# BIVV

## OBSERVATORIUM VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

Evolutie van de verkeersveiligheid in België **2000-2006**











Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

D/2008/0779/70
Auteurs: Y. Casteels, M. Scheers
Met medewerking van: E. Dupont, H. Martensen, F. Riguelle, P. Silverans, F. Toro
Verantwoordelijke uitgever: Patric Derweduwen

© BIVV, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2008

# BIVV

## OBSERVATORIUM VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

Evolutie van de verkeersveiligheid in België **2000-2006**









ikbenvoor.be

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

# Inhoudsopgave


**Inleiding** ..... 4

**1. Definities en bronnen** ..... 5
- 1.1. Definities ..... 6
- 1.2. Bronnen ..... 7

**2. De indicatorenpiramide** ..... 11
- 2.1. Informatie over de actieplannen en maatregelen ..... 12
- 2.2. Road safety Performance Indicators ..... 14
- 2.3. Ongevallendatabase en gelinkte databases ..... 14
- 2.4. Risicoblootstellingsgegevens - Risk Exposure Data (RED) ..... 14
- 2.5. Maatschappelijke kosten ..... 15

**3. Algemene evolutie van de ongevallen en de slachtoffers in België** ..... 17
- 3.1. Verkeersongevallen per tijdseenheid ..... 24
- 3.2. Verkeersongevallen volgens het type weg ..... 28
- 3.3. De slachtoffers van verkeersongevallen ..... 30
- 3.4. Ongevallen naargelang de weersomstandigheden ..... 39
- 3.5. Verkeersongevallen onder invloed van alcohol ..... 39
- 3.6. Samenvatting ..... 41

**4. De botsingsmatrix** ..... 43
- 4.1. Evolutie van de dodelijke verkeersslachtoffers in België ..... 44
- 4.2. Detailanalyse personenwagens ..... 50

**5. Algemene evolutie van de ongevallen en de slachtoffers in de drie Gewesten** ..... 55
- 5.1. Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ..... 56
- 5.2. Verkeersveiligheid in het Vlaams Gewest ..... 57
- 5.3. Verkeersveiligheid in het Waals Gewest ..... 58

**6. Algemene evolutie van gedrag en attitudes** ..... 59
- 6.1. Gedragsmetingen ..... 60
- 6.2. Attitudes ..... 77
- 6.3. Samenvatting ..... 77

**Lijst grafieken** ..... 79

**Lijst tabellen** ..... 80

# Inleiding

De verbetering van de verkeersveiligheid in België werd na de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid in 2001 als een beleidsprioriteit beschouwd. België stelde duidelijke doestellingen voorop: tegen 2010 mag het aantal verkeersdoden op de Belgische wegen maximum 750 bedragen, tegen 2015 zou dit aantal maximum 500 mogen bedragen.

De tendensen die op basis van de verkeersveiligheidsbarometer vastgesteld worden wijzen er op dat het aantal ongevallen en slachtoffers op de wegen sinds 2007 niet meer daalt. Nochtans werd tussen 2000 en 2006 een positieve evolutie van de verkeersveiligheid vastgesteld. In vergelijking tot het referentiecijfer van 1500 – het gemiddelde van 1998,1999 en 2000 - daalde het aantal verkeersdoden met 26,6%. Het aantal doden 30 dagen bedraagt 1067 in 2007, terwijl dit aantal in 2006 1069 bedroeg. De verwerking van de definitieve cijfers 2007 zal een verdere analyse van deze vasstelling mogelijk maken.

Een kentering in het verkeersveiligheidsbeleid zal nodig zijn opdat de vooropgestelde doelstellingen gehaald zouden worden. De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid formuleerde in dit verband een reeks van beleidsaanbevelingen die tijdens de Staten-Generaal in maart 2007 leidden tot de ondertekening van een charter voor een veiliger verkeer, door de aanwezige politieke partijen. Het nemen van doelgerichte en specifieke maatregelen is daarvan het uitgangspunt.

De in dit rapport geschetste analyse van de verkeersveiligheid tot en met 2006 moet toelaten om de prioritaire thema's en doelgroepen bepalen voor dit actieplan. Deze analyse vormt tevens de basis voor de task force verkeersveiligheid, die in de schoot van het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid van 5 maart 2008 werd opgericht. Deze task force bereidt de beleidsmaatregelen op korte en langere termijn voor en heeft daarnaast de opdracht om de effecten ervan te monitoren en te evalueren. Het observatorium voor de verkeersveiligheid van het BIVV zal hierin een cruciale rol vervullen.



# 1. Definities en bronnen

## Inhoudstafel


**1.1. Definities** ..... 6
- Dag ..... 6
- Dodelijk gewonde ..... 6
- Doden 30 dagen ..... 6
- Doden ter plaatse ..... 6
- Ernst van de ongevallen ..... 6
- Letselongevallen ..... 6
- Lichtgewonde ..... 6
- Nacht ..... 6
- Reizigerskilometers ..... 6
- Slachtoffers ..... 6
- Voertuigkilometers ..... 6
- Week ..... 6
- Weekend ..... 6
- Zwaar- of ernstig gewonde ..... 6

**1.2. Bronnen** ..... 7
- Betrouwbaarheid ..... 7
- Onderregistratie ..... 8
- Specifieke problemen ..... 9



# 1 DEFINITIES EN BRONNEN

## 1.1. Definities

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

**Dag**
In tegenstelling tot de nacht, wordt de dag (overdag) gedefinieerd als de periode van 6.00 am tot 21.59 pm.

**Dodelijk gewonde**
Elke persoon die binnen de 30 dagen na het ongeval overleed aan de gevolgen ervan, maar die niet ter plaatse of vóór de ziekenhuisopname is gestorven.

**Doden 30 dagen**
Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke gedood wordt, overlijdt vóór zijn ziekenhuisopname, of binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan.

**Doden ter plaatse**
Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke gedood wordt of overlijdt vóór zijn ziekenhuisopname.

**Ernst van de ongevallen**
De ernst van de ongevallen wordt berekend aan de hand van het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen.

**Letselongevallen**
Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig (een ongeval met meer dan twee voertuigen wordt als één ongeval beschouwd), dat lichamelijke schade veroorzaakt (ongevallen met louter materiële schade worden sinds 1973 niet meer in de statistieken opgenomen), en dat zich voordoet op de openbare weg (dus geen ongevallen op een privé-terrein dat toegankelijk is voor het publiek (bijv. parkings van grote winkels).

**Lichtgewonde**
Elke persoon die gewond raakt in een verkeersongeval, voor wie de definitie van dodelijk gewonde of zwaargewonde niet van toepassing is.

**Nacht**
In tegenstelling tot de dag, duurt de nacht van 22.00 pm tot 5.59 am van de volgende dag.

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

**Slachtoffers**
Licht- of zwaargewonden of doden 30 dagen.

**Voertuigkilometers**
Aantal kilometers afgelegd door alle voertuigen die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisten.

**Week**
In tegenstelling tot het weekend, duurt de week van maandag 6.00 am tot vrijdag 21.59 pm.

**Weekend**
In tegenstelling tot de week, duurt het weekend van vrijdag 22.00 pm tot maandag 5.59 am.

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

## 1.2. Bronnen

De in dit rapport opgenomen letselongevallengegevens zijn afkomstig van de Federale Overheidsdienst Economie, Middenstand en Energie, AD Statistiek en Economische Informatie (FOD Economie AD SEI). Daarnaast werden ook andere gegevensbronnen gebruikt, waaronder de gegevens van de FOD Mobiliteit en Vervoer, EUROSTAT, de CARE-database en de IRTAD-database.

Net als in de meeste Europese landen, wordt de informatie over letselongevallen in België geregistreerd door de politiediensten. Na de vaststelling van een letselongeval stelt de politie een proces-verbaal op. Op basis daarvan, wordt deels automatisch en deels manueel, een "analyseformulier voor verkeersongevallen met doden of gewonden" (VOF of verkeersongevallenformulier) ingevuld. Deze vragenlijst, die een grote hoeveelheid informatie over het ongeval bevat, maakt het mogelijk een databank met ongevallengegevens aan te maken. Hiervoor worden de gegevens die via de VOF werden ingezameld, verstuurd naar de FOD Economie AD SEI, waar ze worden verbeterd, aangevuld met de doden 30 dagen die door de parketten gemeld worden en gevalideerd.

### Betrouwbaarheid

Van 2000 tot 2002 vond de politiehervorming plaats. Deze had een aanzienlijke weerslag op de continuïteit van het invullen van het aantal verkeersongevallenformulieren in bepaalde politiezones. Om deze abnormale daling te corrigeren, heeft het toenmalige NIS beslist om de gegevens vanaf 2002 te wegen door het toepassen van een coëfficiënt die gebaseerd is op het aantal processen-verbaal van letselongevallen dat door de politiediensten geregistreerd worden.

De kalibratie berekent de verhouding tussen het aantal ongevallen zonder doden per politiezone afkomstig uit het PV-register en het aantal ongevallen zonder doden per politiezone afgeleid uit de detailregistraties (VOF).

Een kalibratie- of wegingscoëfficiënt wordt berekend per politiezone en vervolgens toegepast op de variabelen van de ongevallen zonder doden (dit om te vermijden dat er doden zouden "bijgecreëerd" worden voor deze politiezone). Met andere woorden: alle ongevallen zonder doden (en dus alle variabelen van deze ongevallen) worden gewogen met deze coëfficiënt.

Concreet betekent dit dat een verkeersongeval met 3 lichtgewonden na berekening van een kalibratiecoëfficiënt van 1,2 voor deze politiezone, zal geëxtrapoleerd worden naar 3,6 lichtgewonden. Of het aantal ongevallen bij regenweer, binnen de bebouwde kom, in een scherpe bocht… wordt "opgewaardeerd" of gewogen met de berekende kalibratie-coëfficiënt.[1]

De weging is geëvolueerd tussen 2002 en 2006. Voor 2002 was het de bedoeling om de cijfers te corrigeren voor de politiezones die door de politiehervorming abnormale dalingen vertoonden. De weging werd dan ook niet doorgevoerd voor alle politiezones. Doorheen de jaren werden alle politiezones in het systeem opgenomen.

[1] Toelichting afkomstig van de FOD Economie AD SEI.



# 1 DEFINITIES EN BRONNEN

De tabel hierna geeft het aantal gewogen zones weer per jaar. We stellen vast dat alle 196 politiezones werden gekalibreerd sinds 2005.

**Tabel 1 : Aantal gewogen zones per jaar**

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Politiezones met kalibratie | 0 | 123 | 182 | 189 | 196 | 196 |
| Politiezones zonder kalibratie | 196 | 73 | 14 | 7 | 0 | 0 |
| Totaal van de politiezones | 196 | 196 | 196 | 196 | 196 | 196 |

Wanneer we proberen om de evolutie van een fenomeen over meerdere jaren heen in kaart te brengen, worden onze conclusies vertekend door het gebruik van een wegingscoëfficiënt.

Daarom werd er in onderstaande analyse voor geopteerd om bij de analyse van de evoluties geen gewogen gegevens te gebruiken. Toch geven we ter informatie telkens ook de gewogen gegevens zodat de lezer een zo transparant mogelijk beeld krijgt van de verkeersveiligheidssituatie in België. Daarenboven dient men er rekening mee te houden dat de cijfers van 2001 tot en met 2003 vertekend kunnen zijn door de gevolgen van de politiehervorming en van de nieuwe registratie en centralisatieprocedure.

Wanneer de gemaakte analyses betrekking hebben op één jaar in het bijzonder worden de gewogen gegevens gebruikt.

## Onderregistratie

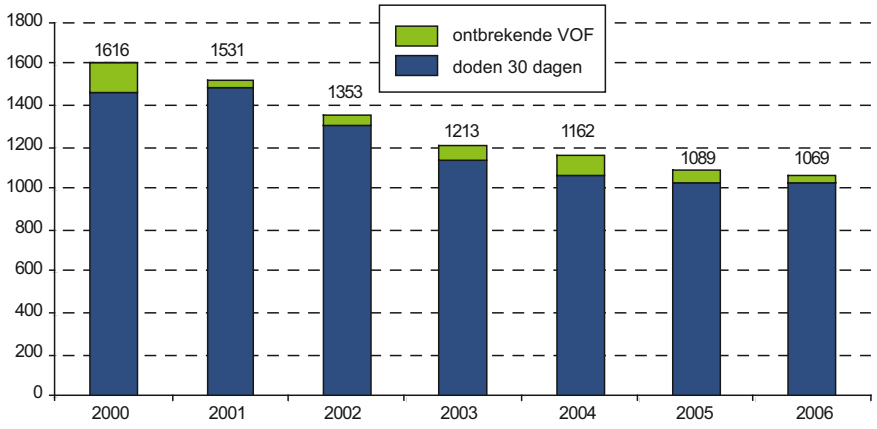
Zoals in alle andere landen met verkeersongevallenstatistieken wordt ook in België een deel van de letselongevallen niet geregistreerd door de politie. Er zijn verschillende oorzaken voor deze onderregistratie, een gedeelte ervan is vooralsnog onbekend in België: we weten dat een deel van de letselongevallen niet geregistreerd worden, eenvoudigweg omdat de betrokken weggebruikers de ordediensten niet oproepen. Het komt ook voor dat de politie niet ter plaatse raakt, of dat het VOF niet ingevuld wordt of zoek raakt… Er bestaat in België geen diepgaand onderzoek hieromtrent. We gaan er echter van uit dat het aantal niet-geregistreerde ongevallen afhangt van de ernst van de ongevallen (hoe erger het ongeval, hoe groter de kans dat het geregistreerd wordt), het aantal betrokken weggebruikers (hoe meer weggebruikers, hoe groter de registratiekans), de betrokken weggebruikerscategorie(ën) (fietsongevallen worden minder vaak geregistreerd dan ongevallen waarbij een auto betrokken raakt), de leeftijd van de betrokken weggebruikers, etc.

Volgens Belgische en internationale studies, wordt 90% van de dodelijke ongevallen geregistreerd. Voor slachtoffers die naar het ziekenhuis worden afgevoerd ligt de registratiegraad rond de 50%, en voor personen met onschuldige verwondingen (niet in het ziekenhuis opgenomen), ligt dit cijfer lager dan 20%.

Het aantal doden 30 dagen is de meest betrouwbare indicator aangezien de informatie van de politie over de doden ter plaatse aangevuld wordt op basis van de melding van de parketten dat een dodelijk gewonde overleden is in het ziekenhuis binnen de 30 dagen na het ongeval.

Indien er voor dat ongeval nog geen VOF in de databank zit, wordt de vaststellende eenheid gecontacteerd met de vraag om voor dat ongeval alsnog een VOF in te vullen. Totaal sluitend is dit systeem nog niet maar het aantal "ontbrekende VOF" is in de loop van de voorbije jaren afgenomen wat er op wijst dat de betrouwbaarheid van dit cijfer toeneemt. Er dient evenwel opgemerkt dat deze ontbrekende aantallen sinds 2002 opgenomen worden in het totaal aantal doden 30 dagen die door het voormalige NIS werden gepubliceerd. Daarvoor gebeurde dit niet waardoor voor het jaar 2000 146 doden 30 dagen en voor het jaar 2001 45 doden 30 dagen ontbreken in de officiële statistieken. Indien we deze gegevens toch mee in rekening zouden brengen, betekent dit dat het aantal doden 30 dagen tussen 2006 en 2000 afgenomen is met 33,8%.

**Grafiek 1 : Evolutie van het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2006**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

## Specifieke problemen

De politiezone Brussel-Elsene kent op haar beurt een specifiek probleem. Bij de overgang naar het elektronische ongevallenregistratiesysteem kende de politiezone technische problemen die de statistieken vertekenden. Bij de analyse van de evolutie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest houden we dus geen rekening met 2002.

In sommige grafieken in de rapporten werden bepaalde jaren (2001, 2002 of 2003) in het grijs weergegeven, om aan te tonen dat ze niet in aanmerking komen voor analyse. De reden hiervoor is dat ze afwijkende resultaten vertonen. Deze abnormale resultaten zijn dus eerder toe te schrijven aan de structurele gevolgen dan aan werkelijke tendenswijzigingen op het vlak van de verkeersveiligheid.



# 2. De indicatorenpiramide

## Inhoudstafel


**2.1. Informatie over de actieplannen en maatregelen** ..... 12

**2.2. Road safety Performance Indicators (prestatie-indicatoren verkeersveiligheid)** ..... 14

**2.3 Ongevallendatabase en gelinkte databases** ..... 14

**2.4 Risicoblootstellingsgegevens - Risk Exposure Data (RED)** ..... 14

**2.5 Maatschappelijke kosten** ..... 15



# 2 DE INDICATORENPIRAMIDE

De werkgroep statistiek van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid definieerde in haar rapport aan de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid op 12 maart 2007 alle noodzakelijke indicatoren en statistieken die wenselijk zijn om een zo goed mogelijke analyse te kunnen maken van de verkeersveiligheid in België (cf. www.fcvv.be). Deze gegevens werden vervat in een piramide die hieronder wordt weergegeven. Deze piramide vormt het basisschema voor de analyses die in het Observatorium voor de Verkeersveiligheid worden uitgevoerd.

Onderstaande piramide[1] geeft een inventaris van de vereiste gegevens voor een informatiesysteem rond verkeersveiligheid. Om een grondige analyse van het verkeersveiligheidsbeleid toe te laten, moet men rekening houden met de vier niveaus van de piramide.

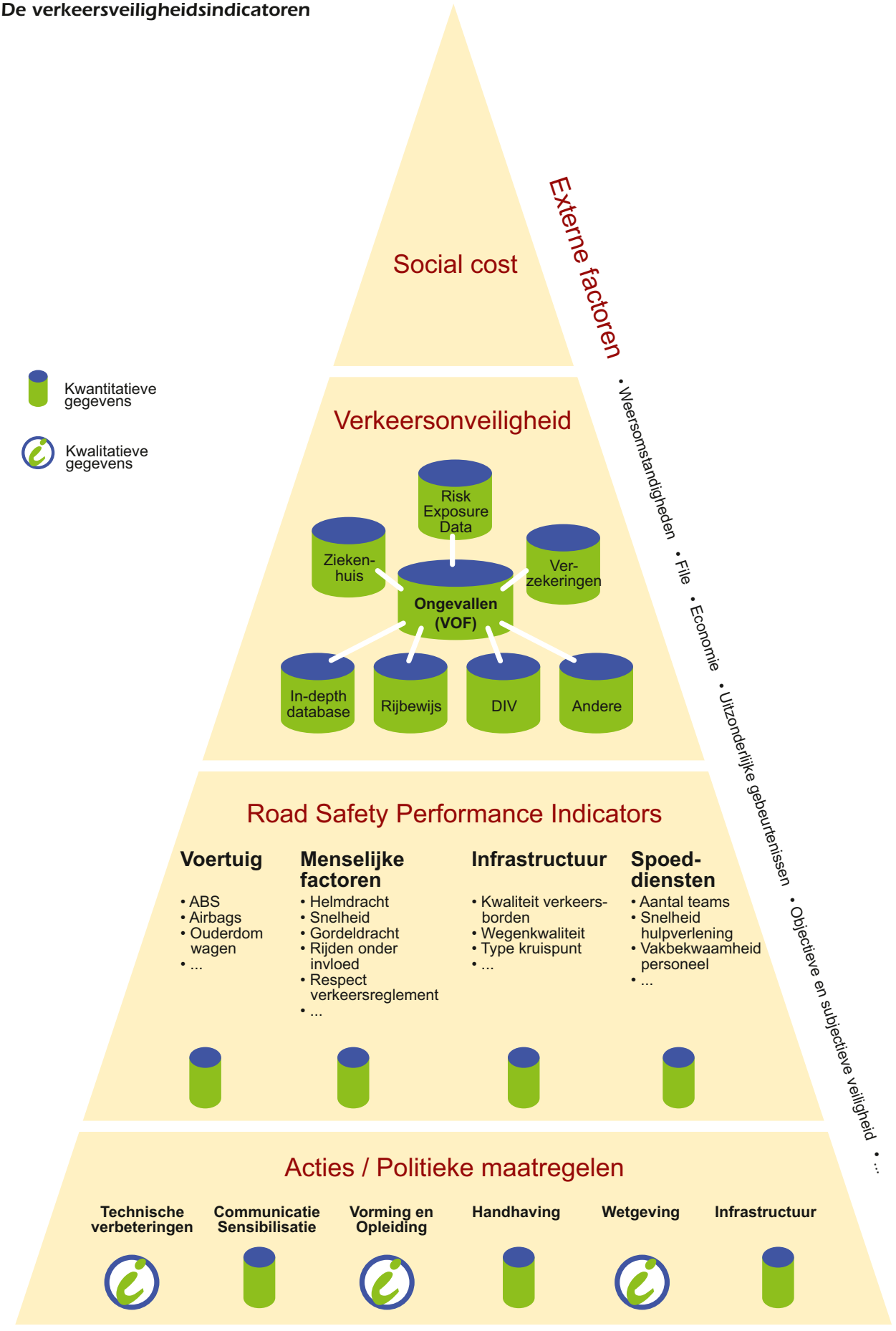
## 2.1. Informatie over de actieplannen en maatregelen

Onderaan de piramide vinden we de actieplannen en doorgevoerde beleidsmaatregelen. We onderscheiden 6 types acties of maatregelen.

1. **Wetgeving**
2. **Handhaving**
3. **Rijopleiding**
4. **Communicatie/Sensibilisatie**
5. **Technische verbeteringen**
6. **Verbeteringen aan de weginfrastructuur**

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

**De verkeersveiligheidsindicatoren**







## 2.2. Road safety Performance Indicators (prestatie-indicatoren verkeersveiligheid)

Verkeersdoden zijn de ultieme symptomen van tekortkomingen inzake de verschillende verkeersveiligheidsfactoren. Zo kenmerken verscheidene factoren het ongevalsgebeuren: de mens als verkeersdeelnemer, het voertuig, de weg en zijn omgeving, diverse verkeersomstandigheden (aard van het verkeer, lichtgesteldheid, weer, …). Andere factoren beïnvloeden trouwens de ernst van de letsels opgelopen bij een verkeersongeval.

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

**1. Menselijke factoren**
Bijvoorbeeld: helmdracht, snelheid, rijden onder invloed (alcohol, drugs, geneesmiddelen…), naleven van de verkeersregels (gsm-gebruik tijdens het rijden, overschrijden van doorlopende strepen…), etc.

**2. Voertuiggebonden factoren**
Bijvoorbeeld: aanwezigheid van actieve of passieve veiligheidssystemen (ABS, airbags) EuroNCAP-sterren, staat van de banden, zicht (dodehoekspiegel…), staat van het voertuig (remmen, schokdempers) etc.

**3. Infrastructuurgebonden factoren**
Bijvoorbeeld: kwaliteit van de wegen, gevaarlijke kruispunten, etc.

**4. Factoren die verband houden met de hulpdiensten**
Bijvoorbeeld: aantal eerstehulpdiensten per inwoner, kwaliteit van de hulpdiensten, etc.

## 2.3. Ongevallendatabase en gelinkte databases

De belangrijkste informatiebron is de databank van de letselongevallen die beheerd wordt door de FOD Economie DG Statistiek en Economische Informatie (ex-INS) op basis van de verkeersongevallenformulieren die door de politiediensten worden ingevuld. Door verschillende gegevensbanken aan elkaar te koppelen, zou het mogelijk worden om risicofactoren of situaties die specifieke maatregelen vereisen beter te identificeren.

## 2.4. Risicoblootstellingsgegevens - Risk Exposure Data (RED)

De risicoblootstellingsgegevens hebben betrekking op de informatie die het mogelijk maakt om de ongevalsomstandigheden te beschrijven. Deze parameters maken het mogelijk om het relatieve ongevalsrisico te berekenen, en dus om de verschillende weggebruikers, landen… te vergelijken. De meest courante risicoblootstellingsgegevens zijn:

- **Het aantal voertuigen/afgelegde kilometers:** aantal door alle voertuigen afgelegde kilometers over een bepaalde tijdspanne. Het aantal slachtoffers per miljard voertuigen/afgelegde kilometers maakt vergelijking tussen landen mogelijk.
- **Het aantal personen/afgelegde kilometers:** aantal door alle personen afgelegde kilometers over een bepaalde tijdspanne
- **Lengte van het wegennet**

- **Grootte van het wagenpark**
- **Populatie:** het aantal doden per miljoen inwoners maakt het mogelijk om de verschillende doodsoorzaken te vergelijken.
- **Bestuurderspopulatie**
- **Bevolkingsdichtheid**
- etc.

**Gegevensbank van de rijbewijzen** voor informatie over de betrokken bestuurders

**Gegevensbank van de nummerplaten** voor informatie over de voertuigen.

**Gegevensbank van de ziekenhuizen** voor meer gedetailleerde informatie over de doden en de gewonden.

**Gegevensbank van de verzekeringen** voor informatie over de aansprakelijkheid bij ongevallen en over ongevallen met materiële schade.

**Gegevensbank op basis van een diepgaande ongevallenanalyse** die informatie geeft over factoren die bijdroegen tot een ongeval.

Dit informatienetwerk moet ons een duidelijke kijk geven op de verkeersonveiligheid. Zo staan de verschillende modellen voor het behalen van een rijbewijs regelmatig ter discussie zonder dat de impact van de rijopleiding op het aantal ongevallen die de eerste twee à drie jaren na het behalen van het rijbewijs veroorzaakt worden, kwantitatief geëvalueerd wordt. Door het dossier van de ongevallen en het dossier van de rijbewijzen in een "datawarehouse" aan mekaar te koppelen, zou men de nodige analyses kunnen uitvoeren en zou men over de nodige objectieve elementen beschikken voor een doeltreffend beleid.

Indien men hieraan het databestand van de ingeschreven voertuigen koppelt, zou men bovendien de eventuele samenhang kunnen onderzoeken tussen de technische eigenschappen van de voertuigen en hun impact op verkeersongevallen en de ernst hiervan.

## 2.5. Maatschappelijke kosten

Het laatste niveau van de piramide bevat de nodige informatie voor de berekening van de verkeersongevallenkosten. Zo kunnen we het maatschappelijk belang van de verkeersveiligheidsproblematiek evalueren.

De analyse van al deze indicatoren moet een grondige analyse van de verkeersonveiligheid mogelijk maken. Deze analyse zal des te nuttiger zijn naarmate het aantal slachtoffers daalt omdat een bijkomende afname heel gerichte acties zal vergen. Vandaar het belang voor betrouwbare, snelle en volledige gegevens op alle niveaus van de piramide.

Er zijn in België nog heel wat inspanningen nodig om over deze indicatoren, die moeten toelaten om een voluntaristisch en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid uit te stippelen, te kunnen beschikken.

De ter beschikking stelling van de databank van de letselongevallen is onderhevig aan zware en overbodige procedures met als gevolg dat de data te laat beschikbaar zijn voor analyse. We moeten ook vaststellen dat er nog geen centrale databank bestaat van de activiteiten en vaststellingen van de politiediensten in het kader van de verkeershandhaving. De gegevens van de politieparketten en de –rechtbanken zijn evenmin beschikbaar. Daarnaast bestaan er in België nuttige databanken zoals de databank van de rijbewijzen of de gegevens van de verzekeringen die onvoldoende exploiteerbaar zijn voor verkeersveiligheidsanalyses. Daarom is het de bedoeling om vanuit het observatorium voor de verkeersveiligheid, in overleg en samenwerking met de verschillende partners, te streven naar de verbetering en het vervolledigen van de gegevensverzameling op het vlak van verkeersveiligheid.



# 3. Algemene evolutie van de ongevallen en slachtoffers in België [1]

## Inhoudstafel


**3.1. Verkeersongevallen per tijdseenheid** ..... 24
3.1.1. De ongevallen per maand ..... 24
3.1.2. Ongevallen per tijdstip van de week ..... 26

**3.2. Verkeersongevallen volgens het type weg** ..... 28
3.2.1. Ongevallen op en buiten de autosnelweg ..... 28
3.2.2. Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom ..... 28
3.2.3. Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten ..... 29

**3.3. De slachtoffers van verkeersongevallen** ..... 30
3.3.1. Slachtoffers volgens de aard van de weggebruiker ..... 30
3.3.2. Slachtoffers per voertuigcategorie en per leeftijd ..... 33
3.3.3. Slachtoffers per leeftijd en geslacht ..... 38

**3.4. Ongevallen naargelang de weersomstandigheden** ..... 39

**3.5. Verkeersongevallen onder invloed van alcohol** ..... 39

**3.6. Samenvatting** ..... 41


[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. Normaal gesproken zijn deze gegevens definitief, maar in de toekomst zijn wijzigingen mogelijk in functie van eventuele correcties door de AD SEI.



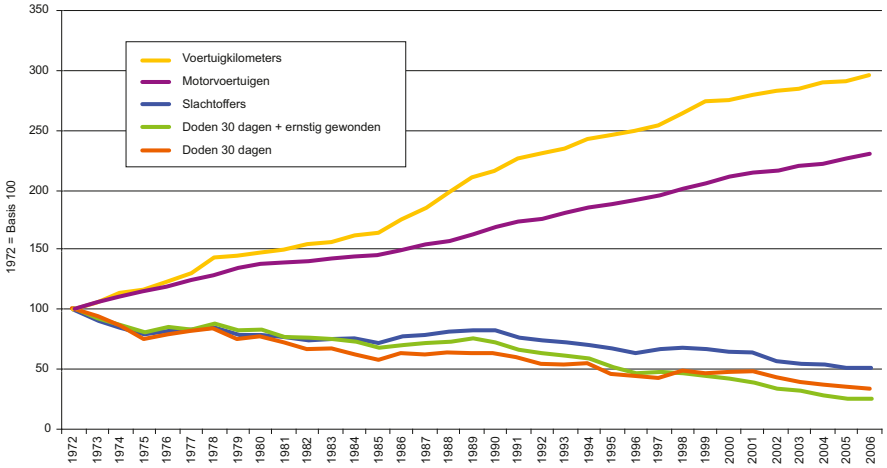
# 3

## ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

In de jaren 70 telde men in België meer dan 3000 verkeersdoden per jaar. In 1973, één jaar nadat een triest historisch record werd bereikt (3101 doden), werden snelheidsbeperkingen ingevoerd naar aanleiding van de oliecrisis. In 1974 werd de beperking van 120 km/u op de autosnelwegen en 90 km/u op de andere wegen definitief ingevoerd. Dit was het begin van een hele reeks maatregelen die de verkeerssituatie aanzienlijk verbeterden. In 1984 lag het dodencijfer voor de eerste maal opnieuw lager dan 2000 en in 1995 was dit cijfer gedaald tot minder dan 1500.

De verkeersveiligheid is er sinds de jaren '70 sterk op vooruitgegaan. Het jaarlijks aantal doden 30 dagen is drie keer kleiner geworden. Het aantal zwaar gewonden is in die tijdsperiode vier keer kleiner geworden. Deze positieve evolutie is des te opmerkelijk, omdat het aantal motorvoertuigen in deze periode verdubbelde en er drie keer zoveel kilometers werden afgelegd. Het risico om te overlijden per afgelegde kilometer is dus bijna negen keer kleiner geworden.

**Grafiek 1: Algemene evolutie van het aantal slachtoffers, motorvoertuigen en voertuigkilometers**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

**Tabel 1 : Algemene evolutie van het aantal slachtoffers, motorvoertuigen en voertuigkilometers**

| Jaar | Doden 30 dagen[2] | | Doden 30 dagen + ernstig gewonden[3] | | Slachtoffers (doden 30 dagen + gewonden ) | | Motorvoertuigen (op 1 augustus)[4] | | Voertuig-kilometers (in miljard) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1950 | 1051 | | 4174 | | 20351 | | ±558000 | | | |
| 1955 | 1059 | | 10515 | | 51185 | | ±880000 | | | |
| 1960 | 1782 | | 14991 | | 79747 | | ±1160000 | | | |
| 1965 | 2441 | | 19239 | | 100786 | | | | | |
| 1970 | 3070 | | 26129 | | 107777 | | | | 29,35 | |
| 1971 | 3082 | Index | 24816 | Index | 99502 | Index | | Index | 30,77 | Index |
| 1972[5] | 3101 | 100 | 26711 | 100 | 106.538 | 100 | 2.732.677 | 100 | 32,69 | 100 |
| 1973[6] | 2.915 | 94,0 | 25109 | 94,0 | 97.660 | 91,7 | 2.886.607 | 105,6 | 34,74 | 106,3 |
| 1974 | 2.665 | 85,9 | 23319 | 87,3 | 90.486 | 84,9 | 3.015.626 | 110,4 | 37,09 | 113,5 |
| 1975 | 2.346 | 75,7 | 21735 | 81,4 | 84.478 | 79,3 | 3.136.909 | 114,8 | 38,01 | 116,3 |
| 1976 | 2.488 | 80,2 | 22301 | 83,5 | 86.551 | 81,2 | 3.273.438 | 119,8 | 40,03 | 122,5 |
| 1977 | 2.522 | 81,3 | 22286 | 83,4 | 88.340 | 82,9 | 3.422.158 | 125,2 | 42,64 | 130,4 |
| 1978 | 2.589 | 83,5 | 23500 | 88,0 | 89.863 | 84,3 | 3.532.485 | 129,3 | 46,78 | 143,1 |
| 1979 | 2.326 | 75,0 | 22129 | 82,8 | 84.105 | 78,9 | 3.654.738 | 133,7 | 47,42 | 145,1 |
| 1980 | 2.396 | 77,3 | 22325 | 83,6 | 84.700 | 79,5 | 3.753.745 | 137,4 | 47,96 | 146,7 |
| 1981 | 2.216 | 71,5 | 21191 | 79,3 | 81.804 | 76,8 | 3.794.534 | 138,9 | 48,81 | 149,3 |
| 1982 | 2.064 | 66,6 | 20377 | 76,3 | 79.757 | 74,9 | 3.827.004 | 140,0 | 50,38 | 154,1 |
| 1983 | 2.090 | 67,4 | 20693 | 77,5 | 81.487 | 76,5 | 3.869.822 | 141,6 | 50,88 | 155,6 |
| 1984 | 1.893 | 61,0 | 19912 | 74,5 | 81.571 | 76,6 | 3.916.518 | 143,3 | 52,68 | 161,2 |
| 1985 | 1.801 | 58,1 | 18533 | 69,4 | 76.315 | 71,6 | 3.970.866 | 145,3 | 53,64 | 164,1 |
| 1986 | 1.951 | 62,9 | 19190 | 71,8 | 81.812 | 76,8 | 4.049.882 | 148,2 | 57,42 | 175,7 |
| 1987 | 1.922 | 62,0 | 19283 | 72,2 | 83.856 | 78,7 | 4.158.127 | 152,2 | 60,29 | 184,4 |
| 1988 | 1.967 | 63,4 | 19571 | 73,3 | 86.818 | 81,5 | 4.291.946 | 157,1 | 64,42 | 197,1 |
| 1989 | 1.993 | 64,3 | 20301 | 76,0 | 88.669 | 83,2 | 4.439.889 | 162,5 | 68,45 | 209,4 |
| 1990[7] | 1.976 | 63,7 | 19455 | 72,8 | 88.160 | 82,7 | 4.594.058 | 168,1 | 70,28 | 215,0 |
| 1991 | 1.873 | 60,4 | 18205 | 68,2 | 82.528 | 77,5 | 4.730.774 | 173,1 | 73,65 | 225,3 |
| 1992 | 1.672 | 53,9 | 16753 | 62,7 | 78.781 | 73,9 | 4.801.076 | 175,7 | 75,23 | 230,1 |
| 1993 | 1.660 | 53,5 | 16290 | 61,0 | 77.675 | 72,9 | 4.912.994 | 179,8 | 76,56 | 234,2 |
| 1994 | 1.692 | 54,6 | 15695 | 58,8 | 75.030 | 70,4 | 5.046.228 | 184,7 | 79,25 | 242,4 |
| 1995 | 1.449 | 46,7 | 14166 | 53,0 | 71.754 | 67,4 | 5.136.342 | 188,0 | 80,26 | 245,5 |
| 1996 | 1.356 | 43,7 | 12577 | 47,1 | 68.259 | 64,1 | 5.230.589 | 191,4 | 81,42 | 249,1 |
| 1997 | 1.364 | 44,0 | 12796 | 47,9 | 70.907 | 66,6 | 5.340.996 | 195,4 | 83 | 253,9 |
| 1998 | 1.500 | 48,4 | 12409 | 46,5 | 72.260 | 67,8 | 5.454.046 | 199,6 | 86,07 | 263,3 |
| 1999 | 1.397 | 45,0 | 11818 | 44,2 | 72.543 | 68,1 | 5.596.273 | 204,8 | 89,11 | 272,6 |
| 2000 | 1.470 | 47,4 | 11317 | 42,4 | 69.431 | 65,2 | 5.735.034 | 209,9 | 90,04 | 275,4 |
| 2001[8] | 1.486 | 47,9 | 10435 | 39,1 | 66.780 | 62,7 | 5.836.594 | 213,6 | 91,47 | 279,8 |
| 2002 | 1.353 | 43,6 | 9000 | 33,7 | 60.932 | 57,2 | 5.913.747 | 216,4 | 92,68 | 283,5 |
| 2003 | 1.213 | 39,1 | 8308 | 31,1 | 58.538 | 54,9 | 5.980.429 | 218,8 | 93,08 | 284,7 |
| 2004 | 1.162 | 37,5 | 7393 | 27,7 | 57.976 | 54,4 | 6.061.825 | 221,8 | 94,56 | 289,3 |
| 2005 | 1.089 | 35,1 | 7164 | 26,8 | 54.699 | 51,3 | 6.158.742 | 225,4 | 94,94 | 290,4 |
| 2006 | 1.069 | 34,5 | 7091 | 26,5 | 55.684 | 52,3 | 6.251.428 | 228,8 | 96,37 | 294,8 |
| 2006 gewogen[9] | | | 8096 | 30,3 | 66.366 | 62,3 | | | | |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

[2] Tot in 1972 : statistieken op basis van de doodsoorzaken (overlijdensberichten)
Vóór 1964 : Belgen + vreemdelingen ingeschreven in de bevolkingsregisters
Vanaf 1964 : idem + vreemdelingen op doortocht in ons land.
Vanaf 1973 : de cijfers van de dodelijk gewonde personen worden door de parketten aan het NIS doorgegeven.
[3] Zwaargewonden : nieuwe definitie op 1-1-1971 : ziekenhuisopname >24h (deze definitie werd reeds in 1970 officieus toegepast)
[4] Motorvoertuigen : uitgezonderd bromfietsen
[5] 1972 : laatste jaar vóór de energiecrisis en vóór het invoeren van belangrijke verkeersveiligheidsmaatregelen
[6] Nieuw ongevallenregistratiesysteem ingevoerd op 1-1-1973
[7] Nieuw ongevallenregistratiesysteem ingevoerd op 1-7-1990.
[8] Nieuwe procedure van gegevensverzameling vanaf 1-7-2001.
[9] Met toepassing van een kalibratiecoëfficiënt (zie deel 1 "Definities en Bronnen").



# 3

## ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

**Tabel 2 : Evolutie van de slachtoffers en ongevallen t.o.v. het vorige jaar**

| Jaar | Doden | | Dodelijk gewonden[10] | | Doden 30 dagen[11] |
|---|---|---|---|---|---|
| 1972[12] | 1829 | | 1272 | | 3.101 |
| 1980 | 1790 | -2,1% | 606 | -52,4% | 2.396 |
| 1981 | 1734 | -3,1% | 482 | -20,5% | 2.216 |
| 1982 | 1628 | -6,1% | 436 | -9,5% | 2.064 |
| 1983 | 1653 | +1,5% | 437 | +0,2% | 2.090 |
| 1984 | 1506 | -8,9% | 387 | -11,4% | 1.893 |
| 1985 | 1431 | -5,0% | 370 | -4,4% | 1.801 |
| 1986 | 1596 | +11,5% | 355 | -4,1% | 1.951 |
| 1987 | 1518 | -4,9% | 404 | +13,8% | 1.922 |
| 1988 | 1606 | +5,8% | 361 | -10,6% | 1.967 |
| 1989 | 1658 | +3,2% | 335 | -7,2% | 1.993 |
| 1990 | 1739 | +4,9% | 237 | -29,3% | 1.976 |
| 1991 | 1661 | -4,5% | 212 | -10,5% | 1.873 |
| 1992 | 1496 | -9,9% | 176 | -17,0% | 1.672 |
| 1993 | 1486 | -0,7% | 174 | -1,1% | 1.660 |
| 1994 | 1543 | +3,8% | 149 | -14,4% | 1.692 |
| 1995 | 1338 | -13,3% | 111 | -25,5% | 1.449 |
| 1996 | 1238 | -7,5% | 118 | +6,3% | 1.356 |
| 1997 | 1257 | +1,5% | 107 | -9,3% | 1.364 |
| 1998 | 1373 | +9,2% | 127 | +18,7% | 1.500 |
| 1999 | 1269 | -7,6% | 128 | +0,8% | 1.397 |
| 2000 | 1364 | +7,5% | 106 | -17,2% | 1.470 |
| 2001 | 1394 | +2,2% | 92 | -13,2% | 1.486 |
| 2002 | 1234 | -11,5% | 119 | +29,3% | 1.353 |
| 2003 | 1097 | -11,1% | 116 | -2,5% | 1.213 |
| 2004 | 1009 | -8,0% | 153 | +31,9% | 1.162 |
| 2005 | 959 | -5,0% | 130 | -15,0% | 1.089 |
| 2006 | 940 | -2,0% | 129 | -0,8% | 1.069 |
| 2006 gewogen | | | | | |
| 2006/gemiddelde 1998-2000 | | -29,6% | | +7,2% | |

[10] Vanaf 1973 worden de dodelijk gewonden door de parketten aan het NIS gemeld; de forse daling en stijging van het aantal dodelijk gewonden doet soms twijfelen aan de betrouwbaarheid van deze gegevens, alhoewel de steeds betere organisatie van de medische dringende hulpverlening zeker haar invloed doet gelden.

[11] De doden waarvan geen enkel formulier overeenstemt, worden vanaf 2002 in de databank ingevoegd.

[12] Laatste jaar vóór de energiecrisis en vóór het invoeren van belangrijke verkeersveiligheidsmaatregelen (snelheidsbeperkingen, gordeldraagplicht, …)

| | Zwaar-gewonden | | Lichtgewon-den | | Slachtof-fers | | Letsel-ongevallen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 23610 | | 79827 | | 106538 | | 75883 | |
| -22,7% | 19929 | -15,6% | 62375 | -21,9% | 84700 | -20,5% | 60758 | -19,9% |
| -7,5% | 18975 | -4,8% | 60613 | -2,8% | 81804 | -3,4% | 59024 | -2,9% |
| -6,9% | 18313 | -3,5% | 59380 | -2,0% | 79757 | -2,5% | 57407 | -2,7% |
| +1,3% | 18603 | +1,6% | 60794 | +2,4% | 81487 | +2,2% | 58778 | +2,4% |
| -9,4% | 18019 | -3,1% | 61659 | +1,4% | 81571 | +0,1% | 58659 | -0,2% |
| -4,9% | 16732 | -7,1% | 57782 | -6,3% | 76315 | -6,4% | 54826 | -6,5% |
| +8,3% | 17239 | +3,0% | 62622 | +8,4% | 81812 | +7,2% | 58515 | +6,7% |
| -1,5% | 17361 | +0,7% | 64573 | +3,1% | 83856 | +2,5% | 59669 | +2,0% |
| +2,3% | 17604 | +1,4% | 67247 | +4,1% | 86818 | +3,5% | 61756 | +3,5% |
| +1,3% | 18308 | +4,0% | 68368 | +1,7% | 88669 | +2,1% | 62982 | +2,0% |
| -0,9% | 17479 | -4,5% | 68705 | +0,5% | 88160 | -0,6% | 62446 | -0,9% |
| -5,2% | 16332 | -6,6% | 64323 | -6,4% | 82528 | -6,4% | 58223 | -6,8% |
| -10,7% | 15081 | -7,7% | 62028 | -3,6% | 78781 | -4,5% | 55438 | -4,8% |
| -0,7% | 14630 | -3,0% | 61385 | -1,0% | 77675 | -1,4% | 54933 | -0,9% |
| +1,9% | 14003 | -4,3% | 59335 | -3,3% | 75030 | -3,4% | 53018 | -3,5% |
| -14,4% | 12717 | -9,2% | 57588 | -2,9% | 71754 | -4,4% | 50744 | -4,3% |
| -6,4% | 11221 | -11,8% | 55682 | -3,3% | 68259 | -4,9% | 48750 | -3,9% |
| +0,6% | 11432 | +1,9% | 58111 | +4,4% | 70907 | +3,9% | 50078 | +2,7% |
| +10,0% | 10909 | -4,6% | 59851 | +3,0% | 72260 | +1,9% | 51167 | +2,2% |
| -6,9% | 10421 | -4,5% | 60725 | +1,5% | 72543 | +0,4% | 51601 | +0,8% |
| +5,2% | 9847 | -5,5% | 58114 | -4,3% | 69431 | -4,3% | 49065 | -4,9% |
| +1,1% | 8949 | -9,1% | 56345 | -3,0% | 66780 | -3,8% | 47444 | -3,3% |
| -9,0% | 7647 | -14,5% | 51932 | -7,8% | 60932 | -8,8% | 43739 | -7,8% |
| -10,3% | 7095 | -7,2% | 50230 | -3,3% | 58538 | -3,9% | 43853 | +0,3% |
| -4,2% | 6231 | -12,2% | 50583 | +0,7% | 57976 | -1,0% | 43565 | -0,7% |
| -6,3% | 6075 | -2,5% | 47535 | -6,0% | 54699 | -5,7% | 40366 | -7,3% |
| -1,8% | 6022 | -0,9% | 48593 | +2,2% | 55684 | +1,8% | 41114 | +1,9% |
| | 7027 | | 58270 | | 66366 | | 49171 | |
| -26,6% | | -42,1% | | -18,4% | | -22,0% | | -18,8% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV



# 3

## ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

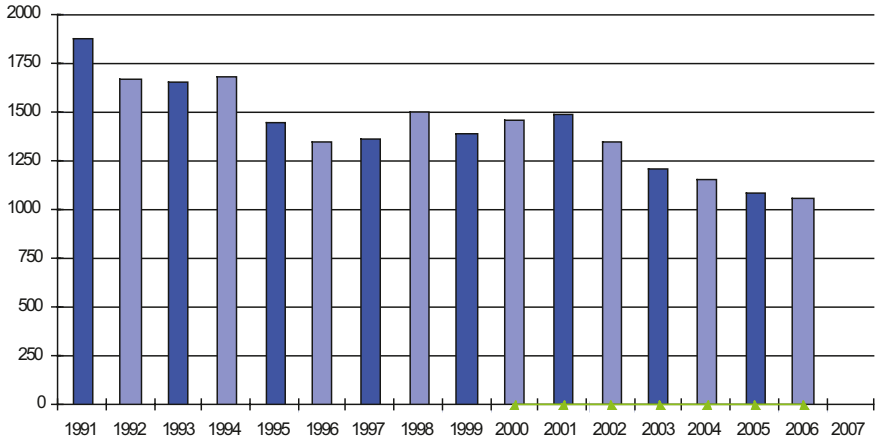
In de periode 2001-2006 nemen we voor het eerst sinds 1980 een daling van het aantal doden 30 dagen gedurende vijf opeenvolgende jaren waar.

Tussen 2005 en 2006 was de daling echter vrij gering. We stellen overigens vast dat het aantal zwaargewonden met amper 0,9% meer daalt; het aantal lichtgewonden en het aantal verkeersongevallen stijgt zelfs met respectievelijk 2,2 en 1,9%. Ondertussen wijzen de voorlopige cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer er op dat het aantal ongevallen en het aantal verkeersslachtoffers in 2007 en 2008 niet langer meer daalt.

In 2002 werd door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid de doelstelling vooropgesteld om tegen 2010 niet meer dan 750 verkeersdoden op de Belgische wegen te tellen. Tijdens de tweede Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2007 werd een bijkomend streefdoel bepaald, namelijk om het aantal verkeersdoden tegen 2015 nog verder terug te dringen tot maximum 500.

Ondanks de positieve evolutie tussen 2000 en 2006, werd de tussentijdse doelstelling voor 2006 (maximum 1000 doden 30 dagen) niet behaald. Dit betekent dat er bijkomende inspanningen zullen nodig zijn om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken.

**Grafiek 2 : Evolutie van de doden 30 dagen in België**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

**Tabel 3 : Evolutie van de doden 30 dagen en de zwaargewonden per miljoen inwoners**

| Jaar | Doden 30 dagen per 1 000 000 inwoners | Zwaargewonden per 1 000 000 inwoners |
|---|---|---|
| 1991 | 187,5 | 1635,3 |
| 1995 | 143,0 | 1255,3 |
| 2000 | 143,6 | 961,7 |
| 2001 | 144,8 | 871,9 |
| 2002 | 131,2 | 741,7 |
| 2003 | 117,1 | 685,1 |
| 2004 | 111,8 | 599,3 |
| 2005 | 104,3 | 581,6 |
| 2006 | 101,7 | 572,9 |
| 2006 gewogen | | 668,5 |
| 2006/gemiddelde 1998– 2000 | -28,6% | -43,7% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

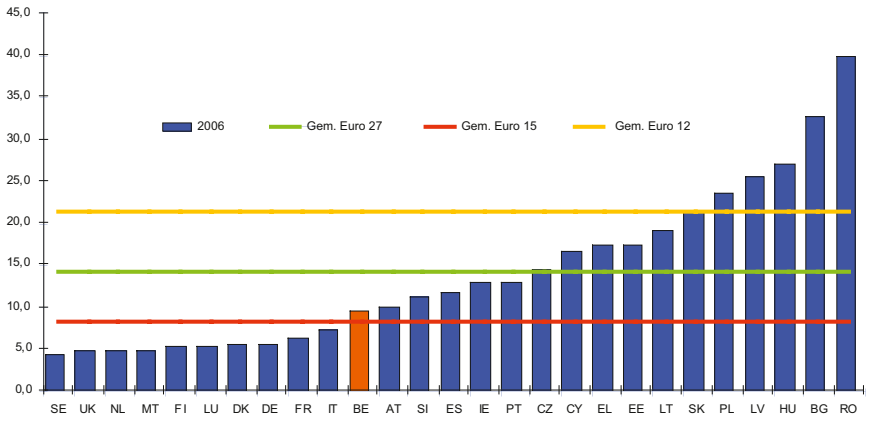
**Tabel 4 :**
**Evolutie van de doden 30 dagen en zwaargewonden per miljard voertuigkilometers**

| Jaar | Doden 30 dagen per miljard voertuigkilometers | Zwaargewonden per miljard voertuigkilometers |
|---|---|---|
| 1991 | 25,4 | 221,8 |
| 1995 | 18,1 | 158,4 |
| 2000 | 16,3 | 109,4 |
| 2001 | 16,2 | 97,8 |
| 2002 | 14,6 | 82,5 |
| 2003 | 13,0 | 76,2 |
| 2004 | 12,3 | 65,9 |
| 2005 | 11,5 | 64,0 |
| 2006 | 11,1 | 62,5 |
| 2006 gewogen | | 72,9 |
| 2006/gemiddelde 1998 – 2000 | -32,7% | -46,9% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

*Internationale vergelijkingen tonen aan dat ons land met de positieve evolutie van het aantal doden 30 dagen bij de Europese koplopers hoort die de grootste daling in het dodencijfer hebben verwezenlijkt tussen 2000 en 2005. Ondanks deze positieve evolutie behoort België nog steeds bij de slechte leerlingen indien we de vergelijking maken op basis van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (101,7 in 2006) of per miljard afgelegde voertuigkilometers (11,1 in 2006).*

**Grafiek 3 :**
**Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV



# 3

# ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

## 3.1. Verkeersongevallen per tijdseenheid

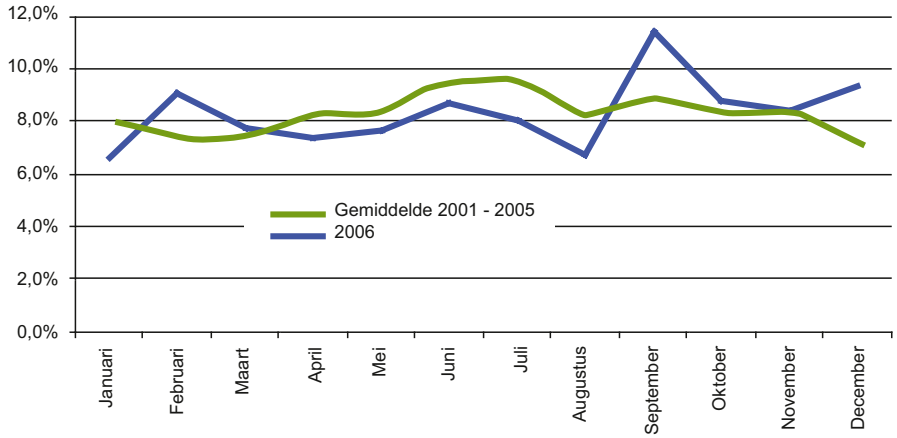
### 3.1.1. De ongevallen per maand

**Tabel 5 :**
**Evolutie van het aantal dodelijke ongevallen volgens de maand**

| Jaar | Jan | Feb | Maart | April | Mei | Juni | Juli | Aug | Sept | Okt | Nov | Dec | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1991 | 150 | 98 | 134 | 134 | 131 | 121 | 146 | 154 | 155 | 160 | 142 | 155 | 1680 |
| 1995 | 100 | 97 | 123 | 99 | 118 | 104 | 103 | 131 | 120 | 113 | 116 | 113 | 1337 |
| 2000 | 97 | 124 | 99 | 118 | 111 | 121 | 102 | 102 | 115 | 123 | 127 | 117 | 1356 |
| 2001 | 106 | 88 | 95 | 105 | 117 | 128 | 136 | 128 | 124 | 119 | 128 | 104 | 1378 |
| 2002 | 92 | 101 | 92 | 111 | 104 | 117 | 129 | 91 | 126 | 106 | 105 | 89 | 1263 |
| 2003 | 96 | 63 | 92 | 91 | 102 | 105 | 121 | 106 | 94 | 97 | 99 | 76 | 1142 |
| 2004 | 96 | 79 | 90 | 86 | 95 | 99 | 103 | 100 | 82 | 90 | 82 | 94 | 1096 |
| 2005 | 92 | 66 | 73 | 85 | 91 | 109 | 88 | 71 | 91 | 86 | 74 | 71 | 997 |
| 2006 | 68 | 84 | 79 | 73 | 78 | 86 | 82 | 69 | 113 | 90 | 83 | 96 | 1001 |
| Evolutie 1998, 1999, 2000 – 2006 | -30% | -14% | -22% | -35% | -37% | -32% | -20% | -38% | 4% | -28% | -29% | -12% | -25% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

**Grafiek 4 :**
**Verdeling van het aantal dodelijke ongevallen per maand**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: We hebben rekening gehouden met het aantal dagen voor elke maand voor onze berekeningen

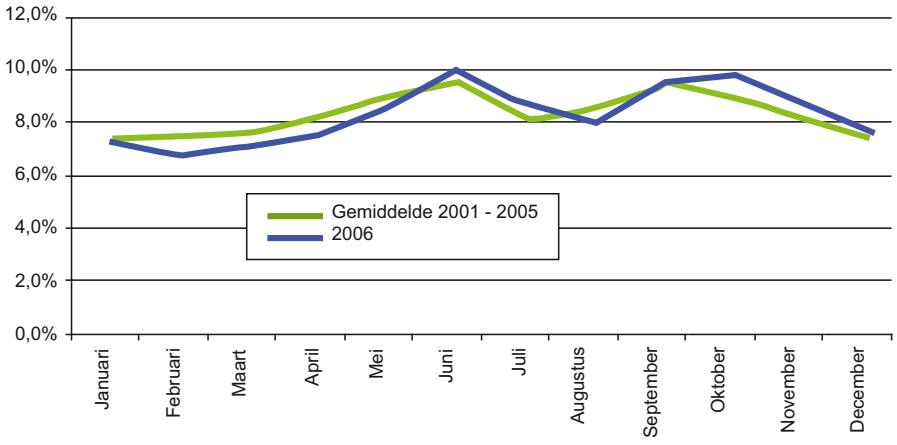
De onderverdeling van het aantal dodelijke ongevallen per maand leert ons dat het aantal ongevallen stijgt in de zomermaanden (juni-juli). 2006 vormde hierop een uitzondering, daar september het dodelijkst was en februari en december gevaarlijker bleken dan gedurende de periode 2001-2005.

**Tabel 6 :**
***Evolutie van het aantal letselongevallen volgens de maand***

| Jaar | Jan | Feb | Maar | April | Mei | Juni | Juli | Aug | Sept | Okt | Nov | Dec | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1991 | 4692 | 3485 | 4426 | 4900 | 4630 | 5349 | 5016 | 5059 | 5576 | 5321 | 5256 | 4513 | 58223 |
| 1995 | 3775 | 3862 | 4340 | 3752 | 4488 | 4480 | 4183 | 4358 | 4596 | 4579 | 4299 | 4032 | 50744 |
| 2000 | 3891 | 3872 | 3867 | 3973 | 4640 | 4538 | 3836 | 3770 | 4374 | 4497 | 3945 | 3862 | 49065 |
| 2001 | 3608 | 3301 | 3882 | 3605 | 4305 | 4216 | 3971 | 3988 | 4317 | 4484 | 4247 | 3520 | 47444 |
| 2002 | 3361 | 3134 | 3653 | 3740 | 4210 | 4192 | 3620 | 3871 | 4109 | 3993 | 2972 | 2884 | 43739 |
| 2003 | 3297 | 2886 | 3408 | 3534 | 3913 | 4208 | 3706 | 3732 | 4127 | 3932 | 3699 | 3411 | 43853 |
| 2004 | 3182 | 2861 | 3391 | 3540 | 4065 | 4098 | 3553 | 3799 | 4177 | 3894 | 3451 | 3554 | 43565 |
| 2005 | 3050 | 2857 | 2865 | 3317 | 3657 | 3885 | 3270 | 3465 | 3795 | 3925 | 3171 | 3109 | 40366 |
| 2006 | 3034 | 2610 | 2983 | 3056 | 3599 | 4071 | 3647 | 3371 | 3880 | 4103 | 3548 | 3212 | 41114 |
| 2006 (gewogen) | 3650 | 3123 | 3575 | 3675 | 4325 | 4904 | 4359 | 4025 | 4670 | 4902 | 4189 | 3773 | 49171 |
| Evolutie 1998, 1999, 2000 - 2006 | -22% | -28% | -26% | -27% | -25% | -14% | -6% | -15% | -15% | -14% | -14% | -19% | -19% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

**Grafiek 5 :**
**Verdeling van het aantal letselongevallen per maand**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: We hebben rekening gehouden met het aantal dagen voor elke maand voor onze berekeningen

*Algemeen gesproken doen zich in het begin van het jaar relatief weinig ongevallen voor, daarna zien we een stijging die in juni uitmondt in een ongevallenpiek. In juli en augustus volgt een daling, in september en oktober zien we opnieuw een stijging, en tijdens de wintermaanden doet zich tenslotte opnieuw een afname voor.*





# ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

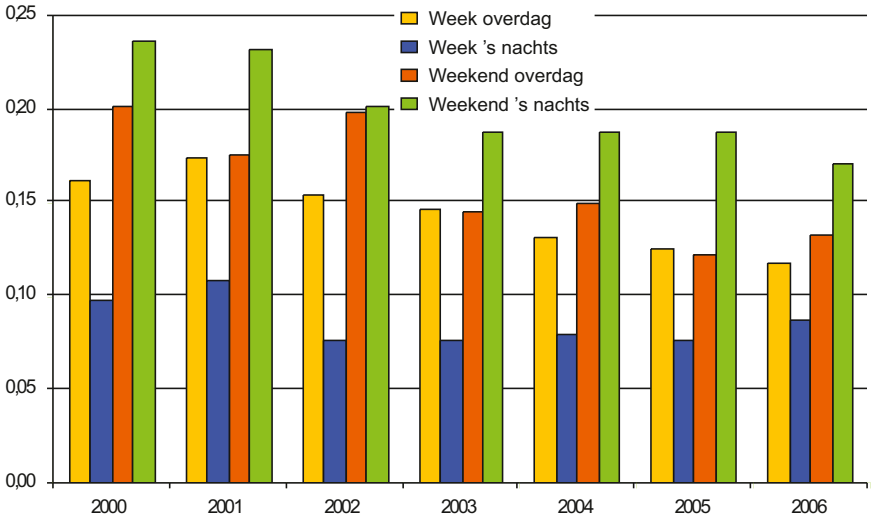
## 3.1.2. Ongevallen per tijdstip van de week

**Tabel 7 : Evolutie van de doden 30 dagen volgens het tijdstip van de week**

| Jaar | Weekdagen | Weeknachten | Weekend-dagen | Weekend-nachten |
|---|---|---|---|---|
| 1991 | 944 | 198 | 339 | 392 |
| 1995 | 675 | 188 | 322 | 264 |
| 2000 | 676 | 163 | 336 | 295 |
| 2001 | 723 | 181 | 292 | 290 |
| 2002 | 643 | 128 | 330 | 252 |
| 2003 | 610 | 127 | 241 | 235 |
| 2004 | 545 | 132 | 250 | 235 |
| 2005 | 524 | 128 | 203 | 234 |
| 2006 | 490 | 144 | 221 | 214 |
| Evolutie 98,99, 2000- 2006 | -27,5% | -11,7% | -34,2% | -27,5% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

**Grafiek 6 : Evolutie van de doden 30 dagen per uur volgens de periode van de week**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

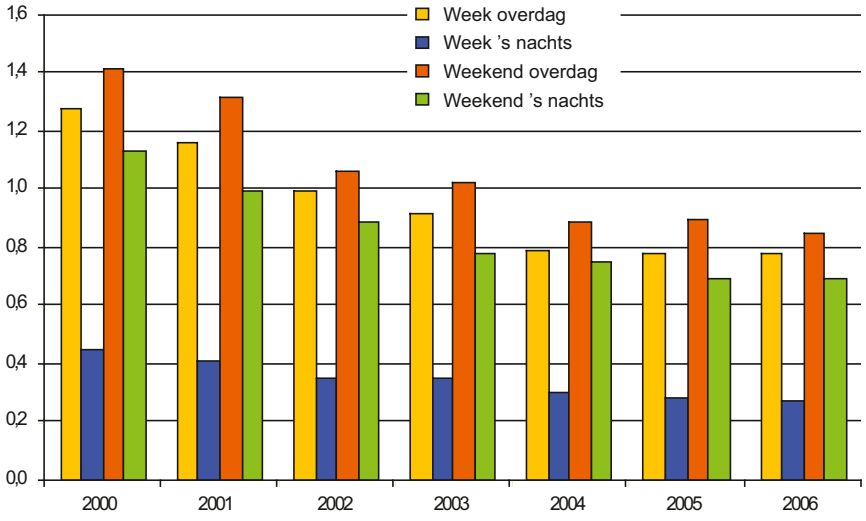
Als we het aantal doden 30 dagen van 2006 vergelijken met het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000, zien we een daling van 26,6%. Deze afname is niet op dezelfde manier gespreid over de week. Voor de weekenddagen bedraagt de daling 34,2%, maar voor weeknachten is dit amper 11,7%. De grafiek hieronder illustreert het aantal doden per tijdstip van de week, en stelt ons dus in staat om te bepalen welke periode het gevaarlijkst is. De weekendnachten blijven het dodelijkst, gevolgd door de weekenddagen, de weekdagen en tenslotte de weeknachten.

**Tabel 8 :**
**Evolutie van de zwaargewonden volgens de periode van de week**

| Jaar | Weekdagen | Week-nachten | Weekend-dagen | Weekend-nachten |
|---|---|---|---|---|
| 1991 | 8526 | 1196 | 3850 | 2760 |
| 1995 | 6998 | 933 | 3095 | 1691 |
| 2000 | 5307 | 758 | 2365 | 1417 |
| 2001 | 4824 | 685 | 2192 | 1248 |
| 2002 | 4167 | 596 | 1778 | 1106 |
| 2003 | 3828 | 582 | 1709 | 977 |
| 2004 | 3311 | 506 | 1477 | 937 |
| 2005 | 3242 | 470 | 1492 | 871 |
| 2006 | 3271 | 466 | 1420 | 865 |
| 2006 (gewogen) | 3832 | 537 | 1654 | 1004 |
| Evolutie 98,99, 2000- 2006 | -38,4% | -38,5% | -40,0% | -39,0% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

**Grafiek 7 :**
**Evolutie van de zwaargewonden per uur volgens de periode van de week**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Wat de zwaargewonden betreft, zien we dat het grootste aantal slachtoffers valt tijdens de weekenddagen. Daarna zijn de weekendnachten en dan de weeknachten de periode met het meeste zwaargewonden.





## 3.2. Verkeersongevallen volgens het type weg

### 3.2.1. Ongevallen op en buiten de autosnelweg

**Tabel 9 :**
**Evolutie van het aantal ongevallen en slachtoffers volgens het type weg**

| Jaar | Autosnelweg | | | | Buiten de autosnelweg | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Doden 30 dagen | Zwaar-gewonden | Lichtge-wonden | Ongeval-len | Doden 30 dagen | Zwaar-gewonden | Lichtge-wonden | Ongevallen |
| 1991 | 200 | 965 | 3724 | 3029 | 1673 | 15367 | 60599 | 55194 |
| 1995 | 206 | 1022 | 4692 | 3628 | 1243 | 11695 | 52896 | 47116 |
| 2000 | 233 | 1156 | 5902 | 4713 | 1237 | 8691 | 52212 | 44352 |
| 2001 | 193 | 1079 | 5878 | 4557 | 1293 | 7870 | 50467 | 42887 |
| 2002 | 170 | 880 | 4879 | 3875 | 1183 | 6767 | 47053 | 39864 |
| 2003 | 137 | 750 | 4305 | 3555 | 1071 | 6314 | 45660 | 40052 |
| 2004 | 124 | 715 | 4196 | 3363 | 1035 | 5510 | 46338 | 40149 |
| 2005 | 158 | 756 | 4677 | 3638 | 931 | 5319 | 42858 | 36728 |
| 2006 | 163 | 874 | 4752 | 3919 | 906 | 5148 | 43841 | 37195 |
| 2006 (gewogen) | | 879 | 4768 | 3934 | | 6148 | 53503 | 45237 |
| 2006/gemiddel-de 1998-2000 | -25,3% | -23,3% | -13,9% | -11,8% | -26,8% | -44,4% | -18,9% | -19,4% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

15% van de verkeersdoden komt voor op de autosnelwegen. In 2006 daalde het aantal doden 30 dagen op deze wegen met 25,3% in vergelijking tot het gemiddelde van 1998, 1999 en 2000. Buiten de autosnelwegen valt de sterke daling van het aantal zwaargewonden op: -44,4% in 2006 in vergelijking tot het gemiddelde van 1998,1999 en 2000.

### 3.2.2. Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom

**Tabel 10 :**
**Evolutie van het aantal ongevallen en slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom[13]**

| Jaar | Binnen de bebouwde kom | | | | Buiten de bebouwde kom | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Doden 30 dagen | Zwaar-gewonden | Licht-gewonden | Ongeval-len | Doden 30 dagen | Zwaar-gewonden | Licht-gewonden | Ongeval-len |
| 1991 | 624 | 7516 | 37836 | 34583 | 1241 | 8720 | 26026 | 23237 |
| 1995 | 411 | 5033 | 30506 | 27479 | 1037 | 7680 | 27048 | 23235 |
| 2000 | 403 | 3412 | 28760 | 24896 | 1067 | 6435 | 29353 | 24168 |
| 2001 | 453 | 3110 | 28173 | 24444 | 1033 | 5839 | 28171 | 22999 |
| 2002 | 373 | 2868 | 26367 | 22946 | 980 | 4779 | 25565 | 20793 |
| 2003 | 350 | 2738 | 26846 | 23843 | 790 | 4351 | 23339 | 19896 |
| 2004 | 295 | 2514 | 27082 | 24056 | 765 | 3707 | 23432 | 19355 |
| 2005 | 255 | 2333 | 24991 | 21796 | 778 | 3738 | 22509 | 18485 |
| 2006 | 265 | 2294 | 25082 | 21867 | 764 | 3722 | 23458 | 19168 |
| 2006 (gewogen) | | 2810 | 31399 | 27253 | | 4211 | 26816 | 21836 |
| 2006/gemiddelde 1998-2000 | -34,9% | -39,4% | -17,3% | -17,0% | -27,1% | -43,7% | -19,8% | -21,0% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Het aantal ongevallen ligt het hoogst binnen de bebouwde kom. Maar als we kijken naar de dodelijke ongevallen, komt nagenoeg 75% van de verkeersdoden om buiten de bebouwde kom. De daling van het aantal dodelijke slachtoffers is het grootst binnen de bebouwde kom.

[13] In 2006, wist men voor 40 sterfgevallen, 6 zwaargewonden, 53 lichtgewonden en 79 ongevallen niet of ze zich voorgedaan hadden binnen of buiten de bebouwde kom.

## 3.2.3. Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten

**Tabel 11 :**
**Evolutie van de dodelijke ongevallen op een doorlopend weggedeelte en op een kruispunt**

| Jaar | Op doorlopend weggedeelte | Op kruispunt | | | | | | Op rotonde | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Met bevoegde agent | Met werkende driekleurige verkeerslichten | Met bord B1 (voorrang verlenen) of B5 (Stop) | Met voorrang van rechts | Diversen | Totaal | | |
| 1991 | 60,4% | 0,0% | 3,9% | 12,5% | 2,9% | 0,5% | 19,8% | 0,1% | 100% |
| 1995 | 62,5% | 0,1% | 3,4% | 11,8% | 3,0% | 0,3% | 18,5% | 0,5% | 100% |
| 2000 | 62,0% | 0,0% | 4,7% | 10,9% | 2,9% | 0,2% | 18,8% | 0,5% | 100% |
| 2001 | 60,2% | 0,1% | 4,2% | 13,2% | 1,8% | 0,1% | 19,4% | 0,9% | 100% |
| 2002 | 61,7% | 0,0% | 3,9% | 12,9% | 1,9% | 0,0% | 18,7% | 1,0% | 100% |
| 2003 | 62,8% | 0,1% | 3,2% | 11,6% | 2,4% | 0,9% | 18,2% | 0,8% | 100% |
| 2004 | 67,2% | 0,0% | 3,3% | 8,4% | 1,7% | 2,5% | 15,9% | 1,1% | 100% |
| 2005 | 66,8% | 0,2% | 3,2% | 10,1% | 1,9% | 0,7% | 16,1% | 1,0% | 100% |
| 2006 | 67,4% | 0,1% | 2,9% | 10,3% | 2,0% | 0,3% | 15,7% | 1,3% | 100% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Dodelijke ongevallen doen zich vaker voor op doorlopende weggedeeltes dan op kruispunten, het gaat hier om een tendens die zich in de loop der jaren steeds duidelijker aftekent.

**Tabel 12 :**
**Evolutie van de letselongevallen op een doorlopend weggedeelte en op een kruispunt**

| Jaar | Op doorlopend weggedeelte | Op kruispunt | | | | | | Op rotonde | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Met bevoegde agent | Met werkende driekleurige verkeerslichten | Met bord B1 (voorrang verlenen) of B5 (Stop) | Met voorrang van rechts | Diversen | Totaal | | |
| 1991 | 42,1% | 0,1% | 5,1% | 14,1% | 8,9% | 0,5% | 28,7% | 0,5% | 100% |
| 1995 | 43,5% | 0,1% | 5,0% | 14,0% | 8,4% | 0,4% | 27,9% | 0,7% | 100% |
| 2000 | 45,3% | 0,1% | 5,1% | 14,1% | 7,2% | 0,3% | 26,8% | 1,1% | 100% |
| 2001 | 44,8% | 0,1% | 5,4% | 14,8% | 6,5% | 0,3% | 27,0% | 1,2% | 100% |
| 2002 | 45,3% | 0,1% | 5,3% | 15,3% | 6,2% | 0,0% | 26,8% | 1,0% | 100% |
| 2003 | 45,7% | 0,1% | 4,9% | 13,2% | 5,7% | 2,5% | 26,3% | 1,6% | 100% |
| 2004 | 47,7% | 0,1% | 5,0% | 10,6% | 5,4% | 4,3% | 25,3% | 1,6% | 100% |
| 2005 | 48,6% | 0,1% | 5,1% | 12,0% | 6,4% | 1,2% | 24,8% | 1,8% | 100% |
| 2006 | 48,7% | 0,1% | 5,2% | 12,2% | 6,6% | 0,6% | 24,7% | 1,9% | 100% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Het aantal ongevallen op doorlopende weggedeeltes gaat in stijgende lijn. Op kruispunten daalt het aantal ongevallen door de jaren heen. Verder merken we een stijging op van de ongevallen op rotondes, wat ondermeer te verklaren is door de probalititeit omdat het aantal rotondes op de wegen eveneens stijgt.





## 3.3. De slachtoffers van verkeersongevallen

### 3.3.1. Slachtoffers volgens de aard van de weggebruiker

**Tabel 13 : Evolutie van de doden 30 dagen volgens de aard van de weggebruiker**

| Jaar | Voetgangers | Fietsers | Bromfiets A | Bromfiets B | Motor <400cc |
|---|---|---|---|---|---|
| 1991 | 280 | 166 | 56 | 45 | 25 |
| 1995 | 149 | 128 | 38 | 33 | 20 |
| 2000 | 142 | 134 | 28 | 36 | 16 |
| 2001 | 158 | 128 | 42 | 21 | 21 |
| 2002 | 132 | 108 | 33 | 33 | 16 |
| 2003 | 113 | 109 | 27 | 18 | 14 |
| 2004 | 101 | 78 | 18 | 15 | 16 |
| 2005 | 108 | 71 | 18 | 12 | 16 |
| 2006 | 122 | 91 | 21 | 14 | 16 |
| 2006/gemiddelde 1998-2000 | -20,1% | -30,2% | -43,8% | -51,2% | -12,7% |

Indien we de slachtoffers opsplitsen volgens de aard van de weggebruiker zien we dat de bromfietsers en de passagiers van personenwagens de grootste vooruitgang boekten tussen 2000 en 2006. Zowel het aantal doden 30 dagen als het aantal slachtoffers daalde in 2006 ongeveer met de helft ten opzichte van het gemiddelde van 1998-2000. Ook het aantal doden 30 dagen onder de voetgangers en fietsers daalde opmerkelijk met respectievelijk 20,1 en 30,2%. Het aantal zwaargewonde voetgangers daalde met 22,7% en voor de fietsers bedraagt de afname van het aantal zwaargewonden 28,2% in diezelfde periode.

**Tabel 14 : Evolutie van het aantal zwaargewonden volgens de aard van de weggebruiker**

| Jaar | Voetgangers | Fietsers | Bromfiets A | Bromfiets B | Motor <400cc |
|---|---|---|---|---|---|
| 1991 | 1461 | 1702 | 1015 | 980 | 259 |
| 1995 | 1024 | 1428 | 779 | 517 | 180 |
| 2000 | 621 | 971 | 659 | 449 | 134 |
| 2001 | 703 | 872 | 574 | 396 | 130 |
| 2002 | 603 | 833 | 486 | 377 | 104 |
| 2003 | 630 | 831 | 315 | 340 | 120 |
| 2004 | 605 | 718 | 251 | 246 | 97 |
| 2005 | 568 | 769 | 234 | 255 | 114 |
| 2006 | 570 | 763 | 219 | 263 | 111 |
| 2006 gewogen | 702 | 918 | 262 | 317 | 132 |
| 2006/gemiddelde 1998-2000 | -22,7% | -28,2% | -69,3% | -42,1% | -27,5% |

**Tabel 15 : Evolutie van het aantal slachtoffers volgens de aard van de weggebruiker**

| Jaar | Voetgangers | Fietsers | Bromfiets A | Bromfiets B | Motor <400cc |
|---|---|---|---|---|---|
| 1991 | 5371 | 7885 | 4625 | 4282 | 922 |
| 1995 | 4204 | 7508 | 4104 | 2671 | 753 |
| 2000 | 3642 | 6789 | 4718 | 3331 | 609 |
| 2001 | 3636 | 6540 | 4448 | 3115 | 553 |
| 2002 | 3433 | 6743 | 4216 | 3228 | 563 |
| 2003 | 3971 | 7109 | 3361 | 3037 | 601 |
| 2004 | 4144 | 7016 | 2611 | 2601 | 730 |
| 2005 | 3663 | 6464 | 2444 | 2352 | 680 |
| 2006 | 3649 | 6460 | 2260 | 2369 | 770 |
| 2006 gewogen | 4621 | 7849 | 2742 | 2872 | 936 |
| 2006/gemiddelde 1998-2000 | -7% | -8% | -54% | -27% | 21% |

| Motor >=400cc | Best. pers. auto | Pass. pers. auto | Bestelwa-gens | Vrachtwa-gens | Minibussen | Autobussen en autocars | Andere | Onbekend | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 89 | 821 | 317 | 36 | 23 | 5 | 1 | 6 | 3 | 1873 |
| 96 | 688 | 240 | 30 | 14 | 2 | 1 | 9 | 1 | 1449 |
| 102 | 697 | 225 | 52 | 20 | 6 | 2 | 9 | 1 | 1470 |
| 126 | 662 | 237 | 48 | 28 | 6 | 3 | 6 | 0 | 1486 |
| 148 | 617 | 192 | 41 | 16 | 9 | 1 | 7 | 0 | 1353 |
| 110 | 532 | 156 | 27 | 15 | 1 | 0 | 6 | 85 | 1213 |
| 104 | 491 | 132 | 32 | 18 | 3 | 2 | 17 | 135 | 1162 |
| 107 | 471 | 153 | 44 | 16 | 0 | 0 | 10 | 63 | 1089 |
| 114 | 467 | 122 | 34 | 16 | 0 | 0 | 11 | 41 | 1069 |
| 4,9% | -30,3% | -47,6% | -23,9% | -12,7% | -100,0% | -100,0% | 73,7% | 2633,3% | -26,6% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Motorrijders vragen een bijzondere aandacht. Het aantal doden 30 dagen in de categorie motors ≥400cc is de enige stijgende categorie. Niettegenstaande het feit dat het aantal door motorrijders afgelegde kilometers in 2006 steeg met 25%, ten opzichte van het gemiddelde 1998-2000, vertegenwoordigt dit slechts 1,3% van het totaal aantal afgelegde kilometers. Dit laatste percentage staat dan ook in wanverhouding tot het aantal doden dertig dagen dat 12,2% van het totaal aantal in 2006 bedraagt. Dit betekent dat het risico op overlijden per afgelegde kilometer 10x hoger is dan voor de andere voertuigtypes. Ook het aantal doden en zwaargewonden van wie het voertuigtype onbekend is, is sterk toegenomen wat de analyses uiteraard bemoeilijkt.

| Motor >=400cc | Best. pers. auto | Pass. pers. auto | Bestelwa-gens | Vrachtwa-gens | Minibussen | Autobussen en autocars | Andere | Onbekend | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 645 | 6410 | 3256 | 347 | 126 | 46 | 31 | 48 | 6 | 16332 |
| 859 | 5123 | 2263 | 279 | 125 | 36 | 31 | 67 | 6 | 12717 |
| 738 | 3980 | 1721 | 333 | 130 | 45 | 18 | 45 | 3 | 9847 |
| 694 | 3601 | 1499 | 286 | 115 | 32 | 12 | 34 | 1 | 8949 |
| 656 | 2932 | 1170 | 296 | 122 | 20 | 3 | 45 | 0 | 7647 |
| 726 | 2652 | 988 | 228 | 105 | 5 | 7 | 70 | 79 | 7096 |
| 532 | 2244 | 920 | 231 | 80 | 22 | 11 | 89 | 185 | 6231 |
| 591 | 2109 | 906 | 243 | 105 | 11 | 16 | 102 | 52 | 6075 |
| 605 | 2076 | 947 | 212 | 93 | 15 | 17 | 106 | 25 | 6022 |
| 712 | 2388 | 1063 | 238 | 98 | 16 | 22 | 128 | 31 | 7027 |
| -16,7% | -50,1% | -48,3% | -34,1% | -27,7% | -64,6% | 13,3% | 146,5% | 525,0% | -42,1% |

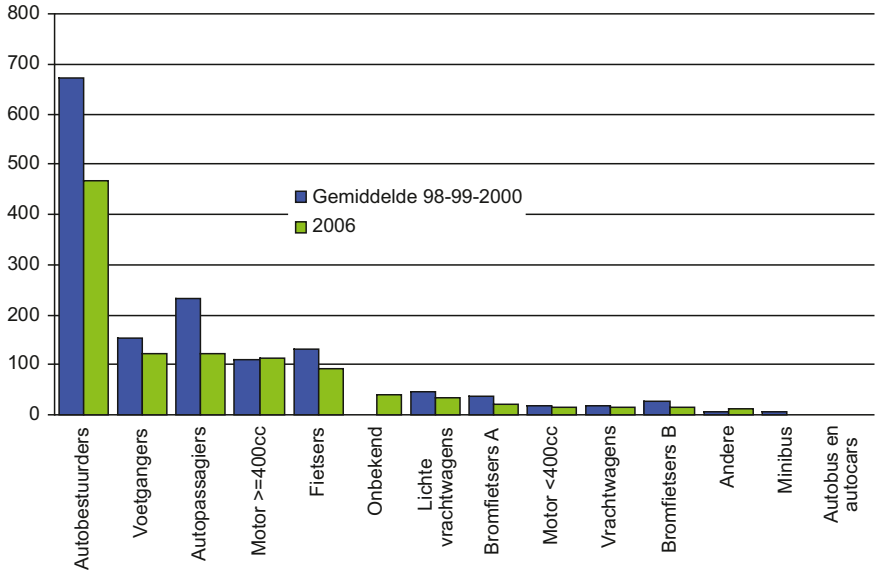
Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

| Motor >=400cc | Best. pers. auto | Pass. pers. auto | Bestelwa-gens | Vrachtwa-gens | Minibussen | Autobussen en autocars | Andere | Onbekend | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2039 | 34357 | 19256 | 1907 | 774 | 239 | 365 | 462 | 44 | 82528 |
| 2820 | 30373 | 15833 | 1753 | 741 | 257 | 311 | 379 | 47 | 71754 |
| 2805 | 29314 | 14377 | 2205 | 774 | 223 | 298 | 301 | 45 | 69431 |
| 2868 | 28251 | 13631 | 2168 | 696 | 217 | 322 | 311 | 24 | 66780 |
| 2911 | 24433 | 11783 | 2048 | 715 | 227 | 306 | 285 | 41 | 60932 |
| 3065 | 23176 | 9907 | 1891 | 662 | 604 | 119 | 300 | 736 | 58539 |
| 2750 | 22484 | 10025 | 1969 | 636 | 874 | 108 | 318 | 1710 | 57976 |
| 2775 | 21575 | 10217 | 1999 | 686 | 787 | 139 | 446 | 472 | 54699 |
| 2891 | 22346 | 10178 | 2186 | 648 | 985 | 150 | 476 | 316 | 55684 |
| 3472 | 26265 | 12046 | 2501 | 703 | 1207 | 177 | 604 | 372 | 66366 |
| 1% | -26% | -32% | 4% | -13% | 330% | -54% | 55% | 812% | -22% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

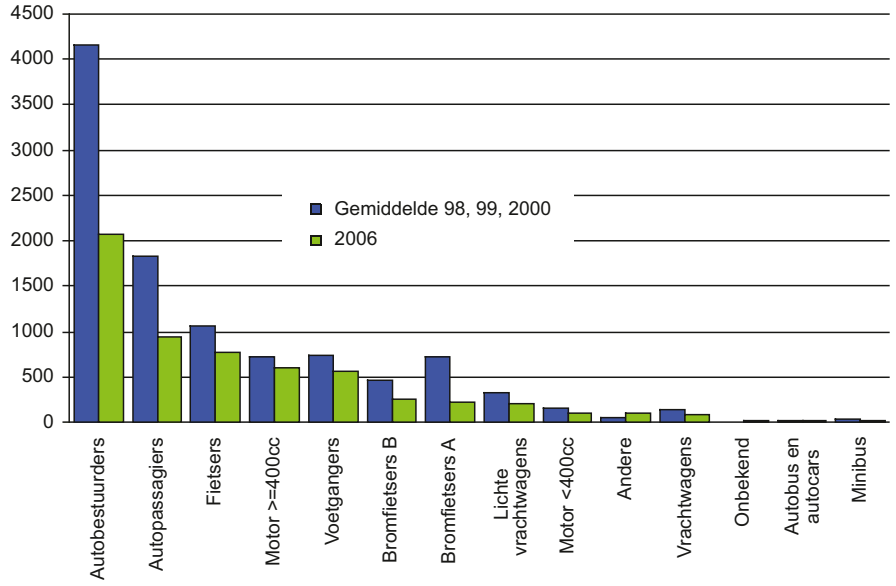
# ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

**Grafiek 8 :**
**Evolutie van de doden 30 dagen volgens de aard van de weggebruiker – vergelijking van 2006 met het gemiddelde van 98-99-2000**



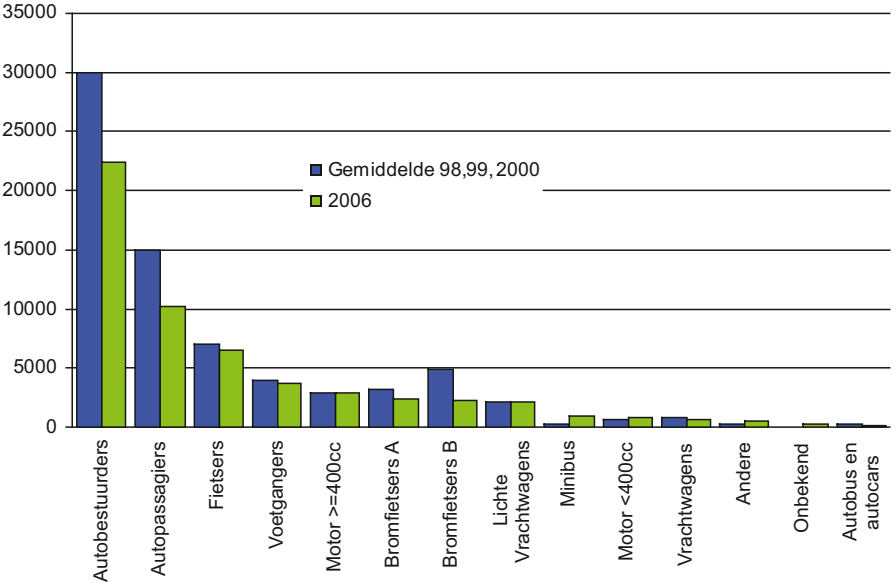

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

**Grafiek 9 :**
**Evolutie van het aantal ernstig gewonden volgens de aard van de weggebruiker – vergelijking 2006 met gemiddelde van 98-99-2000**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

**Grafiek 10 :**
**Evolutie van het aantal slachtoffers volgens de aard van de weggebruiker – vergelijking 2006 met gemiddelde van 98-99-2000**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

## 3.3.2. Slachtoffers per voertuigcategorie en per leeftijd

**Tabel 16 :**
**Doden 30 dagen volgens leeftijd en aard van de weggebruiker - 2006**

| Leeftijd | Voet-gangers | Fietsers | Brom-fietsers | Motor-fietsers | Best. pers. auto | Pass. pers.auto | Andere | Totaal | Inwoners van de be-trokken leef-tijdsgroep |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 118366 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 117271 |
| 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 114562 |
| 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 113894 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 116275 |
| 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 118030 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 116761 |
| 7 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 | 117742 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 119583 |
| 9 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 119887 |
| 10 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 118963 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 119958 |
| 12 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 124637 |
| 13 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 129143 |
| 14 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 131030 |
| 15 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 129724 |
| 16 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 7 | 127187 |
| 17 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 | 4 | 1 | 11 | 126433 |
| 18 | 1 | 3 | 4 | 1 | 3 | 7 | 0 | 19 | 124377 |
| 19 | 1 | 3 | 2 | 2 | 9 | 5 | 4 | 26 | 124883 |
| 20 | 1 | 1 | 2 | 0 | 26 | 9 | 1 | 40 | 122201 |
| 21 | 2 | 0 | 2 | 3 | 17 | 4 | 2 | 30 | 124482 |
| 22 | 2 | 0 | 0 | 2 | 14 | 6 | 1 | 25 | 126459 |
| 23 | 0 | 1 | 2 | 8 | 16 | 1 | 3 | 31 | 130129 |
| 24 | 1 | 1 | 1 | 8 | 9 | 4 | 0 | 24 | 133897 |
| 25 | 2 | 1 | 0 | 4 | 20 | 2 | 2 | 31 | 135009 |
| 26 | 2 | 1 | 0 | 3 | 22 | 5 | 3 | 36 | 134516 |
| 27 | 0 | 0 | 0 | 5 | 13 | 4 | 1 | 23 | 133495 |
| 28 | 2 | 1 | 0 | 5 | 11 | 2 | 1 | 22 | 132705 |
| 29 | 0 | 1 | 1 | 4 | 9 | 3 | 2 | 20 | 132040 |
| 30-34 | 9 | 0 | 2 | 11 | 44 | 3 | 8 | 77 | 703395 |
| 35-39 | 8 | 3 | 3 | 21 | 43 | 7 | 18 | 103 | 766820 |
| 40-44 | 5 | 2 | 2 | 16 | 40 | 3 | 8 | 76 | 818710 |
| 45-49 | 7 | 2 | 1 | 19 | 48 | 5 | 12 | 94 | 782371 |
| 50-54 | 9 | 7 | 4 | 7 | 28 | 5 | 7 | 67 | 714021 |
| 55-59 | 5 | 6 | 1 | 1 | 21 | 4 | 9 | 47 | 675073 |
| 60-64 | 3 | 6 | 1 | 0 | 11 | 5 | 1 | 27 | 508336 |
| 65-69 | 6 | 5 | 2 | 0 | 11 | 5 | 4 | 33 | 487826 |
| 70-74 | 9 | 12 | 1 | 2 | 16 | 5 | 2 | 47 | 462644 |
| 75+ | 37 | 27 | 1 | 0 | 30 | 8 | 10 | 113 | 858547 |
| Onbekend | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 2 | 5 | |
| Totaal | 122 | 91 | 34 | 122 | 467 | 122 | 111 | 1069 | 10511382 |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

**Tabel 17 :**
***Zwaargewonden naar gelang de leeftijd en de aard van de weggebruiker (niet gewogen cijfers 2006)***

| Leeftijd | Voet-gangers | Fietsers | Brom-fietsers | Motor-fietsers | Best. pers. auto | Pass. pers. auto | Andere | Totaal | Inwoners van de betrokken leeftijdsgroep |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 2 | 16 | 118366 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 | 117271 |
| 2 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 11 | 114562 |
| 3 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 12 | 113894 |
| 4 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 3 | 23 | 116275 |
| 5 | 10 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 17 | 118030 |
| 6 | 10 | 3 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 23 | 116761 |
| 7 | 6 | 4 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 16 | 117742 |
| 8 | 12 | 1 | 0 | 0 | 0 | 11 | 2 | 26 | 119583 |
| 9 | 12 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 1 | 21 | 119887 |
| 10 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 16 | 118963 |
| 11 | 6 | 9 | 0 | 0 | 0 | 9 | 3 | 27 | 119958 |
| 12 | 10 | 12 | 1 | 2 | 0 | 3 | 5 | 33 | 124637 |
| 13 | 11 | 23 | 0 | 0 | 0 | 12 | 5 | 51 | 129143 |
| 14 | 7 | 23 | 1 | 0 | 0 | 3 | 4 | 38 | 131030 |
| 15 | 9 | 12 | 7 | 1 | 1 | 10 | 5 | 45 | 129724 |
| 16 | 10 | 19 | 45 | 3 | 1 | 14 | 8 | 100 | 127187 |
| 17 | 9 | 18 | 56 | 1 | 6 | 29 | 11 | 130 | 126433 |
| 18 | 3 | 15 | 42 | 6 | 30 | 47 | 15 | 158 | 124377 |
| 19 | 10 | 10 | 26 | 9 | 58 | 44 | 18 | 175 | 124883 |
| 20 | 4 | 5 | 17 | 9 | 78 | 35 | 12 | 160 | 122201 |
| 21 | 10 | 4 | 12 | 10 | 79 | 38 | 14 | 167 | 124482 |
| 22 | 5 | 0 | 8 | 22 | 68 | 31 | 14 | 148 | 126459 |
| 23 | 9 | 8 | 8 | 19 | 69 | 34 | 9 | 156 | 130129 |
| 24 | 11 | 8 | 12 | 18 | 85 | 21 | 10 | 165 | 133897 |
| 25 | 9 | 6 | 0 | 22 | 64 | 15 | 16 | 132 | 135009 |
| 26 | 8 | 6 | 5 | 17 | 58 | 13 | 19 | 126 | 134516 |
| 27 | 5 | 4 | 10 | 19 | 81 | 13 | 9 | 141 | 133495 |
| 28 | 5 | 7 | 5 | 16 | 50 | 11 | 13 | 107 | 132705 |
| 29 | 5 | 10 | 4 | 18 | 50 | 12 | 10 | 109 | 132040 |
| 30-34 | 25 | 20 | 25 | 87 | 236 | 66 | 43 | 502 | 703395 |
| 35-39 | 23 | 46 | 37 | 93 | 234 | 46 | 58 | 537 | 766820 |
| 40-44 | 34 | 65 | 27 | 100 | 200 | 44 | 64 | 534 | 818710 |
| 45-49 | 28 | 50 | 26 | 77 | 155 | 30 | 45 | 411 | 782371 |
| 50-54 | 24 | 66 | 22 | 57 | 114 | 34 | 56 | 373 | 714021 |
| 55-59 | 31 | 53 | 19 | 21 | 85 | 25 | 41 | 275 | 675073 |
| 60-64 | 22 | 66 | 10 | 8 | 71 | 25 | 15 | 217 | 508336 |
| 65-69 | 26 | 55 | 3 | 4 | 52 | 16 | 11 | 167 | 487826 |
| 70-74 | 44 | 46 | 5 | 4 | 54 | 28 | 4 | 185 | 462644 |
| 75+ | 89 | 79 | 10 | 1 | 73 | 36 | 12 | 300 | 858547 |
| Onbekend | 1 | 2 | 1 | 1 | 24 | 122 | 18 | 169 | 0 |
| Totaal | 570 | 762 | 444 | 645 | 2076 | 947 | 578 | 6022 | 10511382 |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

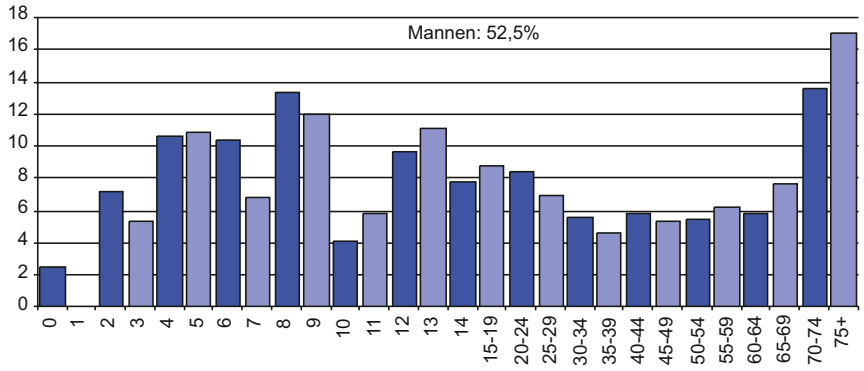
**Tabel 18 :**
***Aantal slachtoffers volgens leeftijd en aard van de weggebruiker (niet gewogen cijfers - 2006)***

| Leeftijd | Voet-gangers | Fietsers | Brom-fietsers | Motor-fietsers | Best. pers. auto | Pass. pers. auto | Andere | Totaal | Inwoners van de betrokken leeftijdsgroep |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 142 | 26 | 181 | 118366 |
| 1 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 107 | 7 | 126 | 117271 |
| 2 | 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 102 | 12 | 146 | 114562 |
| 3 | 48 | 2 | 0 | 0 | 0 | 92 | 19 | 161 | 113894 |
| 4 | 67 | 2 | 0 | 0 | 0 | 108 | 23 | 200 | 116275 |
| 5 | 62 | 13 | 0 | 0 | 0 | 132 | 19 | 226 | 118030 |
| 6 | 60 | 15 | 0 | 0 | 0 | 134 | 16 | 225 | 116761 |
| 7 | 67 | 28 | 0 | 0 | 0 | 122 | 21 | 238 | 117742 |
| 8 | 57 | 30 | 0 | 0 | 0 | 157 | 19 | 263 | 119583 |
| 9 | 51 | 47 | 0 | 1 | 0 | 124 | 44 | 267 | 119887 |
| 10 | 55 | 69 | 0 | 0 | 0 | 144 | 27 | 295 | 118963 |
| 11 | 43 | 101 | 0 | 0 | 0 | 103 | 45 | 292 | 119958 |
| 12 | 66 | 137 | 1 | 3 | 1 | 128 | 34 | 370 | 124637 |
| 13 | 78 | 240 | 2 | 0 | 4 | 118 | 74 | 516 | 129143 |
| 14 | 71 | 244 | 7 | 1 | 1 | 124 | 53 | 501 | 131030 |
| 15 | 89 | 257 | 73 | 7 | 2 | 138 | 87 | 653 | 129724 |
| 16 | 68 | 244 | 420 | 16 | 11 | 201 | 155 | 1115 | 127187 |
| 17 | 72 | 229 | 638 | 34 | 46 | 322 | 181 | 1522 | 126433 |
| 18 | 72 | 197 | 455 | 41 | 225 | 410 | 168 | 1568 | 124377 |
| 19 | 63 | 128 | 281 | 58 | 554 | 463 | 153 | 1700 | 124883 |
| 20 | 54 | 105 | 207 | 62 | 820 | 421 | 137 | 1806 | 122201 |
| 21 | 60 | 96 | 175 | 66 | 826 | 374 | 128 | 1725 | 124482 |
| 22 | 51 | 62 | 115 | 67 | 796 | 324 | 128 | 1543 | 126459 |
| 23 | 43 | 83 | 92 | 96 | 791 | 305 | 113 | 1523 | 130129 |
| 24 | 46 | 65 | 107 | 96 | 900 | 248 | 115 | 1577 | 133897 |
| 25 | 44 | 57 | 71 | 101 | 820 | 246 | 145 | 1484 | 135009 |
| 26 | 51 | 84 | 61 | 87 | 771 | 200 | 115 | 1369 | 134516 |
| 27 | 41 | 61 | 82 | 100 | 676 | 204 | 118 | 1282 | 133495 |
| 28 | 48 | 63 | 58 | 92 | 677 | 162 | 122 | 1222 | 132705 |
| 29 | 41 | 75 | 48 | 93 | 594 | 163 | 121 | 1135 | 132040 |
| 30-34 | 206 | 286 | 249 | 414 | 2795 | 639 | 513 | 5102 | 703395 |
| 35-39 | 203 | 366 | 241 | 451 | 2480 | 565 | 559 | 4865 | 766820 |
| 40-44 | 188 | 420 | 210 | 512 | 2143 | 502 | 521 | 4496 | 818710 |
| 45-49 | 195 | 464 | 230 | 405 | 1699 | 450 | 475 | 3918 | 782371 |
| 50-54 | 177 | 433 | 170 | 267 | 1339 | 405 | 370 | 3161 | 714021 |
| 55-59 | 156 | 404 | 85 | 106 | 961 | 332 | 264 | 2308 | 675073 |
| 60-64 | 124 | 347 | 50 | 43 | 654 | 245 | 121 | 1584 | 508336 |
| 65-69 | 158 | 297 | 31 | 21 | 459 | 235 | 93 | 1294 | 487826 |
| 70-74 | 193 | 287 | 38 | 20 | 449 | 224 | 67 | 1278 | 462644 |
| 75+ | 414 | 363 | 32 | 5 | 695 | 361 | 107 | 1977 | 858547 |
| Onbekend | 10 | 19 | 16 | 20 | 157 | 202 | 46 | 470 | |
| Totaal | 3649 | 6420 | 4245 | 3285 | 22346 | 10178 | 5561 | 55684 | 10511382 |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

# ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

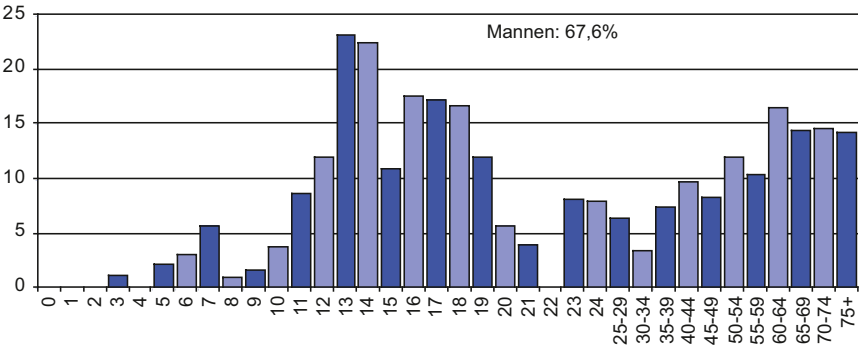
**Grafiek 11 : Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie – Voetgangers – 2006**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Risicogroepen: personen jonger dan 20 jaar en 70-plussers.

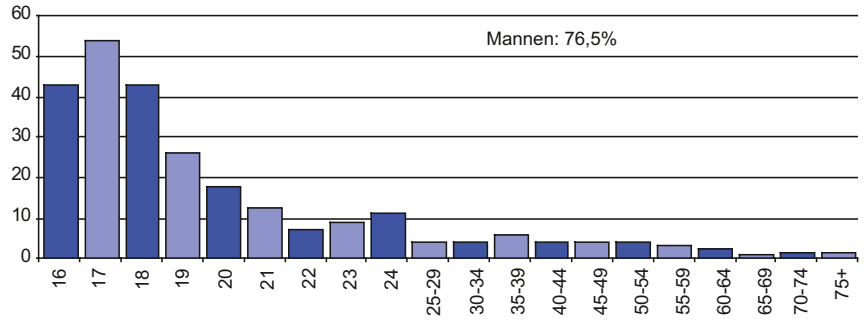
**Grafiek 12 : Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie – bestuurders fietsen – 2006**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Risicogroepen: personen van 10-19 jaar en personen van 60 jaar en ouder.

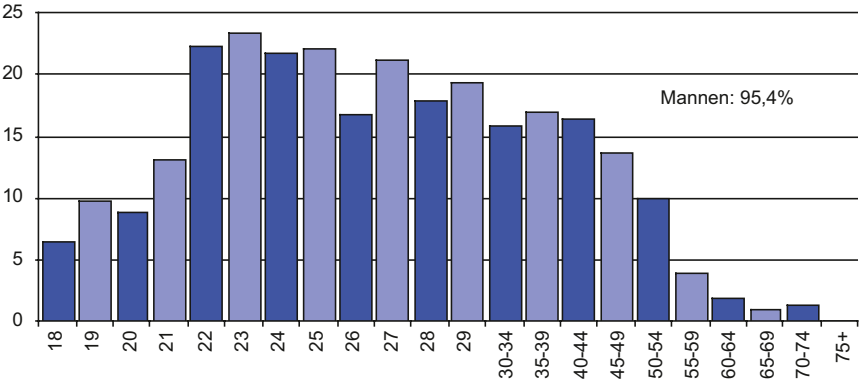
**Grafiek 13 : Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie – Bestuurders bromfietsen – 2006**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Risicogroep: 16-20 jaar.

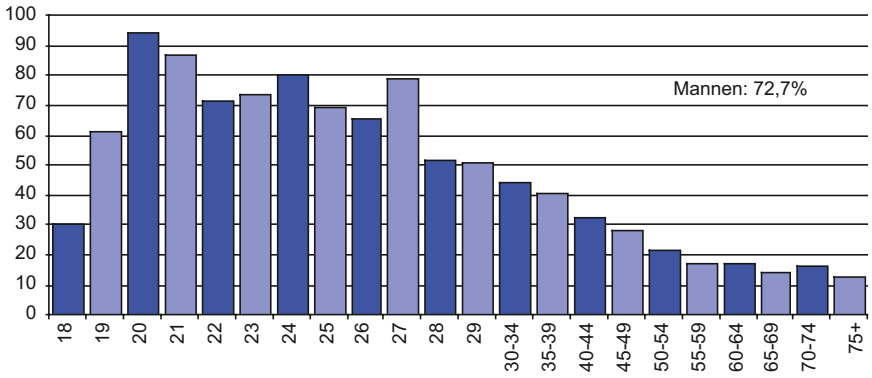
**Grafiek 14 : Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie –Bestuurders motorfietsen– 2006**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

De risicogroep bij de motorrijders is mettertijd breder geworden: van 20 tot 50 jaar en vrijwel uitsluitend mannen.

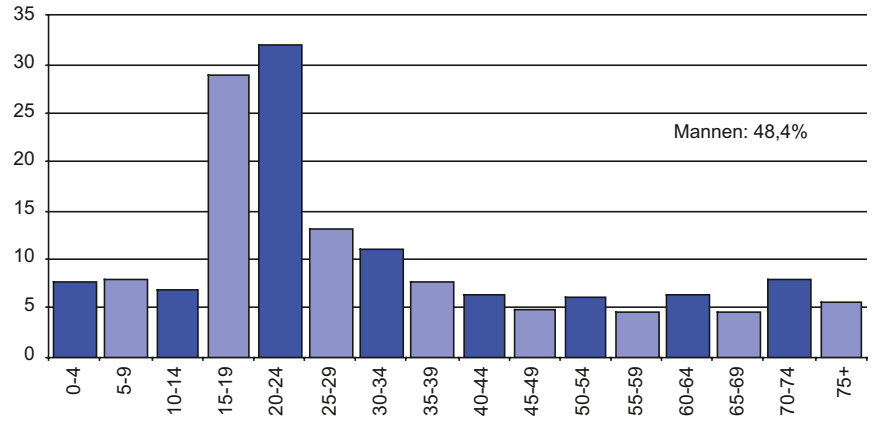
**Grafiek 15 :**
**Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie –Bestuurders personenauto's– 2006**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Risicogroep: jonge bestuurders van 18 tot 29 jaar.

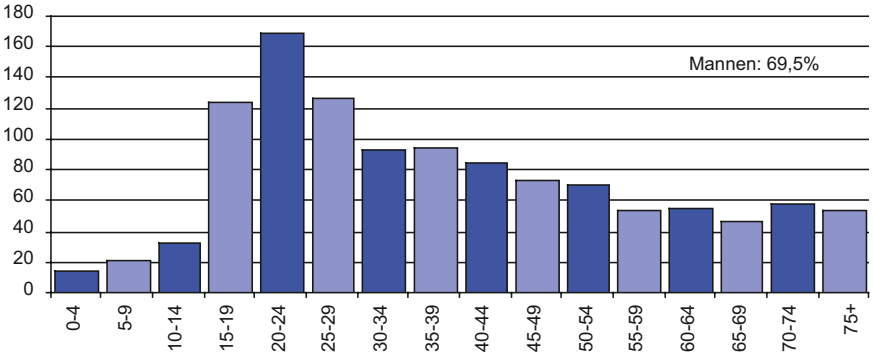
**Grafiek 16 :**
**Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie –Passagiers personenauto's– 2006**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Risicogroep: 15-24 jaar.

**Grafiek 17 :**
**Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie – Alle weggebruikers– 2006**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

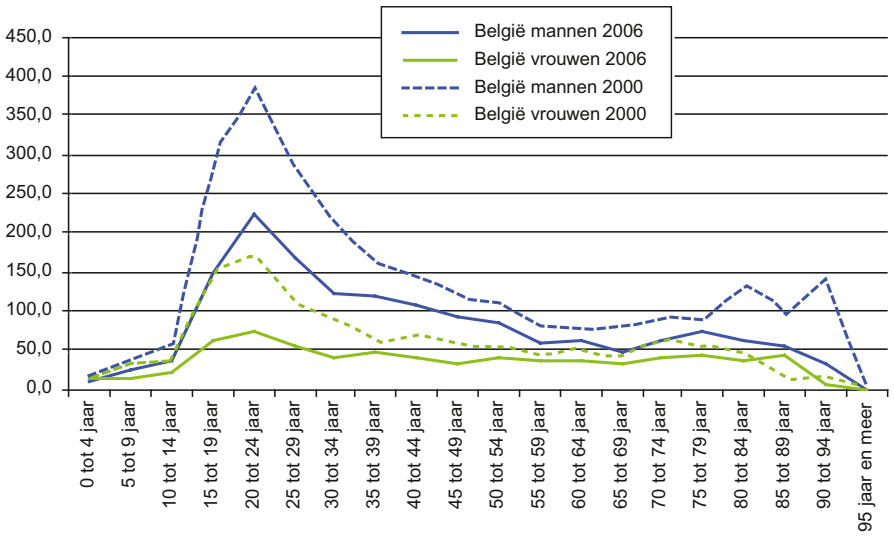
## 3.3.3. Slachtoffers per leeftijd en geslacht

**Tabel 19 :**
**Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijd en geslacht en per 100.000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie (niet gewogen cijfers 2006)**

| Leeftijds-categorieën | Doden 30 dagen + zwaargewonden | | | 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 | 34 | 35 | 73 | 11,5 | 12,3 | 12,6 |
| 5 tot 9 jaar | 71 | 42 | 114 | 23,5 | 14,5 | 19,3 |
| 10 tot 14 jaar | 118 | 60 | 178 | 37,0 | 19,7 | 28,5 |
| 15 tot 19 jaar | 482 | 190 | 674 | 149,2 | 61,4 | 106,5 |
| 20 tot 24 jaar | 714 | 230 | 946 | 222,9 | 72,6 | 148,5 |
| 25 tot 29 jaar | 560 | 183 | 747 | 167,1 | 55,0 | 111,9 |
| 30 tot 34 jaar | 430 | 147 | 579 | 121,2 | 42,2 | 82,3 |
| 35 tot 39 jaar | 458 | 182 | 640 | 117,9 | 48,1 | 83,5 |
| 40 tot 44 jaar | 445 | 164 | 610 | 107,5 | 40,5 | 74,5 |
| 45 tot 49 jaar | 371 | 133 | 505 | 94,2 | 34,2 | 64,5 |
| 50 tot 54 jaar | 300 | 139 | 440 | 83,8 | 39,0 | 61,6 |
| 55 tot 59 jaar | 197 | 124 | 322 | 58,5 | 36,7 | 47,7 |
| 60 tot 64 jaar | 152 | 92 | 244 | 61,1 | 35,4 | 48,0 |
| 65 tot 69 jaar | 114 | 86 | 200 | 49,5 | 33,4 | 41,0 |
| 70 tot 74 jaar | 133 | 99 | 232 | 64,0 | 38,8 | 50,1 |
| 75 tot 79 jaar | 118 | 101 | 219 | 73,2 | 43,6 | 55,8 |
| 80 tot 84 jaar | 67 | 66 | 133 | 64,5 | 36,2 | 46,5 |
| 85 tot 89 jaar | 20 | 35 | 55 | 57,0 | 43,5 | 47,6 |
| 90 tot 94 jaar | 4 | 2 | 6 | 33,6 | 5,1 | 11,7 |
| 95 en ouder | 0 | 0 | | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

**Grafiek 18 :**
**Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijd en geslacht en per 100.000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

*Tussen 2000 en 2006 werd een fikse vooruitgang geboekt inzake de mortaliteitsgraad bij mannen en vrouwen. Deze vooruitgang situeert zich vooral bij de leeftijdscategorie van 15 tot 34 jaar, daar waar het probleem het grootst was – en blijft.*

## 3.4. Ongevallen naargelang de weersomstandigheden

**Tabel 20 : Onderverdeling van de doden 30 dagen, de ernstig en de lichte gewonden naargelang van de weersomstandigheden – 2006**

| Weersomstandigheden | # doden 30 dagen | # ernstig gewonden | # lichte gewonden |
|---|---|---|---|
| Normaal weer | 78,7% | 85,1% | 84,0% |
| Regen | 8,8% | 8,9% | 10,1% |
| Mist | 1,2% | 0,8% | 0,5% |
| Hevige wind, rukwinden | 1,1% | 0,6% | 0,3% |
| Sneeuwval | 1,1% | 0,6% | 0,5% |
| hagel | 0,2% | 0,1% | 0,1% |
| andere (dichte rook…) | 0,7% | 0,5% | 0,3% |
| Onbekend | 8,4% | 3,6% | 4,2% |

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

De meeste ongevallen gebeuren bij normale weersomstandigheden. Regen speelt in een beperkte mate een rol en de andere weersomstandigheden zijn verwaarloosbaar.

## 3.5. Verkeersongevallen onder invloed van alcohol

De kennis over het aantal letselongevallen waarbij alcohol een rol speelde hangt af van de informatie die daarover beschikbaar is. In de meest ideale situatie zou dit betekenen dat bij alle geregistreerde ongevallen van alle betrokkenen geweten is of zij al dan niet reden onder invloed. Op basis van de ongevallenstatistieken stellen we echter vast dat, in 2006, bij minder dan 45% van de in een letselongeval betrokken personen een ademtest werd afgenomen. Dit betekent dat de cijfers niet erg betrouwbaar zijn. Vrachtwagenbestuurders, bestuurders van bestelwagen en autobestuurders worden in één op twee van de ongevallen gecontroleerd op alcoholintoxicatie. Bestuurders van een autobus of autocar, van motors en van bromfietsen worden in vier op tien van de ongevallen getest. Bij fietsers en voetgangers wordt er een ademtest afgenomen in respectievelijk twee en één op tien van de ongevallen.

In de verdere analyse bekijken we de ongevallen met personenwagens waarvan de bestuurders getest werden. De ongevallen waarbij geen ademtest werd afgenomen worden dus buiten beschouwing gelaten.

**Tabel 21 : Evolutie van het percentage geteste autobestuurders en het percentage positieve bestuurders**

| Jaar | % bestuurders getest voor alcoholintoxicatie | % bestuurders onder invloed |
|---|---|---|
| 1991 | 36% | 13% |
| 1995 | 33% | 17% |
| 2000 | 29% | 20% |
| 2001 | 27% | 21% |
| 2002 | 29% | 22% |
| 2003 | 31% | 19% |
| 2004 | 24% | 16% |
| 2005 | 41% | 14% |
| 2006 | 49% | 14% |

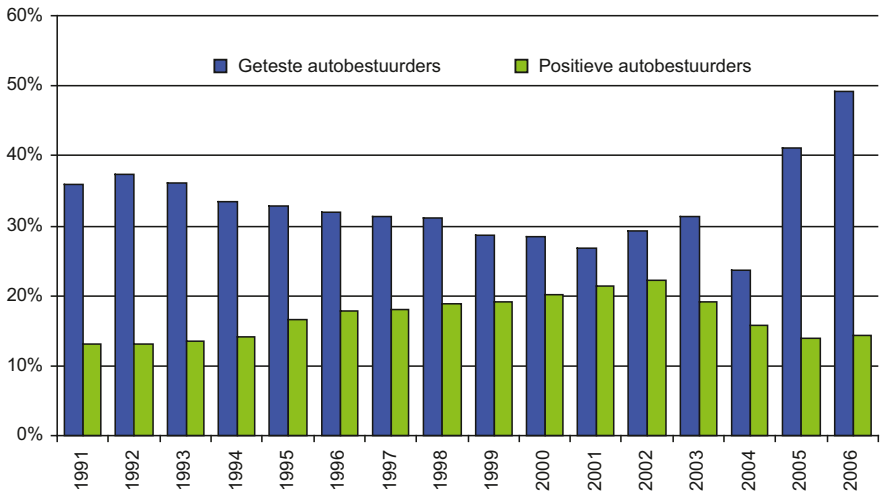
Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV



# 3

## ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

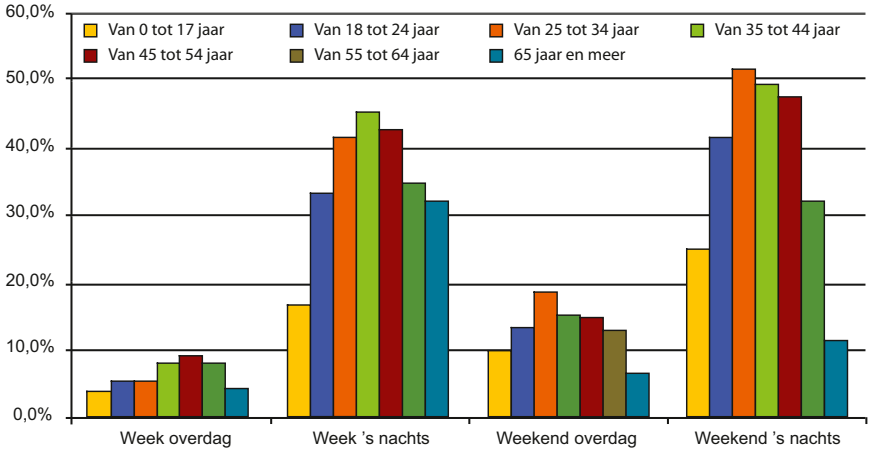
**Grafiek 19 : Evolutie van het percentage autobestuurders onder invloed van alcohol onder de bestuurders getest in een letselongeval**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

In 2006 reed 14% van de geteste autobestuurders die in een letselongeval betrokken waren onder invloed van alcohol. Begin jaren 2000 lag dit percentage nog hoger (20 à 22%). We stellen vast dat het percentage positieve bestuurders net de tegenovergestelde tendens vertoont van het percentage geteste bestuurders. Dit doet vermoeden dat hoe systematischer controles gebeuren, des de aselecter ze worden.

**Grafiek 20 : Proportie autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week -2006**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

We stellen vast dat het percentage positieve bestuurders die bij een ongeval betrokken raken tijdens week- en weekendnachten gevoelig hoger ligt dan overdag en dit voor alle leeftijdscategorieën. Tijdens de weekendnachten zijn meer dan 50% van de autobestuurders van 25 tot 34 jaar positief, tijdens de weeknachten zijn het de bestuurders van 35 tot 44 jaar die het vaakst betrokken zijn in een ongeval onder invloed van alcohol.

## 3.6. Samenvatting

De verkeersveiligheid is er sinds de jaren '70 sterk op vooruitgegaan. Het jaarlijks aantal doden 30 dagen is drie keer kleiner gewonden. Het aantal zwaargewonden is in die tijdsperiode vier keer kleiner geworden. Deze positieve evolutie is des te opmerkelijk, omdat het aantal motorvoertuigen in deze periode verdubbelde en er drie keer zoveel kilometers werden afgelegd.

Tussen 2000 en 2006 daalde het aantal verkeersdoden in vergelijking tot het referentiecijfer van 1500 – het gemiddelde van 1998,1999 en 2000 - met 26,6%. Internationale vergelijkingen tonen aan dat ons land met die prestaties bij de Europese koplopers hoort die de grootste daling in het dodencijfer hebben verwezenlijkt. Ondanks deze positieve evolutie behoort België nog steeds bij de slechte leerlingen indien we de vergelijking maken op basis van het aantal doden 30 dagen per 100.000 inwoners (10,2 in 2006) of per miljard afgelegde voertuigkilometers (11,1 in 2006).

We stellen vast dat de belangrijkste winst werd geboekt in de eerste jaren na de Staten-Generaal van 2002, en dat er vanaf 2005 sprake is van een vertraagde evolutie. Bovendien wijzen de cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer er op dat het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers sinds 2007 niet langer meer daalt.

Dat de meeste ernstige ongevallen op autosnelwegen gebeuren, zal niemand verbazen. In 2006 daalde het aantal doden 30 dagen op deze wegen met 25,3% in verhouding tot het referentiegemiddelde. Ook buiten de autosnelwegen is er in die periode een daling vast te stellen maar dan vooral van de ernstig gewonden (-44,4%). Op deze wegen daalde het aantal doden 30 dagen met 26,8%.

De daling van het aantal doden 30 dagen is het grootst tijdens de weekenddagen (-34,2%). Ook tijdens de weekendnachten nam het aantal doden 30 dagen in 2006 af met 27,5% t.o.v. het referentiegemiddelde (1998-2000). Niettegenstaande deze dalingen blijft het weekend een onveilige periode in termen van verkeersveiligheid. De weekendnachten blijven in 2006 het dodelijkst, gevolgd door de weekenddagen, de weekdagen en tenslotte de weeknachten.

Indien we de slachtoffers opsplitsen volgens de aard van de weggebruiker dan kan er gesteld worden dat de bromfietsers en de passagiers van personenwagens de grootste vooruitgang boekten tussen 2000 en 2006. Zowel het aantal doden 30 dagen als het aantal slachtoffers daalde ongeveer met de helft. Ook het aantal doden 30 dagen onder de voetgangers en fietsers daalde opmerkelijk met respectievelijk 20,1 en 30,2%. Het aantal ernstig gewonde voetgangers daalde met 22,7% en voor de fietsers bedraagt de afname van het aantal ernstig gewonden 28,2% in diezelfde periode.

De meest problematische groep zijn de motorrijders. In 2006 vertegenwoordigde deze groep weggebruikers slecht 1% van het totaal aantal afgelegde kilometers maar wel 12,2% van het aantal doden De leeftijd van de bestuurders van motorfietsen die overlijden of ernstig gewond geraken bij een ongeval varieert tussen de 20 en de 50 jaar. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om mannen (95,4%).

Het grootst aantal slachtoffers is te betreuren bij de autobestuurders. Bestuurders van 18 tot 29 jaar lopen daarbij het grootste risico. Jongeren tussen 15 en 24 lopen dan weer het meeste risico om als passagier in een personenwagen te overlijden of zwaar gewond te geraken.



# 3

## ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN BELGIË

Op basis van de analyse van de doden 30 dagen aan de hand van de verschillende conflicttypes, zoals wordt weergegeven in de botsingsmatrix, blijkt bovendien dat 61,2% van de ongevallen met personenwagens éénzijdige ongevallen zijn. 30% daarvan gaat van de weg af zonder dat er eerst gebotst wordt. Het gaat hier om een opmerkelijke vaststelling die er op wijst dat vermoeidheid, onaangepaste snelheid, rijden onder invloed of een combinatie van verschillende oorzaken belangrijke aandachtspunten moeten zijn.

Bij de voetgangers en de fietsers zijn het vooral de jonge weggebruikers enerzijds en de senioren anderzijds die tot de categorie van de meest kwetsbare weggebruikers behoren. Vooral jonge voetgangers en fietsers onder de 20 jaar raken zwaar gewond of overlijden bij een ongeval. Voetgangers van meer dan 70 jaar vormen een risicogroep, bij de fietsers begint de risicogroep vanaf 60 jaar.

Op basis van de analyse van het aantal doden 30 dagen en de zwaargewonden per leeftijd en geslacht en per 100.000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie kan ook gesteld worden dat er een fikse vooruitgang werd geboekt tussen 2000 en 2006 bij de mortaliteitsgraad bij mannen en vrouwen. Deze vooruitgang situeert zich vooral bij de leeftijdscategorie van 15 tot 34 jaar, daar waar het probleem het grootst was en blijft.

De gegevens over de bestuurders onder invloed van alcohol die betrokken zijn in een letselongeval zijn niet erg betrouwbaar, daar slechts van één op twee bestuurders een ademtest wordt afgenomen. In 2006 reed 14% van de geteste autobestuurders onder invloed van alcohol. Begin jaren 2000 lag dit percentage hoger (20 à 22%).



# 4. De botsingsmatrix

## Inhoudstafel


**4.1. Evolutie van de dodelijke verkeersslachtoffers in België** ..... 44

Voetgangers ..... 48

Fietsers ..... 48

Bromfietsers ..... 48

Motorrijwielen ..... 48

Personenwagens ..... 48

Bestelwagens ..... 49

Vrachtwagens ..... 49

Onbekend ..... 49

Conclusie ..... 49

**4.2. Detailanalyse personenwagens** ..... 50

Hoe komt het dan dat de auto's van de weg geraakt zijn? ..... 50

Wie is betrokken bij ongevallen met één auto? ..... 51

Wanneer en waar vinden ongevallen met één auto plaats? ..... 52

Samenvatting ..... 54



# 4 DE BOTSINGSMATRIX

## 4.1. Evolutie van de dodelijke verkeersslachtoffers in België

Het doel van de volgende analyses is om het aantal en de evolutie van de dodelijke slachtoffers te beschrijven, opgesplitst naargelang het weggebruikertype. Bepaalde weggebruikertypes zijn bij een ongeval vaker het slachtoffer dan andere types, zelfs wanneer deze laatsten bij een zwaar ongeval betrokken zijn. Voetgangers en motorrijders zijn dan ook bijvoorbeeld kwetsbaarder dan vrachtwageninzittenden. De analyse van dit gegeven wordt ondersteund door een botsingsmatrix waarbij we niet alleen het weggebruikertype in rekening brengen dat slachtoffer is, maar ook het type conflictpartner.

Alle analyses en grafieken die we in de botsingsmatrix weergeven zijn gebaseerd op de data van de FOD Economie (Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie). De evolutie van de doden 30 dagen van 1991 tot 2006 geven we in deze matrix apart weer naargelang de verschillende conflicttypes. Conflicttypes worden zowel bepaald door het slachtoffertype als door het conflictpartnertype. Als een fietser overlijdt bij een verkeersongeval met een auto is dat conflicttype bijvoorbeeld <slachtoffer: fiets – conflictpartner: personenwagen>. Als een inzittende van een personenwagen overlijdt door een botsing met een andere personenwagen, dan is het conflicttype <slachtoffer: personenwagen – conflictpartner: personenwagen>.

Concreet definiëren we de conflictpartner als volgt: voor elk dodelijk verkeersslachtoffer wordt uitgegaan van de eerste botsing waarbij het slachtoffer betrokken was en gaan we na wie bij deze botsing de opponent was. Deze opponent was óf een ander voertuig, óf een obstakel (een boom, een paal, een muur, …), óf er was geen opponent (wanneer een motorrijder op zich een val maakt). De laatste twee gevallen worden samengevat onder het label "geen conflictpartner" (in de grafiek gesymboliseerd door een boom). Ook als het ongeval meerdere doden telde, wordt de procedure voor elk dodelijk slachtoffer uitgevoerd. Een ongeval tussen een personenwagen en een vrachtwagen, waarbij zowel de bestuurder en de passagier van de personenwagen als de bestuurder van de vrachtwagen omkwamen, wordt dus drie keer in de onderstaande analyse opgenomen: twee keer als <slachtoffer: personenwagen – conflictpartner: vrachtwagen> en één keer als <slachtoffer: vrachtwagen – conflictpartner: personenwagen>[1]. Het aantal ongevallen met meer dan één dodelijk slachtoffer is echter zeer klein (in 2006 maakte dit minder dan 10% van de dodelijke ongevallen uit).

De weggebruikertypes waarmee we in de analyses rekening hebben gehouden, zijn verschillend voor de categorie van de slachtoffers en die van de conflictpartners. De reden hiervoor ligt in de verschillen in kwetsbaarheid van de types. Sommige weggebruikertypes zoals voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders zijn doorgaans het slachtoffer bij een ongeval en maar zelden de ongedeerde conflictpartner. Daarom zijn deze categorieën ook uitsluitend als slachtoffers opgenomen. De categorieën waarmee we niet expliciet rekening hebben gehouden (o.a. <slachtoffer voetganger – conflictpartner motorrijder>), leverden in totaal vijf slachtoffers of minder op over alle onderzochte jaren. Deze ongevallen werden samengevat in de categorie "anderen" (in de grafiek gesymboliseerd door een tractor). Bovendien is er ook nog een categorie "onbekend" waarbij het type voertuig niet bekend was (in de grafiek gesymboliseerd door een vraagteken).

[1] Dit zou ook het geval zijn, moest de vrachtwagenchauffeur in feite niet overleden zijn door de botsing met de personenwagen maar door een tweede botsing (tegen een boom bijvoorbeeld). Dit is zo omdat alleen rekening werd gehouden met de eerste botsing waarbij het voertuig van het slachtoffer was betrokken.

In Tabel 1 geven we de weggebruikertypes aan waarmee we in de analyse rekening hebben gehouden. Het slachtoffer wordt gekenmerkt door een scheur door het symbool.

**Tabel 1 :**
**In de analyse opgenomen weggebruikertypes**

| Slachtoffertype | Type conflictpartner |
|---|---|
|  Voetganger |  Geen conflictpartner |
|  Fietser |  Personenwagen of wagen voor dubbel gebruik |
|  Bromfietser |  Bestelwagen |
|  Motorfietser |  Vrachtwagen, trekker, of trekker met aanhanger |
|  Personenwagen of wagen voor dubbel gebruik |  Andere (Bus, Bromfietser, motorfietser, tractoren, Ruiter…) |
|  Bestelwagen |  Onbekend |
|  Vrachtwagen, trekker, of trekker met aanhanger | |
|  Andere (Vrachtwagen, Bus, tractoren, Ruiter…) | |
|  Onbekend | |

Om een overzicht te krijgen over de ontwikkeling van de verschillende conflicttypes, geeft Tabel 3 de evolutie van het aantal doden weer voor elk conflicttype. De ontwikkeling (een daling, een stijging of een variatie rond hetzelfde niveau) is daarbij duidelijk af te leiden uit de vorm van de curve. De absolute hoogte van het aantal doden is weergegeven in de vorm van een kleurencodering. In Tabel 2 geven we de sleutel tot die codering aan. Hierbij dien je rekening te houden met het verschil tussen het aantal voor de conflicttypes zelf en het aantal voor de rij- en kolomsommen. De rijsommen bevatten het totaal aantal doden bij een bepaald type weggebruiker (bv. motorrijwielen) dat het slachtoffer werd voor alle conflictpartners samen. Omgekeerd bevatten de kolomsommen het totaal aantal doden bij een bepaald type weggebruiker (bv. vrachtwagen) dat de conflictpartner was voor alle slachtoffertypes samen. Omdat de randsommen veel hogere getallen bevatten dan de cellen met de aparte conflicttypes, geldt hiervoor een andere kleurencode.

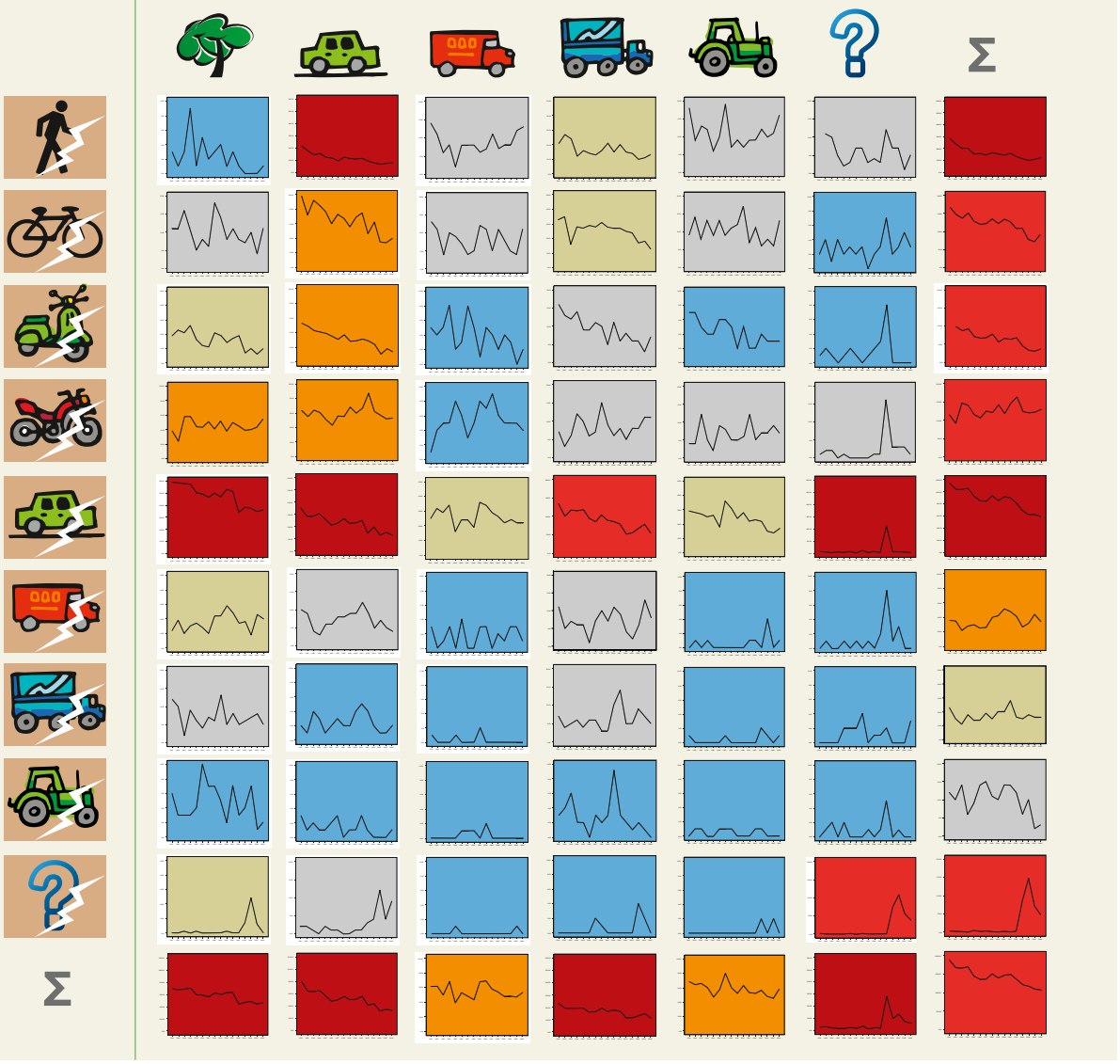
**Tabel 2 :**
**Legende en kleurencode van Tabel 3**

| Conflicttypes | Randsommen |
|---|---|
| 201-600 | 801-1200 |
| 101-200 | 301-800 |
| 51-100 | 201-300 |
| 21-50 | 101-200 |
| 11-20 | 51-100 |
| 5-10 | 50 |

Per conflicttype bepaalt de hoogste jaarlijkse dodentol (van het jaar dat de piek in de curve vertoont) de kleur van de tijdsreeks. Daarbij komt de bovengrens van de verdeling op de y-as overeen met de bovengrens van de kleurencode (bijvoorbeeld 50 doden bij het conflict voetganger – zwaar vervoer).

**Tabel 3 :**
***Aantal doden en evolutie per conflicttype: België 1991 – 2006***

| Slachtoffer | Conflictpartner |
|---|---|



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

Voor de conflictpartners gaat een soortgelijke redenering op: obstakels (de boomcategorie in Tabel 3) en personenwagens komen het meest voor als conflictpartner. Vraag is of dat ook betekent dat personenwagens het gevaarlijkst zijn voor andere weggebruikers. In feite hebben personenwagens een dubbele rol in het verkeer (SWOV, 2005[2]), een rol die door de conflicttypes wordt bepaald. Vergeleken met fietsers of voetgangers zijn wagens sterk en solide, maar als ze met bestel- of vrachtwagens geconfronteerd worden, zijn personenwagens zelf zwakke weggebruikers. Wegens het enorme aantal wagens op de wegen valt deze dubbele rol helemaal niet op als we het absolute aantal conflictpartners in acht nemen. Die rol wordt maar duidelijk als we elke conflicttype apart inspecteren. Dit benadrukt het belang om de conflicttypes te onderscheiden bij het analyseren van de evolutie van het aantal slachtoffers. Het is niettemin belangrijk om rekening te houden met de noodzaak om de relatieve proporties van de verschillende weggebruikertypes in het verkeer in rekening te brengen. De discussie over de resultaten voor ongevallen waarbij motorvoertuigen het slachtoffer worden, is hier een sprekend voorbeeld van. Het aantal dodelijke slachtoffers onder de motorfietsers stijgt, maar hetzelfde geldt voor het aantal motorfietsers in het verkeer. Om sluitende conclusies te kunnen trekken over het risico voor elke verkeersdeelnemer zouden we de hier gepresenteerde informatie moeten aanvullen met cijfers over de verkeersverdeling tussen de verschillende weggebruikers. Jammer genoeg is er in België geen betrouwbare schatting van deze verdeling[3] voorhanden. Als indicatie kunnen we refereren naar resultaten die in andere landen werden behaald. Deze wijzen aan dat bromfietsers en motorrijwielen het meest onveilig zijn in het verkeer, rechtstreeks gevolgd door fietsers en voetgangers (SWOV, 2005). Wat de inzittenden betreft blijkt de personenwagen het veiligste transportmiddel voor zover bestel- en vrachtwagens niet in rekening werden gebracht.

Algemeen genomen kunnen we stellen dat de curves een dalende trend vertonen. Dit wil zeggen dat bij de meerderheid van de conflicttypes een afname van het aantal doden werd vastgesteld. Toch zien de curven er helemaal niet gelijkvormig uit. In sommige gevallen is de variatie tussen de jaren veel sterker dan welke trend ook (bijvoorbeeld: <auto-bestelwagen> en <bromfietser-bestelwagen> ongevallen) in andere gevallen merken we dan weer een curve op die steeds blijft dalen (bijvoorbeeld: <auto-auto> en <voetganger-auto> ongevallen). De diversiteit van de grafieken maakt ons duidelijk dat we over het algemeen niet kunnen spreken van "de ontwikkeling van het aantal doden 30 dagen". Daarom beschrijven we hierna de ontwikkeling van het aantal doden 30 dagen per weggebruikertype. Bij die beschrijving maken we een onderscheid tussen betrokkenheid als slachtoffer en betrokkenheid als conflictpartner.

[2] Advancing Sustainable Safety. National Road Safety Outlook for 2005-2020. SWOV Institute for Road Safety Research.

[3] Er bestaan wel cijfers die op voertuiginschrijvingen worden gebaseerd, maar die zijn niet bruikbaar voor de hier toegepaste analyses. Er zijn immers andere categorieën voor deze berekeningen gebruikt en de fietsers en voetgangers ontbreken.



# 4 DE BOTSINGSMATRIX



## Voetgangers

Zoals al eerder vermeld, is er geen sprake van dodelijke verkeersongevallen met voetgangers als ongedeerde conflictpartner, wat de kwetsbaarheid van voetgangers in het verkeer nog eens benadrukt. Veruit de meeste voetgangers-slachtoffers sterven in ongevallen met een personenwagen als conflictpartner. Er zijn meer voetgangers die het slachtoffer zijn van ongevallen met vrachtwagens dan van ongevallen met bestelwagens en er is verder een substantieel aantal ongevallen met voetgangers waarbij de conflictpartner ongekend is (tien à 25 per jaar). In het algemeen vertonen de ongevallen met voetgangers als slachtoffer een duidelijke daling. Dit geldt niet voor ongevallen met bestelwagens als conflictpartner. Deze maken echter maar een klein deel van de ongevallen met voetgangers uit.



## Fietsers

Dodelijke ongevallen met een fietser als ongedeerde conflictpartner, komen nagenoeg nooit voor. We merken echter wel een aantal ongevallen op waarbij fietsers zonder conflictpartner omkwamen. De meeste fietsers werden het slachtoffer van ongevallen met personenwagens, maar ook ongevallen met vrachtwagens blijken gevaarlijk voor fietsers te zijn. Net zoals bij de voetgangers zijn bestelwagens minder vaak conflictpartners dan vrachtwagens. Verder is er een dalende trend voor dodelijke ongevallen met fietsers. Dit geldt echter voornamelijk voor ongevallen met personenwagens en in de afgelopen vijf jaren ook voor ongevallen met vrachtwagens. Dodelijke ongevallen waarbij enkel fietsers, bestelwagens of onbekende conflictpartners betrokken waren, vertonen doorheen de jaren een grotere variatie dan de zwak dalende trend.



## Bromfietsers

Ook vinden er nauwelijks ongevallen plaats met bromfietsers als ongedeerde conflictpartners. De meeste dodelijke slachtoffers onder de bromfietsers vallen in ongevallen met personenwagens en op de tweede plaats situeren zich de ongevallen zonder conflictpartner. Dodelijke ongevallen waarbij bromfietsers het slachtoffer waren, zijn duidelijk in aantal afgenomen sinds 1991. Dit geldt echter niet voor ongevallen met bestelwagens en onbekende deelnemers.



## Motorrijwielen

Als we de groep zwakke weggebruikers in zijn geheel bekijken, herkennen we een verband tussen de frequentie van het aantal doden in ongevallen zonder conflictpartners en de snelheid die het zwakke weggebruikertype kan halen. Terwijl voetgangers en fietsers voornamelijk in ongevallen met andere voertuigen (meestal personenwagens) verongelukken, vinden motorfietsers ongeveer even vaak de dood bij ongevallen zonder conflictpartner (bromfietsers vertonen in die optiek een intermediair profiel) als bij ongevallen met een personenwagen. Een ander opmerkelijk verschil met de andere zwakke weggebruikers is dat het aantal dodelijke slachtoffers onder de motorrijders de afgelopen 15 jaren niet gedaald, maar zelfs nog gestegen is. Dit gaat in dezelfde mate op voor alle conflictpartners. Bij de interpretatie van dit resultaat is het belangrijk voor ogen te houden dat waarschijnlijk het sterk gestegen aantal motorvoertuigen[4] en het aantal kilometers dat ermee gereden wordt de tendens van het stijgend aantal doden verklaart.



## Personenwagens

Personenwagens domineren de statistieken van de dodelijke ongevallen. Ze veroorzaken de meeste dodelijke slachtoffers en zijn buiten vracht- en bestelwagens de gevaarlijkste conflictpartner voor alle weggebruikertypes. De meeste inzittenden van personenwagens komen echter niet door ongevallen met andere voertuigtypes om het leven, maar wel door ongevallen zonder conflictpartners. Het aantal dodelijke ongevallen waarbij personenwagens – hetzij als slachtoffer, hetzij als conflictpartner – betrokken waren, is in de afgelopen 15 jaar fors gedaald. Dit geldt echter niet voor ongevallen met motorrijwielen en bestelwagens, en ook niet voor ongevallen waarbij het weggebruikertype (ofwel van het slachtoffer ofwel van de conflictpartner) onbekend was.



### Bestelwagens

Voor de meeste ongevaltypes waarbij bestelwagens betrokken zijn (als conflictpartner, maar ook als slachtoffer) blijkt het absolute aantal doden eerder laag. De inzittenden van bestelwagens komen enigszins vaker om in ongevallen zonder conflictpartner en bestelwagens treden het vaakst op als conflictpartner bij ongevallen met personenwagens. Volgens de absolute cijfers van de afgelopen 15 jaren zijn bestelwagens dus niet echt als een problematisch voertuigtype te beschouwen. Het is wel bedenkelijk dat het aantal ongevallen waarin bestelwagens betrokken zijn in alle gevallen eerder stijgt dan daalt. Ook hier is dit waarschijnlijk te wijten aan het gestegen aantal bestelwagens en kilometers die ermee gereden worden[5].



### Vrachtwagens

Door de massa van het voertuig zijn de inzittenden van vrachtwagens in principe goed beschermd. Hierdoor treden vrachtwagens voornamelijk als conflictpartners op en maar zelden als slachtoffer. Wanneer inzittenden van vrachtwagens in een ongeval omkomen, dan gebeurt dit nagenoeg uitsluitend in ongevallen zonder conflictpartner of in ongevallen waarbij twee vrachtwagens betrokken zijn. Als conflictpartner zijn vrachtwagens vooral gevaarlijk voor inzittenden van personenwagens, maar ook voor voetgangers en fietsers. De trend van ongevallen met vrachtwagens als conflictpartner is dalend. Dit geldt echter niet voor ongevallen waarbij het slachtoffer een motorrijder, de inzittende van een bestelwagen of onbekend was.



### Onbekend

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

## Conclusie

We beschreven per conflicttype de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden tussen 1991 en 2006. Hierbij brachten we zowel het weggebruikertype als slachtoffer als het weggebruikertype als conflictpartner in rekening. De ontwikkeling voor elk weggebruikertype kon op die manier gedetailleerd geanalyseerd worden. We merken verschillende evoluties op naargelang de conflictpartner. Terwijl sommige conflicttypes een duidelijke daling in het aantal doden vertonen (bijvoorbeeld: fietsers en voetgangers als slachtoffers van personenwagens, personenwageninzittenden als slachtoffers van andere wagens,…), is bij sommigen de variatie tussen de jaren groter dan de afnemende trend (bijvoorbeeld: dodelijke ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn) en voor andere is er zelfs sprake van een toename (bijvoorbeeld: dodelijke ongevallen waarin bestelwagens betrokken zijn of dodelijke ongevallen waarin bromfietsers en motorrijwielen als slachtoffers betrokken zijn).

Zoals al aangegeven zou het voor een volledige interpretatie van de gegevens nodig zijn om de hier gebruikte methode verder te ontwikkelen door de cijfers van het aantal dodelijke slachtoffers aan te vullen met gegevens over het aandeel dat elk weggebruikertype in het totale verkeersvolume heeft en hoe dit aandeel sinds 1991 ontwikkeld is. Hiervoor is het nodig om ook voor zwakke weggebruikers (met name voetgangers en fietsers) gegevens te verzamelen over de afstanden die ze afleggen in het verkeer. De bijdrage van de hier gepresenteerde analyses berust enerzijds in het onderscheid tussen de verschillende weggebruikertypes en conflicttypes in de analyse van de ongevalstendensen en anderzijds in het gebruik van een chronologische schikking van de belangrijkste gegevens (1991-2006).

[4] Wat het jaar 1996 betreft, overschrijdt het aantal in 2006 ingeschreven motorfietsen die aan meer dan 40km/h kunnen rijden (dit betreft dus motorrijwielen maar ook een deel van de bromfietsers) de 73,3% (Bron: FOD Economie AD SEI en FOD mobiliteit - http://statbel.fgov.be/figures/d37_nl.asp).

[5] Wat het jaar 1996 betreft, overschrijdt het aantal in 2006 ingeschreven vrachtwagens, bestelwagens, terreinwagens en tankwagens de 67,3% (Bron: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit – http://statbel.fgov.be/figures/d37_nl.asp).





## 4.2. Detailanalyse van ongevallen met personenwagens

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

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

**Tabel 4 : Conflictpartners in dodelijke ongevallen in 2006**

| Slachtoffer: Inzittende personenwagen | |
|---|---|
| **Conflictpartner** | **Percentage** |
| Geen opponent | 61.2 |
| Personenwagen | 21.7 |
| Vrachtwagen | 9.6 |
| Bestelwagen | 3.3 |
| Bus | 2.5 |
| Andere | 0.8 |
| Onbekend | 0.6 |

Hieronder analyseren we de twee meest voorkomende types ongevallen in detail: we vergelijken ongevallen met één auto (zonder conflictpartner) met ongevallen met twee of meer auto's. In eerste instantie gaan we voor de ongevallen met één auto na wat er met de auto gebeurd is. In Tabel 5 hebben we de percentages aangegeven voor elk voorkomend type obstakel.

**Tabel 5 : Obstakels in ongevallen met één auto**

| Type obstakel | Percentage |
|---|---|
| Geen obstakel | 29.9 |
| Boom | 22.5 |
| Verlichtingspaal | 9.0 |
| Muur-gebouw | 9.0 |
| Andere paal | 7.4 |
| Andere hindernis | 5.1 |
| Vangrails niet overgestoken – ijzer of beton | 4.6 |
| Vangsrails overschreden – ijzer of beton | 4.2 |
| Andere | 8.1 |
| Onbekend | 0.2 |

Uit deze tabel concluderen we dat de categorie van de meest voorkomende dodelijke ongevallen auto's vertoont die niet tegen een obstakel gebotst zijn maar om één of andere reden van de weg geraakt zijn. In het geval dat de auto een obstakel raakt, blijkt een boom het meest frequente obstakel te zijn waartegen auto's in dodelijke ongevallen botsen.

**Hoe komt het dan dat de auto's van de weg geraakt zijn?**
Uitsluitsel hierover biedt de variabele "Beweging van de weggebruiker". In Tabel 6 geven we het percentage gevallen voor elk type van het verlaten van de weg. We trekken ook de vergelijking met dodelijke ongevallen met twee (of meer) auto's.

**Tabel 6 : Beweging/inzicht van de weggebruiker**

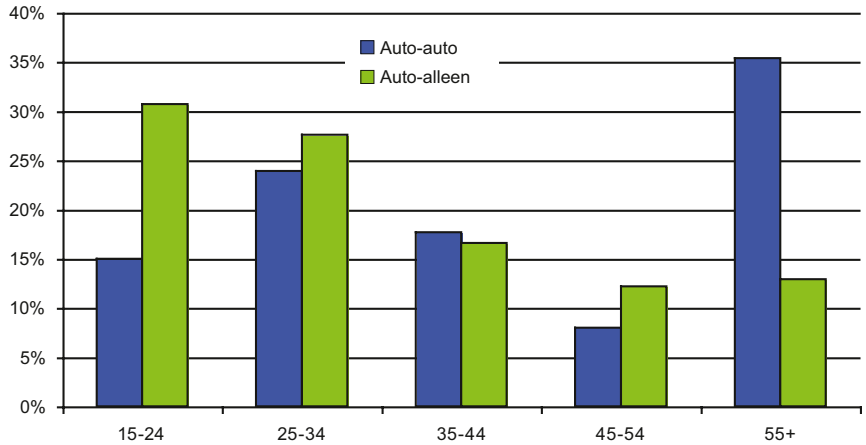
| | één auto zonder conflictpartner | twee of meerdere auto's |
|---|---|---|
| 'verliest controle en verlaat de weg naar rechts' | 49.8% | 4.4% |
| 'verliest controle en verlaat de weg naar links' | 30.7% | 14.2% |
| 'vervolgt zijn weg in de goede richting' | 7.8% | 55.8% |
| 'wijkt uit naar links of haalt links in' | 4.1% | 9.7% |
| 'wijkt uit naar rechts of haalt rechts in' | 2.8% | 0.9% |
| 'onbekend' | 2.5% | 1.8% |
| 'andere' | 0.9% | 1.8% |
| 'rijdt in tegenstelde richting' | 0.3% | 5.3% |
| 'slaat rechts af of gaat rechts afslaan' | 0.3% | 3.5% |
| 'rijdt in of verlaat parkeerplaats' | 0.3% | 1.8% |
| 'rijdt in of uit een garage of een ander privéterrein' | 0.3% | 0.9% |

We zien dat de meerderheid (80%) van de betrokken bestuurders in ongevallen met één auto de controle over het voertuig verloren heeft. Bij ongevallen met twee auto's is dit veel zeldzamer (minder dan 20%) en de meeste bestuurders "vervolgden hun weg in de goede richting". Bij de interpretatie van deze getallen is het belangrijk om te beklemtonen dat een onaangepaste snelheid een belangrijke factor is bij controleverlies over het voertuig. Ook andere factoren zoals vermoeidheid, rijden onder invloed of een combinatie kunnen een rol spelen.

**Wie is betrokken bij ongevallen met één auto?**

In Grafiek 1 wordt het percentage ongevallen voor de categorieën auto-alleen en auto-auto in vijf leeftijdscategorieën voorgesteld. Het gaat hierbij om de leeftijd van de bestuurder van de wagen waarin het slachtoffer zich bevond, ongeacht de leeftijd van het slachtoffer zelf. Bij het interpreteren van de grafiek is het belangrijk voor ogen te houden dat balken de relatieve percentages van elke leeftijdscategorie situeren binnen een bepaald ongevalstype. Voor elk ongevaltype is de percentagesom voor alle leeftijdscategorieën honderd. Op basis van deze grafiek kunnen we weliswaar geen conclusie trekken over het absolute aantal ongevallen per leeftijdscategorie in functie van het ongevalstype.

**Grafiek 1 : Percentage dodelijke slachtoffers per leeftijdscategorie van de bestuurder**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV



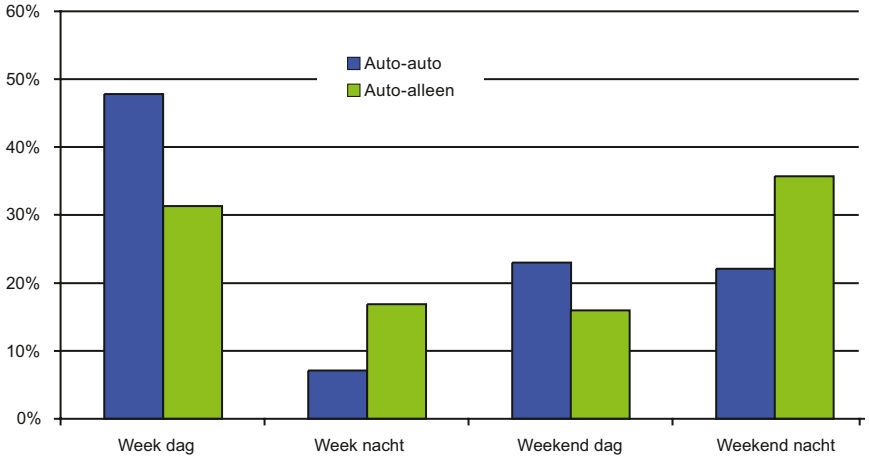
# 4 DE BOTSINGSMATRIX

We zien in de categorie van de jongste bestuurders een proportioneel enorm hoog aantal ongevallen met slechts één auto. Maar de grafiek toont ook aan dat de groep van 25- tot 34-jarigen en 45- tot 54 -jarigen meer vertegenwoordigd zijn in ongevallen met één auto dan in ongevallen met twee of meerdere wagens. Enkel de oudere bestuurders vertonen een sterke oververtegenwoordiging van ongevallen met twee of meer auto's. In absolute getallen komt dit erop neer dat voor 55-plussers het aantal ongevallen met maar één auto bijna even groot is als het aantal ongevallen met twee of meer auto's, terwijl voor alle andere leeftijdscategorieën ongevallen met één wagen zich veel vaker voordoen dan de ongevallen met twee of meerdere wagens.

Er is ook een licht verschil wat het geslacht van de bestuurder betreft. Bij ongevallen met één auto zonder conflictpartner zijn 86% van de bestuurders mannen, terwijl dat bij de categorie auto-auto maar 79 percent is.
In ongevallen voor de categorie auto-auto zijn in twee keer zo veel gevallen (gemiddeld één op de twee) passagiers betrokken dan in ongevallen (gemiddeld één op de vier) voor de categorie auto-alleen. Hierbij gaat het zowel om ongedeerde als dodelijk verongelukte passagiers. Dit is precies wat we verwachten aangezien de kans dat er een passagier betrokken is bij een ongeval met twee auto's dubbel zo hoog ligt als bij een ongeval met één auto. Er van uitgaande dat er meer personen betrokken zijn bij een ongeval tussen twee wagens (twee bestuurders in plaats van één, én meerdere passagiers), is het ook niet verwonderlijk dat een dodelijk ongeval met twee wagens een hoger gemiddeld aantal overlijdens met zich meebrengt in vergelijking met dodelijke ongevallen met slechts één wagen (1.19 tegenover 1.05). Beide gemiddelden liggen nochtans dicht bijeen, wat aangeeft dat bij de meerderheid van de dodelijke ongevallen precies één dode is gevallen. In een kleine 20% van de ongevallen voor de categorie auto-auto was er nog een tweede dode, wat bij 'auto-alleen'-ongevallen maar bij 5% het geval was.

**Wanneer en waar vinden ongevallen met één auto plaats?**
In Grafiek 2 is het percentage dodelijke ongevallen aangegeven per tijdstip van de week en per type ongeval.

**Grafiek 2 : Percentage dodelijke ongevallen per tijdstip van de week**



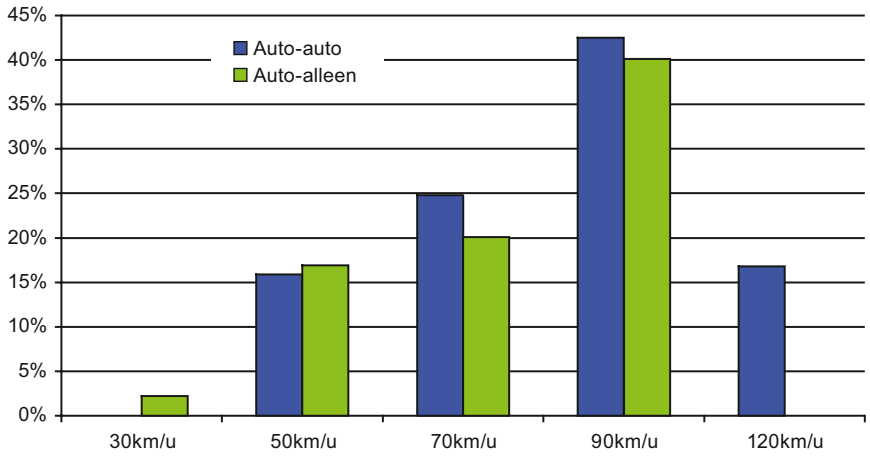

Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: 1. Nacht: 22:00 – 5:59.
2. Weekend: vrijdagnacht t/m zondagnacht.

We zien dat de ongevallen met één auto oververtegenwoordigd zijn tijdens de nachten. Dit verschil is zowel uitgesproken voor weeknachten als voor weekendnachten. Een belangrijke factor voor dit verschil tussen dag en nacht is de verkeersdrukte. De relatief lege wegen laten 's nachts een grotere snelheid toe dan de drukke wegen overdag. Bovendien heeft een fatale fout die een bestuurder maakt op een drukke straat ook vaker consequenties voor andere auto's (en dat leidt dus tot een 'auto-auto'- ongeval) dan wanneer diezelfde fout wordt gemaakt op een lege straat (wat dan leidt tot een ongeval zonder conflictpartner). Ook vermoeidheid kan 's nachts een belangrijke invloed hebben.

Om uitsluiting te krijgen waar de verschillende types ongevallen plaatsvinden, geven we in Figuur 3 het percentage van de ongevallen met respectievelijk één en twee auto's voor elk snelheidsregime weer.

**Grafiek 3 : Percentage dodelijke ongevallen per snelheidsregime**




Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Nota: In uitzonderlijke gevallen viel de maximale snelheid tussen de aangegeven categorieën. Deze gevallen werden opgeteld bij de volgende categorie (bv. 60 km/u werd bij de categorie 70km/u geteld).

In Grafiek 3 zien we dat er alleen maar voor de zones 30 en voor de 120km/u-wegen sprake is van een proportioneel hoger aantal ongevallen met één wagen. Op die wegtypes ligt het aantal ongevallen met een wagen zonder conflictpartner drie keer zo hoog dan het aantal 'auto-auto'- ongevallen terwijl dat niet het geval blijkt voor de andere snelheidsregimes. Op het eerste gezicht lijkt het verrassend dat juist in de laagste categorie (30km/u) 'auto-alleen'-ongevallen oververtegenwoordigd zijn. We moeten er echter rekening mee houden dat ongevallen hier voor inzittenden van auto's die aan een geringe snelheid rijden helemaal niet dodelijk hoeven uit te vallen in een zone 30 (of er nu één auto bij betrokken is of meerdere)[6]. We vermoeden dat bij de weinige gevallen waarbij iemand in een zone 30 de dood gevonden heeft in een 'auto-alleen'-ongeval de maximale snelheid waarschijnlijk ver overschreden werd.

Dat ook op 120 km/u-wegen ongevallen met één wagen oververtegenwoordigd zijn, is niet verwonderlijk. Het risico op ongevallen tussen meerdere wagens is er gereduceerd door de fysieke scheiding tussen de twee verkeersrichtingen. Bovendien bevatten dergelijke wegen geen kruispunten, wat dat risico eveneens reduceert.

[6] Hou in gedachten dat de hier gepresenteerde cijfers alleen ongevallen betreffen waar het slachtoffer de inzittende van een auto was. Wat hierboven over de ernst van de ongevallen vermeld is, geldt uiteraard niet voor voetgangers en fietsers.



# 4 DE BOTSINGSMATRIX

Samenvattend kunnen we inzake ongevallen met één wagen en ongevallen met meerdere wagens over de snelheidsregimes stellen dat de verdeling van deze ongevallen gelijk blijft ten opzichte van het geheel. Er vinden ongeveer drie keer zo veel ongevallen plaats met een wagen zonder conflictpartner dan ongevallen met meerdere wagens en deze verhouding varieert maar weinig over de snelheidsregimes. Aan de andere kant dien je voor ogen te houden dat het hoogste percentage van dodelijke ongevallen –zij het met één of meerdere wagens- plaatsvinden op wegen met een maximale snelheid van 90 km/u. We nemen trouwens eenzelfde trend waar voor ongevallen met één en met twee auto's.

Zowel ongevallen met één wagen als ongevallen met meerdere wagens vinden daarentegen het vaakst buiten de bebouwde kom plaats (in 83% van de gevallen).



**Samenvatting**

Dodelijke ongevallen met slechts één auto zonder conflictpartner vormen veruit het meest frequente type ongeval en vallen tot drie keer zo vaak voor als ongevallen met twee of meer auto's. De politie wijt ongevallen met één auto vaak aan een controleverlies door de bestuurder. Ongevallen met één auto worden veroorzaakt door bestuurders van alle leeftijden, maar bijzonder vaak door jonge bestuurders (<24) en relatief zelden door oudere bestuurders (55+). De ongevallen met één auto vinden geregeld 's nachts plaats. In zones 30 en op autosnelwegen zijn de ongevallen met één auto oververtegenwoordigd in vergelijking met ongevallen met twee of meerdere wagens.



# 5. Algemene evolutie van de ongevallen en de slachtoffers in de drie gewesten

## Inhoudstafel


**5.1. Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest** ..... 56

**5.2. Verkeersveiligheid in het Vlaams Gewest** ..... 57

**5.3. Verkeersveiligheid in het Waals Gewest** ..... 58



# 5

# ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLEN EN DE SLACHTOFFERS IN DE DRIE GEWESTEN

## 5.1. Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**Voor het volledige rapport verwijzen we naar de website van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid[1].**

De analyse van de evolutie van de verkeersveiligheid wordt in het Brussels Gewest bemoeilijkt door het feit dat de politiezone Brussel-Elsene pas sinds 2003 gestart is met de elektronische ongevallenregistratie en dat dit gepaard ging met heel wat technische problemen. Dit betekent dat er met data tussen 2001 en 2003 best geen rekening gehouden wordt om de tendens weer te geven aangezien deze cijfers naar alle waarschijnlijkheid een zeer vertekend beeld weergeven.

Indien we inzoomen op de ongevallendata van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan stellen we vast dat er in dit Gewest goede resultaten werden geboekt tussen 2000 en 2006. Het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners en het aantal doden 30 dagen per miljard voertuigkilometers daalde met respectievelijk 44,6 en 41,7%. De tussentijdse doelstelling voor 2006 werd in het Brusselse Gewest gehaald.

Het stedelijk karakter van dit Gewest heeft uiteraard tot gevolg dat de ongevallen, in vergelijking tot de andere Gewesten minder ernstig zijn. Het aantal doden 30 dagen per 1000 ongevallen daalde tot 7 in 2006. In 2000 bedroeg dit nog 17.

Het is vooral tijdens de weekendnachten dat de meest ernstige ongevallen gebeuren. Het aantal doden 30 dagen dat zich binnen de bebouwde kom situeert is gehalveerd in 2006 ten opzichte van het referentiegemiddelde. Typisch voor het Brussels Gewest is ook dat er zich meer ongevallen op kruispunten voordoen dan in Vlaanderen of Wallonië. Het zijn echter de ongevallen op doorlopende weggedeeltes die het gevaarlijkst zijn in termen van doden 30 dagen. Deze weggedeeltes zijn goed voor 52% van de ongevallen terwijl zij verantwoordelijk zijn voor 80% van de verkeersdoden.

Een bijkomend probleem voor de analyse van de gegevens is dat er van 15,4% van de doden 30 dagen niet geweten is in welke hoedanigheid zij slachtoffer werden. Het totaal aantal doden 30 dagen bedraagt 26. Op basis van de gekende cijfers kan er gesteld worden dat de voetgangers de meest kwetsbare weggebruikers zijn en dat het aantal licht en zwaar gewonde voetgangers in stijgende lijn gaat. Eén ongeval op vier is het gevolg van een botsing tussen de personenwagen en een voetganger. 39,4% van de zwaar gewonden zijn voetgangers. Daarna volgen de motorrijders met 15,5% van de zwaar gewonden en 10% van de licht gewonden in het Brusselse Gewest.

De alcoholproblematiek tenslotte verdient in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een bijzondere aandacht. Amper 20% van de autobestuurders betrokken in een letselongeval wordt getest. Daarvan is 15% onder invloed van alcohol. Het gaat hier om een probleem dat zich vooral voordoet tijdens de week 's nachts bij de leeftijdsgroep 35 tot 44 jaar. Tijdens de weekendnachten zijn het vooral de iets jongere bestuurders die rijden onder invloed.

[1] http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_nl.htm

## 5.2. Verkeersveiligheid in het Vlaams Gewest

**Voor het volledige rapport verwijzen we naar de website van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid[1].**

Het aantal doden 30 dagen in het Vlaams Gewest is gedaald met 36% t.o.v. het referentiegemiddelde wat betekent dat dit aantal sneller daalt dan in Wallonië (-11,4%). Tot en met 2000 kende de beide Gewesten een gelijklopende evolutie. De ernst van de ongevallen is sinds 1991 met een derde afgenomen en bedroeg in 2006 nog 20 doden 30 dagen per 1000 ongevallen.

Deze daling doet zich vooral voor op de 90km/u wegen.De omschakeling van de 90km/u-wegen naar een zone 70 is vormt hier de voornaamste verklarende factor. In 2006 vielen er ook voor het eerst meer doden op 70 km/u-wegen dan op wegen waar er 90 mag worden gereden.

Het Vlaams Gewest telt vergeleken met de rest van België verhoudingsgewijs meer ongevallen tijdens de weekspits, maar telt minder ongevallen op weekendnachten en zondagnamiddag. De meest ernstige ongevallen doen zich nog altijd tijdens de weekendnachten voor. Daarbij vallen vooral jonge slachtoffers onder de 34 jaar.

Typerend voor het Vlaams Gewest is het probleem van ongevallen met vrachtwagens op autosnelwegen. 40% van de verkeersdoden kwamen om het leven in een ongeval met ten minste één vrachtwagen, terwijl de vrachtwagens slechts een aandeel hadden van 17,4% in het aantal afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen.

De ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom zijn sinds 1991 met een derde verminderd. De ernst van de ongevallen nam af met 24,3% in de bebouwde kom en met 16,5% buiten de bebouwde kom in 2006 ten opzichte van het referentiegemiddelde.

Vlaanderen kent tevens een groot aantal fietsslachtoffers. Het feit dat de fiets in Vlaanderen veel gebruikt wordt is daar uiteraard niet vreemd aan. 14,8% van de doden 30 dagen in 2006 zijn fietsers, 17,8% van de zwaar gewonden en 16,3% van de licht gewonden.

Het rijden onder invloed van alcohol is ook in Vlaanderen een probleem van de weekendnachten. Meer dan 30% van de bestuurders betrokken in een letselongeval blaast positief. Slechts 1 op 2 bestuurders betrokken in een ongeval wordt getest.

[1] http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_nl.htm





## 5.3. Verkeersveiligheid in het Waals Gewest

**Voor het volledige rapport verwijzen we naar de website van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid[1].**

Sinds 1991 is het aantal doden 30 dagen in het Waals Gewest met 30% afgenomen, het aantal zwaar gewonden nam af met 65%.

Het Waals Gewest telt in verhouding meer weekendongevallen dan de rest van België. De meest ernstige ongevallen doen zich 's nachts en tijdens de weekends voor.

De ongevallen zijn anders gespreid dan in de andere Gewesten. Zo merken we lagere pieken tijdens de weekspits en hogere ongevallenproporties 's nachts, en overdag tijdens de weekends. Typerend is ook dat 70% van de ongevallen zich voordoen op doorlopende weggedeeltes, en dat deze ongevallen het leven kosten aan 85% van de verkeersdoden.

De ernst van de ongevallen ligt in Wallonië systematisch hoger dan in de rest van België. In 2006 noteerden we 43 doden per 1000 ongevallen terwijl dit in Vlaanderen 20 bedroeg en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 10. Van de drie Gewesten is het alleen in het Waals Gewest dat het aantal doden 30 dagen per 1000 ongevallen niet daalt. De provincie Henegouwen betaalt de hoogste tol in het verkeer, met 200 doden 30 dagen per jaar. Er werd een lichte vooruitgang van 2% geboekt wat onvoldoende is om het tij te doen keren.

Het aantal doden 30 dagen op autosnelwegen ligt in Wallonië hoger dan in Vlaanderen, niet omdat er zich proportioneel meer ongevallen voordoen, maar omdat de ongevallen ernstiger zijn. In 2006 telde men 56 doden per 1000 ongevallen tegenover 32 doden per 1000 ongevallen in Vlaanderen. 10% van alle ongevallen doet zich voor op autosnelwegen. Het gaat hier om een belangrijk aandachtspunt. In tegenstelling tot in Vlaanderen gaat het niet om een specifiek probleem met vrachtwagens.

Binnen en buiten de bebouwde kom zijn de ongevallen dubbel zo ernstig als in Vlaanderen. De meeste doden 30 dagen zijn te betreuren op 90km/u-wegen. In vergelijking tot het referentiegetal nam het aantal evenwel af met 12,6%. Op 50 km/u-wegen nam het aantal doden 30 dagen af met 30%. Op wegen waar 70 km/u mag gereden worden noteerden we een toename van 39% van het aantal doden 30 dagen in 2006 tov het gemiddelde 1998-2000.

Er dient ook opgemerkt dat ongevallen met één betrokken weggebruiker verantwoordelijk zijn voor 45% van de verkeersdoden in Wallonië. Van alle ongevallen met weggebruikers waarvoor het aantal afgelegde voertuigkilometers gekend is, veroorzaken ongevallen met motorrijders het meest doden per miljard voertuigkilometers. Met 1,3 doden per 100.000 afgelegde kilometers ligt dit aantal ruimschoots boven die van personenwagens, vrachtwagens of bestelwagens. Het is ook de enige indicator die niet gedaald is tijdens de voorbije jaren.

Ook in het Waals Gewest wordt van ongeveer 1 op 2 bestuurders een ademtest afgenomen. Daarvan reed 16,6% onder invloed van alcohol. Tijdens de nachten zijn meer dan 30% van deze bestuurders positief.

[1] http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_nl.htm



# 6. Algemene evolutie van gedrag en attitudes

## Inhoudstafel


**6.1. Gedragsmetingen** ..... 60
6.1.1. Overdreven of onaangepaste snelheid ..... 60
Snelheidsmeting - methodologie ..... 60
Resultaten ..... 61
6.1.2. Rijden onder invloed van alcohol ..... 70
Gedragsmeting rijden onder invloed – methodologie ..... 70
Resultaten ..... 71
6.1.3. Gordeldracht ..... 73
Gordeldrachtmeting – methodologie ..... 73
Resultaten ..... 73
6.1.4. Conclusies ..... 76

**6.2. Attitudes** ..... 77

**6.3. Samenvatting** ..... 77



# 6

# ALGEMENE EVOLUTIE VAN GEDRAG EN ATTITUDES

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

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

## 6.1. Gedragsmetingen

### 6.1.1. Overdreven of onaangepaste snelheid

Overdreven of onaangepaste snelheid is een belangrijk probleem op het vlak van verkeersveiligheid. Diverse studies[1] geven aan dat snelheid een doorslaggevende factor is bij 30% van de dodelijke ongevallen. Zelfs wanneer snelheid niet de hoofdoorzaak is van het ongeval, heeft ze toch een doorslaggevende invloed op de wijze waarmee een bestuurder reageert op een onverwachte gebeurtenis. Hoe hoger de gereden snelheid, hoe langer de afstand die men aflegt tijdens de reactietijd, en hoe langer de remafstand. Het is bewezen dat zelfs een minieme snelheidstoename of –afname al een sterke invloed heeft op het ongevalsrisico en de ernst van de ongevallen. Uit een berekening van Nilsson[2] blijkt dat een toename van de gemiddelde snelheid met 1 km/u het aantal ongevallen op de autosnelweg met 2% doet stijgen, en dat het aantal ongevallen in de bebouwde kom hierdoor met 4% toeneemt. Dit verband werd bevestigd door tal van empirische studies[3].

#### Snelheidsmeting - methodologie

In 2003 werd een staal samengesteld van 150 controlelocaties langs Belgische wegen op basis van een aselecte steekproeftrekking. Deze meetpunten werden voor de vijf snelheidsregimes (30, 50, 70, 90 en 120 km/u) per gewest geselecteerd. Omwille van de vergelijkbaarheid over de jaren heen worden deze meetpunten zoveel mogelijk opnieuw gebruikt. Toch deden zich bepaalde moeilijkheden voor. In Brussel bijvoorbeeld was het quasi onmogelijk om voldoende

[1] N. N. Bowie & M. Waltz (1994). "Data Analysis of the Speed-Related Crash Issue". Auto and Traffic Safety, Vol. 2. Transportation Research Board (1998). "Managing speed; review of current practice for setting and enforcing speed limits". Special report 254. Transportation Research Board (TRB). National Academy Press, Washington DC.

[2] G. Nilsson (1982). "The effects of speed limits on traffic crashes in Sweden". In: Proceedings of the international symposium on the effects of speed limits on traffic crashes and fuel consumption, Dublin. G. Nilsson (2004). "Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety". Bulletin 221, Lund Institute of Technology, Lund.

[3] Meer bepaald R. Elvik, P. Christensen. & A. Amundsen (2004). "Speed and road accidents. An evaluation of the Power Model". TØI report 740/2004. Institute of Transport Economics TOI, Oslo.

wegen met een snelheidsregime van 90 of 120 km/u te selecteren. Vanaf 2006 werden alle metingen langs autosnelwegen stopgezet omdat de meettechnieken onnauwkeurige informatie opleverden voor dit wegtype. En door de invoering in 2006 van de nieuwe reglementering op schoolomgevingen zone 30 tenslotte, moest de samenstelling van het staal van controlelocaties veranderd worden om representatief te blijven. Aangezien we tot op heden slechts over de resultaten van één meting beschikken, zullen deze gepubliceerd worden van zodra de data voor twee opeenvolgende jaren beschikbaar zijn.

Op elke locatie werd gedurende een week in oktober, 24 uur op 24, de snelheid gemeten met langs de weg opgestelde onbemande camera's die gebruik maken van de doppler-technologie. Per controlelocatie werden metingen uitgevoerd voor één rijrichting. De metingen zijn zo veel preciezer dan wanneer men met hetzelfde toestel metingen zou verrichten voor twee rijrichtingen, vooral dan langs drukke wegen. Alle metingen gebeuren op wegen met één rijstrook.

Door de invloed van de wegeigenschappen en de wegomgeving op de gereden snelheid, en om de vergelijkbaarheid van de indicatoren te garanderen, is het nodig gebleken om standaardmeetlocaties te gebruiken, dit zijn rechte baanvakken met zo weinig mogelijk afremmende elementen. Zo komt men tot een "vrije" snelheidsmeting, waarbij de snelheidskeuze in grote mate afhangt van de bestuurder.

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

Omdat de snelheid sterk verschilt afhankelijk van het voertuigtype, werd beslist om bij de ontwikkeling van de snelheidsindicatoren enkel rekening te houden met de personenwagens. In 2003 werd de snelheid gemeten van 4.270.759 personenwagens, 4.735.973 in 2004, 4.635.216 in 2005 en 3.987.848 in 2006. De vermindering van het aantal gecontroleerde voertuigen in 2006 is het gevolg van het feit dat de meetpunten op autosnelwegen vervangen werden door meetpunten in andere snelheidsregimes, die veel minder druk bereden worden.

## Resultaten

De resultaten worden hieronder voorgesteld tot op het regionale niveau. De resultaten van de individuele meetlocaties worden jaarlijks overgemaakt aan de betrokken wegbeheerders en politiediensten.

### Nationale resultaten

Figuur 1 toont de gemiddelde snelheden die van 2003 tot 2006 gemeten werden op wegen met een snelheidsregime van 50, 70 en 90 km/u. Voor 50 km/u-wegen merkt men dat de gemiddelde snelheid sinds 2004 heel dicht bij de maximum toegelaten snelheid ligt. Vooral tussen 2003 en 2004 en in mindere mate tussen 2004 en 2005 is de gemiddelde snelheid licht afgenomen, maar tussen 2005 en 2006 stellen we eerder een stagnatie vast. We mogen niet tevreden zijn met dit resultaat, want een gemiddelde snelheid die op het niveau van de maximum toegelaten snelheid ligt, betekent dat veel bestuurders de wettelijke snelheid overschrijden.



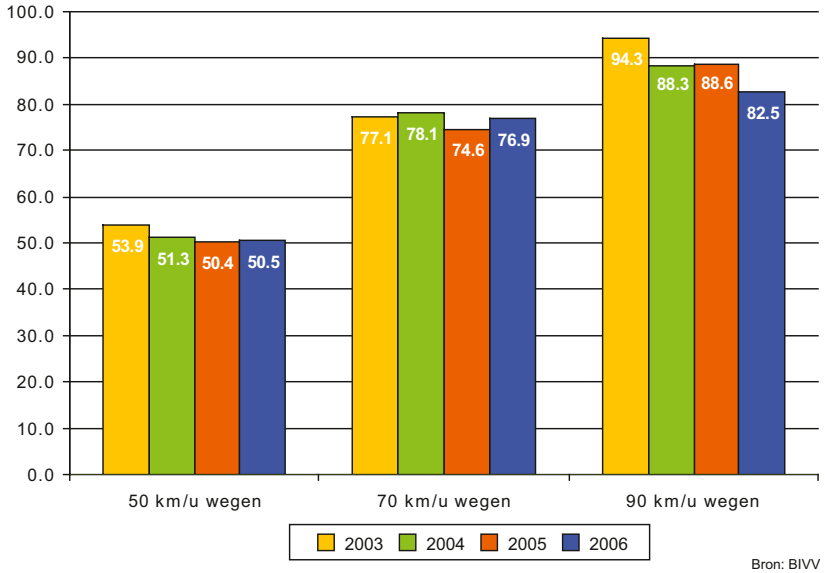
# 6

## ALGEMENE EVOLUTIE VAN GEDRAG EN ATTITUDES

Voor de 70 km/u-wegen ligt de gemiddelde snelheid beduidend hoger dan de wettelijke snelheid (6,9 km/u hoger). Bovendien merken we dat, ondanks de tussentijdse schommelingen, de gemiddelde snelheid in 2006 niet beduidend verschilt van die in 2003. Deze vaststelling vormt een ontkrachting van de dalende tendens die we naar aanleiding van de resultaten van 2005 dachten waar te nemen.

Op 90 km/u-wegen daarentegen, merken we tussen 2003 en 2006 echter een reële snelheidsafname. In 2006 bedraagt de gemiddelde snelheid 82,5 km/u, wat beduidend lager is dan de wettelijke snelheidslimiet. Het gemiddelde snelheidsverschil tussen 70 km/u-wegen en 90 km/u-wegen bedraagt in 2006 dus minder dan 6 km/u. Dit kleine verschil is gedeeltelijk te verklaren doordat veel 70 km/u-wegen vroeger 90 km/u-wegen waren waarbij weinig of geen maatregelen werden genomen om deze snelheidsdaling ook af te dwingen. Uit ervaring weten we dat indien een wijziging van de toegelaten snelheid niet gepaard gaat met andere maatregelen, de gedragswijziging van de bestuurder niet in verhouding zal staan tot de wijziging van de toegelaten snelheid[4].

**Grafiek 1: Gemiddelde snelheid in België van 2003 tot 2006**




Bron: BIVV

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

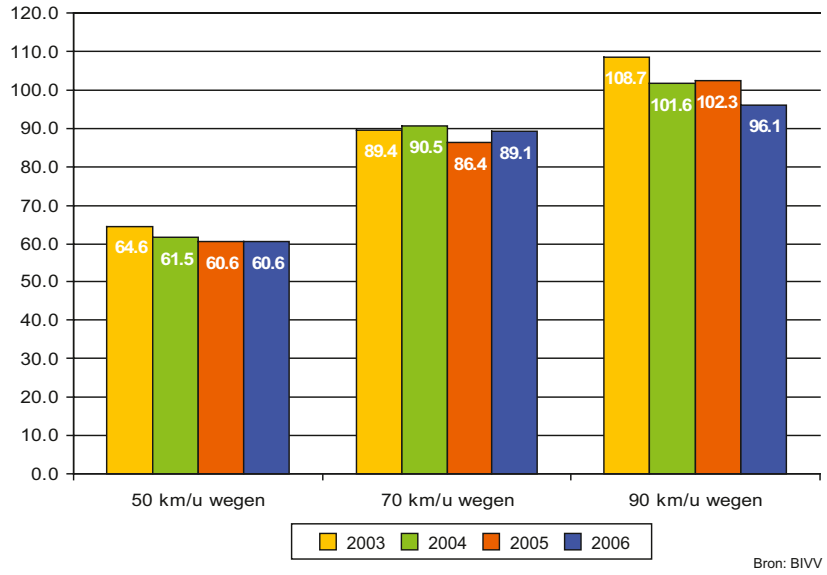
Figuur 2 stelt de evolutie voor van de V85 in België voor de periode 2003-2006. Gelet op onze eerdere vaststellingen voor de gemiddelde snelheid, is het niet verrassend dat de V85 beduidend hoger blijft dan de wettelijke snelheid, hoewel de V85 op 90 km/u-wegen sinds 2003 al gevoelig is afgenomen, om in

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

2006 een waarde te bereiken van 96,1 km/u. Het reeds vermelde probleem voor 70 km/u-wegen wordt nog schrijnender als men kijkt naar de V85, die in 2006 bijna 20 km/u hoger ligt dan de wettelijke snelheid. Bij een vlotte verkeersdoorstroming, rijdt 15% van de bestuurders dus sneller dan 89,1 km/u op wegen waar de maximumsnelheid 70 km/u bedraagt. Op 50 km/u-wegen blijft de V85 stabiel op 60,6 km/u.

Merk op dat de snelheidstoe- en afnamen voor de indicatoren "gemiddelde snelheid" en "V85" in absolute waarde meestal veel gelijkenissen vertonen. Dit wil zeggen dat, hoewel de meest extreme bestuurders daadwerkelijk bijdragen tot de schommelingen (tendens zichtbaar aan de hand van V85), hun bijdrage niet groter of kleiner is dan alle bestuurders samen (tendens zichtbaar aan de hand van de gemiddelde snelheid).

**Grafiek 1:**
**V85-snelheid**
**in België van 2003 tot 2006**




Bron: BIVV

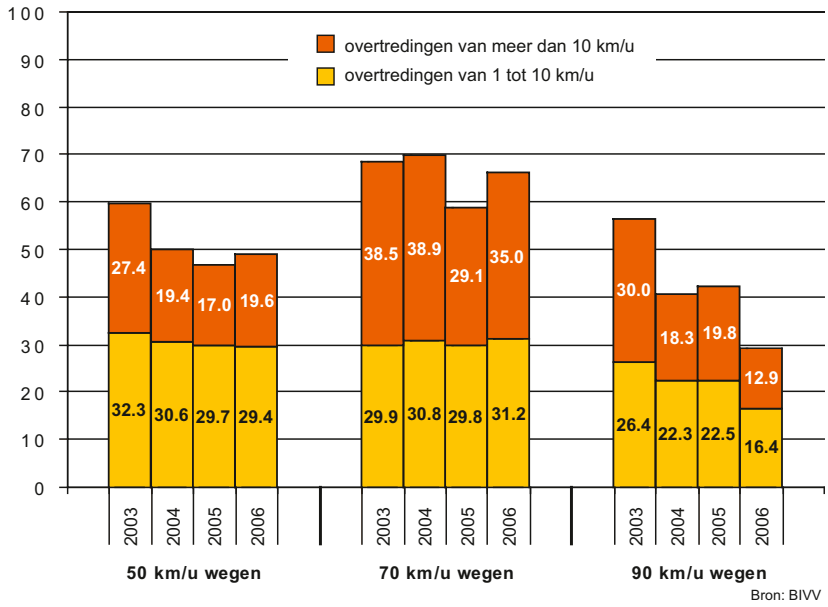
Naast de flagrante snelheidsovertredingen, verdienen ook de "gewone" snelheidsovertredingen aandacht, want ook zij hebben een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Figuur 3 toont het percentage overtredingen tussen 1 en 10 km/u en meer dan 10 km/u boven de maximum toegelaten snelheid (de onderste kolommen stellen de overtredingen voor van 1 tot 10 km/u te snel, de bovenste kolommen stellen de overtredingen voor waarbij meer dan 10 km/u te snel gereden wordt). Het totaal van beide kolommen geeft ons de totale proportie overtredingen. Een voertuig zit boven de wettelijke snelheid zodra het de snelheidsbeperking met 1 km/u (radarvaststelling) overschrijdt.

Het overtredingspercentage blijft hoog voor alle snelheidsregimes. Bovendien is er een hoge proportie van overtredingen van meer dan 10 km/u. Ze vormen meer dan de helft van de overtredingen op 70 km/u-wegen. De overtredingspercentages blijven status-quo voor 50 en 70 km/u-wegen, terwijl er tussen 2003 en 2006 een opmerkelijke vooruitgang werd geboekt voor 90 km/u-wegen. Het overtredingspercentage van meer dan 10 km/u te snel bedraagt in 2006 echter nog altijd 12,9%, terwijl de doelstellingen van de SGVV van 2002 een percentage van 5% vooropstelden[5].

[5] Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002). Dossier 1: Overdreven en onaangepaste snelheid. Beschikbaar op http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=666965394&action=viewStream&language=nl.

# ALGEMENE EVOLUTIE VAN GEDRAG EN ATTITUDES

**Grafiek 3:**
**Percentage overtredingen in België van 2003 tot 2005**



Bron: BIVV

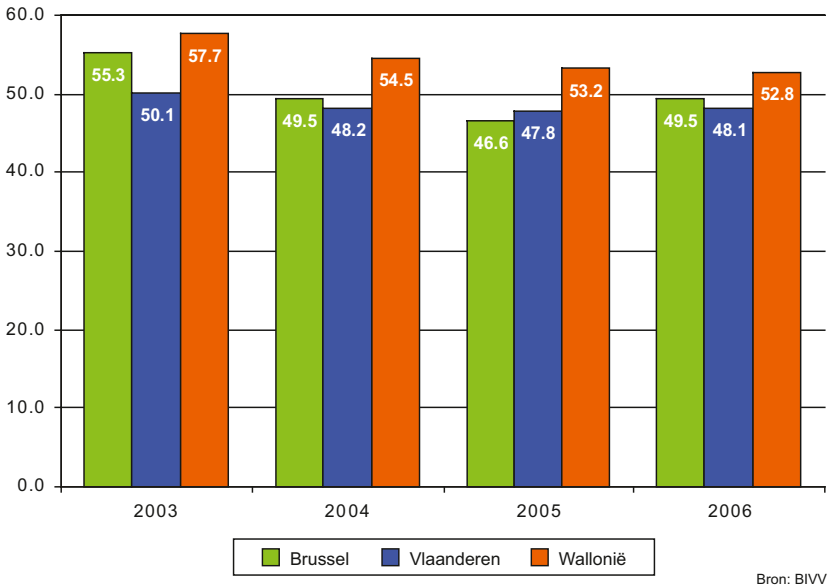
### Resultaten per gewest

De indicatoren die gebruikt werden voor het hele Belgische grondgebied worden hieronder opgesplitst per gewest. Sinds het begin van de metingen stellen we opmerkelijke verschillen vast tussen de snelheden in de verschillende gewesten.

Figuren 4, 5 en 6 bevatten de gemiddelde snelheden, de V85 en het percentage overtredingen per gewest voor 50 km/u-wegen. Een eerste vaststelling is dat de waarden van de indicatoren in Wallonië systematisch hoger liggen dan in beide andere gewesten. Behalve in 2003 waren er geen opmerkelijke verschillen tussen de waarden voor Brussel en Vlaanderen. De gemiddelde snelheid en de V85 ligt in Wallonië 5 tot 6 km/u hoger dan in beide andere gewesten, wat een niet onbelangrijk gegeven is, rekening houdend met het feit dat het ongevalsrisico snel toeneemt bij een toename van de gemiddelde snelheid. We merken echter dat tussen 2003 en 2006 iets meer vooruitgang werd geboekt in Wallonië dan elders, maar toch lijkt deze vooruitgang sinds 2005 te stagneren, naar het voorbeeld van Brussel en Vlaanderen.

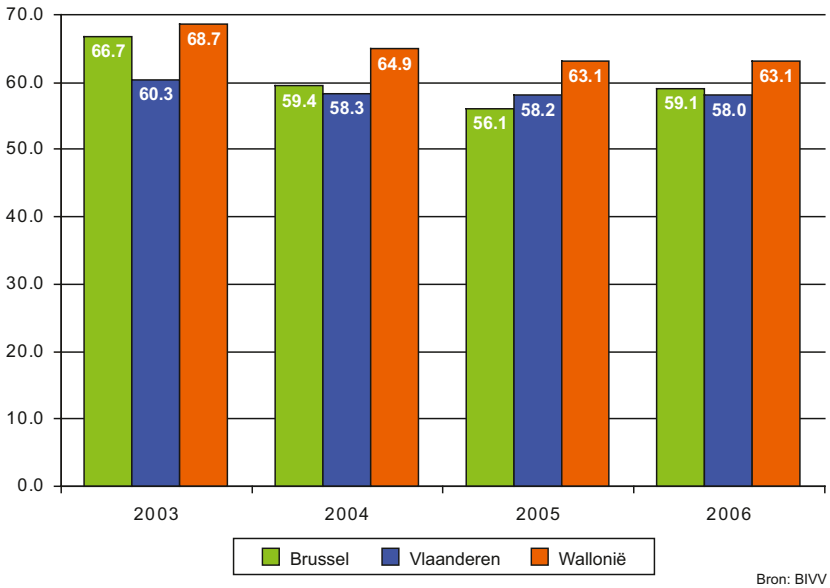
Voor de overtredingen zijn de verschillen nog opvallender. Het grootste verschil tussen Wallonië, Vlaanderen en Brussel heeft betrekking op de overtredingen van meer dan 10 km/u te snel. In Vlaanderen zien we dat er tot in 2005 ongeveer half zoveel overtredingen waren als in Wallonië. Uit de grafiek blijkt echter dat er de jongste tijd in Vlaanderen geen vooruitgang werd geboekt. De vaststelling voor Wallonië voor 2006 was ontluisterend: meer dan de helft van de bestuurders rijden te snel op 50 km/u-wegen en bijna één derde van hen rijdt sneller dan 60 km/u.

**Grafiek 4:**
**Zones 50 –**
**Gemiddelde snelheid**
**per gewest**



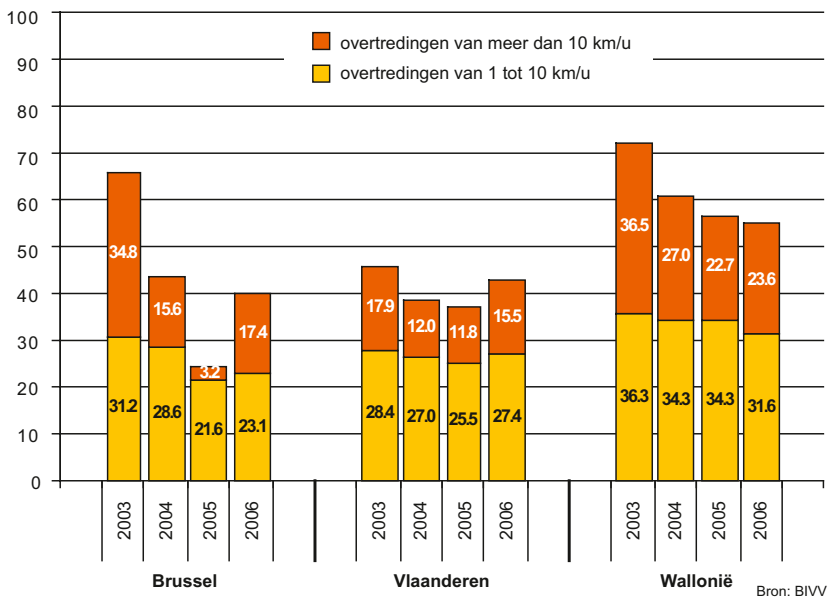

Bron: BIVV

**Grafiek 5:**
**Zones 50 –**
**V85 per gewest**




Bron: BIVV

**Grafiek 6:**
**Zones 50 –**
**Overtredingen per gewest**




Bron: BIVV



# 6

## ALGEMENE EVOLUTIE VAN GEDRAG EN ATTITUDES

Figuren 7, 8 en 9 bevatten de gemiddelde snelheden, de V85 en het percentage overtredingen per gewest voor 70 km/u-wegen. Hoewel in Brussel metingen plaatsvonden die verrekend werden in de nationale indicatoren, was het aantal metingen ontoereikend om betrouwbare indicatoren te hebben voor dit gewest alleen. Bijgevolg zijn enkel Vlaanderen en Wallonië in de grafieken opgenomen.

Voor zones 70 is er minder verschil tussen de gewesten dan voor zones 50. Hoewel Vlaanderen en Wallonië op gelijke voet vertrokken met gemiddelde snelheden en V85-snelheden die dicht bij mekaar lagen in 2003, is er door de gestage vooruitgang in Vlaanderen en de stagnatie in Wallonië stilaan een kloof ontstaan tussen beide gewesten. In 2006 merken we bijgevolg een aanzienlijk verschil van 10,6 km/u tussen de V85 voor Vlaanderen en Wallonië. Ondanks deze vooruitgang bedraagt de V85 in 2006 nog altijd 82 km/u, wat nog steeds veel te hoog is.

Zones 70 zijn het meest problematisch op het vlak van snelheid, ongeacht het gewest. Dit wordt bevestigd door de hoge overtredingspercentages in beide gewesten. Toch is de vooruitgang in Vlaanderen hoopgevend te noemen, vooral de snelheidsovertredingen van meer dan 10 km/u te snel zijn er afgenomen. In Wallonië daarentegen is de proportie overtredingen waarbij meer dan 10 km/u te snel gereden werd hoger dan de proportie overtredingen tussen 1 en 10 km/u te snel.

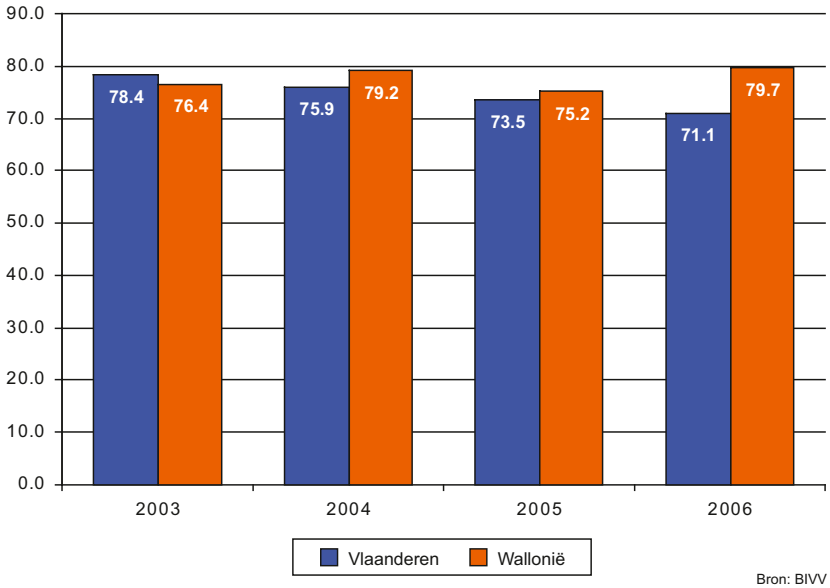
Figuren 10, 11 en 12 tenslotte bevatten de gemiddelde snelheden, de V85 en het percentage overtredingen in het Vlaams en het Waals gewest voor de 90km/u-wegen. Hoewel er in 2006 opnieuw 10 km/u verschil ligt tussen de V85 voor Vlaanderen en die voor Wallonië, merken we toch dat de vooruitgang in beide gewesten parallel loopt. De recente vooruitgang in Vlaanderen resulteert in een V85 die in de buurt komt van de wettelijke maximumsnelheid, wat niet gezegd kan worden van andere wegtypes. Het totale percentage overtredingen in Vlaanderen is in 2006 overigens gedaald tot 20,9%. In Wallonië kennen de zones 90 eveneens het laagste overtredingspercentage, maar toch waren in 2006 nog 37,4% van de bestuurders in overtreding.

### Resultaten volgens het tijdstip van de dag

Figuren 13, 14 en 15 bevatten de gemiddelde snelheden, de V85 en het overtredingspercentage per tijdstip van de dag. Met "overdag" bedoelen we de periode tussen 6u en 21u59 en met "'s nachts" bedoelen we de tijdstippen die hier buiten vallen.

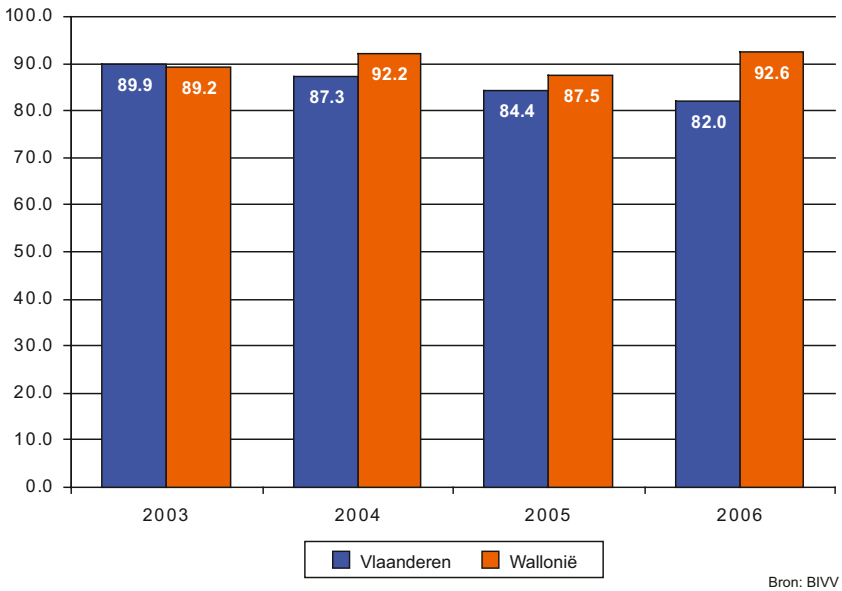
Voor elk snelheidsregime merken we elk jaar opnieuw dat de snelheden 's nachts beduidend hoger liggen. Het verschil tussen de gemiddelde snelheden en de V85-snelheden 's nachts en overdag kan in zones 70 oplopen tot 8 km/u. De waarden overdag komen heel dicht in de buurt van de globale waarden in de figuren 1,2 en 3. Dit ligt voor de hand, want overdag is er veel meer verkeer op de baan dan 's nachts, zodat de snelheden die overdag werden waargenomen een veel grotere invloed hebben op de globale indicatoren. Ten opzichte van de globale situatie, is het 's nachts dus nog erger gesteld met de snelheid. Zo rijdt 15% van de bestuurders 's nachts meer dan 97,9 km/u in zones waar ze eigenlijk maar 70 km/u mogen. De evolutie 's nachts daarentegen is volkomen vergelijkbaar met de evolutie overdag. Als we kijken naar de overtredingen, zien we overdag en 's nachts een gelijkaardig percentage kleine overtredingen, er is alleen een verschil te merken voor de overtredingen van meer dan 10 km/u te snel.

**Grafiek 7:**
**Zones 70 –**
**Gemiddelde snelheid**
**per gewest**



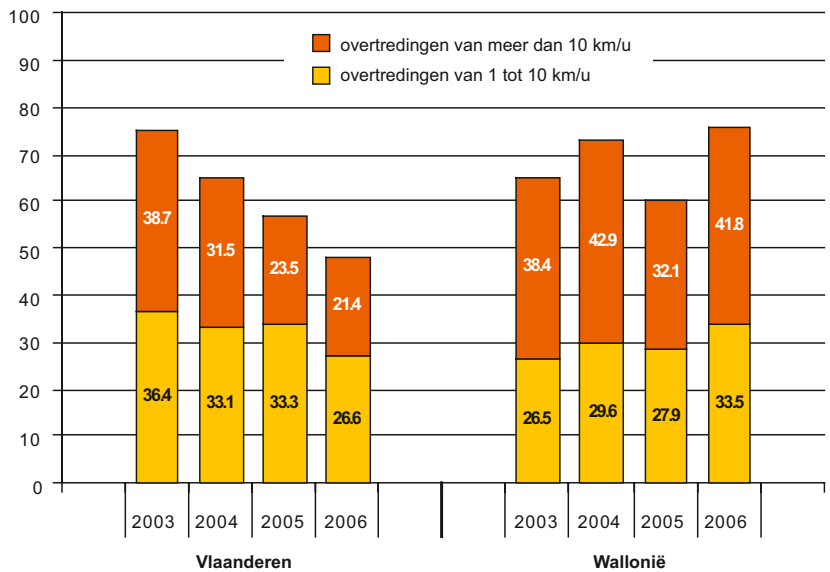

Bron: BIVV

**Grafiek 8:**
**Zones 70 –**
**V85 per gewest**




Bron: BIVV

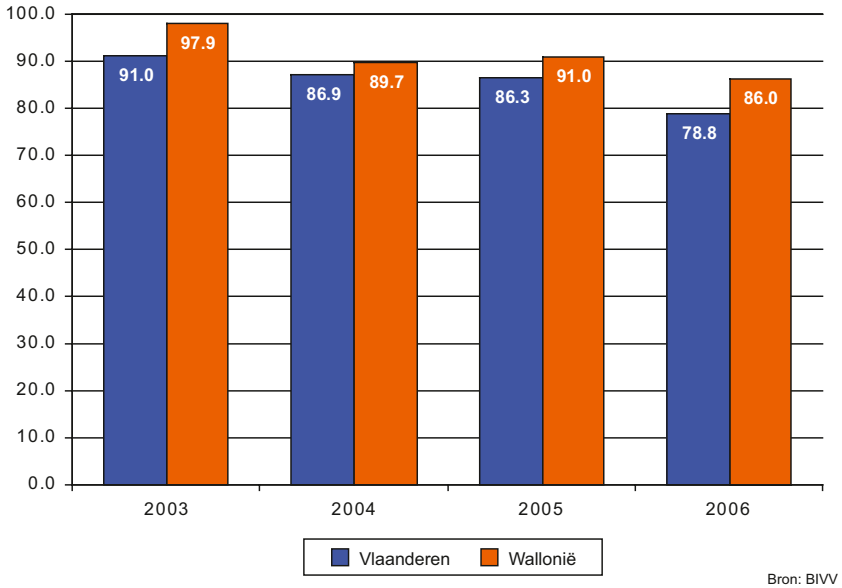
**Grafiek 9:**
**Zones 70 –**
**Overtredingen per gewest**




Bron: BIVV

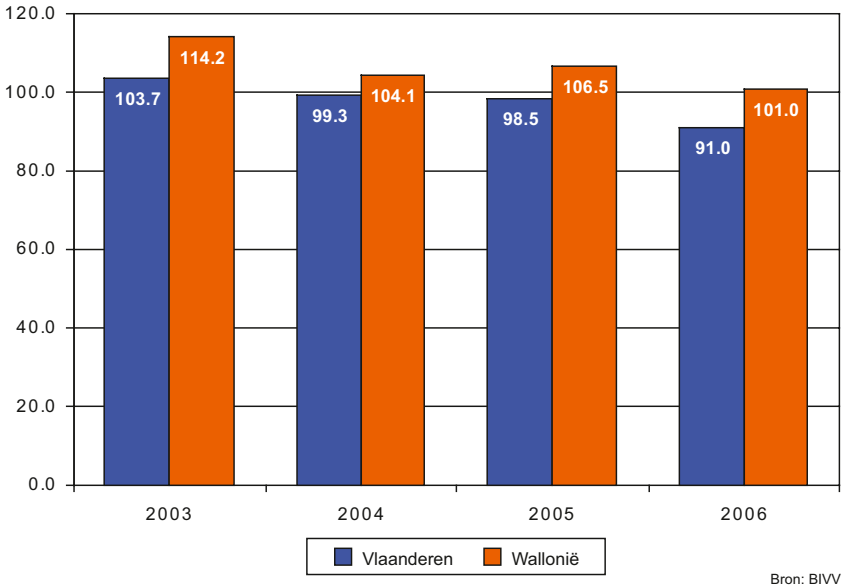
# ALGEMENE EVOLUTIE VAN GEDRAG EN ATTITUDES

**Grafiek 10: Zones 90 – Gemiddelde snelheid per gewest**



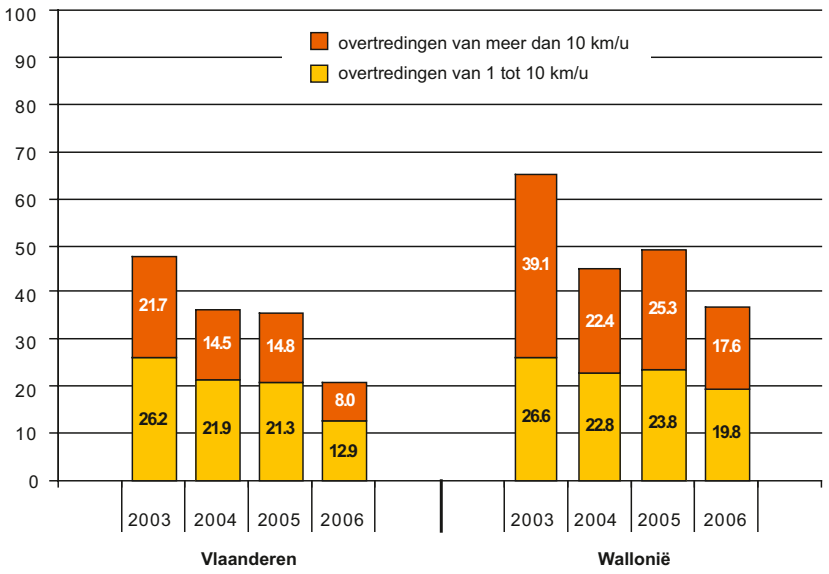

Bron: BIVV

**Grafiek 11: Zones 90 – V85 per gewest**



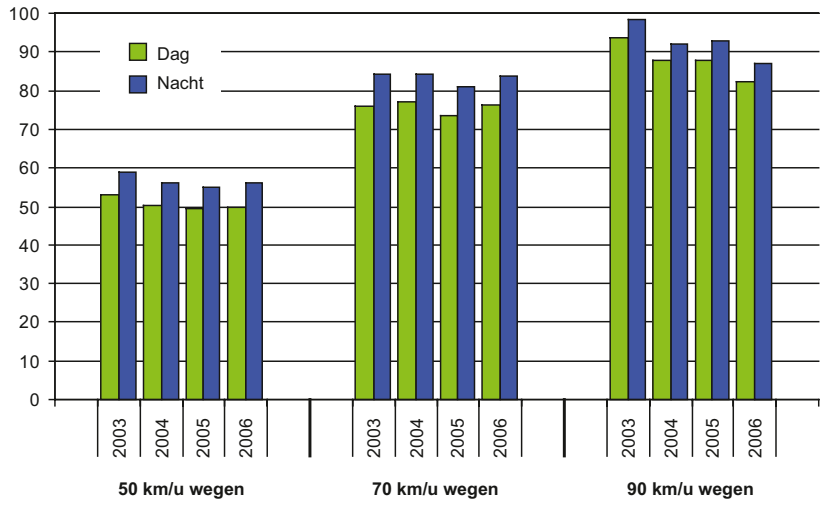

Bron: BIVV

**Grafiek 12: Zones 90 – Overtredingen per gewest**



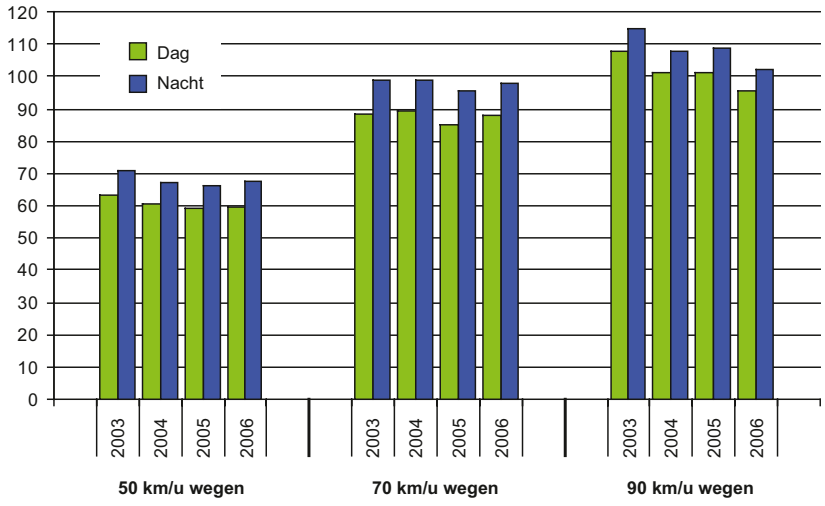

Bron: BIVV

**Grafiek 13:**
**Gemiddelde snelheid per tijdstip van de dag**



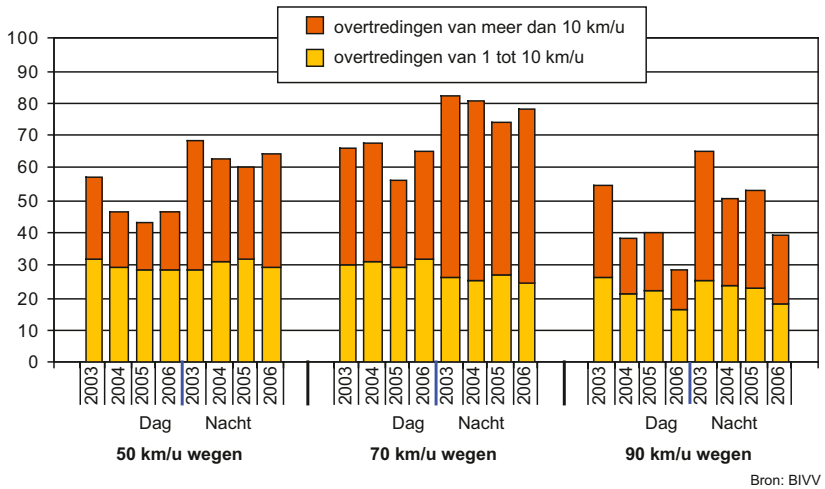

Bron: BIVV

**Grafiek 14:**
**V85 per tijdstip van de dag**




Bron: BIVV

**Grafiek 15:**
**Overtredingen per tijdstip van de dag**




Bron: BIVV



# 6 ALGEMENE EVOLUTIE VAN GEDRAG EN ATTITUDES

Globaal beschouwd, kan er dus gesteld worden dat de evolutie van de gereden snelheid niet echt een positieve evolutie kan genoemd worden. Hoewel er enkele goede resultaten geboekt worden op de 90 km/u-wegen, blijven de 50km/u- en de 70km/u-wegen belangrijke aandachtspunten. Zowel de gemiddelde snelheid als de V85 zijn te hoog. Dit heeft tot gevolg dat nog heel wat bestuurders sneller rijden dan wettelijk toegelaten is.

## 6.1.2. Rijden onder invloed van alcohol

### Gedragsmeting rijden onder invloed[6] – methodologie

Met de term "bestuurder onder invloed" (BOI) bedoelen we iedere bestuurder met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet (alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht –UAL- hoger dan of gelijk aan 0,22 mg/l). Met andere woorden: elke bestuurder die "A" of "P" blaast bij de ademtest.

De nationale gedragsmeting rond alcohol wordt tweejaarlijks uitgevoerd in oktober en november, voor het volledige Belgische grondgebied. De meting bestaat uit alcoholcontroles in samenwerking met de politie (lokale politiezones en eenheden van de federale politie). Van alle 196 politiezones op het grondgebied, namen er 144 deel aan de nationale gedragsmeting van 2005. In Vlaanderen en Wallonië namen ongeveer evenveel zones deel (respectievelijk 75% en 79%) in het Brusselse namen 33% van de politiezones deel. Bij de wegpolitie verleenden 6 van de 9 eenheden hun medewerking aan de gedragsmeting.

Deze meting bestaat uit een gestratificeerde tweetraps-clustersteekproef. De eerste trap bestaat uit een willekeurige selectie van wegen (sites) waar controles zullen plaatsvinden en uit de aselecte toekenning van tijdspannes aan elk van de door de politiezones geselecteerde punten. In totaal vonden er voor de editie 2005 465 controle-acties plaats, waarvan er 87% werden uitgevoerd door de lokale politie en 13% door de federale politie. Van alle 465 acties, vonden er 281 (61%) plaats in Vlaanderen, 172 (37%) in Wallonië en 10 (2%) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De tweede trap heeft betrekking op de willekeurige selectie van bestuurders. Concreet gezien heeft de politie de opdracht gekregen zoveel mogelijk bestuurders te controleren, zonder een onderscheid te maken op basis van observeerbare criteria. Om over een voldoende groot staal te beschikken, werd de nationale gedragsmeting beperkt tot de personenwagens.

Elke gecontroleerde bestuurder werd uitgenodigd om een vragenlijst in te vullen en om een ademtest te doen. De verzamelde variabelen zijn: geslacht, leeftijd, geboortedatum, herkomst en het aantal inzittenden. Bovendien was er ook een vraag over de subjectieve controlekans voor rijden onder invloed en over de kennis van de wettelijk toegelaten alcoholhoeveelheid. In totaal werden er in het kader van de gedragsmeting in oktober en november 2005 13 218 bestuurders gecontroleerd.

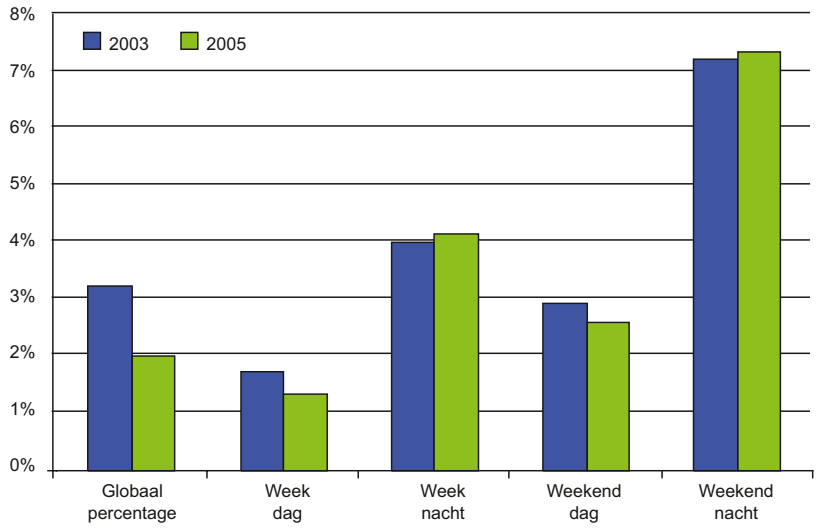
[6] E. Dupont, Nationale gedragsmeting "rijden onder invloed van alcohol", Editie 2005, Afdeling Gedrag en Beleid, BIVV, 2006.

## Resultaten

Hieronder worden de resultaten van de gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol 2005 vergeleken ten opzichte van de resultaten van de gedragsmeting 2003.

In 2003 reedt 3,35% van de bestuurders van personenwagens onder invloed van alcohol. Daarvan had 72% een ademalcoholgehalte van 0,35mg/l of meer. In 2005 bedroeg het globaal percentage 2,10%. Daarvan blies 64% meer dan 0,35mg/l UAL. We kunnen op basis hiervan echter niet uit besluiten dat het om een gunstige evolutie gaat. Als we kijken naar de proporties bestuurders onder invloed voor de verschillende tijdstippen van de week, dan merken we dat deze bijna identiek gebleven zijn. Bovendien blijven de weekendnachten een gevoelige periode voor het rijden onder invloed van alcohol.

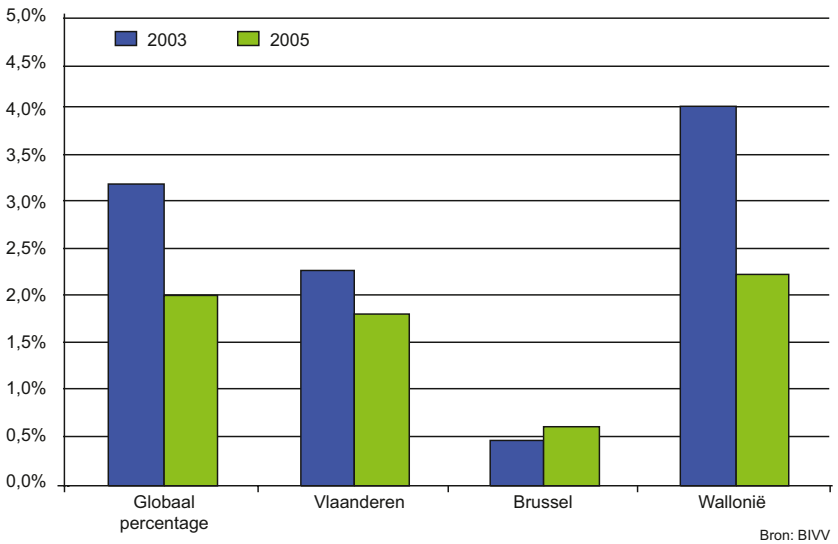
**Grafiek 16: het percentage bestuurders onder invloed al naargelang het tijdstip**




Bron: BIVV

We zullen hierna overlopen hoe deze proporties tussen 2003 en 2005 geëvolueerd zijn voor de verschillende gemeten variabelen.

**Grafiek 17: het percentage bestuurders onder invloed van alcohol (BOI)**




Bron: BIVV

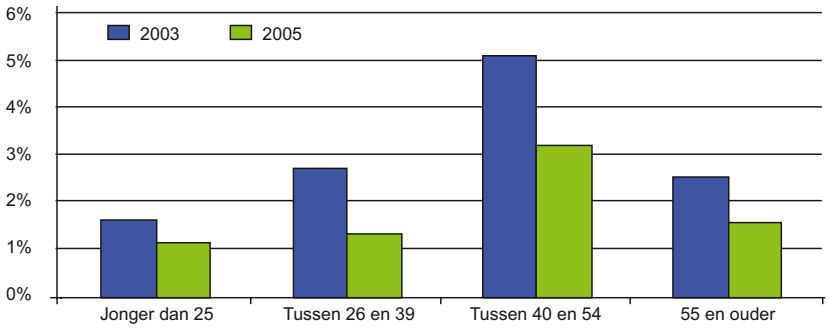
De proporties bestuurders onder invloed zijn globaal gesproken gedaald in alle gewesten (behalve in Brussel, maar voor dit gewest zijn zo weinig gegevens beschikbaar dat achter de betrouwbaarheid van de resultaten voor dit gewest een vraagteken kan worden gezet). De meest opmerkelijke daling deed zich voor in

# ALGEMENE EVOLUTIE VAN GEDRAG EN ATTITUDES

Wallonië. De resultaten voor 2003 toonden aan dat de proportie bestuurders onder invloed (BOI) in Wallonië beduidend hoger lag dan in Vlaanderen, maar hetzelfde verschil is in 2005 niet langer significant. Uit de resultaten van latere edities zal blijken of de in Wallonië vastgestelde tendens een toevallige schommeling is, dan wel een reële dalende tendens.

Tevens merken we dat deze proporties afnemen in functie van de verschillende tijdstippen van de week, behalve dan voor weekend- en weeknachten. Zowel in 2003 als in 2005 tonen de regressieanalyses aan dat mensen 's nachts (zowel in de week als in het weekend) en in het weekend (zowel overdag als 's nachts) meer geneigd zijn om te rijden onder invloed. De uiterst hoge proportie bestuurders onder invloed gedurende weekendnachten is hiervan een rechtstreeks gevolg.

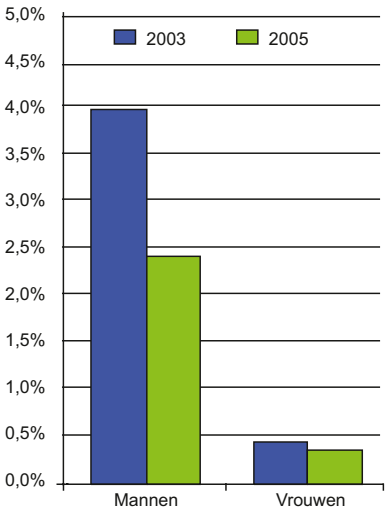
**Grafiek 18: percentage bestuurders onder invloed van alcohol per leeftijdscategorie**




Bron: BIVV

De resultaten voor 2003 toonden aan dat de proportie BOI in elke leeftijdscategorie beduidend hoger lag (26-39 jaar, 40-54 jaar et 55+) ten opzichte van de referentiecategorie van jongeren onder de 25 jaar. In 2005 is alleen de vergelijking van de categorie "40-54-jarigen" met de jongste bestuurders significant (de proportie BOI blijft echter hoger bij de 40-54-jarigen en 55-plussers, maar de vergelijking is niet significant). Dit verschil kan niet toegeschreven worden aan een verschillende samenstelling van de stalen van 2003 en 2005 wat de leeftijd betreft: de proporties bestuurders uit verschillende leeftijdscategorieën zijn immers identiek voor beide edities.

**Grafiek 19: percentage bestuurders onder invloed van alcohol per geslacht**




Bron: BIVV

Wat het geslacht betreft zijn het vooral de mannen die een positief ademalcoholgehalte blazen. Uit de grafiek kan er een lichte verbetering worden vastgesteld tussen 2003 en 2005 en dit voor de beide geslachten.
Tijdens de gedragsmeting wordt ook gepeild naar de kennis over wettelijke limiet. Van alle bestuurders die de wettelijke limiet juist hadden was in 2005 2,21% positief. 2% van de bestuurders die de limiet niet goed kenden reed onder invloed van alcohol en 1,77% van de personen die geen antwoord konden geven op de vraag naar de wettelijke alcohollimiet reed onder invloed. In 2003 bedroegen deze percentages respectievelijk 3,54%, 2,99% en 2,28%. Blijkbaar heeft dit gegeven weinig invloed op de keuze van een bestuurder om al dan achter het stuur te kruipen als men gedronken heeft.

### 6.1.3. Gordeldracht

De veiligheidsgordel wordt algemeen beschouwd als één van de goedkoopste en eenvoudigste manieren om het aantal verkeersslachtoffers in te perken. Globaal gesproken vermindert de gordel het risico op schedelletsel bij een ongeval met 41% en het risico op overlijden of letsels met gemiddeld 50%.

De veiligheidsgordel biedt het meeste bescherming bij lage en gemiddelde snelheden en is heel effectief achterin. Bestuurders die zich niet vastklikken, raken vaker betrokken in ongevallen: negatieve attitudes i.v.m. veiligheidsgordel zijn vaak gelinkt met positieves attitudes t.o.v. andere verkeersovertredingen[7].

#### Gordeldrachtmeting – methodologie[8]

De jaarlijkse gordeltellingen vinden plaats in mei. De meeteenheid is de bestuurder van een personenwagen in het Belgische verkeer en de passagier voorin. De individuen worden geselecteerd aan de hand van een gestratificeerde tweetrapssteekproef.

De eerste trap bestaat uit de willekeurige selectie van 150 locaties in België: 57 in Vlaanderen, 57 in Wallonië en 36 in Brussel. De lokaties zijn ook gestratificeerd volgens het snelheidsregime (30, 50, 70, 90 of 120 km/u) en het tijdstip: week spits (van maandag tot vrijdag van 7 tot 9 u en van 16 tot 18 u), week buiten spits (van maandag tot vrijdag van 10 tot 11 u en van 14 tot 15 u), week 's nachts (van maandag tot donderdag van 22 tot 4 u), weekend dag (zaterdag en zondag van 9 tot 16 u) en weekend 's nachts (vrijdag, zaterdag en zondag van 22 tot 4u).

De tweede trap bestaat uit de observatie van het geslacht en de gordeldracht van zoveel mogelijk bestuurders gedurende een halfuur. Het halfuur erna, telt men het geslacht en de gordeldracht van de passagier voorin. In de huidige omstandigheden is de observatie van de gordeldracht voor de passagiers achterin niet mogelijk.

De beschikbare variabelen zijn dus geslacht, plaats in het voertuig, gordeldracht, en verkeersdichtheid (aantal voorbijgereden voertuigen gedurende het eerste half uur en aantal voertuigen met passagier voorin gedurende het tweede halfuur). Jaarlijks worden er meer dan 20 000 voertuigen geobserveerd.

### Resultaten

#### Nationale resultaten

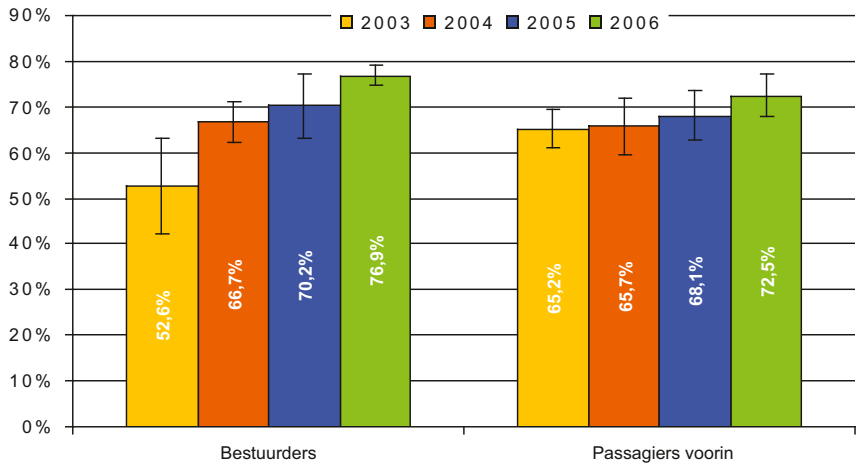
Het aantal vastgeklikte bestuurders en passagiers voorin ligt sinds 2003 in stijgende lijn. Het is met nagenoeg 20 procentpunten gestegen: van 56,6% in 2003 naar 75,3% in 2006.

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

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

# ALGEMENE EVOLUTIE VAN GEDRAG EN ATTITUDES

**Grafiek 20: Evolutie van de gordeldracht voor bestuurders en passagiers voorin**

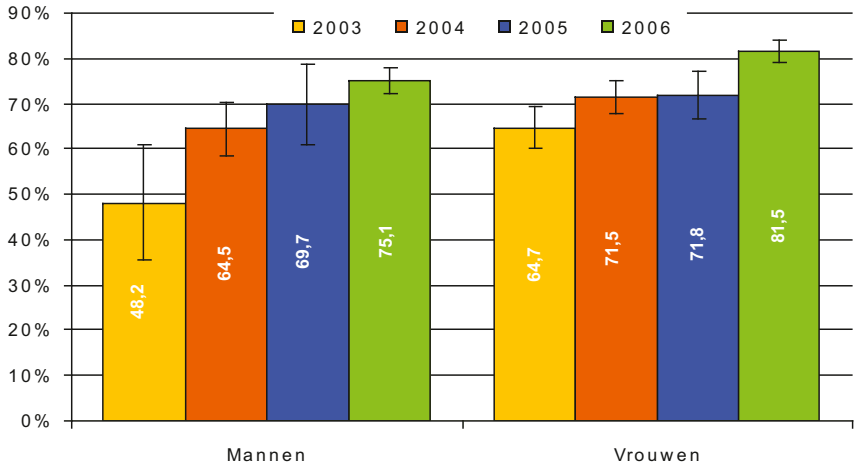



Bron: BIVV

De globale toename van de gordeldracht is vooral bepaald door het feit dat bestuurders regelmatiger hun veiligheidsgordel dragen.

Er bestaat een groot verschil tussen de bestuurders en de bestuursters. Deze laatsten zijn gedisciplineerder dan hun mannelijke tegenhangers. Het verschil tussen mannen en vrouwen vervaagt echter: in 2006 bedroeg het nog 6,4 procentpunten, terwijl het in 2003 16,5 procentpunten bedroeg.

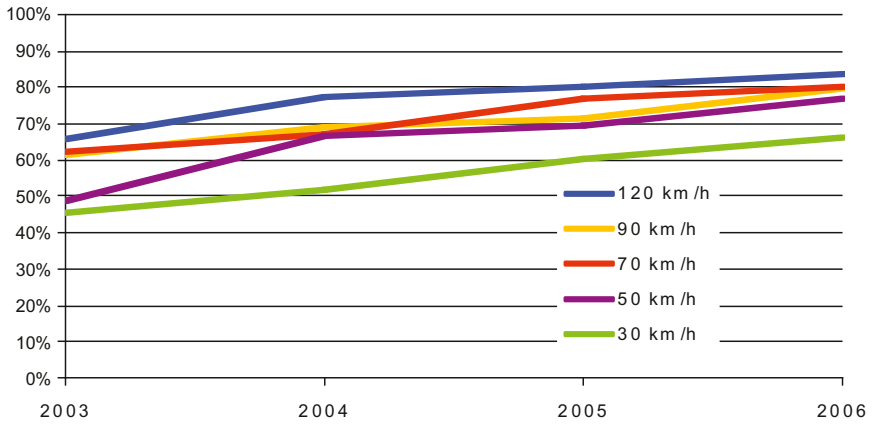
**Grafiek 21: Evolutie van de gordeldracht naargelang van het geslacht van de bestuurders**




Bron: BIVV

Hoe hoger de snelheidsbeperking, hoe meer bestuurders zich vastklikken. Het lijkt er dus op dat de bestuurders niet weten - of er geen rekening mee houden - dat de veiligheidsgordel een betere bescherming geeft bij lage en gemiddelde snelheden. Het gordeldrachtpercentage is gestegen voor alle snelheidsregimes, de toename is het grootst op wegen met een snelheidsbeperking van 50 km/u (van 49 naar 76,7%). Het grootste probleem blijven de zones 30, waar de gordeldracht amper 65% bedraagt.

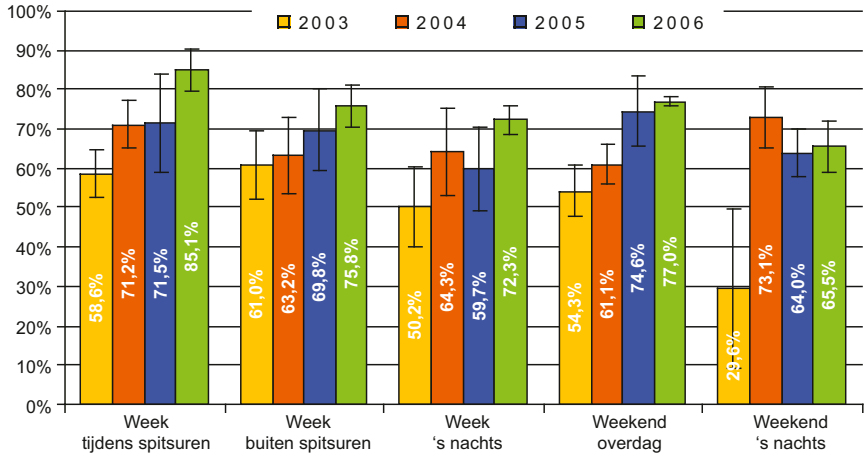
**Grafiek 22:**
**Evolutie van de gordeldracht bij bestuurders volgens het snelheidsregime**




Bron: BIVV

Het tijdstip van de week heeft slechts een minieme invloed op de gordeldracht bij de bestuurders. Globaal gezien ligt de gordeldracht zowel tijdens de week als tijdens het weekend iets hoger overdag dan 's nachts

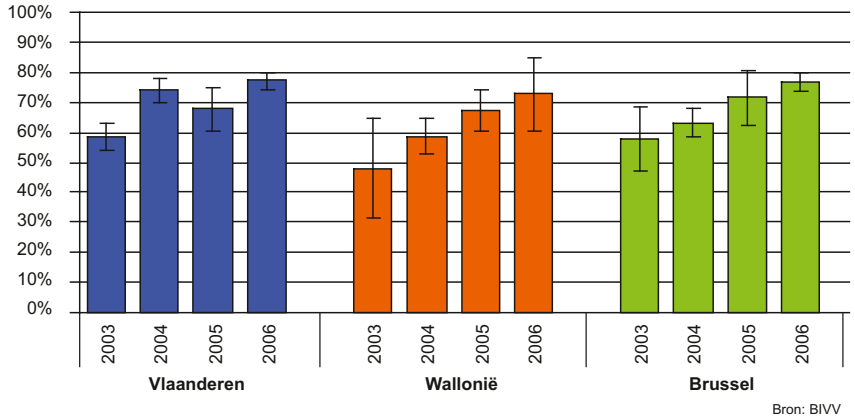
**Grafiek 23:**
**Evolutie van de gordeldracht bij bestuurders volgens het tijdstip**




Bron: BIVV

De conclusies voor passagiers voorin zijn globaal gesproken dezelfde als voor de bestuurders. Vrouwelijke passagiers dragen veel vaker de veiligheidsgordel dan mannelijke passagiers (75,7% tegen 64,9%). Hoe hoger de snelheid, hoe meer passagiers die zich vastklikken. Het probleem is dus ook het grootst in zones 30, waar amper 60% van de passagiers de gordel draagt. Het tijdstip van de week heeft, net als bij de bestuurders, slechts een geringe invloed op de gordeldracht bij passagiers.

**Grafiek 24:**
**Gordeldracht bij bestuurders per gewest**




Bron: BIVV

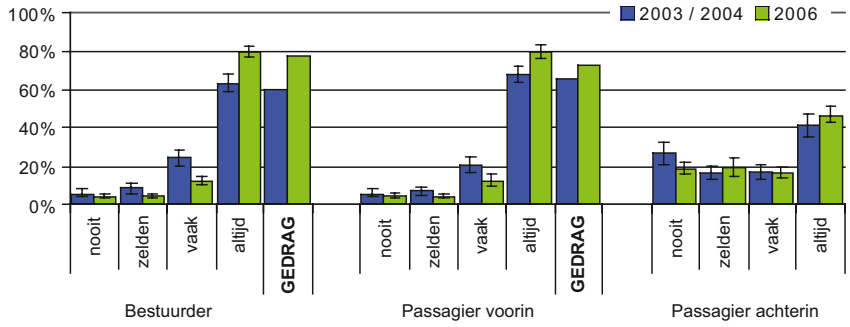
## ALGEMENE EVOLUTIE VAN GEDRAG EN ATTITUDES

De grafiek hierboven toont ons dat de gordeldracht bij bestuurders stijgt in de drie gewesten. Deze toename is het laagst in Brussel en ligt op hetzelfde niveau in de twee andere gewesten.

Aangezien het technisch niet mogelijk is om de gordeldracht achterin te observeren zijn we genoodzaakt om ons hiervoor te baseren op het zelfgerapporteerde gedrag uit de attitudemetingen van het BIVV.

De mate waarin men in het algemeen beweerde de gordel te dragen wordt hierna weergegeven.

**Grafiek 25: Zelfgerapporteerde gordeldracht voor 2003/2004 en 2006 vergeleken met de respectieve gedragsmetingen ("GEDRAG")**




Bron: BIVV

Het onderzochte patroon in de relatie tussen de gedrags- en attitudemetingen voorin de wagen laat echter toe om de gordeldracht achterin de wagen bij benadering te evalueren. Dit kan namelijk op basis van het percentage dat beweert altijd zijn gordel te dragen, omdat dit percentage voor de bestuurders en passagiers voorin overeenstemt met de geobserveerde gordeldracht. Op basis daarvan wordt aangenomen dat het percentage van zelfgerapporteerd gedrag i.v.m. de veiligheidsgordel achterin, dat 46% bedraagt, hoogst waarschijnlijk ongeveer zou geobserveerd worden indien deze meting toch zou mogelijk geweest zijn.

### 6.1.4. Conclusies

Op basis van de hier voorgestelde gedragsmetingen kunnen we besluiten dat er een lichte vooruitgang werd geboekt tussen 2003 en 2006. Doch voor snelheid kan dit alleen maar gezegd worden voor de 90km/u-wegen. Het rijden onder invloed van alcohol blijft zeer problematisch tijdens de nachten, en tijdens de weekendnachten in het bijzonder. Op het vlak van gordeldracht werden een goede vooruitgang geboekt. Wetende dat de best presterende landen op het vlak van verkeersveiligheid draagpercentages halen van meer dan 90%, betekent dit dat bijkomende inspanningen nodig zijn. Het dragen van de gordel is immers één van de meeste eenvoudige en effectieve maatregelen om het aantal doden op onze wegen te verminderen.

## 6.2. Attitudes

De eerste attitudemeting van het BIVV dateert van 2003/2004. De tweede attitudemeting werd in 2006 uitgevoerd . De volgende meting zal plaatsvinden in 2009.

Het begrip "attitudes" wordt hier in ruime zin toegepast. Het omvat alle relevante opinies, meningen en voorkeuren ten aanzien van alle mogelijke aspecten van verkeersveiligheid (bijv. subjectieve risicoperceptie, verkeersveiligheidsmaatregelen, eigen gedrag enz.) beschouwd als attitudes. Hieronder vallen ook bijvoorbeeld de inschatting van de subjectieve pakkans en de subjectieve strafkans, die in het huidige onderzoek een prominente plaats kregen aangezien het cruciale determinanten van verkeersgedrag betreft[9].

De metingen worden uitgevoerd bij een representatieve steekproef van de Belgische bestuurders die gedurende de 6 maanden ervoor minstens 1500 km hebben afgelegd, op basis van face-to-face interviews.

Voor de resultaten wordt verwezen naar het rapport "attitudemeting 2006" beschikbaar op www.bivv.be.

[9] Elvik & Vaa (2004).

## 6.3. Samenvatting

Het BIVV voert sinds 2003 gedrags- en attitudemetingen uit om het rijden onder invloed van alcohol, de snelheid en de gordeldracht op een objectieve wijze te meten en in kaart te brengen. De resultaten van deze metingen bevestigen de in de ongevallenstatistieken vastgestelde tendensen.

Zo kunnen we vaststellen dat in het algemeen de snelheidslimieten op de Belgische wegen in beperkte mate nageleefd worden. Dat is zeker het geval voor de 70km/u-wegen. Zowel de gemiddelde snelheid als de V85 zijn hoger dan de maximumsnelheid. De V85 lag in 2006 bijna 20km/u hoger dan de limiet. Dit wil zeggen dat bij een vlotte verkeersdoorstroming 15% van de bestuurders sneller rijdt dan 89,1 km/u. De gemiddelde snelheid in de 50km/u-zones situeert zich na een afname tussen 2004 en 2003, rond de wettelijke limiet. De V85 op deze wegen bedroeg in 2005 en 2006 60,6 km/u. Het overtredingspercentage (vanaf meer dan 1 km/u te snel) blijft hoog voor alle snelheidsregimes. Op 70 km/u-wegen rijdt meer dan de helft van de autobestuurders te snel. Het overtredingspercentage ligt het laagst op 90km/u-wegen. Het meest opvallende verschil tussen de gewesten situeert zich op het niveau van het overtredingspercentage. Dit ligt in Wallonië bijna 2 keer hoger dan in Vlaanderen. In Vlaanderen zien we echter dat er sinds 2005 geen verdere vooruitgang wordt geboekt. Uit de snelheidsmetingen kunnen we ook afleiden dat er in alle snelheidsregimes tijdens de nacht sneller wordt gereden dan overdag.

Maatregelen met als doel de snelheid te verlagen zijn noodzakelijk voor het beleid. Door een daling van de gemiddelde snelheid in 2006 met 2 km/u hadden we ongeveer 120 levens meer kunnen redden. Hoe meer de gemiddelde snelheid daalt hoe groter het aantal levens dat gered wordt.

Inzake de gordeldracht werd sinds 2003 een toename geregistreerd met nagenoeg 20 procentpunten: van 56,6% in 2003 naar 75,3 in 2006. De gordel-



# 6

## ALGEMENE EVOLUTIE VAN GEDRAG EN ATTITUDES

dracht bij de bestuurders ligt iets hoger dan bij de passagiers voorin. Ondanks deze vooruitgang blijft het draagpercentage in België, in vergelijking tot de best presterende landen waar meer dan 90% van de inzittenden de gordel draagt, zeer laag. Er zullen dus op dat vlak nog inspanningen moeten gebeuren. Indien ook in België het draagpercentage 95% zou bedragen dan hadden we in 2006 ongeveer 95 levens meer kunnen redden.

Voor de gordeldracht bij de passagiers achterin zijn we genoodzaakt om ons te baseren op het zelfgerapporteerde gedrag aangezien dit moeilijk observeerbaar is. Deze bevraging gebeurt in het kader van de attitudemetingen van het BIVV. Op basis van deze meting in 2006 kunnen we afleiden dat naar schatting slechts 46% van passagiers achterin altijd de gordel draagt. Dit betekent dat de aandacht voor de gordeldracht achterin zeker niet mag ontbreken in de beleidsmaatregelen.

Het rijden onder invloed van alcohol ten slotte blijft ook een belangrijk verkeersveiligheidsprobleem. Uit de ongevallenstatistieken konden we al concluderen dat het percentage ongevallen waarbij de bestuurder onder invloed te hoog is. Uit de gedragsmeting van het BIVV, die gebaseerd is op a-selecte alcoholcontroles die door de politiediensten worden uitgevoerd blijkt dat er vooral tijdens de nachten (4,3%) en de weekendnachten (7,6%) in het bijzonder onder invloed gereden worden. Het percentage van bestuurders onder invloed bedroeg 3,35% in 2003 en evolueerde naar 2,1% in 2006.

## Lijst grafieken


Evolutie van het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2006 ..... 9
Algemene evolutie van het aantal slachtoffers, motorvoertuigen en voertuigkilometers ..... 18
Evolutie van de doden 30 dagen in België ..... 22
Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers ..... 23
Verdeling van het aantal dodelijke ongevallen per maand ..... 24
Verdeling van het aantal letselongevallen per maand ..... 25
Evolutie van de doden 30 dagen per uur volgens de periode van de week ..... 26
Evolutie van de zwaargewonden per uur volgens de periode van de week ..... 27
Evolutie van de doden 30 dagen volgens de aard van de weggebruiker – vergelijking van 2006 met het gemiddelde van 98-99-2000 ..... 32
Evolutie van het aantal ernstig gewonden volgens de aard van de weggebruiker – vergelijking 2006 met gemiddelde van 98-99-2000 ..... 32
Evolutie van het aantal slachtoffers volgens de aard van de weggebruiker – vergelijking 2006 met gemiddelde van 98-99-2000 ..... 32
Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie – Voetgangers – 2006 ..... 36
Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie – bestuurders fietsen – 2006 ..... 36
Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie – Bestuurders bromfietsen – 2006 ..... 36
Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie –Bestuurders motorfietsen– 2006 ..... 36
Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie –Bestuurders personenauto's– 2006 ..... 37
Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie –Passagiers personenauto's– 2006 ..... 37
Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100 000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie – Alle weggebruikers– 2006 ..... 37
Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijd en geslacht en per 100.000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie ..... 38
Evolutie van het percentage autobestuurders onder invloed van alcohol onder de bestuurders getest in een letselongeval ..... 40
Proportie autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week -2006 ..... 40
Percentage dodelijke slachtoffers per leeftijdscategorie van de bestuurder ..... 51
Percentage dodelijke ongevallen per tijdstip van de week ..... 52
Percentage dodelijke ongevallen per snelheidsregime ..... 53
Gemiddelde snelheid in België van 2003 tot 2006 ..... 62
V85-snelheid in België van 2003 tot 2006 ..... 63
Percentage overtredingen in België van 2003 tot 2005 ..... 64
Zones 50 – Gemiddelde snelheid per gewest ..... 65
Zones 50 – V85 per gewest ..... 65
Zones 50 – Overtredingen per gewest ..... 65
Zones 70 – Gemiddelde snelheid per gewest ..... 67
Zones 70 – V85 per gewest ..... 67
Zones 70 – Overtredingen per gewest ..... 67
Zones 90 – Gemiddelde snelheid per gewest ..... 68
Zones 90 – V85 per gewest ..... 68
Zones 90 – Overtredingen per gewest ..... 68
Gemiddelde snelheid per tijdstip van de dag ..... 69
V85 per tijdstip van de dag ..... 69
Overtredingen per tijdstip van de dag ..... 69

Het percentage bestuurders onder invloed al naargelang het tijdstip ..... 71
Het percentage bestuurders onder invloed van alcohol (BOI) ..... 71
Percentage bestuurders onder invloed van alcohol per leeftijdscategorie ..... 72
Percentage bestuurders onder invloed van alcohol per geslacht ..... 72
Evolutie van de gordeldracht voor bestuurders en passagiers voorin ..... 74
Evolutie van de gordeldracht naargelang van het geslacht van de bestuurders ..... 74
Evolutie van de gordeldracht bij bestuurders volgens het snelheidsregime ..... 75
Evolutie van de gordeldracht bij bestuurders volgens het tijdstip ..... 75
Gordeldracht bij bestuurders per gewest ..... 75
Zelfgerapporteerde gordeldracht voor 2003/2004 en 2006 vergeleken met de respectieve gedragsmetingen ("GEDRAG") ..... 76

## Lijst tabellen

Aantal gewogen zones per jaar ..... 8
Algemene evolutie van het aantal slachtoffers, motorvoertuigen en voertuigkilometers ..... 19
Evolutie van de slachtoffers en ongevallen t.o.v. het vorige jaar ..... 20
Evolutie van de doden 30 dagen en de zwaargewonden per miljoen inwoners ..... 22
Evolutie van de doden 30 dagen en zwaargewonden per miljard voertuigkilometers ..... 23
Evolutie van het aantal dodelijke ongevallen volgens de maand ..... 24
Evolutie van het aantal letselongevallen volgens de maand ..... 25
Evolutie van de doden 30 dagen volgens het tijdstip van de week ..... 26
Evolutie van de zwaargewonden volgens de periode van de week ..... 27
Evolutie van het aantal ongevallen en slachtoffers volgens het type weg ..... 28
Evolutie van het aantal ongevallen en slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom ..... 28
Evolutie van de dodelijke ongevallen op een doorlopend weggedeelte en op een kruispunt ..... 29
Evolutie van de letselongevallen op een doorlopend weggedeelte en op een kruispunt ..... 29
Evolutie van de doden 30 dagen volgens de aard van de weggebruiker ..... 30
Evolutie van het aantal zwaargewonden volgens de aard van de weggebruiker ..... 30
Evolutie van het aantal slachtoffers volgens de aard van de weggebruiker ..... 30
Doden 30 dagen volgens leeftijd en aard van de weggebruiker - 2006 ..... 33
Zwaargewonden naar gelang de leeftijd en de aard van de weggebruiker (niet gewogen cijfers 2006) ..... 34
Aantal slachtoffers volgens leeftijd en aard van de weggebruiker (niet gewogen cijfers - 2006) ..... 35
Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijd en geslacht en per 100.000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie (niet gewogen cijfers 2006) ..... 38
Onderverdeling van de doden 30 dagen, de ernstig en de lichte gewonden naargelang van de weersomstandigheden – 2006 ..... 39
Evolutie van het percentage geteste autobestuurders en het percentage positieve bestuurders ..... 39
In de analyse opgenomen weggebruikertypes ..... 45
Aantal doden en evolutie per conflicttype: België 1991 – 2006 ..... 46
Legende en kleurencode van Tabel 3 ..... 46
Conflictpartners in dodelijke ongevallen in 2006 ..... 50
Obstakels in ongevallen met één auto ..... 50
Beweging/inzicht van de weggebruiker ..... 51








**Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw**

Haachtsesteenweg 1405 - B-1130 Brussel
Tel.: 02/244.15.11 - Fax: 02/216.43.42
E-mail: info@bivv.be - Internet: www.bivv.be

ikbenvoor.be