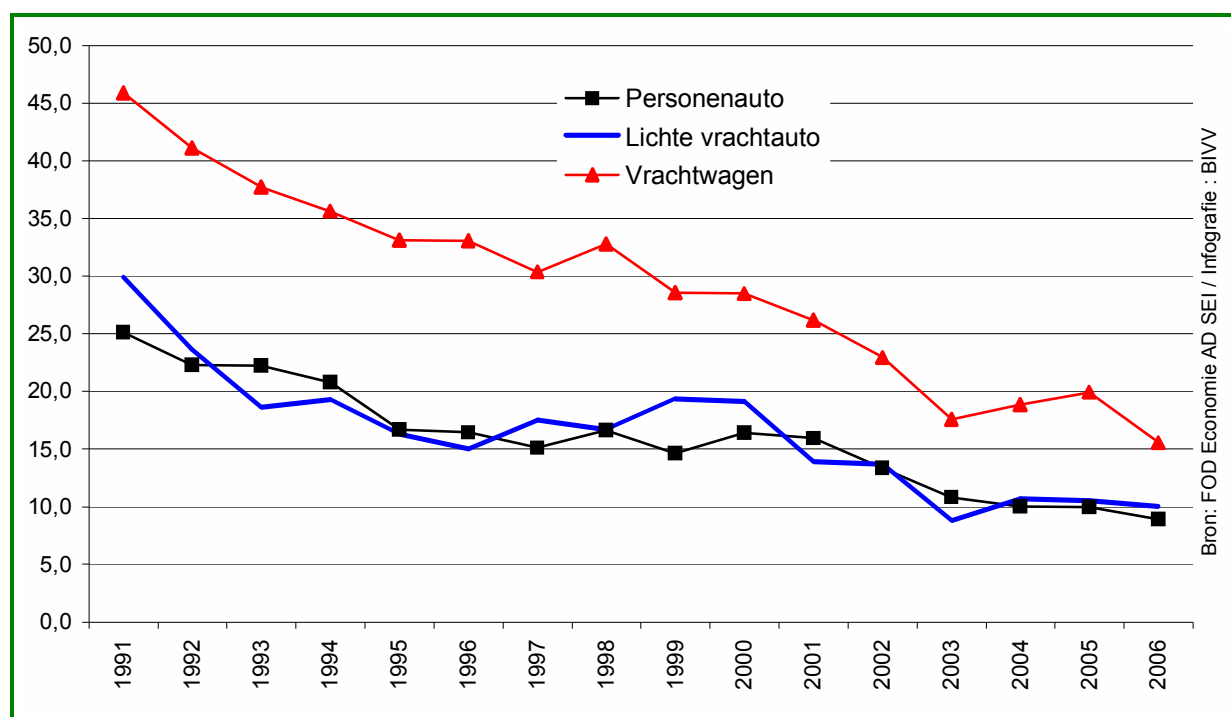
*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbele telling

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

Slachtoffers per betrokken weggebruikerscategorie

De grafiek hierna toont ons voor het Vlaams Gewest de jaarlijkse evolutie van het aantal doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één auto per miljard afgelegde voertuigkilometers. De twee andere curven stellen de evolutie van de ongevallen voor met ten minste één vrachtwagen, en de ongevallen met ten minste één bestelwagen. We merken dat het aantal doden 30 dagen per miljard door vrachtwagens afgelegde voertuigkilometers hoger ligt dan bij personenwagens en lichte vrachtauto's. Net als het aantal doden bij ongevallen met ten minste één personenwagen of lichte vrachtauto, ligt het aantal doden 30 dagen bij ongevallen met vrachtwagens sinds 1991 in dalende lijn. De daling is zelfs sterker dan bij ongevallen met personenauto's en lichte vrachtauto's.

Grafiek 25 : Doden 30 dagen bij ongevallen met respectievelijk ten minste één personenauto, één vrachtwagen en één bestelwagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het Vlaams Gewest



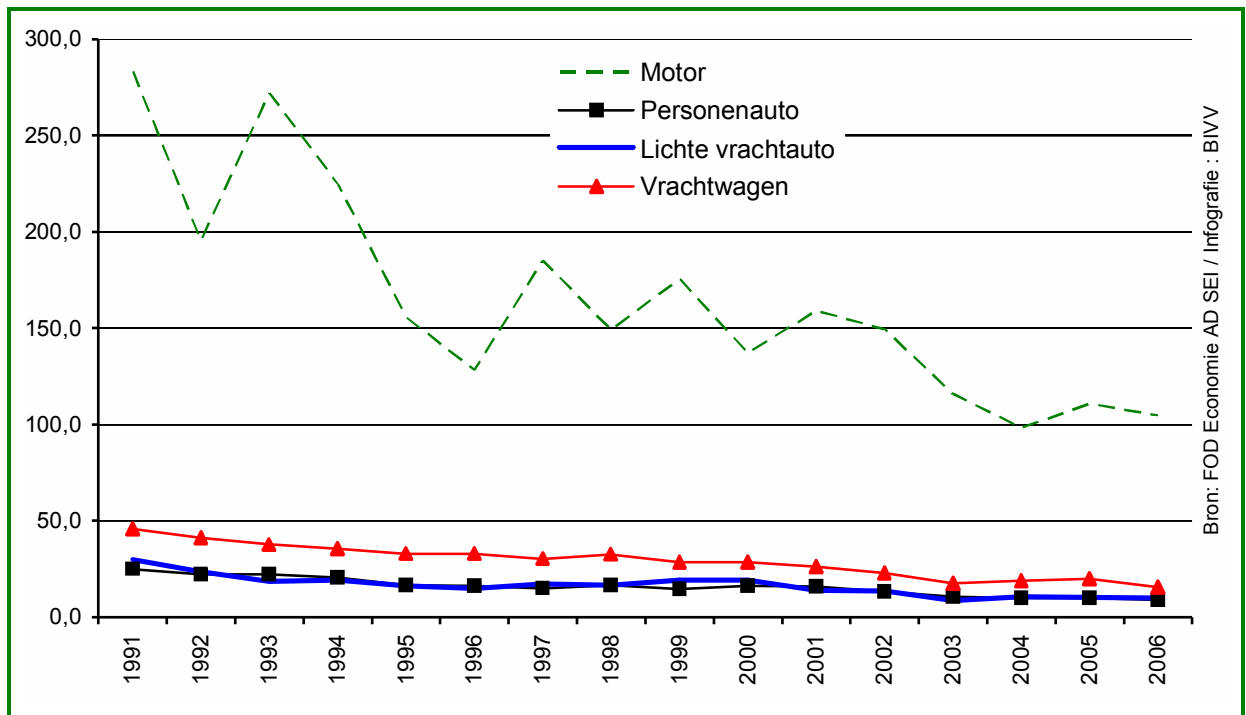
Tabel 32 : Evolutie van de doden 30 dagen bij ongevallen met respectievelijk ten minste één motorfiets, één personenauto, één vrachtwagen of één bestelwagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het Vlaams Gewest

Jaar	Doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste ...				Doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste... per miljard afgelegde voertuigkilometers in...			
	Eén motor	Eén voertuig	Eén vrachtwagen	Eén bestelwagen	Eén motor	Eén voertuig	Eén vrachtwagen	Eén bestelwagen
1991	71	919	175	67	283,2	25,1	45,9	29,9
1995	85	647	136	51	155,6	16,7	33,1	16,3
2000	77	692	142	84	137,0	16,4	28,5	19,1
2001	92	675	132	64	159,0	15,9	26,2	13,9
2002	89	569	118	66	149,6	13,4	22,9	13,7
2003	70	459	91	44	115,9	10,8	17,5	8,8
2004	61	427	100	56	98,3	10,0	18,8	10,7
2005	70	424	107	57	110,8	10,0	19,9	10,5
2006	68	382	86	57	104,8	8,9	15,5	10,0
2006/gemiddelde 98-2000	-22,1%	-42,7%	-26,0%	-40,6%	-31,9%	-44,0%	-45,4%	-48,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Het aantal doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één motor per miljard per motor afgelegde kilometers ligt ruimschoots hoger dan voor ongevallen met personenwagens, vrachtwagens of lichte vrachtauto's. Het ligt voor de hand dat de motorrijders zelf doorgaans het slachtoffer zijn van deze ongevallen, hetgeen bewijst dat de motor beduidend gevaarlijker is dan andere vervoermiddelen. De vermindering sinds 1991 gebeurde in twee fasen: de eerste daling vond plaats tussen 1994 en 1996, en de tweede voltrok zich tussen 2002 en 2004.

Grafiek 26 : Doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één motor per miljard voertuigkilometers in het Vlaams Gewest



5.2.2.5. Rijden onder invloed

De statistieken betreffende het percentage personen onder invloed van alcohol moeten met de grootste voorzichtigheid geïnterpreteerd worden omdat slechts de helft van de autobestuurders die bij een letselongeval betrokken raken daadwerkelijk getest worden. Dit cijfer ligt zelfs nog lager als we alle weggebruikers die zowel bij een dodelijk als een niet-dodelijk ongeval betrokken raken (fietsers, voetgangers, enz.) gezamenlijk in ogenschouw nemen. 's Nachts en tijdens de weekends zou het percentage bestuurders onder invloed, ongeacht de leeftijd, echter veel hoger liggen.

De proportie van de bestuurders onder invloed wordt bepaald door het aantal bestuurders onder invloed te delen door het aantal op alcohol geteste bestuurders. Welnu, zoals we kunnen vaststellen in tabel 33, wordt in het Vlaams Gewest 45% van de bestuurders en voetgangers op alcohol getest bij letselongevallen. Die verhouding varieert trouwens volgens het weggebruikertype waarvan er sprake is: van één geteste voetganger op tien tot twee geteste vrachtwagen-, bestelwagen- of personenwagenchauffeurs op tien.

Tabel 33 : Percentage bestuurders getest en positief bevonden op alcohol onder de betrokkenen bij een letselongeval, per weggebruikertype – 2006

	% gecontroleerde bestuurders	% bestuurders onder invloed van alcohol	Deel van alle betrokken bestuurders
Voetgangers	12%	13%	4%
Fietsers	24%	6%	12%
Bestuurders van personenwagens	52%	13%	52%
Vrachtwagenchauffeurs	51%	2%	4%
Bestuurders van bestelwagens	52%	12%	6%
Bus- en autocarbestuurders	44%	1%	1%
Totaal	45%	11%	78%

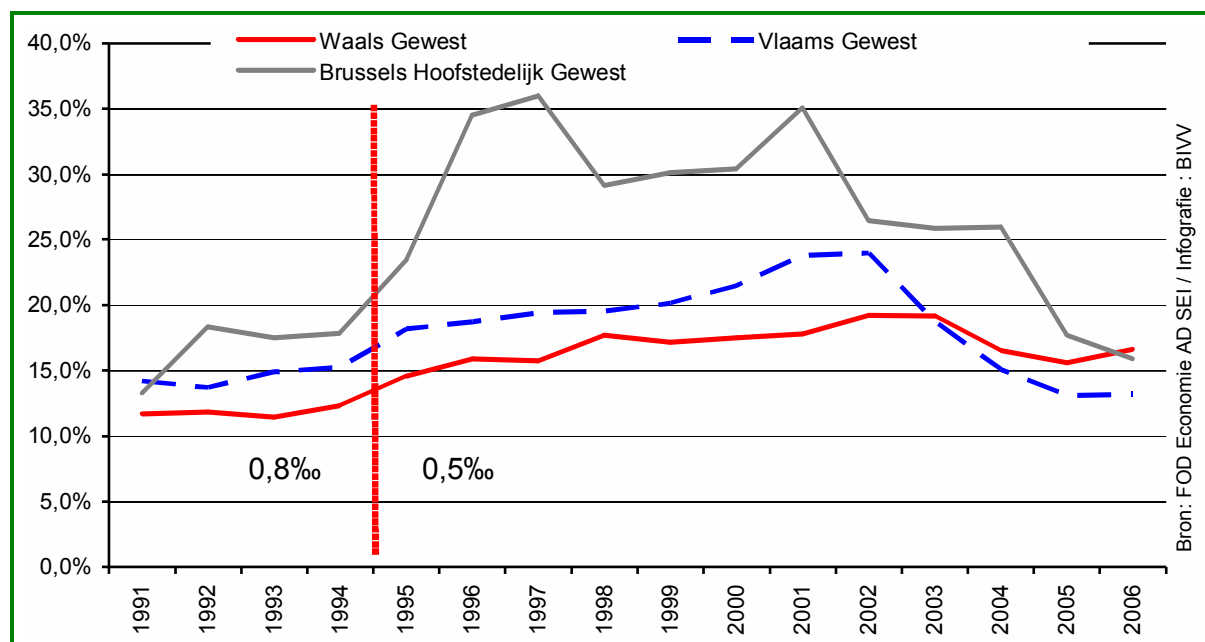
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Het vervolg van de analyse focust zich enkel op bestuurders van personenwagens. Deze keuze is ingegeven door het feit dat de bestuurders van personenwagens de overgrote meerderheid van bestuurders vertegenwoordigen die betrokken zijn bij letselongevallen (52%), maar ook de verschillende weggebruikertypes met een zeer uiteenlopend rijgedrag onder invloed niet over één kam te scheren (vrije tijdsbestuurders tegenover professionele bestuurders, waaronder vrachtwagen-, bus- en autocarchauffeurs met erg lage positieve percentages). Bovendien lopen de verschillende weggebruikertypes ook een uiteenlopend risico om gecontroleerd te worden bij een ongeval (Cf. tabel 33 « % gecontroleerde bestuurders »). In die optiek gaan we ervan uit dat het percentage bestuurders onder invloed omgekeerd evenredig is met het percentage geteste bestuurders. Hoe kleiner het aantal geteste bestuurders, hoe groter het percentage bestuurders onder invloed. Bovendien mogen we

ervan uitgaan dat, naarmate het percentage geteste bestuurders hoger komt te liggen, de tests minder aselekt worden⁴. Bijgevolg zullen we de echte proportie bestuurders onder invloed bij ongevallen pas kennen wanneer alle betrokken weggebruikers (bestuurders en voetgangers) bij alle letselongevallen worden getest op alcohol⁵.

De drie gewesten kennen een soortgelijke evolutie van de proportie bestuurders onder invloed: een aanzienlijke verhoging tot 2000, 2001 en 2002, en vervolgens een daling. In 2006 bleek in de drie gewesten ongeveer 15% van de bij een letselongeval geteste bestuurders positief.

Grafiek 27 : Hoeveel % van alle bestuurders die in één van de drie Gewesten bij een letselongeval op alcohol getest werden, waren positief?



Nota: We moeten heel voorzichtig zijn met het gebruik van deze cijfers, want het overgrote deel van de bestuurders werd niet getest op alcohol. In december 1994 is de wetgeving veranderd: de maximum toegelaten bloedalcoholconcentratie bedraagt sindsdien 0,8‰ i.p.v 0,5‰.

⁴ Dit wil zeggen dat ze niet gebaseerd zijn op uiterlijke selectiecriteria (leeftijd, geslacht, gedrag), maar dat ze systematisch zijn.

⁵ Ter informatie: in Frankrijk is voor 80% van de letselongevallen en voor 90% van de dodelijke ongevallen het alcoholgehalte bekend.

Tabel 34 : Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken waren bij een letselongeval, waren onder invloed van alcohol? Evolutie per gewest

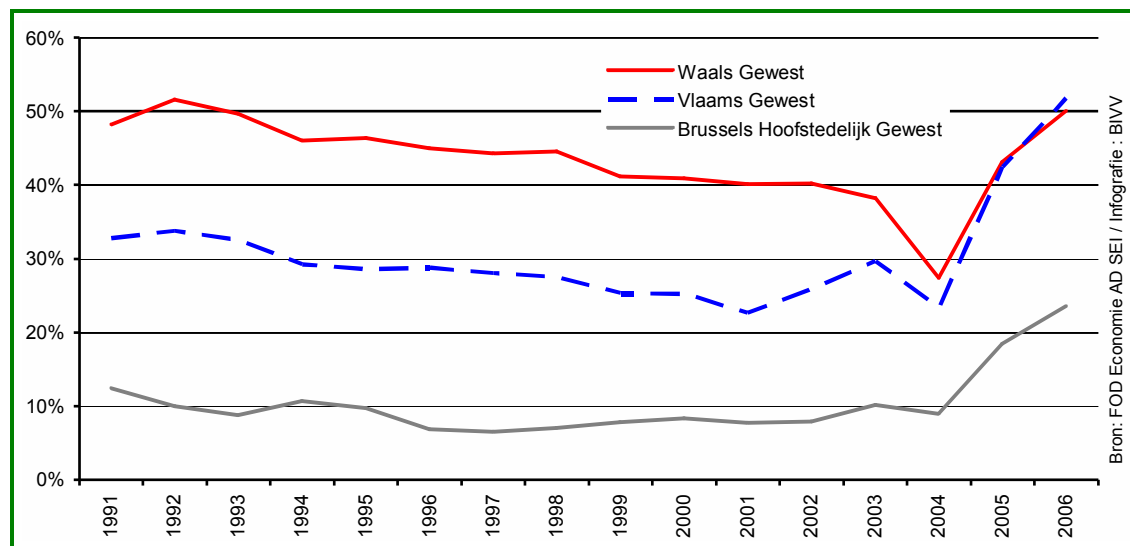
Jaar	% bestuurders onder invloed van alcohol in het BHG	% bestuurders onder invloed van alcohol in het Vlaams Gewest	% bestuurders onder invloed van alcohol in het Waals Gewest
1991	13,2%	14,2%	11,7%
1995	23,4%	18,2%	14,6%
2000	30,4%	21,5%	17,5%
2001	35,0%	23,8%	17,8%
2002	26,4%	24,0%	19,2%
2003	25,9%	18,7%	19,2%
2004	25,9%	15,1%	16,5%
2005	17,7%	13,1%	15,6%
2006	15,9%	13,2%	16,6%

Nota: We moeten heel voorzichtig zijn met het gebruik van deze cijfers, want het overgrote deel van de bestuurders werd niet getest op alcohol.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

De grafiek hierna toont aan dat in 2006 amper de helft van de autobestuurders die in het Vlaams Gewest bij een letselongeval betrokken raakten, op alcohol getest werden. Dit percentage is sinds 1991 aanhoudend gedaald, om uiteindelijk in 2005 en 2006 opnieuw te stijgen.

Grafiek 28 : Hoeveel % van alle bestuurders die in de drie Gewesten bij een letselongeval op alcohol getest werden, waren positief?



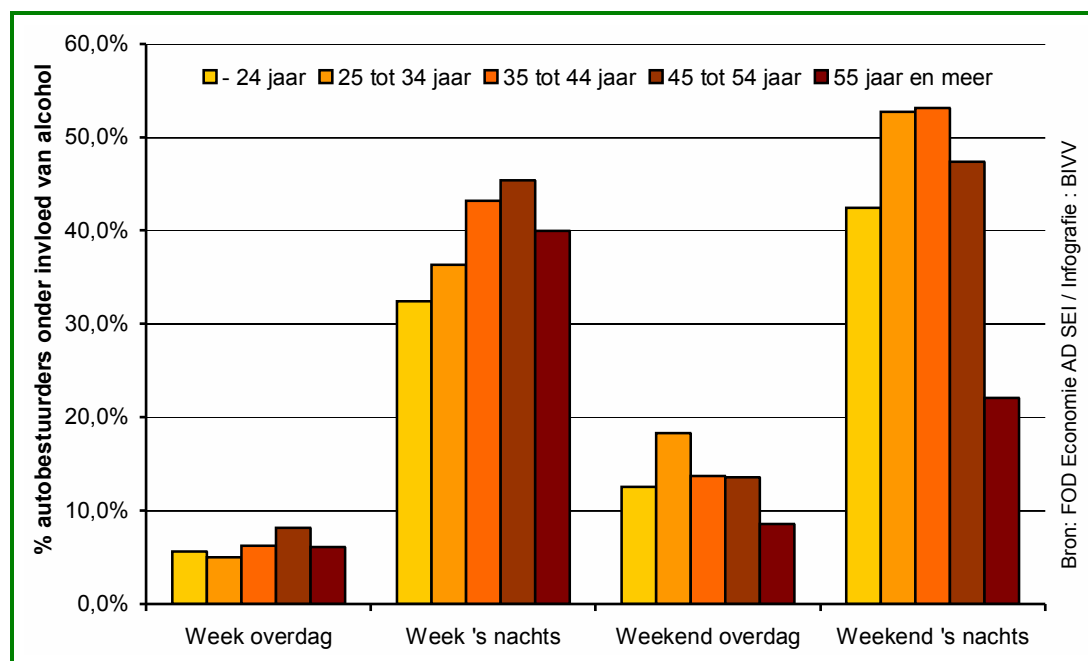
Tabel 35 : Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken raakten bij een letselongeval werden getest op alcohol? Evolutie per gewest

Jaar	Percentage autobestuurders getest op alcohol in het BHG	Percentage autobestuurders getest op alcohol in het Vlaams Gewest	Percentage autobestuurders getest op alcohol in het Waals Gewest
1991	12%	33%	48%
1995	10%	29%	46%
2000	8%	25%	41%
2001	8%	23%	40%
2002	8%	26%	40%
2003	10%	30%	38%
2004	9%	23%	27%
2005	18%	42%	43%
2006	24%	52%	50%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Op basis van de (onvolledige) gegevens waarover wij beschikken (zie vorige grafiek), kunnen we bepaalde vooroordelen over rijden onder invloed van alcohol bevestigen of ontcrachten. Zo stellen we vast dat de problematiek van rijden onder invloed niet alleen kenmerkend is voor jonge bestuurders. Bovendien kunnen we bevestigen dat het percentage bestuurders onder invloed tijdens week- en weekendnachten aanzienlijk hoger ligt. Op deze tijdstippen zijn ruim meer dan 30% van de bestuurders die bij een letselongeval betrokken raken positief, dit geldt niet enkel voor jongeren, maar ook voor de andere leeftijdscategorieën.

Grafiek 29 : Percentage autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week in het Vlaams Gewest



Tabel 36 : Percentage autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week in het Vlaams Gewest-2006

Leeftijdscategorie	Week dag	Week nacht	Weekend dag	Weekend nacht
Jonger dan 24 jaar	5,6%	32,4%	12,5%	42,4%
25 tot 34 jaar	5,0%	36,3%	18,3%	52,7%
35 tot 44 jaar	6,2%	43,2%	13,7%	53,1%
45 tot 54 jaar	8,1%	45,3%	13,6%	47,4%
55 jaar en ouder	6,1%	40,0%	8,5%	22,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.2.2.6. Andere ongevalsomstandigheden

Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden

De overgrote meerderheid van de ongevallen doet zich voor bij normale weersomstandigheden. De meeste ongevallen bij regenweer doen zich in Brussel voor. Kenmerkend voor Wallonië is dat er zich opmerkelijk veel ongevallen voordoen bij sneeuwval of bij “onbekende” weersomstandigheden. In Vlaanderen lijken de weersomstandigheden weinig invloed te hebben op de ongevallen.

Tabel 37 : Onderverdeling van de ongevallen naargelang van de weersomstandigheden in de drie gewesten

Weersomstandigheden	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest
Normaal weer	80,3%	87,5%	76,8%
Regen	12,5%	8,8%	11,5%
Mist	0,1%	0,5%	0,7%
Hevige wind, rukwinden	0,2%	0,2%	0,7%
Sneeuwval	0,3%	0,3%	1,1%
Hagel	0,1%	0,0%	0,1%
Andere (dichte rook...)	0,2%	0,3%	0,5%
Onbekend	6,4%	2,4%	9,0%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 38 : Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden in de drie gewesten (gewogen cijfers)

Weersomstandigheden	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest
Normaal weer	3182	27626	10481
Regen	495	2771	1569
Mist	5	153	93
Hevige wind, rukwinden	6	74	94
Sneeuwval	12	96	149
Hagel	4	14	13
Andere (dichte rook...)	9	97	67
Onbekend	254	757	1226
Totaal	3965	31562	13644

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV