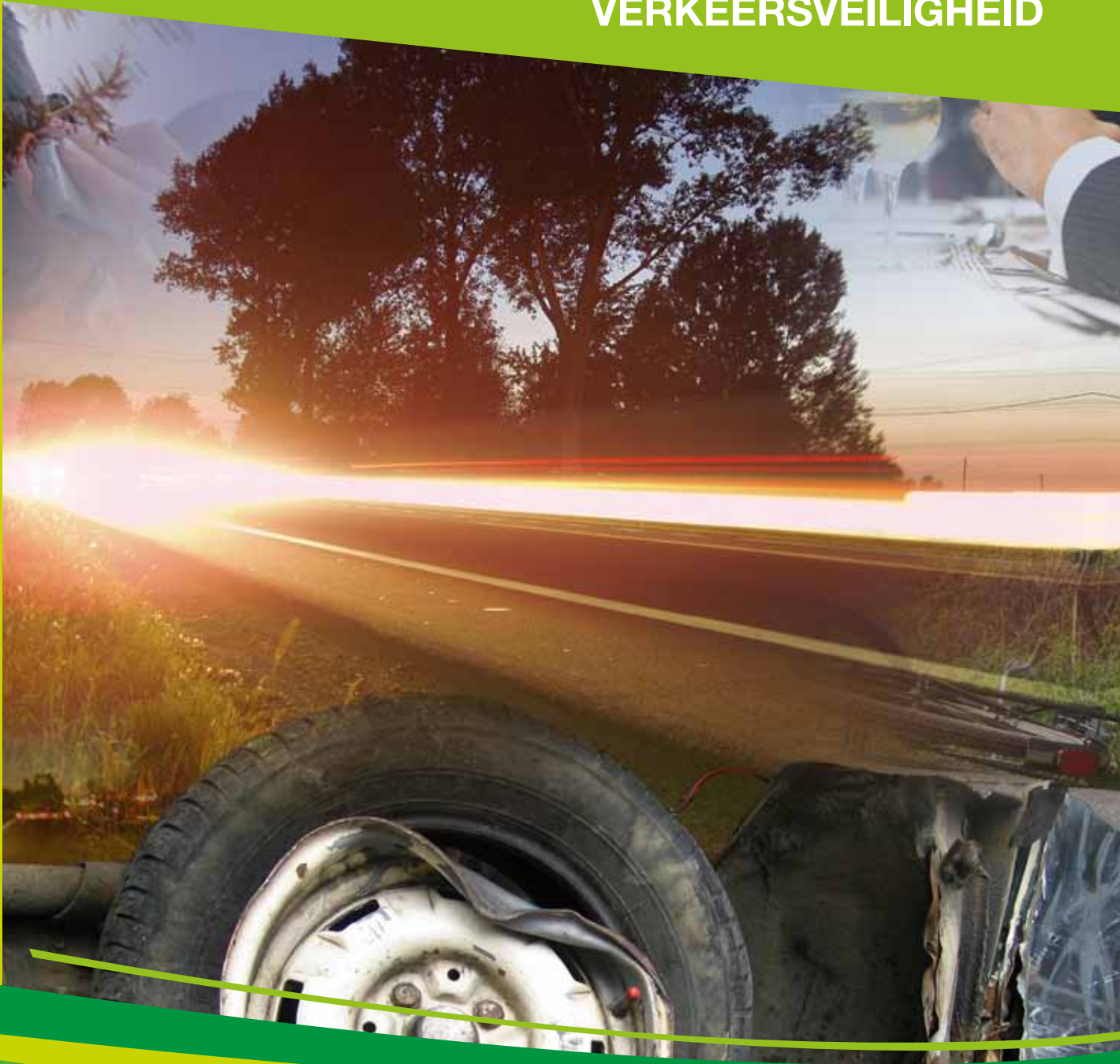


KENNISCENTRUM
VERKEERSVEILIGHEID



BIVV

STATISTISCHE ANALYSE VAN
VERKEERSONGEVALLLEN 2009



INHOUDSTABEL

INLEIDING	6
1 DE INDICATOREN-PIRAMIDE	8
1.1 Acties en beleids-maatregelen	9
1.2 Road Safety Performance Indicators / Prestatie-indicatoren inzake verkeersveiligheid	11
1.3 Ongevallendatabank en gelinkte databanken	11
1.4 Maatschappelijke kosten	12
1.5 Conclusies	13
2 BRON EN KWALITEIT VAN DE ONGEVALLENGEGEVENS	14
2.1 Bronnen	15
2.2 Procedure voor het verzamelen van gegevens over verkeersongevallen met lichamelijke letsels	15
2.3 Kwaliteit van de ongevalgegevens	16
2.3.1 De onderregistratie	17
2.3.2 De weging	18
2.3.3 Kwaliteit van de nationale databank	20
2.3.4 Vergelijking tussen politiegegevens en verzekeringgegevens	20
3 DEFINITIES EN AFKORTINGEN	22
3.1 Algemeen	23
3.2 Analyse volgens tijdstip	25
3.3 Slachtoffers	26
3.4 Rijden onder invloed	26
4 GLOBALE ANALYSE	28
4.1 Evolutie op lange termijn (1973-2009) en een Europees perspectief	29
4.2 Verkeersongevallen volgens tijdstip	29
4.3 Verkeersongevallen volgens locatie	29
4.4 Slachtoffers	30
4.5 Alcohol	31
5 EVOLUTIE OP LANGE TERMIJN (1973-2009) EN EEN EUROPEES PERSPECTIEF	32
5.1 Evolutie op lange termijn	33
5.1.1 Ongevallen en slachtoffers	33
5.1.2 Ernst	39
5.1.3 Risicoblootstellingsgegevens	39
5.1.4 Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en doelstellingen	42
5.2 Europese vergelijking	45
6 ANALYSE VOLGENS TIJDSTIP	50
6.1 Volgens maand	51
6.1.1 Globale analyse	51

6.1.2	Per weggebruikerscategorie	54
6.2	Volgens dag en uur	56
6.2.1	Volgens het tijdstip van de week	56
6.2.2	Per leeftijd en geslacht.....	58
6.2.3	Eenzijdige ongevallen.....	63
6.2.4	Per dag en uur	63
6.3	Volgens lichtgesteldheid.....	66
6.4	Per wettelijke feestdag.....	67
6.5	Volgens de weersomstandigheden en de staat van de weg	68
7	ANALYSE VOLGENS LOCATIE	70
7.1	Volgens gewest.....	71
7.1.1	Ongevallen en slachtoffers	71
7.1.2	Gewestelijke doelstellingen van de Staten-Generaal van Verkeersveiligheid .	75
7.1.3	Gewesten en wegtype	80
7.1.4	Gewesten en weggebruikerstypes.....	81
7.2	Volgens provincie	85
7.3	Volgens wegtype.....	88
7.3.1	Ongevallen en slachtoffers	88
7.3.2	Ongevalsrisico en overlijdensrisico.....	91
7.3.3	Aanrijdingstypes en weggebruikers	92
7.3.4	Werkzaamheden en spookrijders op de autosnelweg.....	95
7.4	Volgens snelheidregime.....	98
8	SLACHTOFFERS.....	100
8.1	Algemeen.....	101
8.1.1	Doodsoorzaken	101
8.1.2	Leeftijd en geslacht.....	102
8.1.3	Weggebruikerstypes (evolutie, leeftijd en geslacht).....	105
8.1.4	Risico.....	119
8.1.5	Inzittenden en opponenten	122
8.1.6	Botsingstypes bij personenwagens, vrachtwagens en lichte vrachtwagens	123
8.1.7	Land van inschrijving van de voertuigen.....	123
8.2	Voetgangers.....	125
8.2.1	Evolutie	125
8.2.2	Leeftijd en geslacht.....	126
8.2.3	Plaats van de voetganger.....	129
8.2.4	Opponent	131
8.3	Fietsers	132
8.3.1	Evolutie	132
8.3.2	Leeftijd en geslacht.....	133
8.3.3	Plaats van de fietser.....	135

8.3.4	Soorten fietsongevallen.....	137
8.3.5	Opponent	138
8.4	Bromfietzers	139
8.4.1	Evolutie	139
8.4.2	Leeftijd en geslacht.....	142
8.4.3	Soorten bromfietsongevallen	143
8.4.4	Opponent	144
8.5	Motorfietzers	146
8.5.1	Evolutie	146
8.5.2	Leeftijd en geslacht.....	148
8.5.3	Risico.....	150
8.5.4	Opponent	151
8.6	Personenwagens	152
8.6.1	Evolutie	152
8.6.2	Leeftijd en geslacht.....	153
8.6.3	Plaats in de personenwagen.....	157
8.6.4	Opponent	158
8.7	Inzittenden van lichte vrachtwagens	159
8.7.1	Evolutie	159
8.7.2	Opponent	160
8.7.3	Slachtoffers en ongevallen volgens de leeftijd van de bestuurder van een lichte vrachtwagen	161
8.7.4	Botsingstype volgens wegtype	162
8.8	Inzittenden van vrachtwagens	163
8.8.1	Evolutie	163
8.8.2	Opponent	164
8.8.3	Slachtoffers en ongevallen volgens de leeftijd van de vrachtwagenbestuurder	165
8.8.4	Botsingstype volgens wegtype	166
9	RIJDEN ONDER INVLOED	168
9.1	Inleiding.....	169
9.1.1	Geteste bestuurders en bestuurders onder invloed	169
9.1.2	Slachtoffers in ongevallen met ten minste één bestuurder onder invloed	171
9.1.3	Per weggebruikerstype.....	173
9.2	Volgens leeftijd en geslacht	175
9.3	Volgens het tijdstip van de week	180
9.4	Volgens de maand	182
9.5	Volgens het wegtype, het kruispunttype en het botsinstypeg.....	183
9.6	Volgens gewest en provincie	187
	CONCLUSIE.....	188
	TABELLEN EN FIGUREN	189

INLEIDING

Het aantal verkeersdoden in België gaat vanaf 2001 in sterk dalende lijn. In 2008 werden er minder dan 1000 doden per jaar geregistreerd, en dit voor het eerst sinds 1960. Tussen de jaargemiddelden 1998-1999-2000 en 2009, nam het aantal doden 30 dagen met 35% af.

Wat betreft 2009 stellen we echter in de eerste plaats een stagnatie vast. We tellen exact evenveel doden als het jaar voordien: 944. De andere indicatoren, zoals het aantal zwaargewonden, het aantal lichtgewonden en het aantal letselongevallen, stagneren ook. Ten tweede maakt België geen vooruitgang in vergelijking met de rest van Europa, aangezien de geregistreerde afnames ongeveer overeenkomen met het Europees gemiddelde. Ten derde zal tengevolge van deze ontoereikende evolutie de federale doelstelling om het aantal doden 30 dagen met 50% te doen afnemen tussen het jaargemiddelde 98-2000 en 2010 (maximum 750 doden in 2010) niet gehaald worden.

In de verkeersveiligheidsbarometer van december 2010 schat het Observatorium van de Verkeersveiligheid het aantal doden 30 dagen voor 2010 op ongeveer 840. Voor de periode na 2010 zijn nieuwe doelstellingen nodig. Tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van mei 2011 werd er besloten dat het aantal doden 30 dagen uit 2010, voor 2020 gehalveerd moet worden. Volgens onze schattingen betekent dit maximum 420 doden in 2020 met een tussentijdse doelstelling van 630 doden in 2015. Er zullen dus grote inspanningen nodig zijn om de doelstellingen van 2015 en 2020 te bereiken.

Deze inspanningen moeten nog meer gericht zijn op specifieke problemen want hoe sterker het aantal verkeersdoden afneemt hoe moeilijker het wordt om nieuwe afnames te realiseren. Het Observatorium van de Verkeersveiligheid werd opgericht om de kwaliteit van de verkeersanalyse in België te verbeteren.

Dit rapport is een belangrijk hulpmiddel bij de realisatie van deze doelstelling aangezien het doel ervan is om de ongevallencijfers te helpen verklaren. Het kan aangewend worden om de domeinen waar de verkeersveiligheid verbeterd is onder de aandacht te brengen maar het dient in de eerste plaats om iedereen aan de cruciale thema's te herinneren. Eenzijdige ongevallen, nachtelijke ongevallen, ongevallen met jongeren of motorrijders of alcoholgerelateerde ongevallen blijven zeer belangrijke thema's.

Het rapport wil tevens een antwoord bieden op vragen van statistische aard over de verkeersveiligheid in België. In het rapport wordt in grote lijnen de ongevallenbalans voor het jaar 2009 opgemaakt. Grondiger analyses, elk met een specifieke thematiek, zijn ook beschikbaar. Momenteel biedt de website van het Observatorium van de Verkeersveiligheid vier themarapporten die gratis gedownload kunnen worden:

1. Ongevallen met motorfietsers
(http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/motorrijders_nl.pdf)
2. Vrachtwagenongevallen
(http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/vrachtwagenrapport_NL.pdf)
3. Verkeersongevallen met fietsers
(http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/fietsrapport_NL_def.pdf)
4. Ongevallen op autosnelwegen
(http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/autosnelwegen_NL.pdf)

Naast deze themarapporten zijn er ook nog rapporten over elk gewest :
(http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_nl.htm#).

Voor diegenen die recentere gegevens wensen, publiceert het Observatorium van de Verkeersveiligheid ook elke maand de verkeersveiligheidsbarometer. Dit document geeft op zeer korte termijn de belangrijkste indicatoren van de letselongevallen weer op nationaal, regionaal en provinciaal niveau, per periode van de week, en voor sommige weggebruikerstypes (jonge autobestuurders, voetgangers, fietsers, motorrijders, bestuurders van lichte vrachtwagens of vrachtwagens).



DE INDICATOREN- PIRAMIDE

De werkgroep Statistiek van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid definieerde in haar rapport aan de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 12 maart 2007 de indicatoren en statistieken die nodig zijn om een zo goed mogelijke analyse te kunnen maken van de verkeersonveiligheid in België (cf. www.fcvv.be). Deze indicatoren werden opgenomen in de piramide die het basisschema vormt voor de analyses van het Observatorium van de Verkeersveiligheid.

De piramide¹ hierna inventariseert de vereiste gegevens voor een informatiesysteem inzake verkeersveiligheid. Voor een performante analyse moet men rekening houden met de vier niveaus van de piramide.

1.1 Acties en beleidsmaatregelen

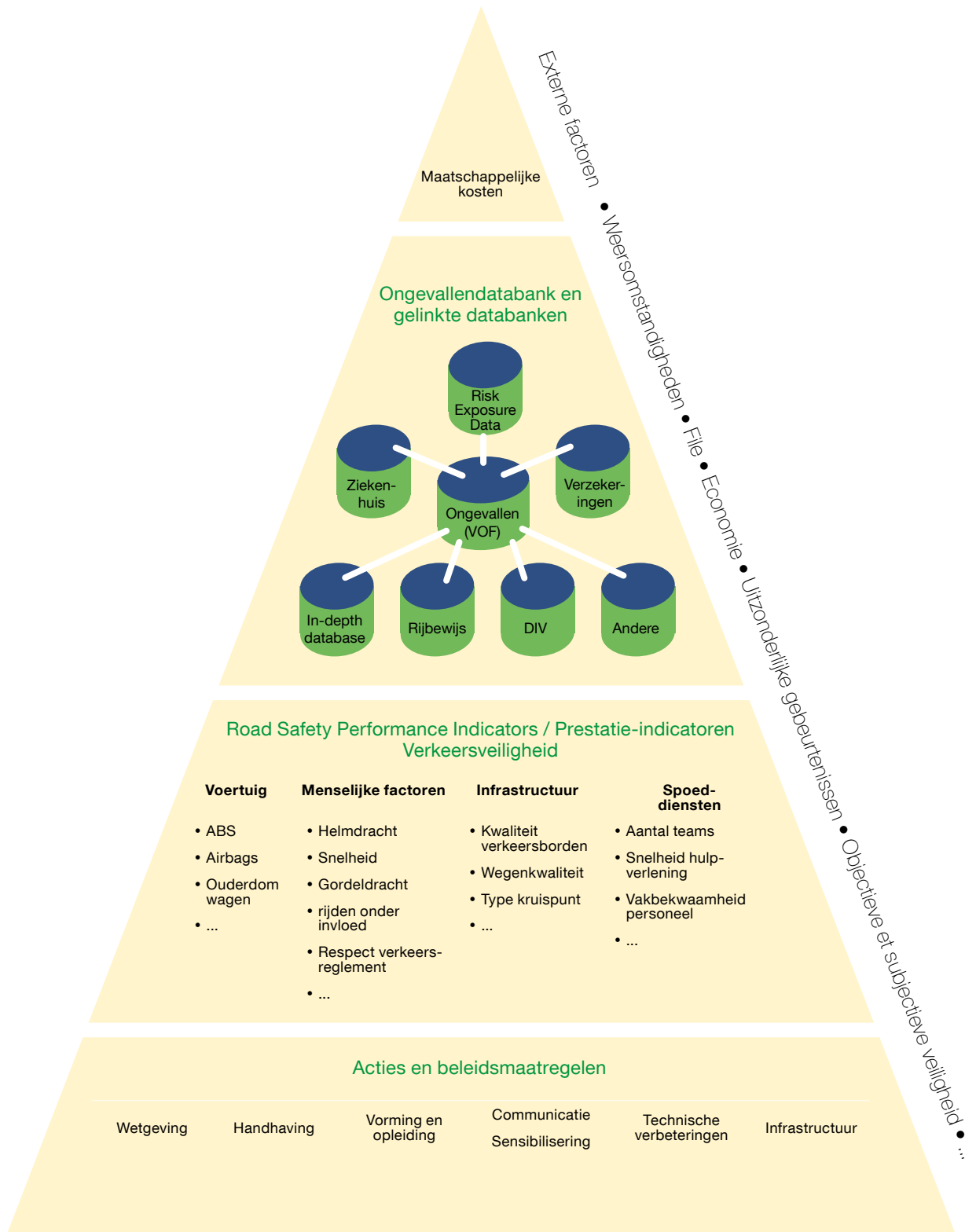
Onderaan de piramide vinden we de actieplannen en de doorgevoerde beleidsmaatregelen.

We onderscheiden 6 types acties of maatregelen.

1. Wetgeving
2. Handhaving
3. Vorming en opleiding
4. Communicatie/Sensibilisering
5. Technische verbeteringen
6. Verbeteringen aan de infrastructuur

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.

FIGUUR 1 :
Pyramide van de verkeersveiligheidsindicatoren



1.2 Road Safety Performance Indicators / Prestatie-indicatoren inzake verkeersveiligheid

Verkeersdoden zijn de ultieme symptomen van tekortkomingen inzake de verschillende verkeersveiligheidsfactoren. Een ongeval is steeds het gevolg van verschillende factoren.: de mens als verkeersdeelnemer (snelheid, gordeldracht, rijden onder invloed, enz.), het voertuig (aanwezigheid ABS, ESP, airbags, enz.), en de verkeersinfrastructuur (gaten in de weg, veiligheidsvangrails voor motorrijders, enz.). De verkeersomstandigheden (aard van het verkeer, lichtgesteldheid, weer, enz.) hebben natuurlijk ook een invloed op de verkeersonveiligheid. Andere factoren zoals de kwaliteit van de hulpdiensten beïnvloeden de ernst van de letsels die bij een verkeersongeval worden opgelopen.

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

- **Menselijke factoren**
Bijvoorbeeld: helmdracht, snelheid, rijden onder invloed (alcohol, drugs, geneesmiddelen, enz.), naleven van de verkeersregels (niet handenvrij telefoneren tijdens het rijden, overschrijden van een doorlopende streep...), enz.
- **Voertuiggebonden factoren**
Bijvoorbeeld: aanwezigheid van actieve en passieve veiligheidssystemen (ABS, airbags), aantal EuroNCAP-sterren, staat van de banden, zichtbaarheid (dodehoekspegel...), staat van het voertuig (remmen, schokdempers), enz.
- **Infrastructuurgebonden factoren**
Bijvoorbeeld: kwaliteit van de wegen, gevaar op kruispunten, enz.
- **Factoren die verband houden met de hulpdiensten**
Bijvoorbeeld: aantal eerstehulpdiensten per inwoner, kwaliteit van de hulpdiensten, enz.

1.3 Ongevallendatabank en gelinkte databanken

De belangrijkste informatiebron is de databank van de verkeersongevallen met lichamelijke letsels die beheerd wordt door de FOD Economie Algemene Directie Statistische en Economische Informatie. Deze databank is gebaseerd op de verkeersongevallenformulieren die door de politiediensten worden ingevuld. Door deze ongevallendatabank - die op zich reeds bijzonder nuttig is - te koppelen aan andere databanken, wordt het mogelijk om risicofactoren te identificeren of situaties die maatregelen vergen in kaart te brengen. Het gaat hier om databanken van uiteenlopende aard, waarvan hierna een niet-exhaustieve lijst volgt:

- **Risk Exposure Data / Blootstellingsgegevens -**

De blootstellingsgegevens laten toe om de context waarin de verkeersongevallen plaatsvinden te beschrijven. Deze parameters maken het mogelijk om het (relatieve) ongevalsrisico te berekenen, en dus om de verschillende weggebruikers, landen, enz. te vergelijken. De meest courante blootstellingsgegevens zijn:

- **Het aantal voertuigen/afgelegde kilometers:** aantal door alle voertuigen afgelegde kilometers gedurende een bepaalde tijdspanne. Het aantal ongevallen per miljard

voertuigkilometers maakt het mogelijk om de verschillende voertuigtypes of verschillende geografische zones met elkaar te vergelijken.

- **Het aantal personen/afgelegde kilometers:** aantal door alle personen afgelegde kilometers gedurende een bepaalde tijdspanne. Het aantal doden 30 dagen per miljard personen/afgelegde kilometers maakt een vergelijking tussen landen mogelijk.
- **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.**
- **De databank van de rijbewijzen** voor informatie over de betrokken bestuurders.
- **De databank van de nummerplaten** voor informatie over de voertuigen.
- **De databank van de ziekenhuizen** voor meer gedetailleerde informatie over de doden en de gewonden.
- **De gegevens van de verzekeringen** voor informatie over de aansprakelijkheid bij ongevallen.
- **Een databank, aangemaakt op basis van diepte-analyse van verkeersongevallen,** die informatie levert over de factoren die bijdroegen tot een ongeval.

Dit informatienetwerk moet ons een gedetailleerde kijk geven op de verkeersonveiligheid. Zo staan de verschillende modellen voor het behalen van een rijbewijs regelmatig ter discussie, zonder dat het mogelijk is om een kwantitatieve evaluatie te maken van de impact van de rijopleiding op het aantal ongevallen gedurende de eerste 2 à 3 jaren na het behalen van het rijbewijs. Door het ongevallenbestand en het rijbewijzenbestand in een “datawarehouse” aan elkaar te koppelen, zou men de noodzakelijke analyses kunnen uitvoeren en zou men over objectieve elementen kunnen beschikken die nodig zijn voor een doeltreffend beleid.

Wanneer men het databestand van de ingeschreven voertuigen aan het databestand van de letselongevallen koppelt, zou men bovendien kunnen onderzoeken of de technische eigenschappen van de voertuigen een impact hebben op de verkeersongevallen en de ernst ervan.

1.4 Maatschappelijke kosten

De top van de piramide bevat de informatie die nodig is om de kosten van de verkeersongevallen te berekenen. Zo kan men het maatschappelijk belang van de verkeersveiligheidsproblematiek evalueren.

1.5 Conclusies

Al deze informatie moet een grondige analyse van de verkeersonveiligheid mogelijk maken. Een dergelijke analyse zal alsmaar nuttiger worden, want naarmate het aantal slachtoffers kleiner wordt, zullen de acties alsmaar gericht moeten worden om nog een bijkomende daling te verwezenlijken. Vandaar het belang van betrouwbare, snelle en volledige gegevens in alle geledingen van de piramide.

Maar om zo'n ideale situatie te bereiken, zullen in België nog veel inspanningen moeten geleverd worden, teneinde over de indicatoren te beschikken die nodig zijn voor een volutaristisch, doeltreffend beleid met het oog op een veiliger verkeer.

De gedetailleerde ongevallenstatistieken zijn veel te laat beschikbaar en vergen bijzonder omslachtige administratieve procedures. Bovendien kampen wij met een gebrek aan gegevens over de activiteiten en de vaststellingen van de politie op het vlak van verkeershandhaving. Gedetailleerde gegevens van de parketten en politierechtbanken zijn evenmin beschikbaar. Er bestaan in België nuttige databanken zoals die van de rijbewijzen of van de nummerplaten, die echter onvoldoende toegankelijk zijn of zich nog niet lenen tot verkeersveiligheidsanalyses. Het Observatorium van de Verkeersveiligheid stelt zich daarom tot doel om in samenwerking en overleg met diverse partners de verzamelde gegevens inzake verkeersveiligheid te verbeteren en aan te vullen.



2

BRON EN KWALITEIT VAN DE ONGEVALLENGEGEVENS

2.1 Bronnen

De gegevens over de letselongevallen die opgenomen zijn in dit hoofdstuk, zijn afkomstig van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie van de Federale Overheidsdienst Economie, Kleine en Middelgrote Ondernemingen, Middenstand en Energie (FOD Economie, AD SEI). Daarnaast werden ook andere gegevensbronnen gebruikt, waaronder de gegevens van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, EUROSTAT, de CARE-databank (de ongevallendatabank van de Europese Commissie) en de IRTAD-databank dewelke ongevallengegevens van landen wereldwijd bevat.

2.2 Procedure voor het verzamelen van gegevens over verkeersongevallen met lichamelijke letsels

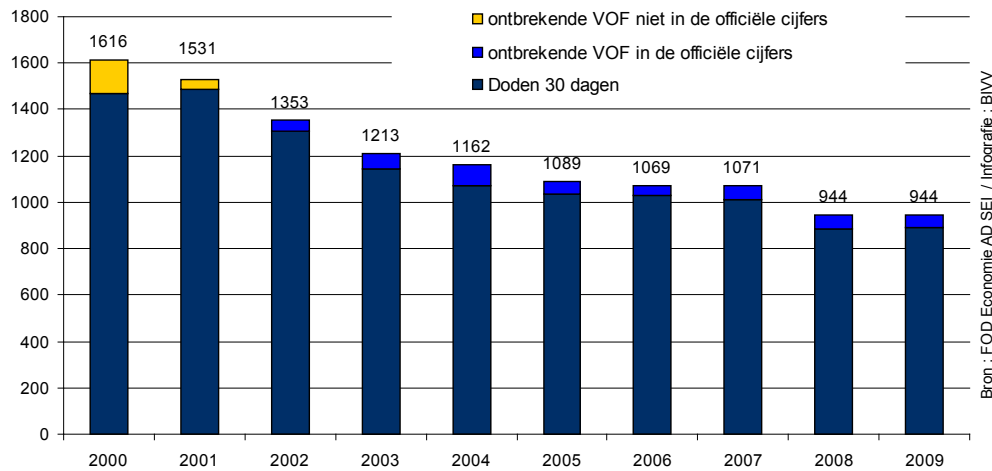
In België wordt de informatie over letselongevallen, net als in de meeste Europese landen, ingezameld door de politiediensten. Wanneer een verkeersongeval lichamelijke letsels tot gevolg heeft, zijn de betrokkenen wettelijk verplicht de politiediensten op de hoogte brengen zodat de politie een verkeersongevallenformulier (VOF) en een proces-verbaal (PV) kan invullen. De nationale gegevensbank van letselongevallen van de federale politie bevat alle informatie uit de verkeersongevallenformulieren. Op zijn beurt maakt de federale politie haar databestand over letselongevallen over aan de AD SEI.

De AD SEI valideert en controleert dit databestand en voegt er tevens de “doden 30 dagen²” aan toe. Het zijn de Parketten die (op vrijwillige basis) overlijdensformulieren m.b.t. verkeersongevallen doorsturen naar de AD SEI. Het gaat hier enerzijds om zwaargewonden (dit is meestal het geval), lichtgewonden, of zelfs personen die als ongedeerd omschreven werden, die binnen de 30 dagen aan het gevolg van het ongeval overleden en dus geherdefinieerd worden als “doden 30 dagen”. Anderzijds gaat het om overleden personen die helemaal niet voorkomen in de politiedatabank en die er derhalve aan worden toegevoegd³. Wij spreken dan van “doden zonder VOF”.

Sinds 2002 worden de doden 30 dagen zonder VOF toegevoegd aan het totale aantal doden 30 dagen dat door de AD SEI wordt gepubliceerd. Voorheen was dit niet het geval. Daarom ontbraken er in 2000 in de officiële statistieken 146 doden 30 dagen en in 2001 45 doden 30 dagen (en een ongekend aantal in de jaren daarvoor). Indien we daadwerkelijk rekening zouden houden met deze gegevens, zou het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2009 met 41,6% gedaald zijn.

² Dit zijn de personen die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijden aan de gevolgen ervan.
³ In 2009 waren er 54 dergelijke gevallen, waarvan 8 in Brussel.

FIGUUR 2 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2009



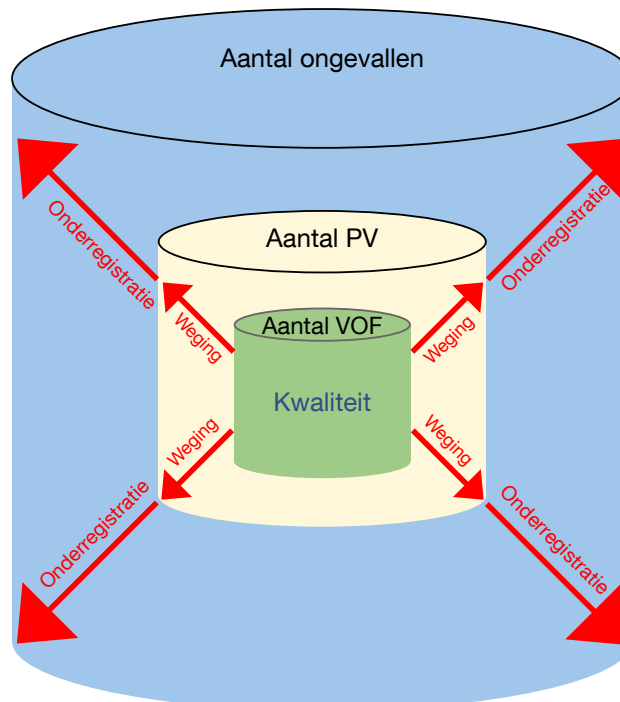
2.3 Kwaliteit van de ongevalgegevens

We gaan in op drie afzonderlijke aspecten betreffende de kwaliteit van de gegevens:

- het probleem van de onderregistratie van de ongevallen;
- de voor- en nadelen van de wegingsmethode die de FOD Economie AD SEI sinds 2002 hanteert om de gegevens te corrigeren;
- en enkele herhaaldelijk terugkerende kwaliteitsproblemen m.b.t. de officiële databank.

Voor elk van deze aspecten zullen wij het probleem omschrijven, waarna wij telkens conclusies over de interpretatie van de gegevens zullen trekken en, in de mate van het mogelijke, oplossingen zullen voorstellen

FIGUUR 3 :
Het "zwart cijfer" van de letselongevallen en de 3 problemen m.b.t. de kwaliteit van de data



2.3.1 De onderregistratie

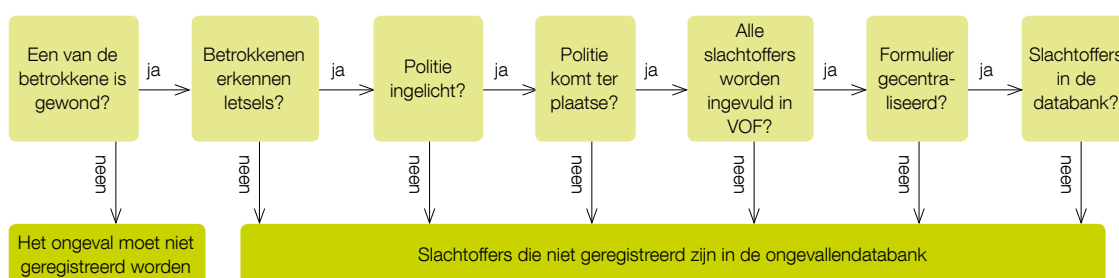
Zoals in alle landen met verkeersongevallenstatistieken, wordt ook in België een deel van de letselongevallen niet geregistreerd door de politie. Men noemt dit “de onderregistratie van letselongevallen”. De redenen en de omvang van de onderregistratie worden niet systematisch en op regelmatige basis bestudeerd in België.

De belangrijkste oorzaken van de onderregistratie zijn ongetwijfeld dezelfde als deze in het buitenland:

- op het ogenblik van het ongeval wordt geen enkel letsel vastgesteld en vindt men het niet noodzakelijk om de politie op te roepen;
- weggebruikers die het (al dan niet bewust) nalaten om de politie te verwittigen terwijl zij wel gewonden hebben vastgesteld;
- de politie wordt wél opgeroepen, maar komt niet of te laat ter plaatse;
- de politie komt ter plaatse, maar vult het verkeersongevallenformulier niet in;
- het verkeersongevallenformulier wordt ingevuld, maar wordt niet gecentraliseerd;
- of de verkeersongevallenformulieren (in papieren formaat in de periode voor de automatisering van het systeem) worden verloren.

FIGUUR 4 :

Schematische voorstelling van informatieverlies dat leidt tot onderregistratie



In België vond recentelijk geen enkel grootscheeps onderzoek plaats naar onderregistratie. In Belgische kleinschalige studies wordt geschat dat 5% van de doden 30 dagen niet in de officiële databank worden opgenomen, evenals ongeveer 50% van de zwaargewonden en 65 % van de lichtgewonden⁴. Merk echter op dat dit probleem niet enkel eigen is aan België. Alle landen met een registratiesysteem voor verkeersongevallen kampen immers met onderregistratieproblemen.

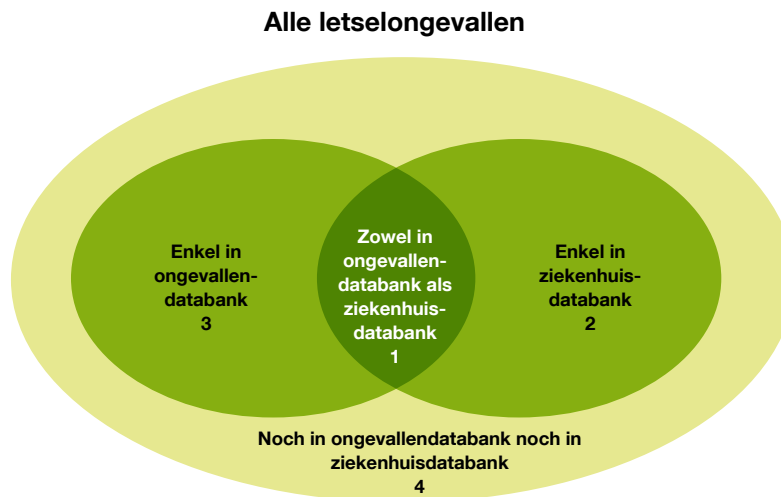
De problemen die voortvloeien uit de onderregistratie zijn van drieërlei aard: eerst en vooral wordt het maatschappelijke probleem van de verkeersonveiligheid zowel door media, burgers als door politici onderschat. Ten tweede worden bij de analyse van de verkeersveiligheid sommige ongevals categorieën meer onderschat dan andere vermits sommige weggebruikers categorieën (fietsers⁵ en voetgangers) of ongevalstypes (minder ernstige ongevallen of ongevallen met één weggebruiker) sterker onderhevig zijn aan onderregistratie dan andere. Daarbij komt nog dat de mate van onderregistratie kan evolueren in de tijd, waardoor de interpretatie van de chronologische reeksen grondig verstoord kan worden⁶.

4 Zie onder andere De Mol J. (1999), Slechts het topje van de ijsberg. Verkeersonveiligheid in statistiek (deel 2) Verkeerspecialist, vol. 57, p. 7-12. en De Mol J. & Lammar P. (2006), Helft verkeersslachtoffers komt niet in statistieken. Koppeling ziekenhuis- en politieregistratie noodzakelijk. Verkeerspecialist, Vol. 130, p.15-18.

5 Martensen H. & Nuytens N., "Themarapport fietsers : Verkeersongevallen met fietsers 2000-2007", BIVV, Observatorium voor verkeersveiligheid, 2009.

6 Door de automatisering van de gegevensinvoer, is het probleem van verloren geraakte statistische formulieren (voordien werden papieren exemplaren van deze formulieren opgestuurd) ongetwijfeld sterk afgenomen of zelfs volledig verdwenen. Dit resulteerde logisch gezien in een minder grote onderregistratie en dus in een kunstmatige stijging van het aantal verkeersongevallen.

FIGUUR 5 :
Theoretische vergelijking tussen de ongevalledatabank en de databank over ziekenhuisgegevens



De analyse van verkeersongevallen in België gebeurt louter op basis van de door de politie geregistreerde ongevallen, m.a.w. op basis van deelverzamelingen 1 en 3 van de grafiek

Omdat de oorzaken van onderregistratie nooit helemaal kunnen opgelost worden, moet een manier gevonden worden om met onderregistratie om te gaan. Zo vindt in sommige landen⁷ onderzoek plaats om het onderregistratieprobleem te kwantificeren. De meest gebruikte techniek hiervoor bestaat in de vergelijking van de politiedatabank met andere databanken zoals die van de ziekenhuizen (zie grafiek 4). België corrigeert de onderregistratie al in bepaalde mate door de politiedatabank te vergelijken met informatie over de doden 30 dagen, afkomstig van de parketten (cf. hiervoor) en met informatie van de PV-registers in het kader van de kalibratieberekening (cf. hierna). Maar de eerstgenoemde vergelijking heeft slechts betrekking op de doden 30 dagen en de tweede maakt ook gebruik van de politiegegevens, zodat de ongevallen die niet aangegeven werden bij de politie nog altijd niet meegerekend worden.

2.3.2 De weging

De weging werd ingevoerd in het jaar 2002 door de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) nadat zij voor bepaalde politiezones een abnormaal sterke daling van het aantal ongevallen vaststelde. De oorzaak van deze daling was niet te danken aan een reële daling van de letselongevallen maar aan een verminderde registratie omwille van de politiehervorming.

Om deze verminderde registratie te compenseren werd door de AD SEI een tweede informatiebron over letselongevallen aangeboord: de PV-registers van de politiediensten. Deze registers bevatten alle processen-verbaal die opgesteld worden in de politiezones. De AD SEI heeft dan voor de politiezones met een sterke daling van het aantal verkeersongevallenformulieren, het aantal PV's m.b.t. de letselongevallen vergeleken met het aantal verkeersongevallenformulieren. Op basis van het verschil tussen beide aantallen werd voor elk van deze politiezones een wegingscoëfficiënt (vermenigvuldigingsfactor) berekend waarmee het aantal ongevallen geregistreerd door de verkeersongevallenformulieren vermenigvuldigd moet worden om het aantal

⁷ Dergelijk onderzoek vindt o.a. plaats in Zweden, Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk.

ongevallen geregistreerd door de pv's te bekomen⁸. Maar voor de dodelijke ongevallen wordt een dergelijke weging niet toegepast; voor de door de Federale Politie opgetekende ongevallen is dit evenmin het geval⁹. De AD SEI heeft het systeem met mondjesmaat uitgebreid, zodat het in 2005 alle 196 politiezones van het land omvatte.

TABEL 1 :
Aantal gewogen zones per jaar

	2001	2002	2003	2004	2005 en volgende
Politiezones met weging	0	123	182	189	196
Politiezones zonder weging	196	73	14	7	0
Totaal van de politiezones	196	196	196	196	196

Er kan afgevraagd worden hoe het mogelijk is dat het aantal pv's en het aantal verkeersongevallenformulieren zo verschillend zijn, vermits beide cijfers afkomstig zijn van de politiediensten. Hiervoor zijn twee verklaringen. Eerst en vooral omvatten de PV's ook ongevalsangiften op het politiekantoor, terwijl deze ongevalsangiften niet in verkeersongevallenformulieren mogen opgenomen worden, want informatie die louter op basis van de verklaringen van één van de ongevalspartijen wordt verzameld, wordt niet voldoende betrouwbaar geacht. De tweede verklaring is dat het ongevallenformulier pas wordt gecentraliseerd wanneer de agent het PV afgesloten heeft. Maar het aantal aan de AD SEI doorgegeven PV's omvat ook niet-afgesloten PV's: een ongeval waarvan het PV niet is afgesloten, zal meegerekend worden in het aantal PV's van de politiezone, maar de databank zal geen overeenkomstig verkeersongevallenformulier bevatten. Dit probleem komt uiteraard alleen voor als het PV niet afgesloten is op het ogenblik dat de databank naar de AD SEI wordt verzonden.

Het grootste voordeel van de toepassing van een wegingscoëfficiënt bestaat erin dat men een globaal cijfer kan verspreiden dat een beetje dichter bij de werkelijkheid ligt, en de onderregistratie compenseert. Jammer genoeg zorgt deze wegingsmethode ook voor enkele complicaties bij de interpretatie van de gegevens:

- De weging werd niet elk jaar op dezelfde manier berekend. Zo was het in 2002 de bedoeling om de abnormaal lage cijfers in bepaalde politiezones te corrigeren. Enkel op de ongevallen in deze zones werd een wegingscoëfficiënt toegepast. De DG SEI heeft het systeem veralgemeend, zodat het vanaf 2005 alle 196 politiezones omvat. De gewogen cijfers van 2002 tot en met 2005 zijn dus niet onderling vergelijkbaar.
- De weging corrigeert het aantal ongevallen zodanig dat de ongevallen die vóór 2002 helemaal niet in de databank voorkwamen, nu wel worden opgenomen. Het gaat hier om alle ongevallen die op het politiekantoor werden aangegeven en waarvoor geen verkeersongevallenformulier werd opgesteld. De cijfers van voor 2002 mogen dus niet vergeleken worden met de cijfers na 2002.
- De wegingsberekening wordt doorgevoerd zonder rekening te houden met de gevolgen van de ongevallen (met uitzondering van de dodelijke ongevallen, waarop geen weging wordt toegepast), de betrokken weggebruikerscategorie(ën), het tijdstip van het ongeval, enz. Impliciet wordt er dus van uit gegaan dat de ongevallen die op het politiekantoor worden aangegeven of waarvoor het PV niet afgesloten is, dezelfde eigenschappen hebben als de ongevallen waarvoor een formulier werd ingevuld. Zonder deze hypothese a priori in twijfel te trekken, lijkt de invoering van een controleprocedure ons een nuttige voorzorgsmaatregel.

8 Wanneer in een politiezone 150 PV's werden opgesteld en slechts 100 statistische formulieren werden ingevuld, zal elk ongeval en dus elke ongevalsvariabele vermenigvuldigd worden met factor 1,5: 1 ongeval met 3 lichtgewonden zal geëxtrapoleerd worden naar 1,5 ongeval met 4,5 lichtgewonden.

9 Het aantal opgestelde PV's is niet beschikbaar voor de federale politie.

- In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest speelt de weging blijkbaar een grotere rol dan in de andere gewesten. Voor Brussel werd in 2009 immers een wegingscoëfficiënt toegepast van gemiddeld 1,34; voor Wallonië was dit 1,09 en voor Vlaanderen 1,14. In Brussel werden 1046 ongevallen toegevoegd, goed voor 25,4 % van het officiële aantal ongevallen in het gewest.

Vanuit praktisch opzicht mogen gewogen en niet-gewogen gegevens in geen geval met elkaar vergeleken worden. Om de evolutie op lange termijn te analyseren, moet gewerkt worden met niet-gewogen gegevens.

2.3.3 Kwaliteit van de nationale databank

Het derde en laatste probleem met betrekking tot de interpretatie van de ongevallencijfers heeft betrekking op de kwaliteit van de officiële databank.

- Van de 944 doden die in 2009 werden opgetekend in België werden er 54 niet opgenomen in de politiedatabank, deze gegevens werden dus rechtstreeks geleverd door de Parketten. Buiten enkele parameters, afkomstig van de fiche van het parket (met name gemeente, datum en tijdstip van het ongeval, alsook het geslacht en de leeftijd van het slachtoffer), hebben we dus geen enkele informatie over deze 54 doden.
- De manier waarop momenteel informatie wordt verzameld, laat ons niet toe om de plaats van het ongeval nauwkeurig te bepalen.
- Het gedeelte van het ongevallenaangifteformulier betreffende het verloop van het ongeval is niet eenvoudig in te vullen. Als het ongeval op een rotonde is gebeurd, blijkt dit zelfs onmogelijk. Het is dus moeilijk of zelfs onmogelijk om een klare kijk te krijgen op het verloop van de ongevallen.
- Het grote aantal ontbrekende of onbekende parameters bemoeilijkt de analyse van de ongevallen.
- Een ander werkpunt is de lange wachttijd vooraleer de gegevens gepubliceerd worden. Zo werden de ongevalgegevens van 2009 pas in april 2011 door de ADSEI verspreid. Pas daarna kan de analyse en interpretatie van de ongevalgegevens van start gaan.

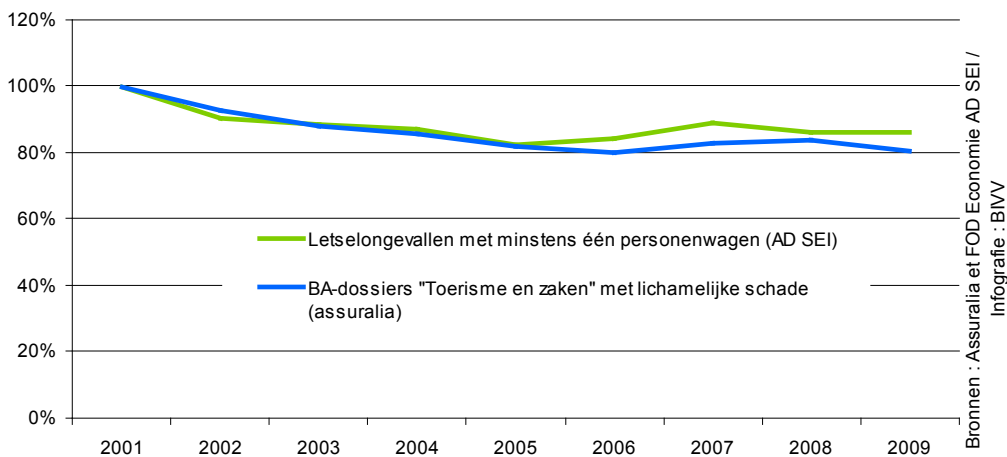
In eerste instantie zou een onderzoek naar de kwaliteit van de gegevens meer duidelijkheid kunnen brengen over de omvang van het fenomeen en eventuele oplossingen aan het licht kunnen brengen. Het verkeersongevallenformulier dat uit 1991 dateert heeft zijn beperkingen en is dringend aan vernieuwing toe. Deze vernieuwing zou voor de politie de ideale gelegenheid kunnen zijn om de agenten een degelijke opleiding te geven over het invoeren van ongevalgegevens.

2.3.4 Vergelijking tussen politiegegevens en verzekeringgegevens

De onderstaande grafiek vergelijkt de evoluties van het aantal burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers “toerisme en zaken” waarbij sprake is van lichamelijke schade met het aantal letselongevallen met ten minste één auto. De eerste gegevensbron is afkomstig van de verzekeringen, de tweede gegevensbron komt van de ongevallendatabank op basis van de verkeersongevallenformulieren. Voor beide soorten gegevens stellen we gelijklopende evoluties vast. Voor beide soorten gegevens deed zich tussen 2001 en 2005 (politiecijfers)-2006 (cijfers van de verzekeringssector) een daling voor van $\pm 20\%$, en merken we tussen 2005-2006 en 2008 een lichte heropflakking. In 2009 daalt het aantal letselongevallen in de verzekeringsgegevens terwijl dit aantal constant blijft in de politiegegevens. Deze vergelijking leert ons dat de databank met de door de politie opgetekende letselongevallen gelijkloopt met de gegevens van de verzekeringssector over de evolutie van het aantal letselongevallen.

Deze informatie is bijzonder waardevol, vermits genoegzaam bekend is dat de politiedatabank begin de jaren 2000 ingrijpende veranderingen ten gevolge van de politiehervorming heeft ondergaan.

FIGUUR 6 :
 Vergelijking van de evolutie van de letselgevallen met een auto (niet-gewogen politiegegevens) met de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsdossiers "toerisme en zaken" waarbij sprake is van lichamelijke schade



3

DEFINITIES EN AFKORTINGEN

Voor een goed begrip van de statistieken en analyses in dit rapport bevinden zich hieronder enkele definities van veel gebruikte termen.

3.1 Algemeen

ADSEI

Algemene Directie Statistische en Economische Informatie

SGVV

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

#

Aantal

%

Percentage

Index

Een getal in de vorm van een percentage dat de verhouding uitdrukt van een grootheid ten opzichte van een referentiewaarde. De index geeft het aantal slachtoffers of ongevallen van het huidige jaar weer, gesteld dat er 100 slachtoffers of ongevallen werden geregistreerd in het referentiejaar.

In dit rapport wordt regelmatig gebruik gemaakt van indexcijfers om de historische evolutie van verkeersveiligheidsindicatoren weer te geven.

Referentiegemiddelde 1998-2000

De evolutie van de verkeersveiligheidsindicatoren (bvb. doden 30 dagen, letselongevallen...) wordt in dit rapport meestal afgetoetst ten opzichte van het gemiddelde van deze verkeersveiligheidsindicatoren voor de jaren 1998, 1999 en 2000.

Reden daarvan is dat de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2001 het gemiddelde van het aantal verkeersdoden in 1998, 1999 en 2000 (1500 verkeersdoden) gebruikt als referentiepunt voor haar doelstellingen tot vermindering van het aantal verkeersdoden tot 750 in het jaar 2010 (-50%).

Evolutie

Dit is de toename of afname van een verkeersveiligheidsindicator (voor het laatste jaar waarvoor cijfers beschikbaar zijn), uitgedrukt in een percentage, ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-2000.

Verkeersveiligheidsindicator

Dit is een indicator van verkeersveiligheid die rechtstreeks verband houdt met het aantal slachtoffers of ongevallen.

Dode 30 dagen

Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke het leven verliest, overlijdt voor zijn ziekenhuisopname, of binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan. Een dode 30 dagen is dus een dode ter plaatse of een dodelijk gewonde.

Dode ter plaatse

Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke of voor de ziekenhuisopname overlijdt.

Dodelijk gewonde

Elke persoon die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan, maar die niet ter plaatse of voor de ziekenhuisopname om het leven komt.

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.

Lichtgewonde

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

Slachtoffer

Licht- of zwaargewonde of dode 30 dagen.

Letselongeval

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 privéterrein dat toegankelijk is voor het publiek (bijv. parkings van grote winkels)).

Behalve wanneer uitdrukkelijk het tegendeel wordt vermeld, wordt in dit rapport met "ongeval" steeds "letselongeval" bedoeld.

Botsing of aanrijding

Een letselongeval kan uit meerdere botsingen bestaan. Een letselongeval bestaat uit meerdere botsingen wanneer een bestuurder achtereenvolgens meerdere weggebruikers of hindernissen aanrijdt (bvb. een personenwagen rijdt eerst een andere wagen en dan een boom aan).

Een kettingbotsing, waarbij verschillende voertuigen elkaar tegelijkertijd aanrijden, is slechts één botsing.

Dodelijk letselongeval

Letselongeval met minstens 1 dode 30 dagen.

Ernstig letselongeval

Letselongeval met minstens 1 zwaargewonde of dode 30 dagen.

Ernst van de ongevallen

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

Algemene ernst

Alle verkeersdoden betrokken in een letselongeval worden opgenomen in de ernstberekening.

Specifieke ernst

De specifieke ernst wordt soms toegepast bij de berekening van de ernst van letselongevallen met een welbepaald weggebruikerstype. De specifieke ernst van vrachtwagenongevallen bvb. is het aantal omgekomen vrachtwageninzittenden per 1000 vrachtwagenongevallen. De algemene ernst van vrachtwagenongevallen is het totaal aantal verkeersdoden in vrachtwagenongevallen per 1000 vrachtwagenongevallen.

Voertuigkilometers

Aantal kilometers afgelegd door alle voertuigen (motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, autobussen en -cars, vrachtwagens en speciale voertuigen) die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen.

Reizigerskilometers

Aantal kilometers afgelegd door alle personen (inzittenden van personenwagens, lichte vrachtwagens, autobus en -car, vrachtwagens en speciale voertuigen, en motorfietsers) die gedurende een bepaalde periode reizen in een bepaald grondgebied.

Risico

Het risico wordt in dit rapport op verschillende manieren berekend, maar komt altijd neer op het plaatsen van een verkeersveiligheidsindicator (bvb. aantal verkeersdoden, aantal letselongevallen...) tegenover een blootstellingsgegeven (bvb. voertuigkilometers, totale bevolkingsaantal...). Een voorbeeld van een risicoberekening is het aantal zwaargewonden/miljard reizigerskilometers.

Bij de risicoberekening voor de weggebruikerstypes afzonderlijk kan er ook sprake zijn van dodelijk totaalrisico. Dit is het totaal aantal doden in een ongeval met een bepaald weggebruikerstype in verhouding tot de blootstellingsgegevens van dat weggebruikerstype. Het totaalrisico van vrachtwagenongevallen bijvoorbeeld is gelijk aan het aantal doden bij vrachtwageninzittenden en bij de opponenten van de vrachtwagens in verhouding tot het aantal reizigerskilometers met vrachtwagens.

Eenzijdig ongeval (single vehicle ongeval)

Er is slechts één voertuig (een fiets is ook een voertuig) in het ongeval betrokken en het betreft geen voetgangersongeval.

Dodehoekongeval

Een dodehoekongeval beantwoordt aan volgende voorwaarden:

- een personenwagen, (lichte) vrachtwagen of autobus of -car slaat rechts af;
- de opponent is een voetganger, fietser of bromfietser;
- de weg waarop gereden wordt is dezelfde voor beide weggebruikers;
- de richting van de verplaatsing is dezelfde voor beide weggebruikers.

3.2 Analyse volgens tijdstip

Dag

De dag (overdag) duurt van 6.00u tot 21.59u.

Nacht

De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u van de volgende dag.

Week

De week duurt van maandag 6.00u tot vrijdag 21.59u.

Weekend

Het weekend duurt van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u.

3.3 Slachtoffers

Bestuurder en passagier

Een bestuurder is elke weggebruiker van de openbare weg die actief deelneemt aan het verkeer. Een passagier neemt in tegenstelling tot een bestuurder niet actief deel aan het verkeer en rijdt passief mee met een andere weggebruiker. Conform deze definitie worden de voetgangers mee gerekend in de categorie bestuurders.

Opponent / botsingspartner

Dit is de tegenpartij in de botsing.

Voetganger

Weggebruiker die te voet gaat of een (brom)fiets voorduwt en rolstoelgebruikers.

Bromfiets

Bromfiets type A of bromfiets type B of een bromfiets met drie of vier wielen.

Motorfietser

Motorfiets $\leq 400\text{cc}$ of motorfiets $\leq 400\text{cc}$.

Personenwagen

Onder personenwagens vallen personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en kampeerwagens.

Vrachtwagen

Naast vrachtwagens vallen in de ruime betekenis van dit begrip ook trekkers (al dan niet met aanhangwagen) hieronder.

3.4 Rijden onder invloed

Geteste bestuurder

Een bestuurder die positief of negatief bevonden wordt bij een ademtest ofwel een ademtest weigert.

Bestuurder onder invloed

Een bestuurder die ofwel positief bevonden wordt (alcoholconcentratie in het bloed is gelijk of hoger dan 0,5 g/l) bij een ademtest ofwel een ademtest weigert.

% Geteste bestuurders

Aantal geteste bestuurders / totaal aantal bestuurders betrokken in letselongevallen.

% Bestuurders onder invloed

Aantal bestuurders onder invloed / aantal geteste bestuurders.



4

Globale Analyse

4.1 Evolutie op lange termijn (1973-2009) en een Europees perspectief

Het jaar 2009 was een jaar van **stagnatie** voor de evolutie van de verkeersveiligheid in België. Met eenzelfde aantal doden 30 dagen (944) als in 2008 en met het aantal slachtoffers en het aantal letselongevallen dat met minder dan 1% afneemt tegenover 2008, vormt het jaar 2009 een uitzondering op de dalende trend die zich inzette sinds begin 2000.

In deze context, zal de **doelstelling van 750 doden 30 dagen in 2010**, vastgelegd tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2001, waarschijnlijk niet bereikt worden. De doelstellingen voor 2015 (620 doden 30 dagen) en 2020 (420 doden 30 dagen), bepaald tijdens de Staten-Generaal van mei 2011 (www.cfsr.be), zijn haalbaar, maar zullen bijkomende investeringen vereisen want hoe lager het aantal slachtoffers, hoe meer inspanningen er nodig zijn om het aantal slachtoffers verder te doen dalen.

4.2 Verkeersongevallen volgens tijdstip

De analyse van het tijdstip van de letselongevallen in **2009 toonde geen grote veranderingen** ten opzichte van de vorige jaren. In juli en augustus worden steeds het hoogste aantal doden (respectievelijk 93 en 88 doden 30 dagen) en de ernstigste ongevallen (23,7 doden per 1000 ongevallen in juli, en 21,4 in augustus) geregistreerd, en het voorjaar blijft het dodelijkste seizoen voor tweewielige voertuigen.

Als we de week in vier verschillende periodes indelen (weekdag, weeknacht, weekenddag en weekendnacht), dan blijven we de ernstigste ongevallen registreren tijdens **de weekendnachten** (vrijdag, zaterdag en zondag van 22 tot 6u), met 40 doden per 1000 ongevallen, van nabij gevolgd door de **weeknachten (maandag tot donderdag van 22u tot 6u)** met 35,5 doden per 1000 ongevallen. Deze twee tijdstippen worden trouwens gekenmerkt door een oververtegenwoordiging van de 18-34 jarigen bij de zwaargewonde en dodelijke slachtoffers, en door een groot aandeel eenzijdige ongevallen (door verlies van controle over het voertuig). Daarnaast vereisen nu ook **de weekenddagen** (zaterdag en zondag van 6 tot 22u) extra aandacht, want enkel op weekenddagen wordt sinds 2005 een constante toename van het aantal doden geconstateerd. In 2009 werden er op weekenddagen zelfs meer doden per tijdseenheid geregistreerd dan tijdens weekendnachten.

4.3 Verkeersongevallen volgens locatie

Vlaanderen registreerde de grootste afname van het aantal ongevallen (-22% tegenover -10,5% in Wallonië en +4,7% in Brussel) en het aantal slachtoffers ten opzichte van het gemiddelde van 1998-2000. Wat betreft het aantal doden (-43,2% doden in Vlaanderen, -23,4% in Wallonië en -31,8% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) en zwaargewonden (-42,4% in Vlaanderen, -42,3% in Wallonië en -32,2% in Brussel) registreren de drie **gewesten** aanzienlijke afnames, maar deze zijn niet gelijk of groter dan -50%, wat nochtans noodzakelijk is voor de realisatie van de doelstellingen die elk gewest zich stelde voor 2010. Gezien de evolutie tussen 2009 en 2010 is het trouwens weinig waarschijnlijk dat de doelstellingen gehaald zullen worden.

De **weggebruikerstypes**, betrokken in letselongevallen verschillen naargelang het gewest en zijn grotendeels een weerspiegeling van de meest voorkomende verplaatsingswijzen. Wallonië wordt gekenmerkt door een hoog aantal gewonde auto-inzittenden. Vlaanderen kent een relatief hoog aantal slachtoffers bij fietsers en Brussel bij voetgangers.

De ernstigste ongevallen doen zich voor op **autosnelwegen**: men telt er 40 doden per 1000 ongevallen, tegen 29 buiten de bebouwde kom en 9 binnen de bebouwde kom. De gereden snelheid is hiervoor de voornaamste verklarende factor. We constateren immers dat de ongevallenernst toeneemt met de toegelaten maximum**snelheid**. Het risico op een ongeval en het overlijdensrisico is echter minder groot op autosnelwegen dan op andere **wegtypes** want het aantal kilometers dat op autosnelwegen wordt afgelegd is veel groter.

Nog twee vaststellingen verdienen onze aandacht. Ten eerste worden op autosnelwegen bijna één op twee ongevallen veroorzaakt door **één enkele verkeersdeelnemer** die de controle over zijn voertuig verliest. Binnen de bebouwde kom, ten slotte, is meer dan één dode 30 dagen op twee een **zwakke weggebruiker** (voetgangers en tweewielige voertuigen).

4.4 Slachtoffers

Verkeersongevallen zijn de **belangrijkste doodsoorzaak** bij mannen van 20 tot 24 jaar. Nagenoeg 1 op 2 overlijdens bij 20 tot 24-jarige mannen houdt verband met een verkeersongeval. Ook bij 10 tot 19-jarige mannen en 25 tot 34-jarige mannen is meer dan 1 op 5 overlijden te wijten aan het verkeer.

Bij jonge vrouwen van 5 tot en met 24 jaar (uitgezonderd van 10 t.e.m. 14 jaar) eist het verkeer eveneens een zware tol want ook bij hen veroorzaken verkeersongevallen meer dan 1 op 5 overlijdens.

De evolutie van het aantal verkeersdoden van het referentiegemiddelde 1998-2000 tot en met 2009 is positief, want er wordt een afname geregistreerd van 35%. Bijna alle weggebruikerstypes, afgezien van motorfietsers en inzittenden van vrachtwagens, dragen bij tot deze afname.

Zowel in het eerste deel als het tweede deel van het afgelopen decennium wordt voornoemde afname gerealiseerd. De afname van 2009 t.o.v. 2005 bedraagt 13%., maar vanaf 2005 wordt de algemene daling echter geenszins door alle weggebruikerstypes gedeeld. **Voor bijna alle kwetsbare weggebruikerstypes is het aantal verkeersdoden in 2009 ongeveer even hoog of zelfs hoger dan in 2005.** Deze vaststelling geldt voor voetgangers (van 108 doden 30 dagen in 2005 naar 103 in 2009), fietsers (van 71 naar 87), bromfietsers klasse B (van 12 naar 15) en motorfietsers (van 123 naar 137). Enkel bromfietsers klasse A kunnen in 2009 betere cijfers voorleggen dan in 2005 (van 18 naar 10). **Daarbovenop komt ook nog de stijging van de verkeersdoden in ongevallen met lichte vrachtwagens in dezelfde tijdsperiode (van 97 naar 109).**

Dit betekent dat de daling van de verkeersdoden van 13% van 2009 t.o.v. 2005 enkel berust op een stevige daling van omgekomen inzittenden in personenwagens (-19%; van 828 naar 673) en op een daling van verkeersdoden in vrachtwagenongevallen (-27%; van 161 naar 117) en in lichtere mate op de daling bij bromfietsers klasse A (-44%; van 18 naar 10).

Als men in de toekomst nog een daling van de verkeersdoden wil verwezenlijken zal men ook afnames moeten realiseren van het aantal verkeersdoden bij kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers en motorfietsers), inzittenden van lichte vrachtwagens en passagiers van personenwagens.

Het relatieve risico, uitgedrukt in het aantal verkeersdoden en zwaargewonden per 100 000 inwoners, vertoont een piek bij jongeren (vooral van de leeftijd van 15 tot en met 30 jaar). Opvallend is dat het relatieve risico van jonge vrouwen van 15 tot 30 jaar niet veel hoger is dan voor minder jonge vrouwen, terwijl het relatieve risico van **mannen** van 15 tot 30 jaar maar liefst vier keer hoger is dan het relatieve risico van 60-jarige mannen.

Wanneer mannen eenmaal de 70 jaar zijn gepasseerd, neemt het relatieve risico, uitgedrukt in het aantal verkeersdoden en zwaargewonden per 100 000 inwoners, trouwens weer toe.

Wanneer een **voetganger** oversteekt op een zebrapad is de ernst van een voetgangersongeval de helft lager dan wanneer de voetganger de rijbaan oversteekt op een plaats waar een zebrapad ontbreekt. De ongevallencijfers bevestigen hiermee de effectiviteit van zebrapaden.

Wat betreft fietspaden binnen bebouwde kom verschilt de ernst van **fietsongevallen** op wegen zonder fietspaden en met fietspaden slechts weinig. Buiten bebouwde kom blijken fietsongevallen op wegen zonder fietspad dubbel zo ernstig te zijn als andere fietsongevallen, maar voor de wegen met fietspad kan niet aangetoond worden dat ongevallen op fietspaden gescheiden van de rijbaan minder ernstig zijn dan deze op een fietspad op de rijbaan.

Voor **motorfietsers** blijft de meest zorgwekkende vaststelling het hoge overlijdensrisico per gereden kilometer. Het overlijdensrisico voor betrokkenen in motorfietsongevallen is namelijk 17 keer hoger dan voor betrokkenen in ongevallen met personenwagens en is 8 keer hoger dan voor betrokkenen in ongevallen met vrachtwagens.

De personenwagen is de meest voorkomende opponent van zwaargewonden en omgekomen verkeersslachtoffers. De personenwagen is de meest voorkomende opponent van zwaar gewonde en omgekomen voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorfietsers en (lichte) vrachtwagens. Enkel voor de inzittenden van personenwagens zelf, is een andere personenwagen niet de meest voorkomende botsingspartner. Het hoogste aantal ernstige verkeersslachtoffers in personenwagens vallen immers in **eenzijdige ongevallen**, d.i. een ongeval waarin slechts één voertuig is betrokken en waarin een botsingspartner ontbreekt.

Eenzijdige ongevallen zijn echter niet enkel typerend voor ongevallen met personenwagens. Voor zwaar gewonde en omgekomen fietsers, bromfietsers, motorfietsers en (lichte) vrachtwagens komen eenzijdige ongevallen namelijk op de tweede plaats na een botsing met een personenwagen.

4.5 Alcohol

In 2009 ondergingen 59% van de bestuurders die bij een letselongeval betrokken raakten een **ademtest** en 11% van hen bleken onder invloed van alcohol te zijn. Dit laatste percentage is stabiel sinds 2005. Ongevallen met minstens één dronken bestuurder veroorzaakten in 2009 44 doden (ofwel 4,7%), maar het staat vast dat dit aantal te laag ingeschat wordt.

Tijdens **weekendnachten** bereikt het percentage positieve bestuurders een piek, met bijna één op twee bestuurders die bij een letselongeval positief test. Bestuurders onder invloed veroorzaken vooral ongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemers betrokken zijn, dat wil zeggen dat ze meestal de controle over hun voertuig verliezen.

Wat betreft de **leeftijd**, ligt het percentage bestuurders onder invloed, betrokken in letselongevallen, niet veel hoger bij jongeren van 20-24 jaar dan bij de andere bestuurders, maar voor deze jongeren is het **risico om** ten gevolge van rijden onder invloed **bij een zwaar ongeval betrokken te geraken** veel groter: dronken bestuurders jonger dan 25 jaar lopen 12 keer zoveel risico op een ernstig ongeval dan nuchtere bestuurders van dezelfde leeftijd.

5

**EVOLUTIE OP LANGE TERMIJN
(1973-2009) EN EEN EUROPEES
PERSPECTIEF**

5.1 Evolutie op lange termijn

5.1.1 Ongevallen en slachtoffers

Na een uitzonderlijk goed jaar in 2008, kenmerkt 2009 zich door een stabilisering van de verschillende verkeersveiligheidsindicatoren. Net zoals in 2008 rapporteerde de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie van de FOD Economie in 2009 944 doden 30 dagen op de Belgische wegen. Sinds 2000 was er nochtans een dalende trend ingezet.

Hetzelfde geldt voor de andere slachtoffers, de zwaar- en de lichtgewonden: hun aantal neemt met minder dan 1% af tegenover 2008. Het aantal zwaargewonden bedraagt aldus 6640 in 2009 en het aantal lichtgewonden 56 077. Maar in tegenstelling tot het aantal doden 30 dagen, sluit de stabilisering van het aantal gewonden aan bij een tendens die al enkele jaren wordt waargenomen: het aantal zwaargewonden daalt niet meer sinds 2005 en voor een duidelijke daling van het aantal lichtgewonden moeten we teruggaan tot 2001.



TABEL 2 :
Evolutie op lange termijn van de hoofdindicatoren: slachtoffers

Jaar	Dodен 30 dagen		Dodен ter plaatse	
	Aantal	Index	Aantal	Index
1973	2915	100	1866	100
1974	2665	91	1779	95
1975	2346	80	1589	85
1976	2488	85	1712	92
1977	2522	87	1758	94
1978	2589	89	1811	97
1979	2326	80	1745	94
1980	2396	82	1790	96
1981	2216	76	1734	93
1982	2064	71	1628	87
1983	2090	72	1653	89
1984	1893	65	1506	81
1985	1801	62	1431	77
1986	1951	67	1596	86
1987	1922	66	1518	81
1988	1967	67	1606	86
1989	1993	68	1658	89
1990 ¹⁰	1976	68	1739	93
1991	1873	64	1661	89
1992	1672	57	1496	80
1993	1660	57	1486	80
1994	1692	58	1543	83
1995	1449	50	1338	72
1996	1356	47	1238	66
1997	1364	47	1257	67
1998	1500	51	1373	74
1999	1397	48	1269	68
2000	1470	50	1364	73
2001 ¹¹	1486	51	1394	75
2002	1355	46	1236	66
2003	1213	42	1097	59
2004	1162	40	1009	54
2005	1089	37	959	51
2006	1069	37	940	50
2007	1071	37	958	51
2008	944	32	835	45
2009	944	32	842	45
2009 gewogen ¹²	944		842	
Gemiddelde 1998-2000	1456		1335	
Evolutie	-35,1%		-36,9%	

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

10 Nieuw ongevalregistratiesysteem, ingevoerd op 1/07/1990.

11 Nieuwe procedure voor het verzamelen van gegevens vanaf 1/07/2001.

12 Voor meer informatie over de wegingsmethode, zie. deel 1 "Definities en Bronnen".

Zwaargewonden		Dodен 30 dagen + zwaargewonden		Lichtgewonden		Totaal slachtoffers	
Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
22 194	100	25 109	100	72 551	100	97 660	100
20 654	93	23 319	93	67 167	93	90 486	93
19 389	87	21 735	87	62 743	86	84 478	87
19 813	89	22 301	89	64 250	89	86 551	89
19 764	89	22 286	89	66 054	91	88 340	90
20 911	94	23 500	94	66 363	91	89 863	92
19 803	89	22 129	88	61 976	85	84 105	86
19 929	90	22 325	89	62 375	86	84 700	87
18 975	85	21 191	84	60 613	84	81 804	84
18 313	83	20 377	81	59 380	82	79 757	82
18 603	84	20 693	82	60 794	84	81 487	83
18 019	81	19 912	79	61 659	85	81 571	84
16 732	75	18 533	74	57 782	80	76 315	78
17 239	78	19 190	76	62 622	86	81 812	84
17 361	78	19 283	77	64 573	89	83 856	86
17 604	79	19 571	78	67 247	93	86 818	89
18 308	82	20 301	81	68 368	94	88 669	91
17 479	79	19 455	77	68 705	95	88 160	90
16 332	74	18 205	73	64 323	89	82 528	85
15 081	68	16 753	67	62 028	85	78 781	81
14 630	66	16 290	65	61 385	85	77 675	80
14 003	63	15 695	63	59 335	82	75 030	77
12 717	57	14 166	56	57 588	79	71 754	73
11 221	51	12 577	50	55 682	77	68 259	70
11 432	52	12 796	51	58 109	80	70 905	73
10 909	49	12 409	49	59 850	82	72 259	74
10 421	47	11 818	47	60 724	84	72 542	74
9847	44	11 317	45	58 114	80	69 431	71
8948	40	10 434	42	56 345	78	66 779	68
7647	34	9002	36	51 932	72	60 934	62
7095	32	8308	33	50 230	69	58 538	60
6231	28	7393	29	50 583	70	57 976	59
6075	27	7164	29	47 535	66	54 699	56
6022	27	7091	28	48 593	67	55 684	57
6199	28	7270	29	51 001	70	58 271	60
6013	27	6957	28	49 630	68	56 587	58
6009	27	6953	28	49 131	68	56 084	57
6640		7584		56 077		63 661	
10 392		11 848		59 563		71 411	
-42,2%		-41,3%		-17,5%		-21,5%	

TABEL 3 :
Evolutie op lange termijn van de hoofdindicatoren: ongevallen en risicoblootstellingsgegevens

Jaar	Dodelijke ongevallen		Ernstige ongevallen	
	Aantal	Index	Aantal	Index
1973	2658	100	19 930	100
1974	2393	90	18 899	95
1975	2161	81	17 953	90
1976	2264	85	18 321	92
1977	2298	86	18 128	91
1978	2372	89	19 017	95
1979	2071	78	17 821	89
1980	2173	82	18 088	91
1981	2018	76	17 109	86
1982	1870	70	16 471	83
1983	1891	71	16 755	84
1984	1732	65	16 203	81
1985	1660	62	14 947	75
1986	1786	67	15 550	78
1987	1770	67	15 579	78
1988	1771	67	15 800	79
1989	1800	68	16 315	82
1990 ¹⁵	1737	65	15 601	78
1991	1680	63	14 645	73
1992	1553	58	13 666	69
1993	1517	57	13 197	66
1994	1564	59	12 724	64
1995	1337	50	11 604	58
1996	1237	47	10 360	52
1997	1255	47	10 484	53
1998	1345	51	10 129	51
1999	1299	49	9760	49
2000	1356	51	9346	47
2001 ¹⁶	1378	52	8697	44
2002	1264	48	7604	38
2003	1142	43	7171	36
2004	1096	41	6446	32
2005	997	38	6190	31
2006	1001	38	6210	31
2007	1006	38	6416	32
2008	869	33	9059	45
2009	884	33	6093	31
2009 gewogen	884		6678	
Gemiddelde 1998-2000	1333		9745	
Evolutie	-33,7%		-37,5%	

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

13 Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en speciale voertuigen.

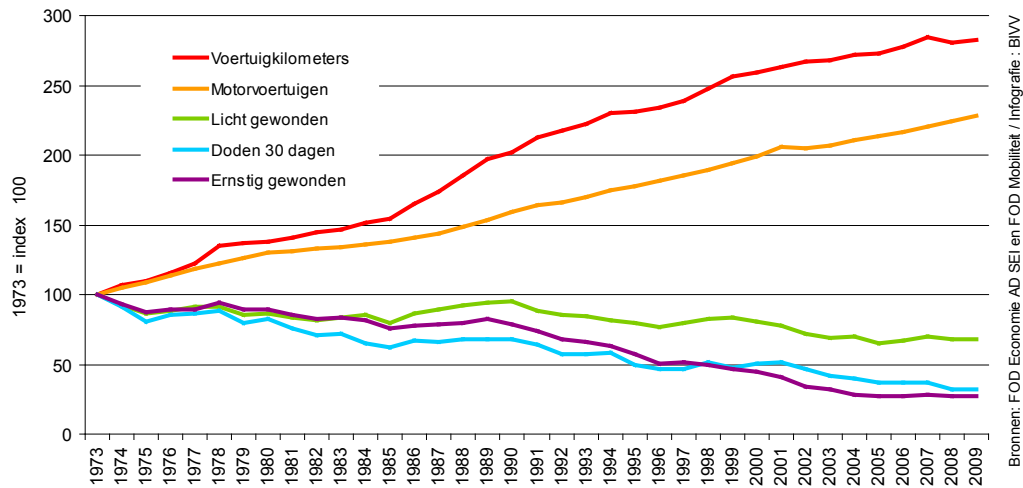
14 Uitgezonderd bromfietsen.

15 Nieuw ongevallenregistratiesysteem, ingevoerd op 1/07/1990.

16 Nieuwe procedure voor het verzamelen van gegevens vanaf 1/07/2001.

Letselongevallen		Ernst van de ongevallen		Voertuigkilometers (in miljard) ⁴		Motorvoertuigenpark ⁵	
Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
66 427	100	44	100	35	100	2 886 607	100
63 539	96	42	96	37	107	3 015 626	104
60 376	91	39	89	38	109	3 136 909	109
62 548	94	40	91	40	115	3 273 438	113
63 123	95	40	91	43	123	3 422 158	119
63 814	96	41	92	47	135	3 532 485	122
60 212	91	39	88	47	136	3 654 738	127
60 758	91	39	90	48	138	3 753 745	130
59 024	89	38	86	49	141	3 794 534	131
57 407	86	36	82	50	145	3 827 004	133
58 776	88	36	81	51	146	3 869 822	134
58 659	88	32	74	53	152	3 916 518	136
54 826	83	33	75	54	154	3 970 866	138
58 515	88	33	76	57	165	4 049 882	140
59 669	90	32	73	60	174	4 158 127	144
61 756	93	32	73	64	185	4 291 946	149
62 982	95	32	72	68	197	4 439 889	154
62 446	94	32	72	70	202	4 594 058	159
58 223	88	32	73	74	213	4 730 774	164
55 438	83	30	69	76	218	4 801 076	166
54 933	83	30	69	77	222	4 912 994	170
53 018	80	32	73	80	230	5 046 228	175
50 744	76	29	65	80	231	5 136 342	178
48 750	73	28	63	81	234	5 230 589	181
50 078	75	27	62	83	239	5 340 996	185
51 167	77	29	67	86	248	5 454 056	189
51 601	78	27	62	89	256	5 596 309	194
49 065	74	30	68	90	259	5 735 034	199
47 444	71	31	71	91	263	5 943 892	206
43 740	66	31	71	93	267	5 913 746	205
43 853	66	28	63	93	268	5 980 428	207
43 565	66	27	61	95	272	6 071 824	210
40 366	61	27	61	95	273	6 158 741	213
41 114	62	26	59	96	278	6 251 428	217
43 239	65	25	56	99	284	6 362 161	220
42 115	63	22	51	97	281	6 482 033	225
41 944	63	23	51	98	283	6 574 789	228
47 794		20					
50 611		29		88		5 595 133	
-17,1%		-21,8%		11,1%		17,5%	

FIGUUR 7 :

Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers, motorvoertuigen¹⁷ en voertuigkilometers¹⁸

TABEL 4 :

Evolutie ten opzichte van jaar ervoor

Jaar	Dodelijke ongevallen	Letsel- ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Slachtoffers
1973						
1974	-10,0%	-4,3%	-8,6%	-6,9%	-7,4%	-7,3%
1975	-9,7%	-5,0%	-12,0%	-6,1%	-6,6%	-6,6%
1976	4,8%	3,6%	6,1%	2,2%	2,4%	2,5%
1977	1,5%	0,9%	1,4%	-0,2%	2,8%	2,1%
1978	3,2%	1,1%	2,7%	5,8%	0,5%	1,7%
1979	-12,7%	-5,6%	-10,2%	-5,3%	-6,6%	-6,4%
1980	4,9%	0,9%	3,0%	0,6%	0,6%	0,7%
1981	-7,1%	-2,9%	-7,5%	-4,8%	-2,8%	-3,4%
1982	-7,3%	-2,7%	-6,9%	-3,5%	-2,0%	-2,5%
1983	1,1%	2,4%	1,3%	1,6%	2,4%	2,2%
1984	-8,4%	-0,2%	-9,4%	-3,1%	1,4%	0,1%
1985	-4,2%	-6,5%	-4,9%	-7,1%	-6,3%	-6,4%
1986	7,6%	6,7%	8,3%	3,0%	8,4%	7,2%
1987	-0,9%	2,0%	-1,5%	0,7%	3,1%	2,5%
1988	0,1%	3,5%	2,3%	1,4%	4,1%	3,5%
1989	1,6%	2,0%	1,3%	4,0%	1,7%	2,1%
1990 ¹⁹	-3,5%	-0,9%	-0,9%	-4,5%	0,5%	-0,6%
1991	-3,3%	-6,8%	-5,2%	-6,6%	-6,4%	-6,4%
1992	-7,6%	-4,8%	-10,7%	-7,7%	-3,6%	-4,5%

17 Uitgezonderd bromfietsen.

18 Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.

19 Nieuw ongevallenregistratiesysteem, ingevoerd op 1/07/1990.

Jaar	Dodelijke ongevallen	Letsel-ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Slachtoffers
1993	-2,3%	-0,9%	-0,7%	-3,0%	-1,0%	-1,4%
1994	3,1%	-3,5%	1,9%	-4,3%	-3,3%	-3,4%
1995	-14,5%	-4,3%	-14,4%	-9,2%	-2,9%	-4,4%
1996	-7,5%	-3,9%	-6,4%	-11,8%	-3,3%	-4,9%
1997	1,5%	2,7%	0,6%	1,9%	4,4%	3,9%
1998	7,2%	2,2%	10,0%	-4,6%	3,0%	1,9%
1999	-3,4%	0,8%	-6,9%	-4,5%	1,5%	0,4%
2000	4,4%	-4,9%	5,2%	-5,5%	-4,3%	-4,3%
2001 ²⁰	1,6%	-3,3%	1,1%	-9,1%	-3,0%	-3,8%
2002	-8,3%	-7,8%	-8,8%	-14,5%	-7,8%	-8,8%
2003	-9,7%	0,3%	-10,5%	-7,2%	-3,3%	-3,9%
2004	-4,0%	-0,7%	-4,2%	-12,2%	0,7%	-1,0%
2005	-9,0%	-7,3%	-6,3%	-2,5%	-6,0%	-5,7%
2006	0,4%	1,9%	-1,8%	-0,9%	2,2%	1,8%
2007	0,5%	5,2%	0,2%	2,9%	5,0%	4,6%
2008	-13,6%	-2,6%	-11,9%	-3,0%	-2,7%	-2,9%
2009	1,7%	-0,4%	0,0%	-0,1%	-1,0%	-0,9%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

5.1.2 Ernst

Globaal genomen ligt de ongevallenernst (aantal doden 30 dagen per 1000 ongevallen) in 2009 iets hoger dan in 2008: terwijl we in 2009 minder ongevallen vaststelden dan in 2008 (-0,4%), telden we toch hetzelfde aantal doden 30 dagen als in 2008. Gemiddeld noteerden we 23 doden per 1000 ongevallen, tegen « slechts » 22 in 2008. Op lange termijn echter, is de evolutie van de ongevallenernst wel positief aangezien deze met de helft is afgenomen sinds 1973, het jaar met het hoogste aantal Belgische verkeersdoden ooit. Sinds 1973 is het aantal doden met 68 % gedaald en het aantal zwaargewonden met 73%. En hoewel we bijna 42 000 letselongevallen telden in 2009, is dit aantal sinds 1973 toch al met 37% gedaald.

5.1.3 Risicoblootstellingsgegevens

Deze positieve evoluties zijn des te opmerkelijker omdat ze indruisen tegen de evolutie van alle data die gebruikt worden om de risicoblootstelling te berekenen, met name: de bevolkingstoename (+11% tussen 1970 en 2009), aantal afgelegde kilometers (bijna verdriedubbeld tussen 1973 en 2009) en het wagenpark dat met 128% aangegroeid is. In totaal is het aantal doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers gedaald van 44 in 1973 tot 6,5 in 2009. Het overlijdensrisico per miljard afgelegde kilometers is op die manier bijna 7 keer kleiner geworden. Tussen 1973 en 2009 werd het ongevalsrisico per afgelegde kilometer 4,5 keer kleiner en de kans om zwaargewond te raken zelfs meer dan 8 keer kleiner.

²⁰ Nieuwe procedure voor het verzamelen van gegevens vanaf 1/07/2001.

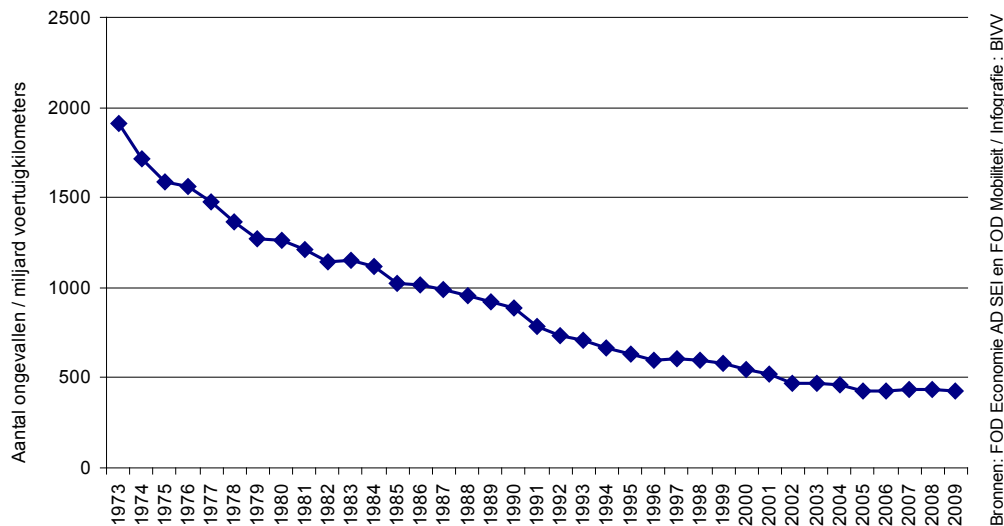
TABEL 5 :
Evolutie van de ongevallen en slachtoffers op basis van de risicoblootstellingsgegevens

Jaar	Ongevallen / miljard voertuig-kilometers ¹⁰	Ongevallen / duizend motor-voertuigen ¹¹	Doden 30 dagen / miljard reizigers-kilometers ¹²	Doden 30 dagen / miljoen inwoners	Zwaar-gewonden / miljard reizigers-kilometers ¹²	Zwaar-gewonden / miljoen inwoners
1973	1912	23,0	44,0	302	335	2300
1974	1713	21,1	38,6	273	299	2117
1975	1588	19,2	32,6	240	270	1981
1976	1563	19,1	33,3	254	265	2019
1977	1480	18,4	32,6	257	255	2012
1978	1364	18,1	32,3	263	261	2126
1979	1270	16,5	28,0	236	239	2012
1980	1267	16,2	27,9	243	232	2022
1981	1209	15,6	25,1	225	215	1924
1982	1139	15,0	22,7	209	202	1856
1983	1155	15,2	22,4	212	200	1887
1984	1113	15,0	19,8	192	188	1829
1985	1022	13,8	18,3	183	170	1697
1986	1019	14,4	19,4	198	171	1749
1987	990	14,3	18,6	195	168	1760
1988	959	14,4	18,6	199	167	1783
1989	920	14,2	18,4	201	169	1844
1990	889	13,6	17,9	199	158	1757
1991	789	12,3	16,2	188	141	1635
1992	733	11,5	14,1	167	128	1505
1993	712	11,2	13,9	165	122	1453
1994	662	10,5	13,7	168	113	1386
1995	632	9,9	11,8	143	103	1255
1996	599	9,3	11,0	134	91	1106
1997	603	9,4	10,8	134	91	1124
1998	595	9,4	11,6	147	84	1070
1999	579	9,2	10,5	137	79	1020
2000	545	8,6	11,0	144	74	962
2001	519	8,0	10,9	145	66	872
2002	472	7,4	9,8	131	55	742
2003	471	7,3	8,7	117	51	685
2004	461	7,2	8,2	112	44	599
2005	425	6,6	7,7	104	43	582
2006	426	6,6	7,4	102	42	573
2007	438	6,8	7,2	101	42	586
2008	432	6,5	6,5	88	41	564
2009	427	6,4	6,5	88	41	559
2009 gewogen	488	7,4	6,5	88	45	622
Gemiddelde 1998-2000	573	9,1	11,0	143	79	1017
Evolutie	-25,5%	-29,5%	-41,6%	-38,4%	-47,9%	-45,1%

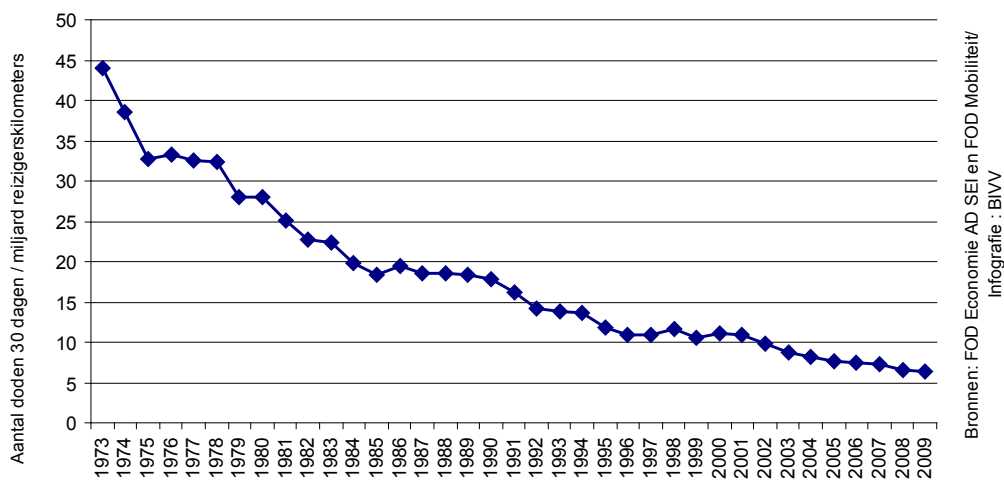
Bron: FOD Economie ADSEI en FOD Mobiliteit / Infografie: BIVV

21 Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.
22 Uitgezonderd bromfietsen.

FIGUUR 8 :
Evolutie van de ongevallen per miljard voertuigkilometers²³



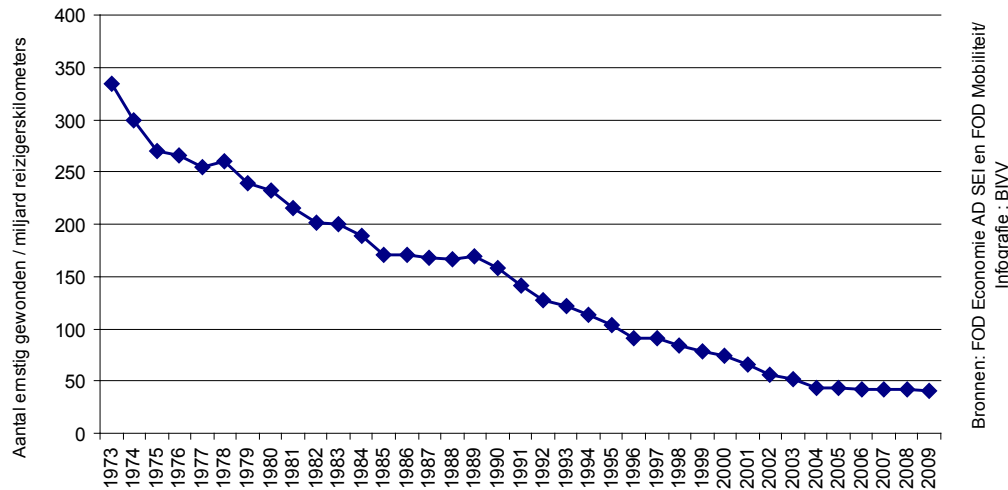
FIGUUR 9 :
Evolutie van de doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers²⁴



Noot : De evolutie van de reizigerskilometers werd als lineair ingeschat tussen 1970 en 1980, en tussen 1980 en 1990.

23 Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.
24 Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.

FIGUUR 10 :
Evolutie van de zwaargewonden per miljard reizigerskilometers²⁵



Noot : De evolutie van de reizigerskilometers werd als lineair ingeschat tussen 1970 en 1980, en tussen 1980 en 1990.

5.1.4 Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en doelstellingen

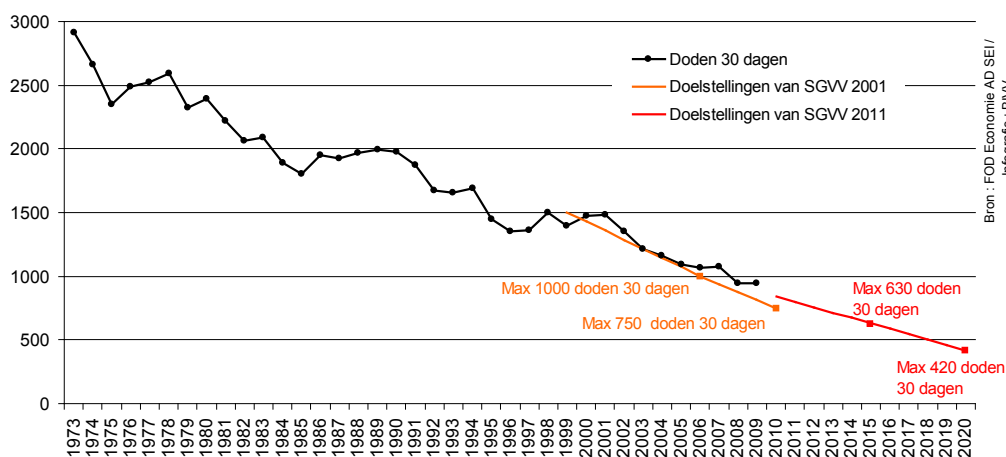
De vastgestelde evoluties die de jongste jaren werden genoteerd op het vlak van de verkeersveiligheid zijn ongetwijfeld gestimuleerd door de organisatie van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV). Er werd niet alleen een balans opgemaakt van de verkeersveiligheid in België, maar er werden ook precieze cijferdoelstellingen vastgelegd. Tijdens de eerste editie, in 2001, werd besloten om het aantal doden 30 dagen met 50% te verminderen tussen het gemiddelde voor de periode 1998-1999-2000 en 2010, wat betekent dat we tegen 2010 jaarlijks niet meer dan 750 verkeersdoden meer mochten tellen (met een tussentijdse doelstelling van maximum 1000 verkeersdoden in 2006). Tijdens de editie van 2011 besloot men de Europese doelstelling na te streven om het aantal doden 30 dagen met 50% terug te dringen tussen 2010 en 2020. Voor België betekent dit concreet dat er tegen 2020 naar schatting nog maximum 420 verkeersdoden mogen vallen (met een tussentijdse doelstelling van 630 verkeersdoden in 2015). Het definitieve streefcijfer voor het jaar 2020 wordt bekend gemaakt zodra het aantal verkeersdoden in 2010, gekend is.

In 2003, 2004 en 2005 leken onze doelstellingen nabij. De minieme dalingen in 2006 en 2007 verwijderden ons echter van deze objectieven maar het jaar 2008 bracht ons weer dicht bij de te volgen trendlijn om de doelstellingen te behalen. De in 2009 waargenomen stagnatie maakt de haalbaarheid van de doelstelling van maximum 750 doden in 2010 weinig waarschijnlijk. Dit vergt immers een afname van ongeveer 200 verkeersdoden in één jaar tijd, terwijl de gemiddelde jaarlijkse afname sinds 1973 54,7 eenheden bedroeg.

Het aantal verkeersdoden terugdringen tot 630 in 2015 en tot 420 in 2020 (tussentijdse doelstelling en einddoelstelling vastgelegd tijdens de SGVV van 2011) blijft daarentegen mogelijk, aangezien er dan tussen 2009 en 2015 jaarlijks gemiddeld 54 verkeersdoden minder zouden moeten vallen en 40 minder tussen 2015 en 2020. Toch is de uitdaging er niet minder groot om, want hoe lager het aantal slachtoffers, hoe meer inspanningen er geleverd moeten worden om nog bijkomende dalingen te bewerkstelligen.

²⁵ Afgelegd door motoren, personenauto's, lichte vrachtauto's, vrachtwagens, bussen en autocars, en bijzondere voertuigen.

FIGUUR 11 :
Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid



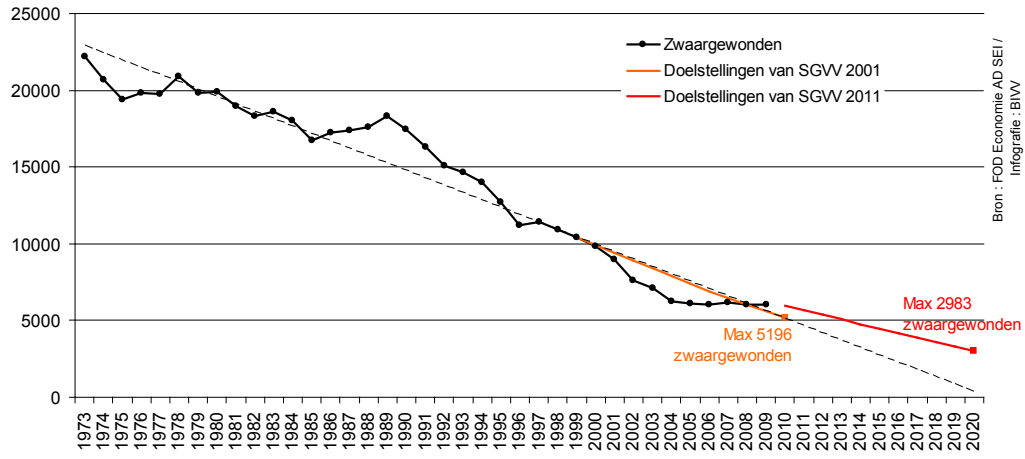
Voor de zwaargewonden werd op het federale niveau geen doelstelling geformuleerd. Niettemin hebben wij doelstellingen berekend, op basis van hetzelfde principe ontwikkeld voor de doden 30 dagen:

- Voor de doelstellingen van de SGVV 2001, -50% zwaargewonden in 2010 ten opzichte van het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000 (in niet-gewogen cijfers);
- Voor de doelstellingen van de SGVV 2011, -50% zwaargewonden in 2020 ten opzichte van het geraamde aantal zwaargewonden voor 2010 (in gewogen cijfers).

Zo zouden we in 2010 nog hoogstens 5196 zwaargewonden mogen tellen (niet gewogen) volgens de doelstellingen van de SGVV 2001, en tegen 2020 zouden dit er volgens de doelstellingen van de SGVV 2011 nog maximaal 2952 (gewogen) mogen zijn.

Vanaf 2001, evolueerde het aantal (niet gewogen) zwaargewonden zeer snel in de richting van de doelstelling van 2010, en werd aldus de trend verder gezet die begin jaren 1990 begonnen was. Helaas werd deze positieve evolutie, bij gebrek aan enige noemenswaardige vooruitgang sinds 2005, niet verder gezet, waardoor we ons nu boven de te volgen trendlijn voor de doelstelling van 2010 bevinden. De realisatie van de doelstelling wordt problematisch (maar niet onmogelijk) aangezien dit een afname vergt van ongeveer 800 zwaargewonden op één jaar tijd, een cijfer dat heel wat hoger ligt dan het cijfer van de jaarlijkse gemiddelde afname sinds 1973 (namelijk 450).

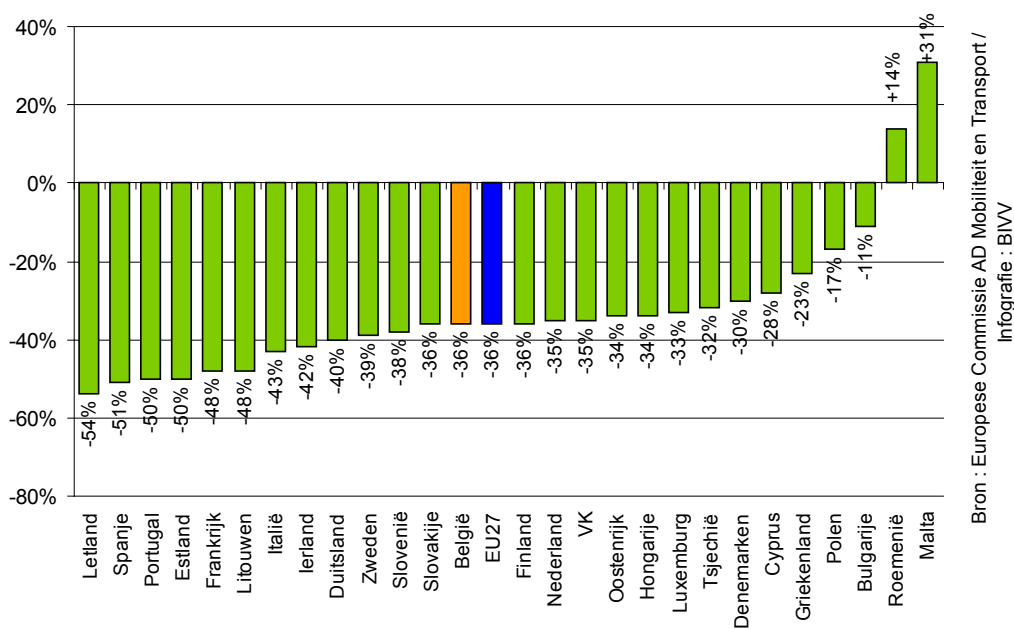
FIGUUR 12 :
Evolutie van de zwaargewonden ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid



5.2 Europese vergelijking

Ondanks de vooruitgang die tussen 2001 en 2009 werd geboekt (-36% doden 30 dagen, ofwel even veel als het Europese gemiddelde), heeft België nog steeds een grote achterstand op de meest verkeersveilige Europese landen. Als we kijken naar het overlijdensrisico, merken we immers dat België 88 verkeersdoden per miljoen inwoners telt. Daarmee eindigen we 19de op een totaal van 27 lidstaten (tegenover 15de in 2008), en op de 13de plaats (op 15) als we de 12 nieuwe lidstaten niet meerekenen. België scoort al bijna even slecht als we kijken naar het overlijdensrisico per afgelegde reizigerskilometer: we eindigen op een 13de plaats op een totaal van 27 landen en we komen op de 12de plaats als we enkel de 15 oorspronkelijke EU-lidstaten in beschouwing nemen.

FIGUUR 13 :
Daling van het aantal doden 30 dagen in 2009 ten opzichte van 2001



TABEL 6 :

Doden 30 dagen, doden 30 dagen per miljoen inwoners, doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers in Europa - 2009

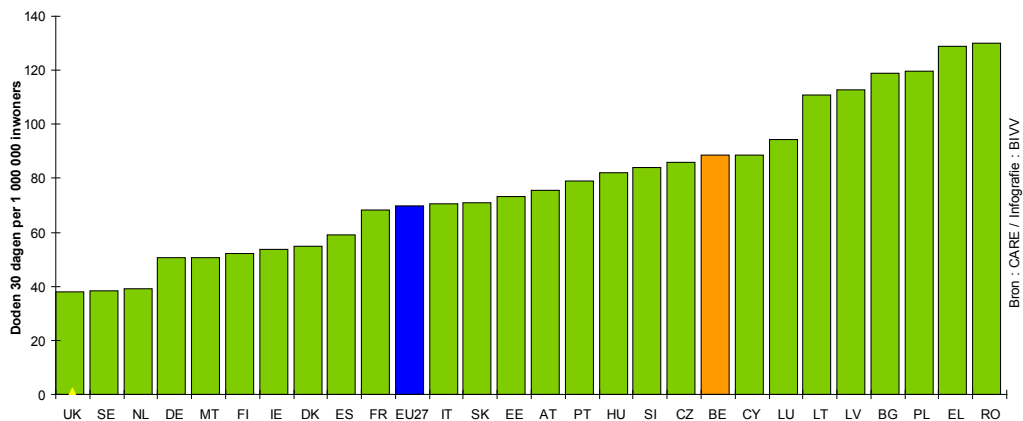
Ranking	Doden 30 dagen		Doden 30 dagen / miljoen inwoners		Doden 30 dagen / miljard reizigerskms ²⁶ (2009)	
1	MT	21	UK	38	UK	3,4
2	LU	47	SE	39	SE	3,6
3	CY	71	NL	39	FI	4,3
4	EE	98	DE	51	NL	4,3
5	SI	171	MT	51	DE	4,6
6	IE	240	FI	52	IE	4,9
7	LV	254	IE	54	IT	5,4
8	FI	279	DK	55	DK	5,7
9	DK	303	ES	59	FR	5,8
10	SE	358	FR	68	SI	6,8
11	LT	370	IT	70	LU	6,9
12	SK	384	SK	71	ES	7,5
13	AT	633	EE	73	BE	8,5
14	NL	644	AT	76	AT	8,6
15	HU	822	PT	79	EE	9,2
16	PT	840	HU	82	MT	9,3
17	BG	901	SI	84	PT	9,6
18	CZ	901	CZ	86	LT	10,1
19	BE	944	BE	88	CY	11,6
20	EL	1.453	CY	89	CZ	11,9
21	UK	2.337	LU	94	EL	13,6
22	ES	2.714	LT	111	SK	14,2
23	RO	2.796	LV	113	LV	14,8
24	DE	4.152	BG	119	PL	15,8
25	IT	4.237	PL	120	BG	19,1
26	FR	4.273	EL	129	HU	19,4
27	PL	4.572	RO	130	RO	35,8
	EU27	34.826	EU27	70	EU27	7,1

Bron: CARE database (AD Mobility and Transport) / Infografie: BIVV

Noot : UK: Groot-Brittannië, SE: Zweden, NL: Nederland, MT: Malta, DE: Duitsland, FI: Finland, FR: Frankrijk, IT: Italië, LU: Luxemburg, DK: Denemarken, IE: Ierland, AT: Oostenrijk, BE: België, ES: Spanje, SI: Slovenië, PT: Portugal, CY: Cyprus, EL: Griekenland, CZ: Tsjechische Republiek, LT: Litouwen, EE: Estland, PL: Polen, LV: Letland, SK: Republiek Slowakije, HU: Hongarije, BG: Bulgarije, RO: Roemenië

26 Reizigerskilometers = hier enkel afgelegd door personenauto's en motoren. Eurostat komt uit op 8,5 doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers die in 2009 in België werden afgelegd. Met 6,5 doden per miljard afgelegde kilometers zijn de Belgische cijfers echter een stuk gunstiger. Dit verschil komt doordat Eurostat alleen rekening houdt met de kilometers die met de auto en de motorfiets werden afgelegd. Bij deze analyse gebruiken we echter de Europese cijfers om de vergelijkbaarheid met onze buurlanden te garanderen.

FIGUUR 14 :
Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljoen inwoners - 2009



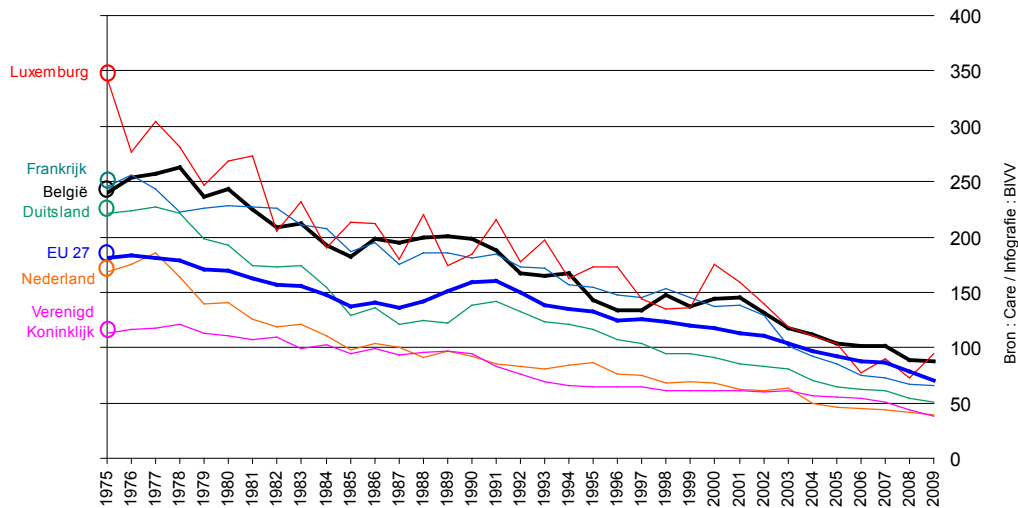
Noot : UK: Groot-Brittannië, SE: Zweden, NL: Nederland, MT: Malta, DE: Duitsland, FI: Finland, FR: Frankrijk, IT: Italië, LU: Luxemburg, DK: Denemarken, IE: Ierland, AT: Oostenrijk, BE: België, ES: Spanje, SI: Slovenië, PT: Portugal, CY: Cyprus, EL: Griekenland, CZ: Tsjechische Republiek, LT: Litouwen, EE: Estland, PL: Polen, LV: Letland, SK: Republiek Slowakije, HU: Hongarije, BG: Bulgarije, RO: Roemenië



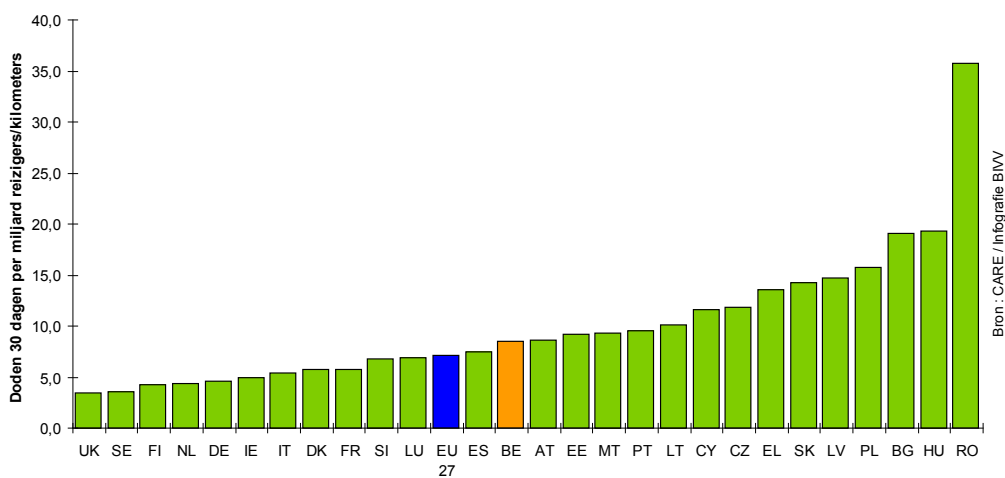
FIGUUR 15 :
Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljoen inwoners - 2009



FIGUUR 16 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners voor België en buurlanden



FIGUUR 17 :
Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers²⁷ - 2009



Noot : UK: Groot-Brittannië, SE: Zweden, NL: Nederland, MT: Malta, DE: Duitsland, FI: Finland, FR: Frankrijk, IT: Italië, LU: Luxemburg, DK: Denemarken, IE: Ierland, AT: Oostenrijk, BE: België, ES: Spanje, SI: Slovenië, PT: Portugal, CY: Cyprus, EL: Griekenland, CZ: Tsjechische Republiek, LT: Litouwen, EE: Estland, PL: Polen, LV: Letland, SK: Republiek Slowakije, HU: Hongarije, BG: Bulgarije, RO: Roemenië

27 Reizigerskilometers = hier enkel afgelegd door personenauto's en motoren. Eurostat komt uit op 8,5 doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers die in 2009 in België werden afgelegd. Met 6,5 doden per miljard afgelegde kilometers zijn de Belgische cijfers echter een stuk gunstiger. Dit verschil komt doordat Eurostat alleen rekening houdt met de kilometers die met de auto en de motorfiets werden afgelegd. Bij deze analyse gebruiken we echter de Europese cijfers om de vergelijkbaarheid met onze buurlanden te garanderen.

6

ANALYSE VOLGENS TIJDSTIP

6.1 Volgens maand

6.1.1 Globale analyse

Zoals in 2008, werd het hoogste aantal doden en ernstige ongevallen tijdens de twee zomermaanden geregistreerd: 93 doden 30 dagen en 3923 letselongevallen in juli, wat neerkomt op een ernst van 23,7 doden per 1000 ongevallen; en 88 doden en 4114 letselongevallen in augustus, wat neerkomt op een ernst van 21,4.

Hieraan moet toegevoegd worden dat het aantal ongevallen in augustus slechts met 9% gedaald is tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2009 terwijl we een daling van 17% vaststellen als we alle maanden samen beschouwen. Zo is ook het aantal doden in juli slechts met 15% gedaald tussen ditzelfde referentiegemiddelde en 2009, terwijl de dodentol voor alle maanden samen met 35% gedaald is.

In 2009, gebeurden de minst ernstige ongevallen in oktober (15,4 doden per 1000 ongevallen), een maand die trouwens de sterkste daling vertoonde van het aantal doden 30 dagen tegenover het referentiegemiddelde 1998-2000 (-48%).

Ten opzichte van 2008 zijn de ongevallenpercentages van de maanden februari en mei 2009 relatief laag (respectievelijk 6,6% en 8,9% in 2009 tegenover 7,6% en 9,8% in 2008). Omgekeerd vertoont de maand april 2009 een eerder hoge ernst vergeleken met het jaar voordien (21,1 dit jaar, tegenover 17,4 in 2008). De weersomstandigheden (onder andere een maand april 2009 die erg warm was) spelen vermoedelijk een rol bij deze verschillen.

TABEL 7 :
Hoofdicatoren 2009 per maand (gewogen cijfers)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Januari	3525	7,4%	71	7,5%	461	6,9%	4101	7,3%	20,1
Februari	3150	6,6%	57	6,0%	422	6,4%	3728	6,6%	18,1
Maart	3876	8,1%	80	8,5%	509	7,7%	4567	8,1%	20,6
April	4077	8,5%	86	9,1%	540	8,1%	4786	8,5%	21,1
Mei	4271	8,9%	79	8,4%	706	10,6%	4910	8,8%	18,5
Juni	4368	9,1%	88	9,3%	669	10,1%	5046	9,0%	20,1
Juli	3923	8,2%	93	9,9%	600	9,0%	4669	8,3%	23,7
Augustus	4114	8,6%	88	9,3%	631	9,5%	4954	8,8%	21,4
September	4339	9,1%	82	8,7%	603	9,1%	4996	8,9%	18,9
Oktober	4624	9,7%	71	7,5%	594	8,9%	5391	9,6%	15,4
November	4056	8,5%	84	8,9%	510	7,7%	4795	8,6%	20,7
December	3473	7,3%	65	6,9%	396	6,0%	4129	7,4%	18,7
Totaal	47 794	100%	944	100%	6640	100%	56 077	100%	19,8

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 8 :
Evolutie van de letselongevallen per maand

	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni
1991	4692	3485	4426	4900	4630	5349
1992	3843	3785	4455	4483	5050	5022
1993	4369	3727	4180	4441	5002	5254
1994	4285	3576	4374	4210	4670	4834
1995	3775	3862	4340	3752	4488	4480
1996	3491	3341	3649	3863	4282	4719
1997	3811	2990	3841	3977	4647	4678
1998	3926	3517	4142	4353	5029	4755
1999	3805	3491	4150	4254	4717	4866
2000	3891	3872	3867	3973	4640	4538
2001	3608	3301	3882	3605	4305	4216
2002	3361	3134	3653	3740	4210	4192
2003	3297	2886	3408	3534	3913	4208
2004	3182	2861	3391	3540	4065	4098
2005	3050	2857	2865	3317	3657	3885
2006	3034	2610	2983	3056	3599	4071
2007	3253	3054	3542	3799	3822	3963
2008	3187	3332	3198	3479	4113	3933
2009	3092	2755	3386	3566	3751	3827
2009 gewogen	3525	3150	3876	4077	4271	4368
Gemiddelde 1998-2000	3874	3627	4053	4193	4795	4720
Evolutie	-20%	-24%	-16%	-15%	-22%	-19%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 9 :
Evolutie van de doden 30 dagen per maand

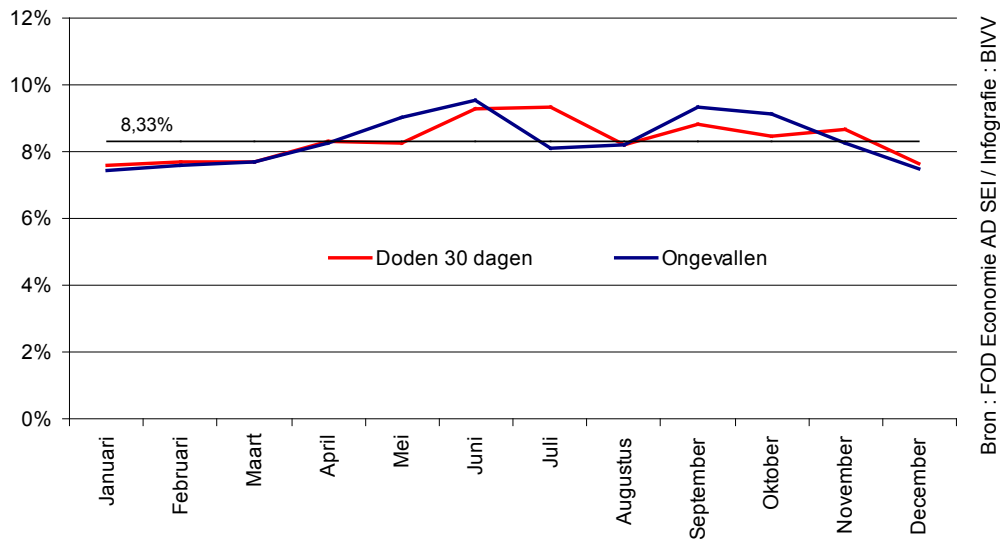
	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni
1991	175	105	150	142	153	131
1992	123	118	132	123	130	152
1993	121	126	108	106	138	156
1994	144	115	110	161	137	137
1995	108	106	129	107	134	113
1996	117	96	101	121	99	114
1997	98	88	105	97	128	117
1998	116	103	119	133	146	147
1999	104	85	110	106	142	138
2000	108	130	109	127	121	131
2001	118	93	106	109	121	137
2002	98	107	101	114	118	123
2003	99	67	102	101	106	114
2004	104	80	97	90	99	103
2005	97	73	78	90	97	122
2006	70	88	85	83	83	87
2007	75	75	89	95	86	89
2008	71	74	76	69	83	84
2009	71	57	80	86	79	88
Gemiddelde 98-2000	109	106	113	122	136	139
Evolutie	-35%	-46%	-29%	-30%	-42%	-37%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Totaal
	5016	5059	5576	5321	5256	4513	58 223
	4593	4749	4825	5301	4769	4563	55 438
	4732	4526	5112	4880	4093	4617	54 933
	4180	4465	5067	4944	4237	4176	53 018
	4183	4358	4596	4579	4299	4032	50 744
	3975	4146	4382	4736	4595	3571	48 750
	4224	4632	4240	4694	4305	4039	50 078
	3862	4406	4567	4863	4121	3626	51 167
	4001	3758	4780	5016	4296	4467	51 601
	3836	3770	4374	4497	3945	3862	49 065
	3971	3988	4317	4484	4247	3520	47 444
	3620	3871	4109	3993	2972	2885	43 740
	3706	3732	4127	3932	3699	3411	43 853
	3553	3799	4177	3894	3451	3554	43 565
	3270	3465	3795	3925	3171	3109	40 366
	3647	3371	3880	4103	3548	3212	41 114
	3417	3603	3856	3905	3525	3500	43 239
	3466	3307	3779	3863	3373	3085	42 115
	3442	3621	3809	4063	3568	3064	41 944
	3923	4114	4339	4624	4056	3473	47 794
	3900	3978	4574	4792	4121	3985	50 611
	-12%	-9%	-17%	-15%	-13%	-23%	-17%

	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Totaal
	164	176	182	174	152	169	1873
	156	147	132	170	150	138	1671
	154	145	165	163	144	134	1660
	144	150	154	167	170	103	1692
	112	138	132	130	122	118	1449
	126	123	121	122	117	99	1356
	111	145	132	122	106	115	1364
	104	136	116	145	127	108	1500
	115	118	118	128	119	114	1397
	111	108	122	134	144	125	1470
	153	140	135	124	137	113	1486
	137	102	136	116	108	95	1355
	128	112	97	100	105	81	1212
	111	109	88	97	87	97	1162
	101	76	98	98	79	80	1089
	90	76	119	98	87	103	1069
	101	88	82	95	100	96	1071
	100	90	70	82	79	66	944
	93	88	82	71	84	65	944
	110	121	119	136	130	116	1456
	-15%	-27%	-31%	-48%	-35%	-44%	-35%

FIGUUR 18 :
Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen per maand – gemiddelde 2000-2009



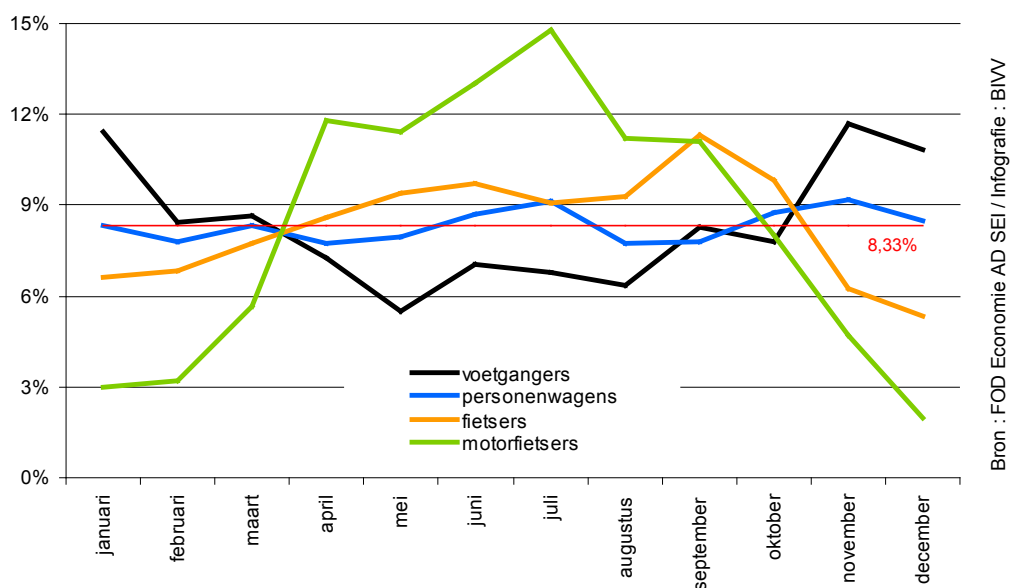
Noot : Bij onze berekeningen hielden wij rekening met het aantal dagen van elke maand.
Het percentage geeft het aandeel weer van de letselongevallen of doden 30 dagen van een afzonderlijke maand op een totaal van 12 maanden. Bij een evenwichtige verdeling zou elke maand goed zijn voor 8,33% van de ongevallen en doden 30 dagen.

6.1.2 Per weggebruikerscategorie

De verdeling van de doden over de seizoenen is niet identiek voor alle weggebruikerscategorieën. Hoewel het seizoen slechts weinig invloed heeft op het aantal doden in ongevallen met personenwagens, heeft het meer invloed op het aantal omgekomen fietsers en een nog grotere invloed op het aantal omgekomen motorrijders (zachter weer, langere dagen, enz.). Net zoals in 2008 neemt het aantal slachtoffers bij deze tweewielige weggebruikers tijdens de lente- en zomermaanden dramatisch toe, onder andere omdat er tijdens die maanden meer gefietst wordt. Bij de voetgangers daarentegen merken we een piek tijdens de winter (voornamelijk van november tot januari).



FIGUUR 19 :
Verdeling van de doden 30 dagen per maand voor verschillende weggebruikerscategorieën: voetgangers, fietsers, motorfietsers en auto's – 2000-2009



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Noot : Bij onze berekeningen hielden wij rekening met het aantal dagen van elke maand. Het percentage geeft het aandeel weer van de doden 30 dagen van een afzonderlijke maand op een totaal van 12 maanden. Bij een evenwichtige verdeling zou elke maand goed zijn voor 8,33% van de doden 30 dagen.



6.2 Volgens dag en uur

6.2.1 Volgens het tijdstip van de week

De variabelen “dag” en “uur” kunnen we zo combineren dat we vier verschillende periodes in een week bekomen: de weekdays, de weeknachten, de weekenddagen en de weekendnachten. Deze periodes berusten op volgende definities:

- dag: van 6u00 tot 21u59
- nacht: van 22u00 tot 5u59 de volgende dag
- week: van maandag 6u00 tot vrijdag 21u59
- weekend: van vrijdag 22u00 tot maandag 5u59

Bijna de helft van de doden 30 dagen (432 ofwel 46%) komt tijdens weekdays om het leven, 25% verliest het leven overdag tijdens het weekend, 18% overlijdt tijdens een weekendnacht en 11% tijdens een weeknacht. Dit klassement ziet er echter anders uit als we rekening houden met enkele kenmerken van elke periode in de week.

Vanuit het oogpunt van het aantal doden 30 dagen per uur bijvoorbeeld, stellen we vast dat de weekenddagen en weekendnachten nog altijd het dodelijkst zijn met respectievelijk 14,1 en 13,9 doden/100u. Hierna komen de weekdays (10,4) en de weeknachten (6,2).

Als we kijken naar het aantal ongevallen dat tijdens de verschillende periodes plaatsvinden, blijkt dat ongevallen tijdens weekendnachten de hoogste ernst kennen met ongeveer 40 doden 30 dagen per 1000 letselgevallen, van nabij gevolgd door de weekenddagen met een ernst van 35,5.

Wat betreft het aantal afgelegde voertuigkilometers tijdens de verschillende periodes van de week, springt het aantal doden tijdens weekendnachtongevallen in het oog. Slechts 4% van het totale aantal voertuigkilometers wordt gereden tijdens weekendnachten terwijl in deze periode maar liefst 18% van de verkeersdoden vallen. Ook tijdens weeknachten bestaat er 's nachts een groter risico per afgelegde kilometer, want aan deze nachten kan men 11% van de verkeersdoden toeschrijven maar slechts 5% van de voertuigkilometers.

Op het vlak van evolutie, vallen vooral de weekenddagen en -nachten op: terwijl het aantal doden tijdens de weekendnachten in de loop van de jaren blijft dalen, volgt het aantal doden tijdens weekenddagen de omgekeerde beweging sinds 2005. Ten opzichte van 2001, kenden de weekenddagen trouwens de kleinste afname van het aantal doden. In 2009 is het aantal doden/100u tijdens weekenddagen voor het eerst groter dan het aantal doden/100u tijdens weekendnachten.

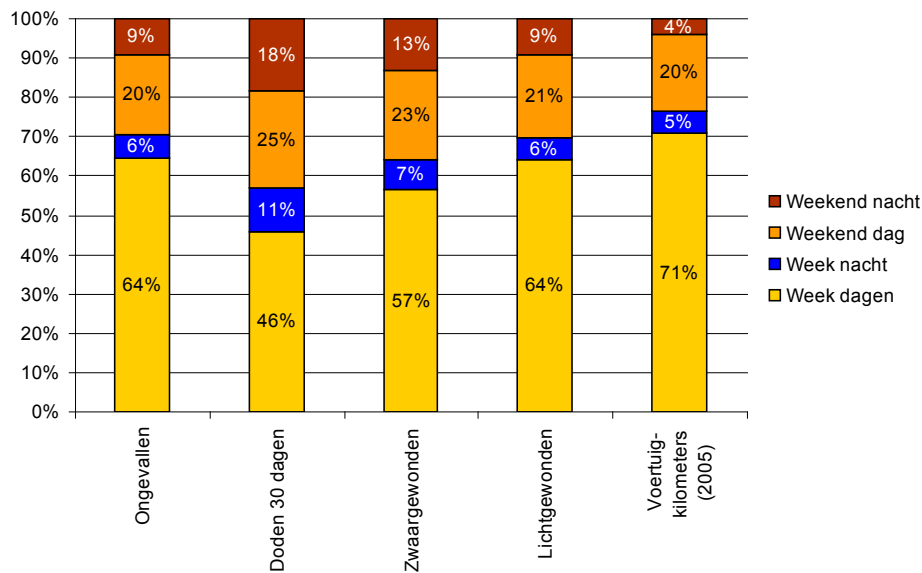
TABEL 10 :

Hoofindicatoren van ongevallen volgens de periode van de week – 2009 (gewogen cijfers)

		Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst#
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Week	Dag	30 822	64	432	46	3759	57	36 017	64	14,0
Week	Nacht	2932	6	104	11	498	7	3164	6	35,5
Weekend	Dag	9612	20	234	25	1519	23	11 774	21	24,3
Weekend	Nacht	4427	9	174	18	864	13	5122	9	39,3
Totaal		47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	19,8

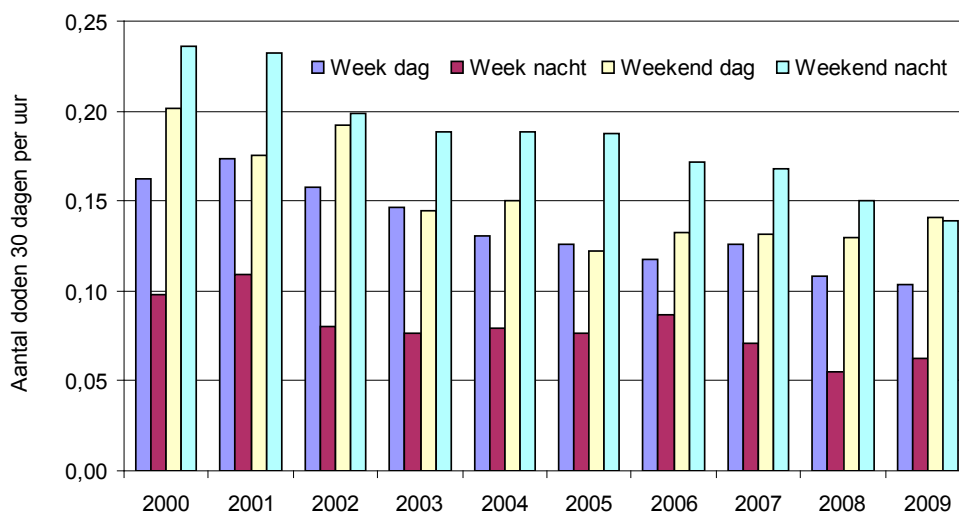
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 20 :
Verdeling van de ongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers per periode van de week – 2009 (gewogen cijfers)



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

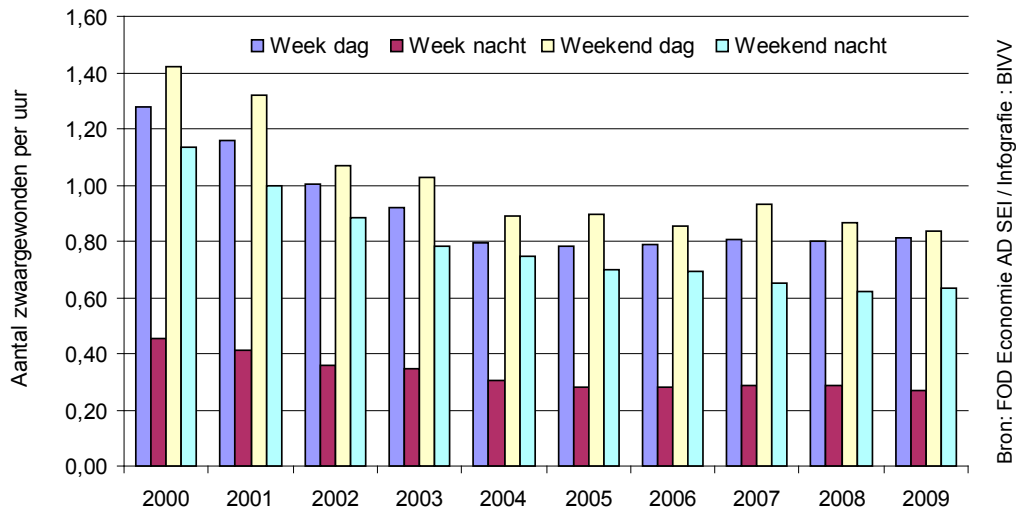
FIGUUR 21 :
Evolutie van de doden 30 dagen per periode van de week



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIWV

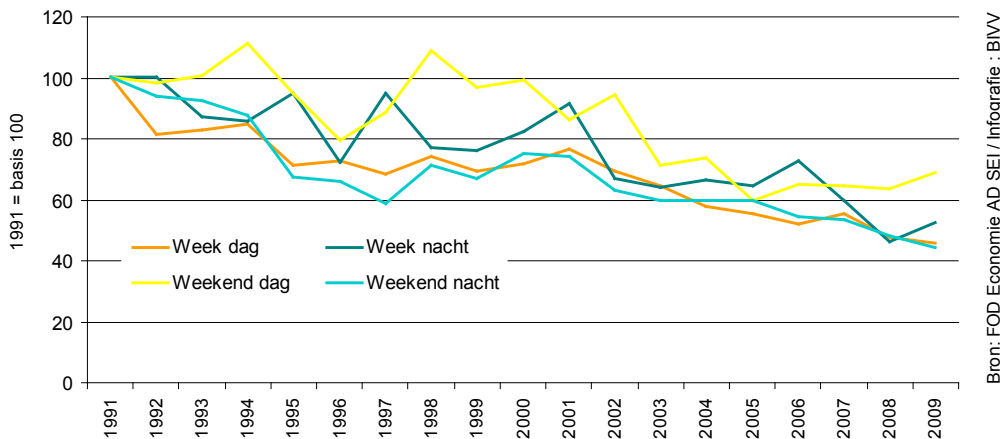
Noot : Een week bestaat in totaal uit 80 uur op weekdagen, 32 uur op weeknachten, 32 uur op weekenddagen en 24 uur op weekendnachten.

FIGUUR 22 :
Evolutie van de zwaargewonden per periode van de week



Noot : Een week bestaat in totaal uit 80 uur op weekdagen, 32 uur op weeknachten, 32 uur op weekenddagen en 24 uur op weekendnachten.

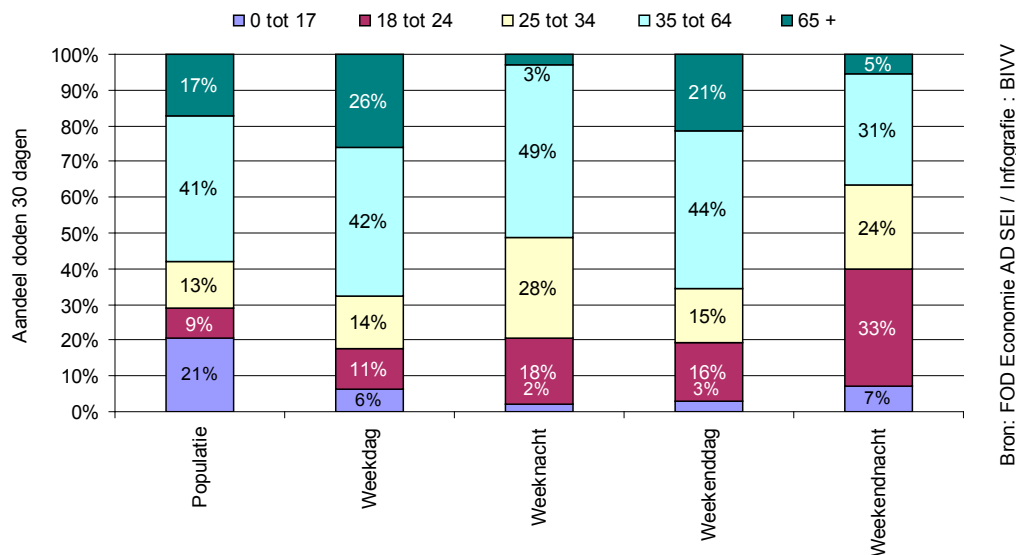
FIGUUR 23 :
Aantal doden 30 dagen per periode van de week – 1991 = basis 100



6.2.2 Per leeftijd en geslacht

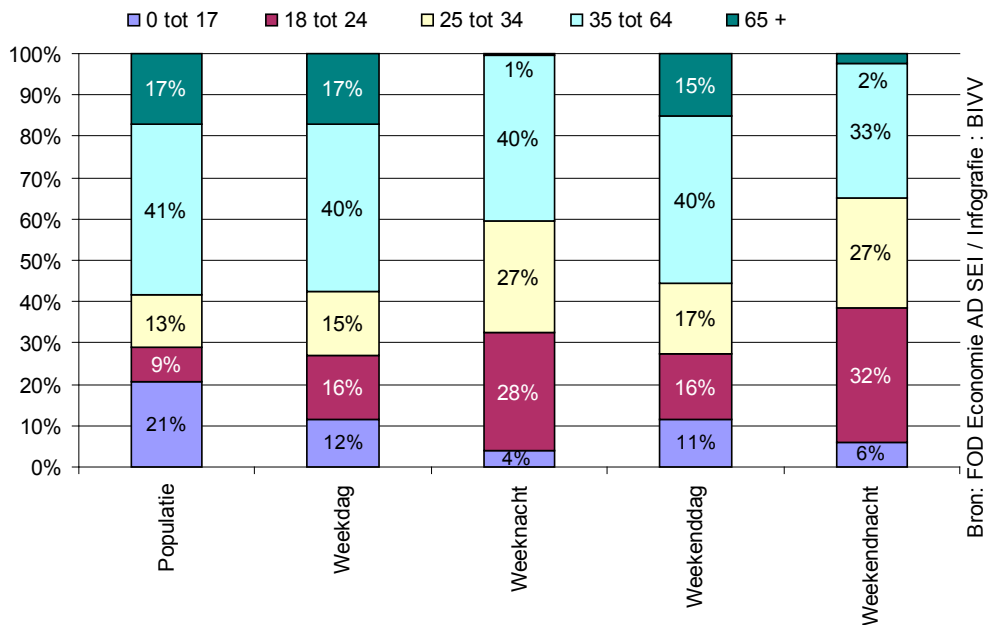
's Nachts, en vooral tijdens weekendnachten zijn jongeren van 18 tot 34 jaar bij de zwaargewonden oververtegenwoordigd ten opzichte van hun aandeel in de populatie. Tijdens weeknachten heeft deze leeftijdsgroep een aandeel van 46% bij de doden en van 55% bij de zwaargewonden. Deze percentages lopen tijdens weekendnachten zelfs op tot 57% en 59%. Jongeren van 18 tot 34 jaar maken nochtans maar 22% van de totale Belgische bevolking uit.

FIGUUR 24 :
Aandeel van elke leeftijdscategorie in de totale populatie en in het aantal doden 30 dagen per periode van de week – 2009



Noot : Doden 30 dagen voor wie de leeftijd onbekend is (<1%) zijn niet in de grafiek opgenomen.

FIGUUR 25 :
Aandeel van elke leeftijdscategorie in de totale populatie en in het aantal zwaargewonden per periode van de week – 2009



Noot : Zwaargewonden voor wie de leeftijd onbekend is (ca. 9,5%) zijn niet in de grafiek opgenomen.

TABEL 11 :
Aantal doden 30 dagen per leeftijdscategorie en periode van de week – 2009 (gewogen cijfers)

		Weekdag		Weeknacht		Weekend- dag		Weekend- nacht		Totaal	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 tot 17	Mannen	18	62	1	3	3	10	7	24	29	100
	Vrouwen	10	50	1	5	4	20	5	25	20	100
18 tot 24	Mannen	40	31	18	14	27	21	46	35	131	100
	Vrouwen	9	29	1	3	11	35	10	32	31	100
25 tot 34	Mannen	52	39	22	16	27	20	33	25	134	100
	Vrouwen	10	31	7	22	8	25	7	22	32	100
35 tot 64	Mannen	139	46	39	13	85	28	42	14	305	100
	Vrouwen	41	51	11	14	18	22	11	14	81	100
65 +	Mannen	73	70	2	2	23	22	7	7	105	100
	Vrouwen	40	57	1	1	27	39	2	3	70	100
Totaal	Mannen	322	46	82	12	165	23	135	19	704	100
	Vrouwen	110	47	21	9	68	29	35	15	234	100

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : Slachtoffers voor wie de leeftijd of het geslacht onbekend is, zijn niet opgenomen in de tabel.

TABEL 12 :
Aantal zwaargewonden per leeftijdscategorie en periode van de week – 2009 (gewogen cijfers)

		Weekdag		Weeknacht		Weekend- dag		Weekend- nacht		Totaal	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 tot 17	Mannen	256	64	10	3	100	25	35	9	402	100
	Vrouwen	135	66	9	4	50	24	11	5	205	100
18 tot 24	Mannen	387	46	109	13	148	17	201	24	845	100
	Vrouwen	148	51	25	8	67	23	52	18	291	100
25 tot 34	Mannen	377	46	110	13	172	21	168	20	827	100
	Vrouwen	143	56	18	7	56	22	39	15	256	100
35 tot 64	Mannen	906	56	149	9	372	23	202	12	1629	100
	Vrouwen	475	65	40	5	166	23	52	7	732	100
65 +	Mannen	314	72	1	0	105	24	13	3	434	100
	Vrouwen	271	73	2	0	93	25	5	1	372	100
Totaal	Mannen	2240	54	379	9	896	22	621	15	4136	100
	Vrouwen	1172	63	93	5	431	23	159	9	1856	100

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : Slachtoffers voor wie de leeftijd of het geslacht onbekend is, zijn niet opgenomen in de tabel.

TABEL 13 :
Aantal lichtgewonden per leeftijdscategorie en periode van de week – 2009 (gewogen cijfers)

		Weekdag		Weeknacht		Weekend- dag		Weekend- nacht		Totaal	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 tot 17	Mannen	3287	71	93	2	1007	22	212	5	4599	100
	Vrouwen	2293	71	75	2	718	22	143	4	3229	100
18 tot 24	Mannen	3561	51	750	11	1365	19	1335	19	7010	100
	Vrouwen	2735	64	276	6	851	20	429	10	4291	100
25 tot 34	Mannen	3825	57	605	9	1305	19	1016	15	6750	100
	Vrouwen	3234	70	230	5	846	18	330	7	4639	100
35 tot 64	Mannen	7674	64	757	6	2625	22	1024	8	12 080	100
	Vrouwen	6162	70	277	3	1912	22	428	5	8779	100
65 +	Mannen	1512	71	42	2	512	24	76	4	2141	100
	Vrouwen	1462	72	19	1	518	25	35	2	2033	100
Totaal	Mannen	19 858	61	2247	7	6814	21	3662	11	32 581	100
	Vrouwen	1172	63	93	5	431	23	159	9	1856	100

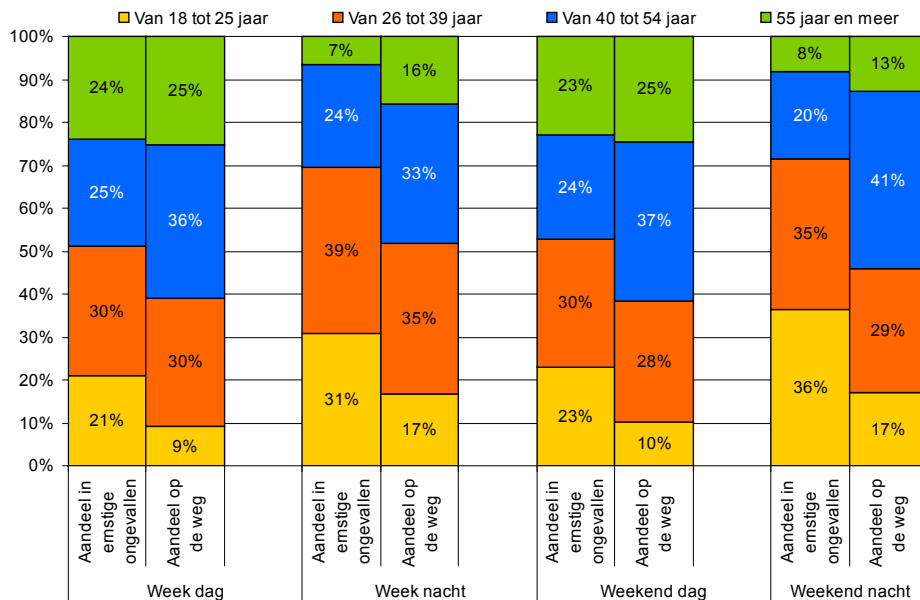
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : Slachtoffers voor wie de leeftijd of het geslacht onbekend is, zijn niet opgenomen in de tabel.

Elke twee jaar worden meer dan 10 000 autobestuurders tijdens de nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” onderworpen aan een vragenlijst. Deze informatiebron geeft een betrouwbare schatting (er zijn gelijkaardige resultaten in 2007, 2005 en 2003) van de verdeling van autobestuurders op de weg per leeftijdscategorie en periode van de week. Als we deze informatie vergelijken met de leeftijdssamenstelling van de autobestuurders die betrokken waren bij een ernstig ongeval per periode van de week, dan stellen we vast dat bestuurders van 18 tot 25 jaar oververtegenwoordigd zijn bij ernstige ongevallen, en dit ongeacht de periode van de week. Bestuurders van 26 tot 39 jaar blijken enkel tijdens week- en weekendnachten oververtegenwoordigd te zijn in ernstige ongevallen.

FIGUUR 26 :

Aandeel van autobestuurders die bij een ernstig ongeval betrokken raakten per leeftijdscategorie en periode van de week (2009), vergeleken met het aandeel bestuurders op de weg per leeftijdscategorie en periode van de week (2009)

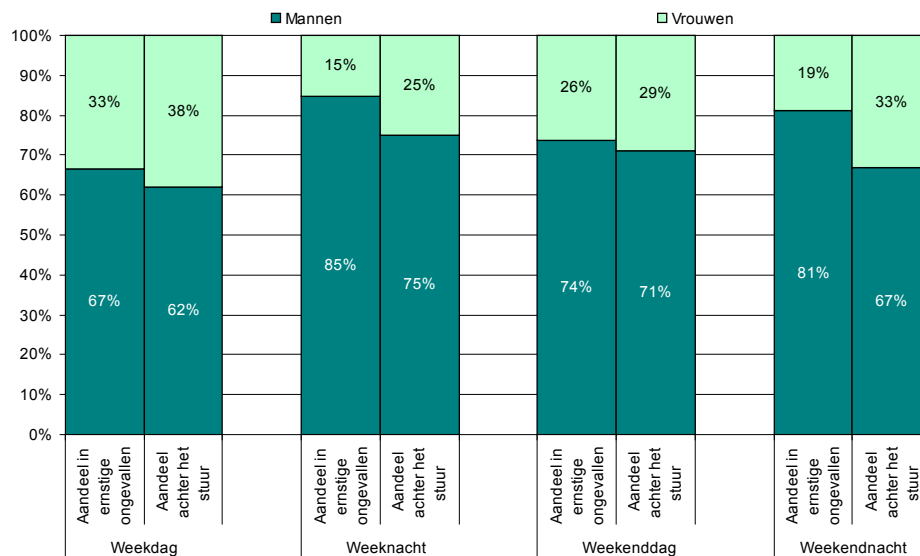


Bron : FOD Economie AD SEI en BIVV 2009/ Infografie : BIVV

De gedragsmetingen « gordeldracht » worden elk jaar georganiseerd en geven een betrouwbare schatting van de verdeling van autobestuurders op de weg per geslacht en periode van de week. Daaruit blijkt dat gemiddeld 2 op 3 bestuurders mannen zijn. Als we deze informatie vergelijken met het geslacht van de autobestuurders die betrokken waren bij een ernstig ongeval in 2009, dan stellen we vast dat mannen oververtegenwoordigd zijn bij ernstige ongevallen en dit vooral tijdens week- en weekendnachten.

FIGUUR 27 :

Aandeel van autobestuurders die bij een ernstig ongeval betrokken raakten per geslacht en periode van de week (2009), vergeleken met het aandeel bestuurders op de weg per leeftijdscategorie en periode van de week (2009)

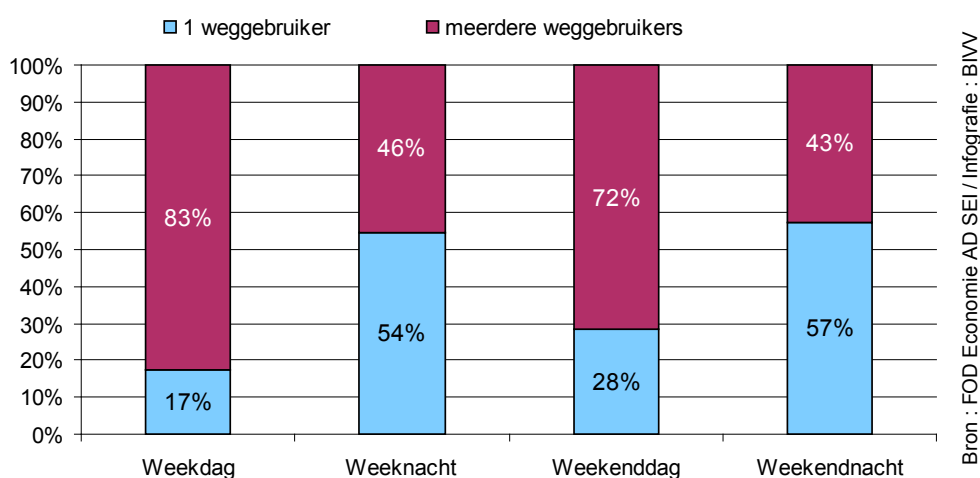


Bron : FOD Economie AD SEI et BIVV 2009/ Infografie : BIVV

6.2.3 Eenzijdige ongevallen

Hoewel slechts bij 17% van de ongevallen tijdens weekdays enkel één weggebruiker betrokken is, stijgt dit percentage naar 54% tijdens weeknachten en naar 57% tijdens weekendnachten, wat meer dan een verdrievoudiging is. Vermoeidheid, snelheid, alcohol en slechte zichtbaarheid hebben een cumulerend effect en liggen zo mee aan de basis van de vele gevallen van controleverlies over het stuur die tijdens die periodes geregistreerd worden.

FIGUUR 28 :
Aandeel ongevallen met 1 of meer weggebruikers per periode van de week – 2009 (gewogen cijfers)



Noot : Ongevallen waarvoor het aantal betrokken weggebruikers onbekend is (2% van de ongevallen), zijn niet opgenomen in de grafiek.

6.2.4 Per dag en uur

Met 16% van de letselongevallen telt vrijdag het hoogste aantal ongevallen. Maar de hoogste percentages doden 30 dagen en zwaargewonden worden zaterdags en zondags geteld. Op weekenddagen worden trouwens de ernstigste ongevallen genoteerd: 30 doden per 1000 letselongevallen op zondag en 27 op zaterdag.

TABEL 14 :
Indicatoren 2009 per dag (gewogen cijfers)

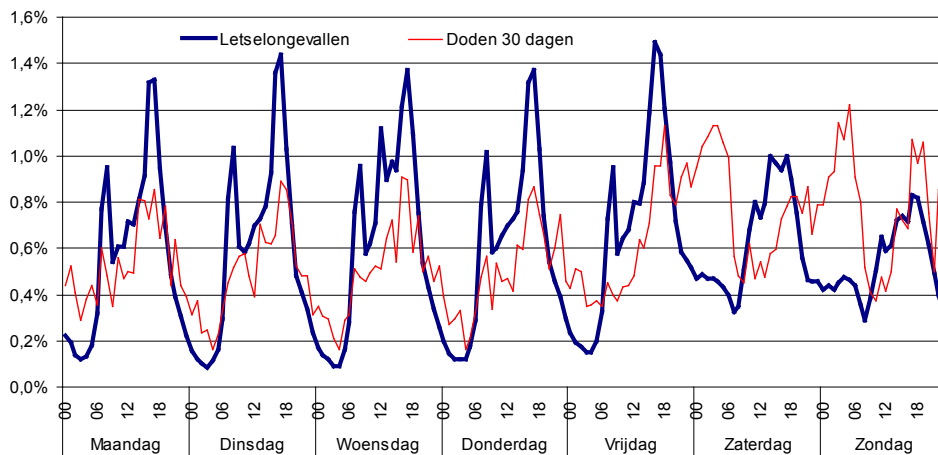
	Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Maandag	6414	13	105	11	842	13	7550	13	16
Dinsdag	6807	14	109	12	816	12	7849	14	16
Woensdag	6896	14	112	12	875	13	7916	14	16
Donderdag	6885	14	109	12	875	13	7894	14	16
Vrijdag	7740	16	138	15	1027	15	9121	16	18
Zaterdag	7051	15	192	20	1085	16	8423	15	27
Zondag	6000	13	179	19	1119	17	7323	13	30
Totaal	47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	20

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Als we kijken hoe de ongevallen gespreid zijn over de uren, stellen we op weekdays een piek van het aantal ongevallen vast tijdens de ochtend- en avondspits. Er is een groot verschil tussen de zomer- en wintermaanden want tijdens de zomermaanden blijft een ochtendpiek van ongevallen uit. Ook op woensdagmiddag is er een ongevallenpiek. In het weekend doet zich geen echte ongevallenpiek voor maar sluit het aantal ongevallen tussen 11 en 18 u zich eerder bij het weekgemiddelde aan.

Voor de doden kent de curve een gelijkaardig (maar beduidend vlakker) verloop als voor de letselongevallen. Net als bij de curve van de ongevallen piekt het aantal doden dus tijdens de spitsuren van maandag tot donderdag, maar dan wel in lichtere mate als het aantal ongevallen. Tijdens de vrijdagavondspits, tijdens de tweede helft van de nacht van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag, alsook op zondag in de late namiddag tekenen zich grotere pieken af.

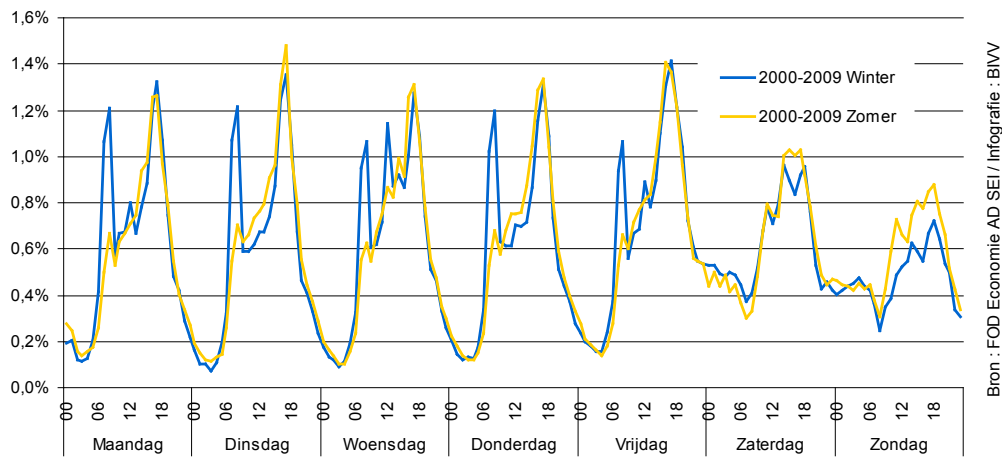
FIGUUR 29 :
Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen per dag en uur – 2000-2009



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIW

Noot : Het percentage geeft het aandeel weer van de letselongevallen of doden 30 dagen op een bepaald uur ten opzichte van het totaal aantal ongevallen of doden voor de volledige week (168 uren). Bij een evenwichtige verdeling zou elk uur goed zijn voor 0,60% van de ongevallen en doden 30 dagen.

FIGUUR 30 :
Verdeling van de letselgevallen per dag en uur, vergelijking zomer/winter – 2000-2009



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

*Noot : Het percentage geeft het aandeel weer van de letselgevallen op een bepaald uur ten opzichte van het totaal aantal ongevallen voor de volledige week (168 uren). Bij een evenwichtige verdeling zou elk uur goed zijn voor 0,60 % van de ongevallen.
 Zomer: juni, juli, augustus; winter: december, januari, februari.*



6.3 Volgens lichtgesteldheid

De verdeling van de verkeersslachtoffers volgens lichtgesteldheid varieert sterk naargelang de weggebruikerscategorie. De meeste ongevallen met fietsers (80%) doen zich overdag voor. Ook onder de voetgangers vallen de meeste slachtoffers voornamelijk overdag, maar ook voor een beduidend deel 's nachts. Deze resultaten weerspiegelen grotendeels het tijdstip waarop deze weggebruikers zich verplaatsen. Het aandeel slachtoffers tijdens nachtelijke ongevallen is onder auto-inzittenden systematisch groter dan onder de andere weggebruikers: 56% van de doden onder auto-inzittenden valt nachts.

Voor de weggebruikerstypes in Tabel 15 is het aandeel doden bij nacht groter dan het aandeel zwaargewonden 's nachts en het aandeel lichtgewonden 's nachts. Dit betekent dat de ernst van letselongevallen 's nachts hoger is dan van letselongevallen overdag.

TABEL 15 :

Aandeel lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen volgens lichtgesteldheid voor voetgangers, fietsers en autoinzittenden - 2009 (gewogen cijfers)

		Dag	Dageraad of schemering	Nacht	Totaal
Doden 30 dagen	Voetgangers	52%	9%	39%	100%
	Fietsers	77%	3%	20%	100%
	Autobestuurders	40%	4%	56%	100%
Zwaargewonden	Voetgangers	64%	5%	31%	100%
	Fietsers	85%	4%	12%	100%
	Autobestuurders	52%	5%	43%	100%
Lichtgewonden	Voetgangers	73%	5%	22%	100%
	Fietsers	84%	5%	11%	100%
	Autobestuurders	62%	5%	33%	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : De categorie "lichtgesteldheid onbekend" is niet opgenomen in de tabel.

6.4 Per wettelijke feestdag

Sommige lange weekends of feestdagen kennen zwaardere ongevallen dan andere. In 2008-2009 werden tijdens het “Nieuwjaarsverlof” de ernstigste ongevallen genoteerd (62 doden per 1000 ongevallen) en lag de overlijdensfrequentie het hoogst (4,5 doden per 24u). Voeg hieraan Kerstdag en Hemelvaartdag toe, en het trieste trio van de gevaarlijkste feestdagen is compleet. Enkel op Allerheiligen en Pinksteren lag de ernst van de ongevallen lager dan het gemiddelde (22,4 doden per 1000 ongevallen).

TABEL 16 :
Wettelijke feestdagen – 2008-2009 (gewogen cijfers)

	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ernst	Doden 30 dagen/24u	Ongevallen/24u
Nieuwjaar	193	12	52	262	62,29	4,50	72,2
Paasmaandag	712	20	125	851	28,10	3,00	106,8
Feest van de Arbeid	531	13	111	656	24,50	2,79	113,7
Hemelvaart	265	7	58	319	26,43	2,63	99,3
Pinkstermaandag	1007	18	209	1212	17,88	2,70	151,0
Nationale feestdag	462	14	83	566	30,33	3,00	98,9
Onze-Lieve-Vrouw Hemelvaart	662	21	119	800	31,74	3,71	116,8
Allerheiligen	529	11	100	658	20,78	2,36	113,4
Wapenstilstand	196	6	40	211	30,67	2,25	73,4
Kerstmis	349	12	65	444	34,41	2,57	74,7

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

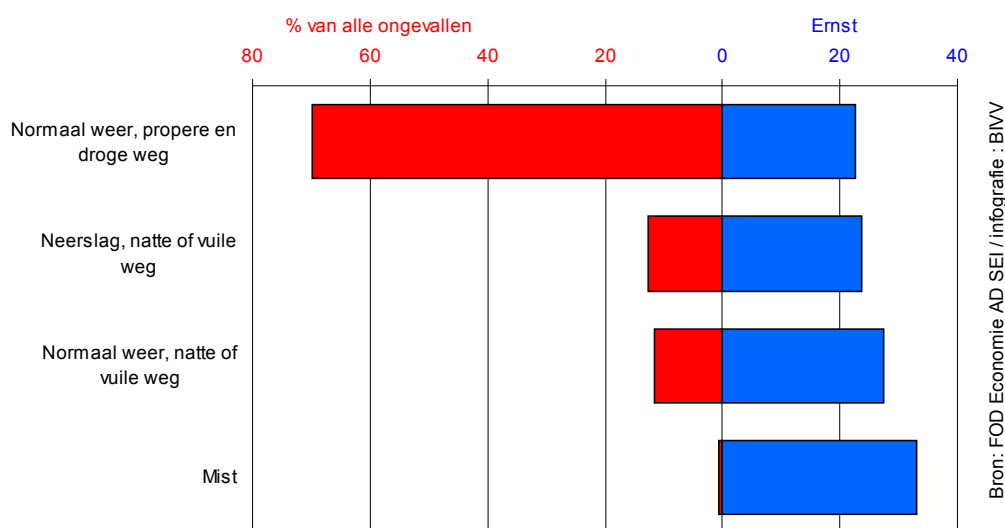
Noot : Bij onze berekening hielden we rekening met ongevallen die zich voordeden in de tijdspanne tussen de avond vóór de verlofdag om 22u tot de dag na de verlofdag om 5u59. Als de verlofdag op een vrijdag of een maandag of tijdens het weekend valt, dan worden alle ongevallen die zich voordeden tijdens het weekend ook meegeteld (van donderdag 22u tot maandag 5u59, van vrijdag 22u tot dinsdag 5u59 of van vrijdag 22u tot maandag 5u59). Om de verlofdagen onderling te kunnen vergelijken, werd het aantal ongevallen en doden 30 dagen ook berekend per 24u.

In 2008, viel het Feest van de Arbeid samen met Hemelvaartsdag. De ongevallen werden daarom twee keer geteld.

6.5 Volgens de weersomstandigheden en de staat van de weg

In 2009, werden meer dan 80% van de slachtoffers en ongevallen geregistreerd bij normale weersomstandigheden en meer dan 80% op droge en propere wegen. In de periode 2000-2009, vonden in totaal 70% van de ongevallen in normale weersomstandigheden en op propere en droge wegen plaats. De meest ernstige ongevallen gebeuren in uitzonderlijke omstandigheden: mist, wind, besneeuwde of natte ondergrond, enz.

FIGUUR 31 :
Weersomstandigheden en staat van het wegdek – 2000-2009



TABEL 17 :
Ongevallen en slachtoffers naargelang de weersomstandigheden – 2009 (gewogen cijfers)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normaal	40 207	84	766	81	5779	87	47 074	84	19,1
Regen	4903	10	83	9	577	9	5972	11	16,9
Mist (zichtbaarheid kleiner dan 100 m)	152	0	6	1	32	0	186	0	39,5
Hevige wind, rukwinden	152	0	7	1	24	0	175	0	46,0
Sneeuwval	538	1	7	1	64	1	622	1	13,0
Hagel	23	0	0	0	4	0	28	0	0,0
Andere (dichte rook, ...)	222	0	6	1	31	0	257	0	27,0
Onbekend	1666	3	72	8	141	2	1836	3	43,2
Totaal	47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	19,8

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : Maximum twee atmosferische omstandigheden mogen vermeld worden voor éénzelfde ongeval. Bepaalde ongevallen worden dus twee keer geteld in de tabel hierboven. De som van de verschillende atmosferische omstandigheden is dus hoger dan het totaal aantal in 2009 geregistreerde ongevallen dat aangegeven wordt in de rij "Totaal".

TABEL 18 :
Ongevallen en slachtoffers naargelang van de staat van het wegdek – 2009 (gewogen cijfers)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Droog	30 311	63	571	60	4457	67	35 245	63	18,8
Vochtig, nat, plassen	9960	21	198	21	1375	21	11978	21	19,9
IJzel sneeuw	1553	3	32	3	195	3	1802	3	20,6
Proper	9702	20	233	25	1512	23	11571	21	24,0
Vuil (zand, grint, bladeren,...)	326	1	6	1	58	1	357	1	18,4
Onbekend	995	2	63	7	56	1	1094	2	63,3
Totaal	47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	19,8

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : Maximum twee condities van het wegdek mogen vermeld worden voor éénzelfde ongeval. Bepaalde ongevallen worden dus twee keer geteld in de tabel hierboven. De som van de verschillende wegdekcondities is daardoor hoger dan het totaal aantal in 2009 geregistreerde ongevallen dat aangegeven wordt in de rij "Totaal".



ANALYSE VOLGENS LOCATIE

De verkeersrisico's verschillen naargelang het gewest, de provincie en het wegtype. Dit onderdeel van de analyse behandelt de kenmerken van de verschillende plaatsen waar de ongevallen zich voordoen.

7.1 Volgens gewest

7.1.1 Ongevallen en slachtoffers

Op gewestelijk niveau, doen 62,8% van de ongevallen zich in het Vlaams Gewest voor. Dit gewest telt ook 64,3% van het totaal aantal zwaargewonden en 62,3% van het totaal aantal lichtgewonden. Maar het aantal doden ligt er lager: 50,7% van het totaal aantal verkeersdoden in België in 2009. Het Waals Gewest registreert daarentegen 46,1% van de doden en 28,6% van de ongevallen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tekent slechts 8,5% van de ongevallen en 3,2% van de doden op, waardoor het de laagste ongevallenernst heeft met « slechts » 7,4 doden per 1000 geregistreerde ongevallen.

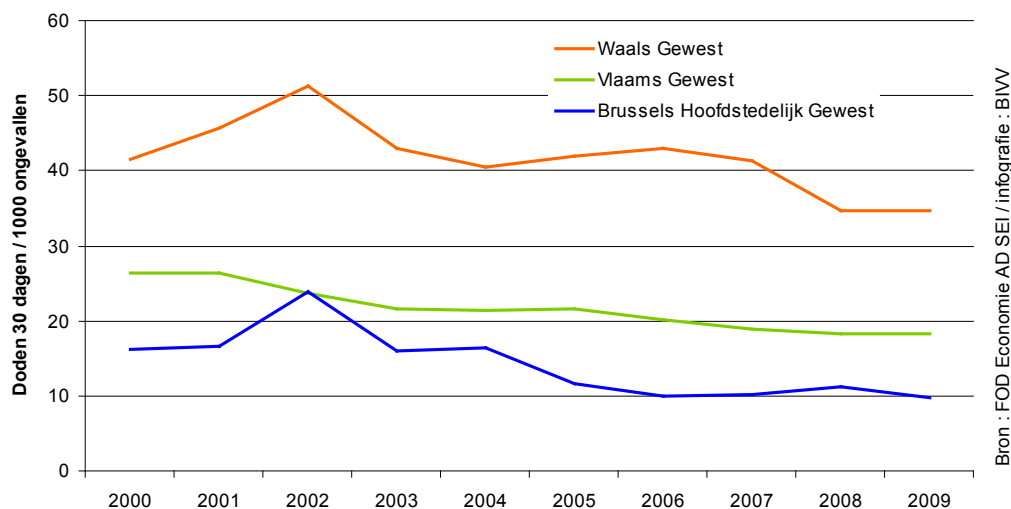
Het stedelijk karakter van Brussel verklaart grotendeels waarom de ongevallenernst in de hoofdstad veel lager ligt. In Vlaanderen is de ernst twee keer zo hoog (de ernst bedraagt er 16) als in Brussel en in Wallonië twee keer zo hoog als in Vlaanderen, wat een ongevallenernst van 31,8 doden per 1000 geregistreerde ongevallen inhoudt. We stellen vast dat de ernst 2 keer groter blijft in het Waals Gewest dan in het Vlaams Gewest, en dit zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Het verschil in ernst tussen deze twee gewesten vraagt een meer diepgaande analyse die rekening zou moeten houden met de sterkere verstedelijking van Vlaanderen, de veel lagere bevolkingsdichtheid in Wallonië, de verschillende wegtypes in de twee gewesten, de verschillen qua verkeershandhavingsbeleid, enz.

TABEL 19 :
Hoofdindicatoren per gewest – 2009 (gewogen cijfers)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Vlaams Gewest	30 024	62,8	479	50,7	4267	64	34 926	62,3	16,0
Waals Gewest	13 688	28,6	435	46,1	2180	32	16 342	29,1	31,8
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	4082	8,5	30	3,2	193	2	4809	8,6	7,4
Totaal	47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	19,8

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 32 :
Evolutie van de ernst van de ongevallen per gewest (niet-gewogen cijfers)



Vlaanderen vertoont de meest uitgesproken evolutie voor alle indicatoren ten opzichte van het gemiddelde van 1998-2000: -22% letselongevallen, -43% doden 30 dagen, -42% zwaargewonden en -23% lichtgewonden.

Het Waals Gewest kent ook een daling van alle indicatoren maar de resultaten zijn minder opmerkelijk aangezien de afnames gemiddeld twee keer kleiner zijn dan in Vlaanderen. Wat betreft het aantal zwaargewonden evenaart Wallonië met een afname van 42% wel de daling van de zwaargewonden in het Vlaams Gewest.

De evolutie is minder beduidend in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat een stijging van het aantal ongevallen (+5%), een stabilisering van het aantal lichtgewonden en een afname met 32% van het aantal zwaargewonden en van het aantal doden laat optekenen.

TABEL 20 :
Evolutie van de letselongevallen in de 3 gewesten

	Vlaams gewest	Waals gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
1991	36 909	17 613	3701	58 223
1992	35 968	16 154	3316	55 438
1993	35 129	16 607	3197	54 933
1994	34 180	16 132	2706	53 018
1995	32 487	15 495	2762	50 744
1996	31 505	14 286	2959	48 750
1997	33 050	14 278	2750	50 078
1998	33 581	14 629	2957	51 167
1999	34 353	14 185	3063	51 601
2000	33 023	13 335	2707	49 065
2001	32 073	13 140	2231	47 444
2002	30 595	11 591	1554	43 740

	Vlaams gewest	Waals gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
2003	29 070	12 896	1887	43 853
2004	28 682	12 616	2267	43 565
2005	26 168	11 795	2403	40 366
2006	26 761	11 720	2633	41 114
2007	27 844	12 364	3031	43 239
2008	27 057	11 925	3133	42 115
2009	26 323	12 575	3046	41 944
2009 gewogen	30 024	13 688	4082	47 794
Gemiddelde 1998-2000	33 652	14 050	2909	50 611
Evolutie	-21,8%	-10,5%	4,7%	-17,1%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 21 :
Evolutie van de doden 30 dagen in de 3 gewesten

	Vlaams gewest	Waals gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
1991	1097	710	66	1873
1992	990	637	44	1671
1993	987	633	40	1660
1994	966	688	38	1692
1995	771	633	45	1449
1996	787	538	31	1356
1997	751	573	40	1364
1998	855	607	38	1500
1999	806	541	50	1397
2000	871	555	44	1470
2001	848	601	37	1486
2002	723	595	37	1355
2003	628	554	30	1212
2004	614	511	37	1162
2005	566	495	28	1089
2006	540	503	26	1069
2007	528	512	31	1071
2008	495	414	35	944
2009	479	435	30	944
Gemiddelde 1998-2000	844	568	44	1456
Evolutie	-43,2%	-23,4%	-31,8%	-35,1%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 22 :
Evolutie van de zwaargewonden in de 3 gewesten

	Vlaams gewest	Waals gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
1991	9973	5958	401	16 332
1992	9456	5292	333	15 081
1993	9061	5268	301	14 630
1994	8819	4886	298	14 003
1995	7873	4573	271	12 717
1996	7204	3816	201	11 221
1997	7358	3851	223	11 432
1998	6838	3840	231	10 909
1999	6714	3478	229	10 421
2000	6334	3318	195	9847
2001	5725	3040	184	8949
2002	4988	2515	135	7638
2003	4424	2553	119	7096
2004	3970	2106	157	6233
2005	3703	2193	179	6075
2006	3946	1934	142	6022
2007	3970	2044	185	6199
2008	3882	1954	177	6013
2009	3815	2046	148	6009
2009 gewogen	4267	2180	193	6640
Gemiddelde 1998- 2000	6629	3545	218	10 392
Evolutie	-42,4%	-42,3%	-32,2%	-42,2%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 23 :
Evolutie van de lichtgewonden in de 3 gewesten

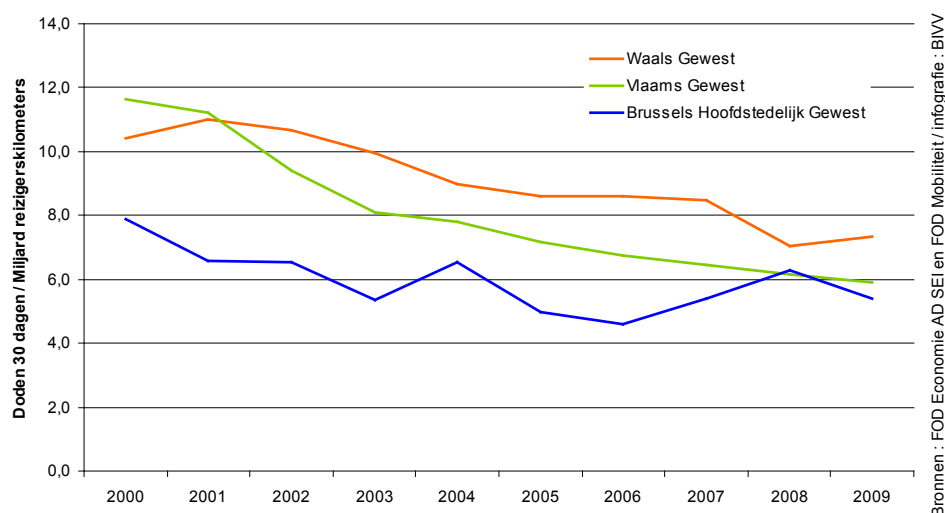
	Vlaams gewest	Waals gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
1991	40 351	19 511	4461	64 323
1992	39 946	18 010	4070	62 026
1993	38 927	18 610	3848	61 385
1994	37 940	18 181	3214	59 335
1995	36 626	17 683	3279	57 588
1996	35 691	16 418	3573	55 682
1997	38 367	16 412	3332	58 111
1998	39 446	16 805	3600	59 851
1999	40 296	16 686	3743	60 725

	Vlaams gewest	Waals gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
2000	39 086	15 646	3382	58 114
2001	38 070	15 514	2761	56 345
2002	36 404	13 668	1838	51 910
2003	33 153	14 826	2250	50 229
2004	33 197	14 742	2649	50 588
2005	30 737	13 938	2860	47 535
2006	31 591	13 818	3184	48 593
2007	32 736	14 673	3592	51 001
2008	31 616	14 262	3752	49 630
2009	30 581	14 973	3577	49 131
2009 gewogen	34 926	16 342	4809	56 077
Gemiddelde 1998-2000	39 609	16 379	3575	59 563
Evolutie	-22,8%	-8,6%	0,1%	-17,5%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Terwijl 2008 gekenmerkt werd door het nader tot elkaar toegroeien van het overlijdensrisico per afgelegde kilometer in de drie gewesten, vertoont 2009 een omgekeerde tendens. Het risico stijgt opnieuw in Wallonië en bereikt 7,3 overlijdens per miljard reizigerskilometers. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daalt dit risico opnieuw zodat het 5,4 bedraagt in 2009. Vlaanderen situeert zich tussen beide regio's in, met een risico dat blijft dalen en 5,9 in 2009 bedraagt.

FIGUUR 33 :
Evolutie van doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers, per gewest



7.1.2 Gewestelijke doelstellingen van de Staten-Generaal van Verkeersveiligheid

Net zoals op nationaal niveau hebben de gewesten ervoor gekozen om hun verkeersveiligheidsbeleid te dynamiseren door zichzelf doelstellingen op te leggen. Een vergelijking van de doelstellingen is complex want de referentie jaren en de indicatoren

(doden 30 dagen en/of zwaargewonden) zijn niet volledig identiek.

De gewesten delen echter minstens één gemeenschappelijke doelstelling, nl. de halvering van het aantal slachtoffers tegen 2010 (door zich te baseren op de waargenomen waarden op het einde van de jaren '90, en bij het begin van de jaren 2000). Het Waals Gewest engageerde zich tot een halvering van de optelsom van de doden 30 dagen en zwaargewonden; het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest van hun kant stelden een halvering van de doden 30 dagen en de zwaargewonden afzonderlijk voorop. In 2009 had nog geen enkel gewest de door de doelstelling vastgestelde drempelwaarde bereikt.

Het Vlaams Gewest is niet ver van deze doelstelling verwijderd inzake het aantal zwaargewonden maar wat betreft het aantal doden zal de sinds enige jaren waargenomen daling zich zeer waarschijnlijk niet genoeg doorzetten om in 2010 maximaal 375 doden te bereiken. Daarentegen, toont de verkeersveiligheidsbarometer die de voorlopige ongevallencijfers van 2010 weergeeft aan dat het nog mogelijk is

TABEL 24 :
Evolutie van de doden 30 dagen en zwaargewonden en de doelstellingen van de gewestelijke SGVV

	Doden 30 dagen			
	Vlaams gewest	Waals gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
Gemiddelde 1998-1999-2000	844	568	44	1456
2001	848	601	37	1486
2002	723	595	37	1355
2003	628	554	30	1212
2004	614	511	37	1162
2005	566	495	28	1089
2006	540	503	26	1069
2007	528	512	31	1071
2008	495	414	35	944
2009	479	435	30	944
Evolutie	-43,2%	-23,4%	-31,8%	-35,1%
2009 (gewogen)	479	435	30	944
2010 (schatting)	438	370	32	840
Doelstelling 2006 =		580	390	1000
Doelstelling 2010 =	375 ³⁰	435	292	750
Doelstelling 2015 =	250 ³⁰	324	273	620
Doelstelling 2020 =		219	185	420

Doelstellingen SGVV Doelstellingen SGVV geïnterpreteerd voor de gewesten Doelstellingen Vlaams Gewest

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

28 "Ten opzichte van 2002, voorzag Wallonië een daling van het aantal doden en zwaargewonden met 30% in 2006 (max. 2180) en met 50% in 2010 (max. 1557)" ["Kadernota Verkeersveiligheid. Een integraal verkeersveiligheidsbeleid: een gedeelde verantwoordelijkheid", Task Force, www.cfsr.be].

29 Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2003: ten opzichte van het gemiddelde van 1998-2000, -33% doden 30 dagen en zwaargewonden in 2006, -50% in 2010 [www.eqsr.irisnet.be].

30 Mobiliteitsplan van het Vlaams Gewest van juni 2001: ten opzichte van 1999, afname met 50 % van het aantal doden en zwaargewonden voor 2010 [www.mobielvlaanderen.be]. "Vlaanderen heeft in het kader van het Vlaams verkeersveiligheidsplan, de doelstelling voor 2010 bepaald op maximaal 375 doden en op maximaal 250 doden tegen 2015" ["Kadernota Verkeersveiligheid. Een integraal verkeersveiligheidsbeleid: een gedeelde verantwoordelijkheid", Task Force, www.cfsr.be].

dat het Vlaams Gewest in 2010 onder de 435 verkeersdoden blijft. Het aantal van 435 verkeersdoden wordt bekomen wanneer de federale doelstelling naar het Vlaamse niveau wordt getransponeerd.

In Wallonië verwijderd de curve van de doden 30 dagen en zwaargewonden samen, zich meer en meer van de lijn die haar eigen doelstellingen weergeeft. Het zal dus zeer moeilijk zijn om in dit gewest haar doelstelling voor 2010 te bereiken. Daarenboven bestaat er geen twijfel over dat het Waals Gewest de federale doelstelling, getransponeerd naar het Waalse niveau (292 doden 30 dagen) niet zal halen, aangezien de verkeersveiligheidsbarometer voor het jaar 2010 reeds 333 doden ter plaatse registreert terwijl de dodelijk gewonden hier nog bijgeteld moeten worden.

Brussel zal zeer waarschijnlijk zowel haar eigen doelstelling voor 2010 (22 doden 30 dagen) als de federale doelstelling getransponeerd naar Brussels niveau (23) niet halen aangezien de verkeersveiligheidsbarometer reeds 22 doden ter plaatse aangeeft.

Zwaar-gewonden (niet gewogen cijfers)				Doden 30 dagen + Zwaar-gewonden (niet gewogen cijfers)			
Vlaams gewest	Waals gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België	Vlaams gewest	Waals gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
6629	3545	218	10 392	7473	4113	262	11 848
5725	3040	184	8949	6573	3641	221	10 435
4992	2519	136	7647	5713	3114	173	9000
4424	2553	119	7096	5052	3109	149	8310
3970	2104	157	6231	4584	2615	194	7393
3703	2193	179	6075	4269	2688	207	7164
3946	1934	142	6022	4486	2437	168	7091
3970	2044	185	6199	4498	2556	216	7270
3882	1954	177	6013	4377	2368	212	6957
3815	2046	148	6009	4294	2481	178	6953
-42,4%	-42,3%	-32,2%	-42,2%	-42,5%	-39,7%	-32,1%	-41,3%
4267	2180	193	6640	5111	2748	237	8095
		133 ²⁹			2180 ²⁸	162 ²⁹	
3250 ³⁰		100 ²⁹			1557 ²⁸	122 ²⁹	
		68 ³²					

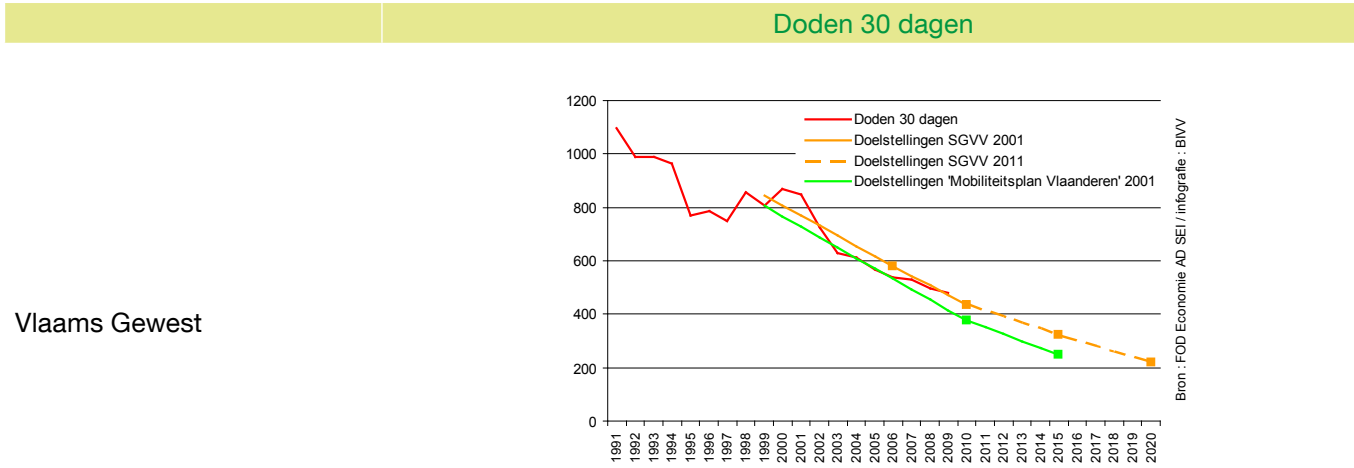
■ Doelstellingen Waals Gewest

■ Doelstellingen Brussels Hoofdstedelijk Gewest

31 Gewestelijke beleidsverklaring 2009-2014: "De doelstelling bestaat erin om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers naar minder dan 250 terug te brengen tegen 2015" [<http://gouvernement.wallonie.be>].

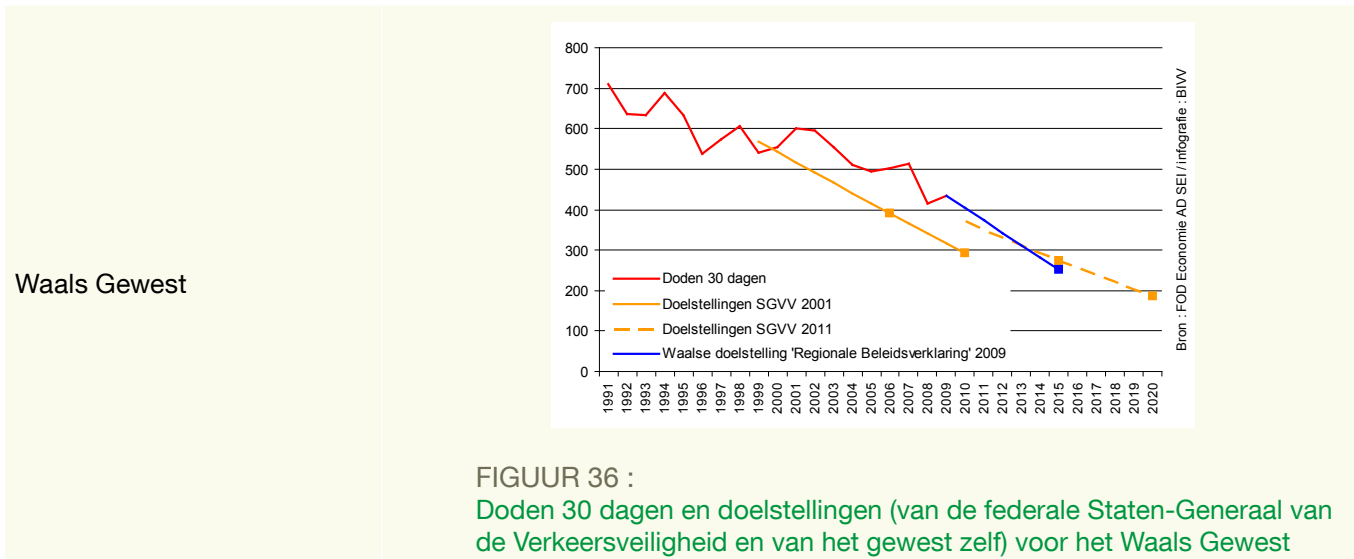
32 Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2011 - Actieplan 2011-2020 : ten opzichte van het gemiddelde van 2006-2008, -50% van het aantal doden 30 dagen en het aantal zwaargewonden voor 2020 [www.avcb-vsgb.be].

TABEL 25 :
 Evolutie van de doden 30 dagen en de zwaargewonden ten opzichte van de doelstellingen van de gewestelijke SGVV



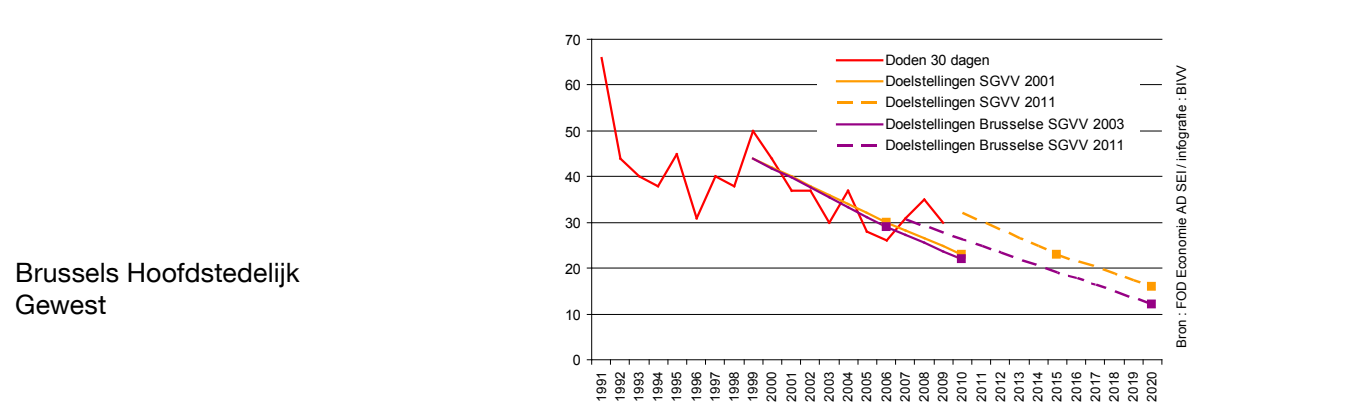
Vlaams Gewest

FIGUUR 34 :
 Doden 30 dagen en doelstellingen (van de federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en van het gewest zelf) voor het Vlaams Gewest



Waals Gewest

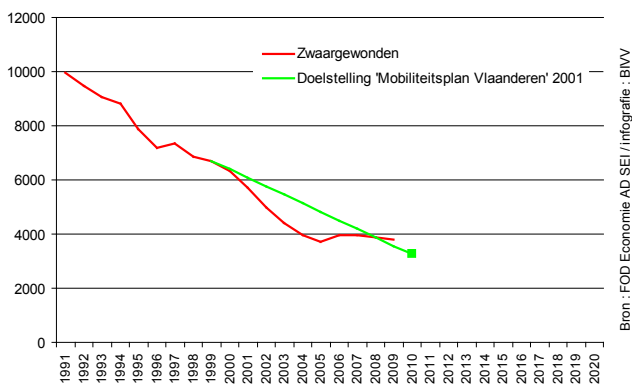
FIGUUR 36 :
 Doden 30 dagen en doelstellingen (van de federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en van het gewest zelf) voor het Waals Gewest



Brussels Hoofdstedelijk Gewest

FIGUUR 38 :
 Doden 30 dagen en doelstellingen (van de federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en van het gewest zelf) voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Zwaargewonden



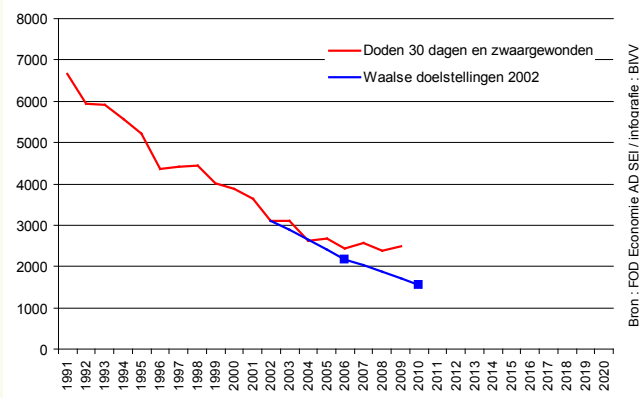
Bron: FOD Economie AD SEI / infografie: BVV

Doden 30 dagen et Zwaargewonden

Geen doelstelling

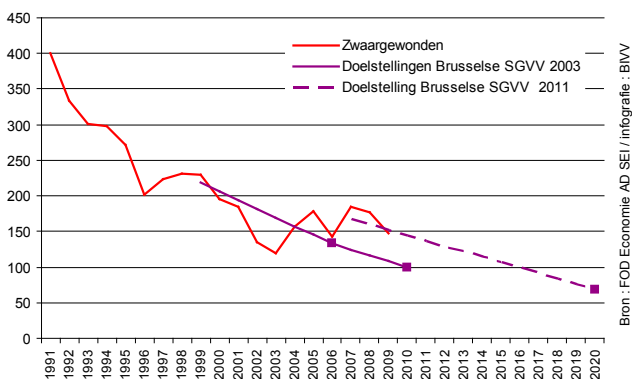
FIGUUR 35 :
Zwaargewonden en doelstellingen van het Vlaams Gewest

Geen doelstelling



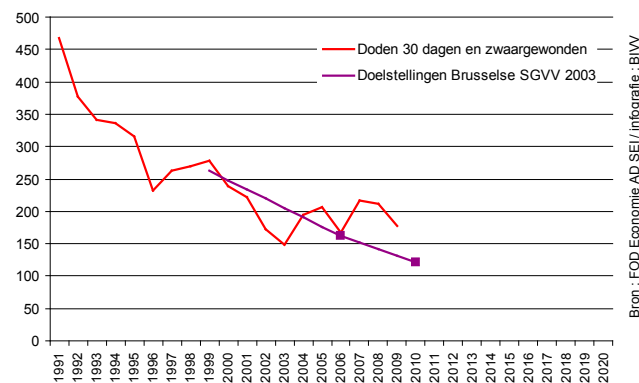
Bron: FOD Economie AD SEI / infografie: BVV

FIGUUR 37 :
Doden 30 dagen en zwaargewonden en doelstellingen van het Waals Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / infografie: BVV

FIGUUR 39 :
Zwaargewonden en doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / infografie: BVV

FIGUUR 40 :
Doden 30 dagen en zwaargewonden en doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

7.1.3 Gewesten en wegtype

Hoewel iets meer dan de helft van de ongevallen in Vlaanderen en Wallonië in 2009 binnen de bebouwde kom plaats vonden, werden de meeste doden er buiten geregistreerd. Naast autosnelwegen vinden de meest ernstige ongevallen dus op wegen buiten de bebouwde kom plaats (29,1 doden per 1000 ongevallen tegenover 9,4 binnen de bebouwde kom).

Op Vlaamse en Waalse autosnelwegen vindt slechts rond de tien procent van de ongevallen plaats (7% in Vlaanderen, 10% in Wallonië), maar toch registreren deze wegen twee keer zo veel doden (respectievelijk 14% en 18%) als het aantal ongevallen. Op dit wegtype vinden dus de meest ernstige ongevallen plaats: 31 doden per 1000 ongevallen op de autosnelweg in Vlaanderen en tot 56 in Wallonië.

In Brussel, een per definitie verstedelijkt gebied, werden 98% van de letselongevallen binnen de bebouwde kom geregistreerd.

TABEL 26 :

Ongevallen binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op de autosnelweg per gewest – 2009 (gewogen cijfers)

	Autosnelweg		Buiten de bebouwde kom		Binnen de bebouwde kom		Onbekend		Totaal	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Vlaams Gewest	2193	7	12 241	41	15 562	52	28	0,1	30 024	100
Waals Gewest	1427	10	4377	32	7872	58	13	0,1	13 688	100
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	58	1	28	1	3988	98	8	0,2	4082	100
België	3678	8	16 646	35	27 421	57	49	0,1	47 794	100

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 27 :

Doden 30 dagen binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op de autosnelweg per gewest – 2009

	Autosnelweg		Buiten de bebouwde kom		Binnen de bebouwde kom		Onbekend		Totaal	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Vlaams Gewest	67	14	274	57	107	22	31	6	479	100
Waals Gewest	80	18	210	48	130	30	15	3	435	100
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	1	3	1	3	20	67	8	27	30	100
België	148	16	485	51	257	27	54	6	944	100

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 28 :
Ernst per gewest en per type weg – 2009 (gewogen cijfers)

	Autosnelweg	Buiten de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Totaal
Vlaams Gewest	30,6	22,4	6,9	16,0
Waals Gewest	56,1	48,0	16,5	31,8
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	17,2	36,2	5,0	7,4
België	40,2	29,1	9,4	19,8

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

7.1.4 Gewesten en weggebruikerstypes

Bijna de helft van de zwaargewonden op nationaal niveau zijn auto-inzittenden en meer dan een vierde van de zwaargewonden zijn bestuurders of passagiers van tweewielige voertuigen. Op gewestelijk niveau zijn bepaalde weggebruikers oververtegenwoordigd onder de zwaar gewonde slachtoffers: in Brussel zijn dat de voetgangers, in Vlaanderen de fietsers en in Wallonië de automobilisten.



TABEL 29 :
Doden 30 dagen per voertuigtype en gewest – 2009

		Vlaams gewest		Waals gewest		Brussels Hoofdstedelijk Gewest		België	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Voetganger		55	11	38	9	10	33	103	11
Tweewielers	Fiets	74	15	12	3	1	3	87	9
	Bromfiets	12	3	13	3	0	0	25	3
	Motorfiets	74	15	58	13	5	17	137	15
	Totaal tweewielers	160	33	83	19	6	20	249	26
Auto's	Personenwagen	191	40	267	61	6	20	464	49
	Minibus	1	0	0	0	0	0	1	0
	Campingvoertuig	0	0	1	0	0	0	1	0
	Totaal auto's	192	40	268	62	6	20	466	49
Goederen of personenvervoer	Lichte vrachtwagen	25	5	18	4	0	0	43	5
	Vrachtwagen	4	1	6	1	0	0	10	1
	Trekker + oplegger	6	1	4	1	0	0	10	1
	Trekker alleen	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus of autocar	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal goederen- of personenvervoer	35	7	28	6	0	0	63	7
Andere	Tram	0	0	0	0	0	0	0	0
	Landbouwtractor	0	0	1	0	0	0	1	0
	Ruiter	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gespan	0	0	1	0	0	0	1	0
	Andere	5	1	0	0	0	0	5	1
	Totaal Andere	5	1	2	0	0	0	7	1
Onbekend		32	7	16	4	8	27	56	6
Totaal		479	100	435	100	30	100	944	100

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : Het totaal in de onderste rij is niet gelijk aan het totaal van alle rijen omdat zich daaronder ook subtotalen bevinden.

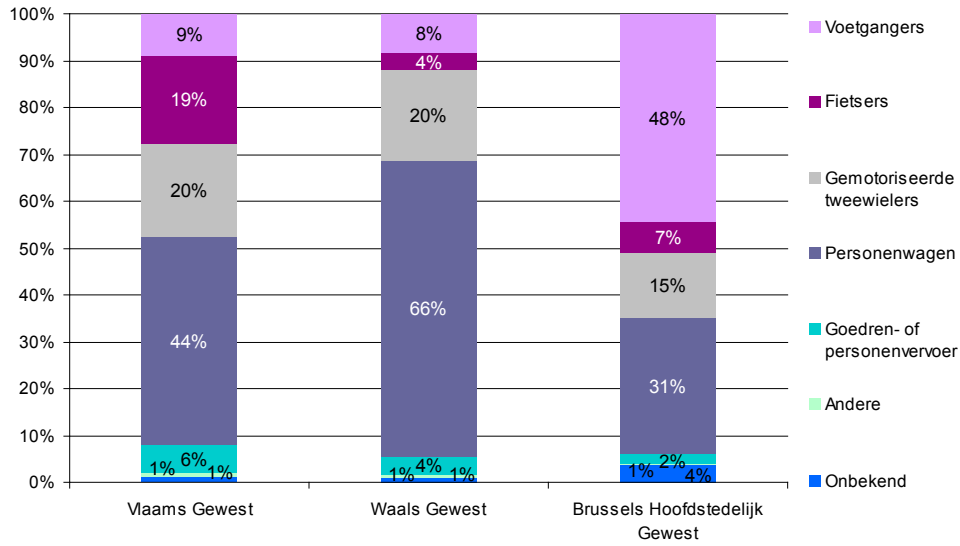
TABEL 30 :
Zwaargewonden per type voertuig en per gewest – 2009 (gewogen cijfers)

		Vlaams gewest		Waals gewest		Brussels Hoofdstedelijk Gewest		België	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Voetganger		370	9	176	8	89	46	635	10
Tweewielers	Fiets	815	19	85	4	14	7	914	14
	Bromfiets	312	7	120	5	3	1	434	7
	Motorfiets	548	13	318	15	23	12	888	13
	Totaal tweewielers	1675	39	522	24	40	21	2237	34
Auto's	Personenwagen	1899	45	1373	63	59	30	3331	50
	Minibus	16	0	2	0	0	0	18	0
	Campingvoertuig	0	0	7	0	0	0	7	0
	Totaal auto's	1915	45	1382	63	59	30	3356	51
Goederen of personenvervoer	Lichte vrachtwagen	190	4	58	3	4	2	253	4
	Vrachtwagen	21	1	8	0	0	0	30	0
	Trekker + oplegger	26	1	8	0	0	0	35	1
	Trekker alleen	1	0	0	0	0	0	1	0
	Bus of autocar	6	0	1	0	0	0	7	0
	Totaal goederen- of personenvervoer	245	6	76	3	4	2	325	5
Andere	Tram	0	0	0	0	0	0	0	0
	Landbouwtractor	3	0	1	0	0	0	5	0
	Ruiter	0	0	1	0	0	0	1	0
	Gespan	2	0	2	0	0	0	5	0
	Andere	36	1	11	0	1	1	48	1
	Totaal Andere	42	1	15	1	1	1	58	1
Onbekend		20	0	10	0	0	0	29	0
Totaal		4267	100	2180	100	193	100	6640	100

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : Het totaal in de onderste rij is niet gelijk aan het totaal van alle rijen omdat zich daaronder ook subtotaal bevinden.

FIGUUR 41 :
Doden 30 dagen en zwaargewonden per voertuigtype en gewest – 2009



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV



7.2 Volgens provincie

De evoluties van de verkeersveiligheidsindicatoren in de provincies van eenzelfde gewest zijn relatief gelijklopend.

De Vlaamse provincies hebben de vooropgestelde doelstelling bijna bereikt, namelijk een vermindering met de helft van het aantal doden tussen het gemiddelde van de jaren 1998-2000 en 2010. Vlaams-Brabant kent momenteel niet enkel de grootste daling op gewestelijk maar ook op nationaal niveau: -51,2%. Het is de enige provincie die de doelstelling bereikt heeft. Het komt er nu op aan om een heropflakking van het aantal slachtoffers te vermijden. Limburg is met een daling van 39% de slechtst scorende Vlaamse provincie. De twee bovengenoemde provincies hebben hun posities onderling omgeruild ten opzichte van de klassering van 2008 aangezien Limburg toen de grootste daling realiseerde, en Vlaams-Brabant de kleinste (van heel Vlaanderen).

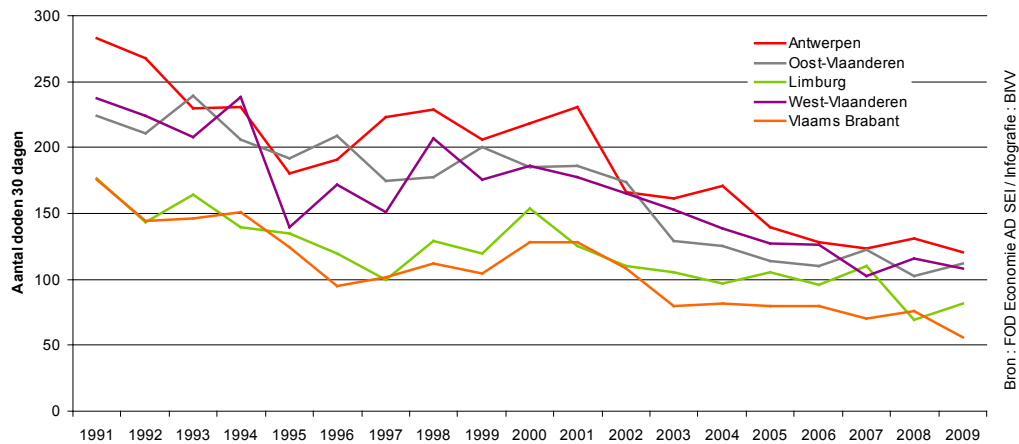
Namen kent een verdere daling en levert, net zoals in 2008, van alle Waalse provincies de beste prestatie. Met -48% doden, belandt ze zelfs op de tweede plaats van de nationale rangschikking na Vlaams-Brabant. De provincies Henegouwen en Luxemburg, zagen het aantal doden stijgen tussen 2008 en 2009, en zijn de hekkensluiters met een daling van respectievelijk slechts 11,5% en 5,5% ten opzichte van 1998-2000.

TABEL 31 :
Hoofdindicatoren per provincie – 2009 (gewogen cijfers)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Antwerpen	7005	17	121	13	1178	18	9624	17	17
Vlaams-Brabant	3531	8	56	6	474	7	4733	8	16
Waals-Brabant	1195	3	32	3	131	2	1595	3	27
West-Vlaanderen	5331	13	108	11	933	14	6669	12	20
Oost-Vlaanderen	6867	16	112	12	1004	15	8896	16	16
Henegouwen	4368	10	164	17	820	12	5633	10	38
Luik	3932	9	113	12	503	8	5306	9	29
Limburg	3589	9	82	9	678	10	5005	9	23
Luxemburg	1196	3	69	7	328	5	1473	3	58
Namen	1884	4	57	6	399	6	2335	4	30
BHG	3046	7	30	3	193	3	4809	9	10
België	41 944	100	944	100	6640	100	56 077	100	23

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 42 :
Evolutie van de doden 30 dagen in de Vlaamse provincies

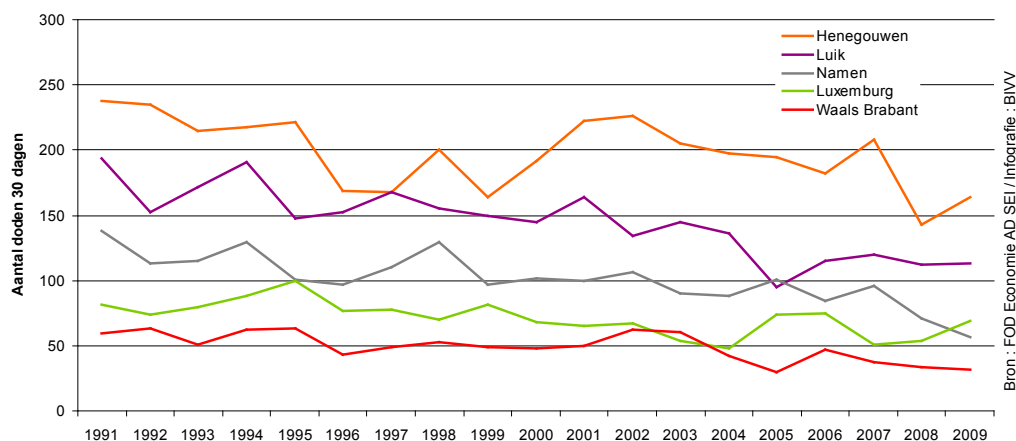


TABEL 32 :
Evolutie van de doden 30 dagen in de Vlaamse provincies

	Antwerpen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Oost-Vlaanderen	Limburg	Vlaams Gewest
1991	283	176	237	224	177	1097
1992	268	144	224	211	143	990
1993	230	146	208	239	164	987
1994	231	151	238	206	140	966
1995	180	124	140	192	135	771
1996	191	95	172	209	120	787
1997	223	102	151	175	100	751
1998	229	112	207	178	129	855
1999	206	104	176	200	120	806
2000	218	128	186	185	154	871
2001	231	128	178	186	125	848
2002	166	108	165	174	110	723
2003	161	80	153	129	105	628
2004	171	82	139	125	97	614
2005	140	80	127	114	105	566
2006	128	80	126	110	96	540
2007	123	70	103	122	110	528
2008	131	76	116	103	69	495
2009	121	56	108	112	82	479
Gemiddelde 1998-2000	218	115	190	188	134	844
Evolutie	-44,4%	-51,2%	-43,1%	-40,3%	-39,0%	-43,2%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 43 :
Evolutie van de doden 30 dagen in de Waalse provincies



TABEL 33 :
Evolutie van de doden 30 dagen in de Waalse provincies

	Waals-Brabant	Henegouwen	Luik	Luxemburg	Namen	Waals Gewest
1991	59	238	194	81	138	710
1992	63	235	152	74	113	637
1993	51	215	172	80	115	633
1994	62	218	191	88	129	688
1995	63	221	148	100	101	633
1996	43	169	152	77	97	538
1997	49	168	168	78	110	573
1998	53	200	155	70	129	607
1999	49	164	150	81	97	541
2000	48	192	145	68	102	555
2001	50	222	164	65	100	601
2002	62	226	134	67	106	595
2003	60	205	145	54	90	554
2004	42	197	136	48	88	511
2005	30	195	95	74	101	495
2006	47	182	115	75	84	503
2007	37	208	120	51	96	512
2008	34	143	112	54	71	414
2009	32	164	113	69	57	435
Gemiddelde 1998-2000	50	185	150	73	109	568
Evolutie	-36,0%	-11,5%	-24,7%	-5,5%	-47,9%	-23,4%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

7.3 Volgens wegtype

7.3.1 Ongevallen en slachtoffers

Hoewel 57,4% van de ongevallen binnen de bebouwde kom plaatsvindt, valt 51,4% van de doden bij ongevallen buiten de bebouwde kom. Bovendien worden 7,7% van de ongevallen en 15,7% van de doden op autosnelwegen geregistreerd. Op autosnelwegen is de ernst van letselongevallen het hoogst (40,2 doden per 1000 letselongevallen), gevolgd door de ernst van letselongevallen buiten bebouwde kom en binnen bebouwde kom. Deze volgorde van ongevallenernst staat uiteraard in rechtstreeks verband met de snelheden die op de verschillende wegtypes gereden worden. Merk ook op dat, hoewel het aantal doden op de autosnelweg tegenover het referentiegemiddelde met 32% gedaald is, het aantal zwaargewonden terzelfdertijd slechts met 3% daalde.

TABEL 34 :

Hoofdindicatoren per wegtype (buiten/binnen de bebouwde kom/op de autosnelweg) – 2009 (gewogen cijfers)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Autosnelweg	3678	7	148	15	1107	16	4203	7	40,2
Buiten de bebouwde kom	16 646	34	485	51	2957	44	20 369	36	29,1
Binnen de bebouwde kom	27 421	57	257	27	2576	38	31 505	56	9,4
Onbekend	49	0	54	5	0	0,0	0	0,0	1102,0
Totaal	47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	19,8

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 35 :
Evolutie van de hoofdindicatoren op de autosnelweg

	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ernst
1991	3029	200	965	3724	66,0
1992	3309	194	1040	3989	58,6
1993	3467	211	1118	4149	60,9
1994	3688	199	1082	4516	54,0
1995	3628	206	1022	4692	56,8
1996	3628	198	1002	4467	54,6
1997	4075	184	1084	5190	45,2
1998	4167	215	1080	5152	51,6
1999	4446	207	1184	5508	46,6
2000	4713	233	1156	5902	49,4
2001	4557	193	1079	5878	42,4
2002	3870	165	878	4872	42,6
2003	3555	136	751	4304	38,3
2004	3363	124	717	4196	36,9
2005	3638	158	756	4677	43,4
2006	3919	163	874	4752	41,6
2007	3783	152	951	4502	40,2
2008	3759	139	1047	4442	37,0
2009	3670	148	1106	4194	40,3
2009 gewogen	3678	148	1107	4203	40,2
Gemiddelde 1998-2000	4442	218	1140	5521	49,0
Evolutie	-17%	-32%	-3%	-24%	-18%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 36 :
Evolutie van de hoofdindicatoren buiten de bebouwde kom

	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ernst
1991	20 302	1044	7781	22 426	51,4
1992	20 596	910	7599	23 185	44,2
1993	20 771	967	7523	23 283	46,6
1994	20 467	1023	7322	22 903	50,0
1995	19 639	833	6664	22 401	42,4
1996	18 798	791	5881	21 477	42,1
1997	19 488	775	6045	22 819	39,8
1998	20 099	875	5729	23 844	43,5
1999	20 078	781	5410	24 094	38,9
2000	19 491	836	5285	23 492	42,9
2001	18 479	843	4764	22 339	45,6
2002	16 938	789	3899	20 731	46,6
2003	16 232	648	3582	18 924	39,9
2004	15 992	640	2991	19 250	40,0
2005	14 874	620	2995	17 862	41,7
2006	15 303	601	2855	18 771	39,3
2007	15 749	592	2758	19 460	37,6
2008	15 029	474	2711	18 312	31,5
2009	14 821	485	2660	18 091	32,7
2009 gewogen	16 646	485	2957	20 369	29,1
Gemiddelde 1998-2000	19 889	831	5475	23 810	42,0
Evolutie	-25%	-42%	-51%	-24%	-22%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

TABEL 37 :
Evolutie van de hoofdindicatoren binnen de bebouwde kom

	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ernst
1991	34 532	623	7508	37 763	18,0
1992	31 326	566	6404	34 622	18,1
1993	30 568	481	5972	33 802	15,7
1994	28 802	470	5594	31 842	16,3
1995	27 447	409	5027	30 461	14,9
1996	26 319	367	4338	29 732	13,9
1997	26 514	405	4303	30 101	15,3
1998	26 898	410	4100	30 851	15,2
1999	27 077	409	3827	31 123	15,1
2000	24 860	401	3406	28 719	16,1
2001	24 407	450	3106	28 127	18,4
2002	22 885	352	2861	26 307	15,4
2003	23 806	349	2733	26 800	14,7
2004	24 030	295	2511	27 048	12,3
2005	21 774	255	2321	24 965	11,7
2006	21 839	265	2290	25 052	12,1
2007	23 655	275	2489	27 032	11,6
2008	23 272	274	2254	26 875	11,8
2009	23 404	257	2243	26 846	11,0
2009 gewogen	27 421	257	2576	31 505	9,4
Gemiddelde 1998-2000	26 278	407	3778	30 231	15,0
Evolutie	-11%	-37%	-41%	-11%	-29%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

7.3.2 Ongevalsrisico en overlijdensrisico

De hogere ernst bij autosnelwegongevallen dient gerelativeerd te worden door het aantal afgelegde kilometers op de verschillende wegtypes. In 2009, was het risico om betrokken te geraken bij een verkeersongeval 6 keer kleiner op de autosnelweg dan erbuiten (102 ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen tegen 613 erbuiten), en het risico om daarbij om te komen was er 3 keer kleiner (2,8 doden per miljard afgelegde reizigerskilometers, tegen 8,5 doden buiten autosnelwegen). Het overlijdensrisico per miljard reizigerskilometers op autosnelwegen is met 42% gedaald tussen 1998-2000 en 2009.

TABEL 38 :

Evolutie van de ongevalsrisico en overlijdensrisico op / buiten de autosnelweg (aantal ongevallen en doden per miljard voertuigkilometers en aantal doden per miljard reizigerskilometers)

	Autosnelwegen		Buiten autosnelwegen	
	Ongevalsrisico	Overlijdensrisico	Ongevalsrisico	Overlijdensrisico
1991	135	5,6	1072	20,9
1992	142	5,2	998	18,3
1993	143	5,5	973	17,8
1994	145	5,0	904	17,9
1995	140	5,1	867	15,0
1996	136	4,8	825	14,0
1997	152	4,5	820	13,9
1998	146	5,0	817	14,9
1999	148	4,6	799	13,5
2000	154	5,1	745	14,0
2001	146	4,2	711	14,5
2002	122	3,5	654	13,0
2003	111	2,9	660	11,7
2004	103	2,6	649	11,1
2005	110	3,3	594	10,0
2006	115	3,3	597	9,6
2007	106	2,9	627	9,6
2008	105	2,7	620	8,6
2009	102	2,8	613	8,5
2009 gewogen	103	2,8	707	8,5
Gemiddelde 1998-2000	149	4,9	787	14,1
Evolutie	-31%	-42%	-22%	-40%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

7.3.3 Aanrijdingstypes en weggebruikers

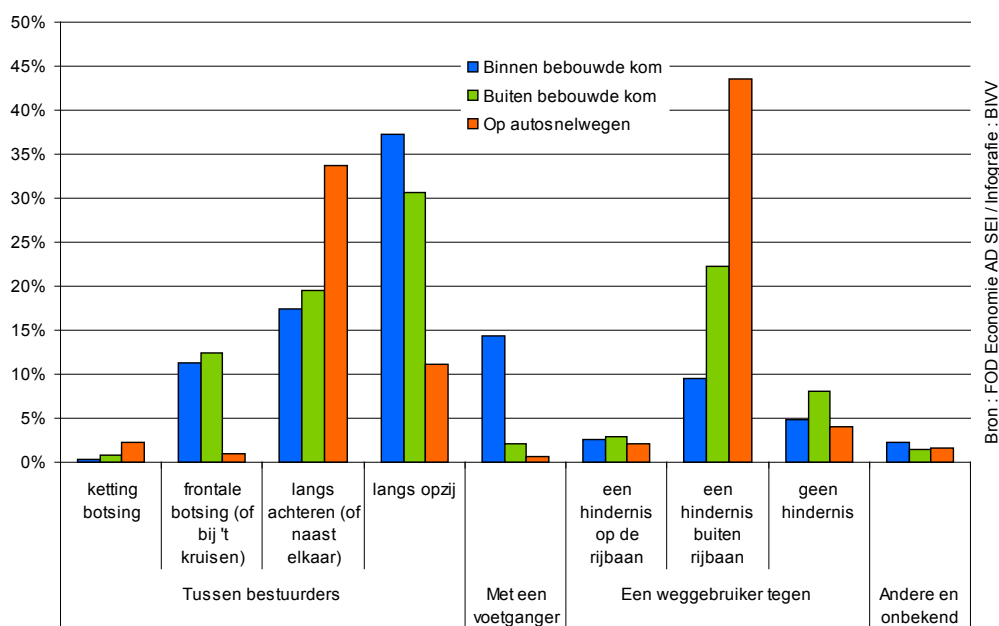
Bij bijna de helft van de autosnelwegongevallen verliest één enkele weggebruiker de controle over zijn voertuig (43% botsingen tegen een hindernis buiten de rijbaan, 4% zonder hindernis en 2% tegen een hindernis op de rijbaan). Wanneer een bestuurder na het controleverlies tegen een hindernis buiten de rijbaan belandt, gaat het in meer dan de helft van de gevallen om de vangrail. De vangrail blijkt zijn nut te bewijzen aangezien de ernst van deze ongevallen relatief beperkt is. Als de weggebruiker echter de vangrail overschrijdt of een boom of verlichtingspaal raakt, dan zijn de gevolgen ernstiger. De meerderheid van de slachtoffers van ongevallen op de autosnelweg zijn auto-inzittenden (zij vormen 62% van het totaal aantal doden en 84% van de gewonden).

Buiten de bebouwde kom komen botsingen tegen een hindernis buiten de rijbaan ook frequent voor, maar niet zo vaak als aanrijdingen langs opzij tussen bestuurders. 60% van de doden zijn auto-inzittenden, en 18% van de doden zijn bestuurders of passagiers van motorfietsen.

Binnen de bebouwde kom komen botsingen tussen bestuurders (vooral zijdelingse botsingen) duidelijk het meest voor, en ook het percentage verongelukte voetgangers ligt er veel hoger dan elders. In totaal zijn meer dan de helft van de doden 30 dagen zwakke weggebruikers (26,1% voetgangers, 13,6% motorfietsers, 10,5% fietsers en 7,0% bromfietzers).

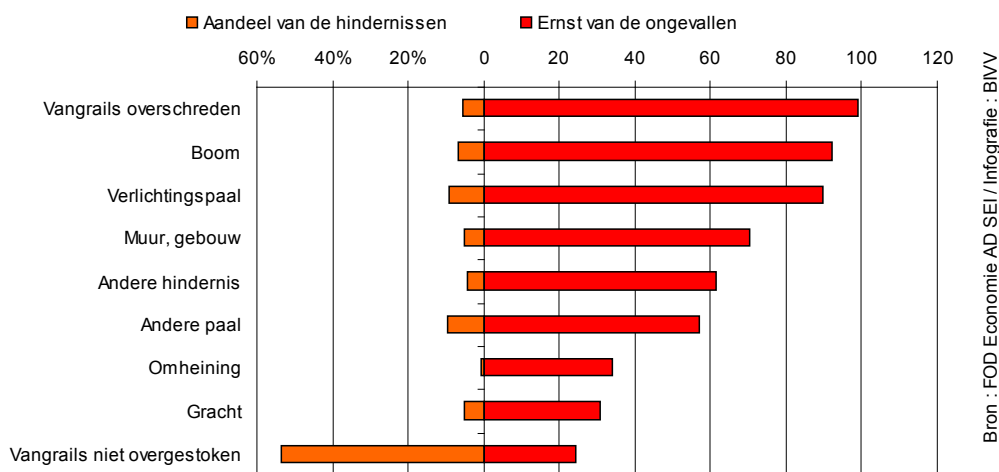
FIGUUR 44 :

Onderverdeling van de ongevallen binnen de bebouwde kom / buiten de bebouwde kom / op autosnelwegen per type eerste botsing – 2009 (gewogen cijfers)



FIGUUR 45 :

Type obstakel dat geraakt werd bij een autosnelwegongeval tegen een obstakel buiten de rijbaan – 2009 (ernst berekend voor de 10 voorbije jaren)



Noot : Obstakel dat geraakt werd bij de eerste botsing.

TABEL 39 :
Hoofddindicatoren voor de weggebruikerscategorieën op de autosnelweg – 2009 (gewogen cijfers)

	Ongevallen met ten minste 1 ...		Dodens 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst (voorbij 10 jaar)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Voetganger	27	0,7	14	9,5	5	0,5	6	0,1	179
Motorfiets	171	4,6	14	9,5	46	4,2	120	2,9	46
Personenwagen	3232	87,9	92	62,2	921	83,2	3535	84,1	40
Lichte vrachtwagen	545	14,8	16	10,8	88	8,0	325	7,7	39
Vrachtwagen	733	19,9	11	7,4	34	3,1	195	4,6	54
Bussen en autocars	3	0,1	0	0,0	1	0,1	1	0,0	39
Alle ongevallen	3678	100	148	100	1107	100	4203	100	27

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : Merk op dat de totalen (# et %) in de kolom "Ongevallen met tenminste 1..." niet gelijk zijn aan de som van de bovenstaande rijen omdat sommige ongevallen in meerdere rijen zijn opgenomen.

Daarenboven kunnen we geen conclusie trekken met betrekking tot de over- of ondervertegenwoordiging van een bepaald weggebruikerstype op basis van een directe vergelijking tussen de ongevallenpercentages "Ongevallen met tenminste 1..." en de respectievelijke slachtofferpercentages van dat weggebruikerstype.

TABEL 40 :
Hoofddindicatoren per type weggebruiker, buiten de bebouwde kom – 2009 (gewogen cijfers)

	Ongevallen met ten minste 1 ...		Dodens 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst (voorbij 10 jaar)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Voetganger	388	1,4	22	5	98	3,3	284	1,4	76
Fiets	2164	7,9	59	12,2	401	13,6	1872	9,2	29
Bromfiets	1327	4,8	7	1,4	159	5,4	1196	5,9	13
Motorfiets	1506	5,5	88	18,1	454	15,4	1077	5,3	61
Personenwagen	13 948	50,9	276	56,9	1655	56,0	14 290	70,2	30
Lichte vrachtwagen	1925	7,0	22	4,5	125	4,2	1059	5,2	14
Bus of autocar	157	0,6	0	0,0	1	0,0	106	0,5	3
Vrachtwagen	1002	3,7	8	1,6	25	0,9	215	1,1	5
Alle ongevallen	27 421	100	485	100	2957	100	20 369	100	40

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : Merk op dat de totalen (# et %) in de kolom "Ongevallen met tenminste 1..." niet gelijk zijn aan de som van de bovenstaande rijen omdat sommige ongevallen in meerdere rijen zijn opgenomen.

TABEL 41 :
Hoofdindicatoren per type weggebruiker, binnen de bebouwde kom – 2009 (gewogen cijfers)

	Ongevallen met ten minste 1 ...		Dodен 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst (voorbij 10 jaar)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Voetganger	4191	15,3	67	26,1	532	20,7	3703	11,8	24
Fiets	5715	20,8	27	10,5	512	19,9	5240	16,6	9
Bromfiets	3650	13,3	18	7,0	275	10,7	3434	10,9	6
Motorfiets	2415	8,8	35	13,6	388	15,1	2083	6,6	25
Personenwagen	22 957	83,7	98	38,1	780	30,3	15 286	48,5	12
Lichte vrachtwagen	2045	7,5	5	1,9	39	1,5	675	2,1	12
Bus of autocar	656	2,4	0	0,0	5	0,2	449	1,4	21
Vrachtwagen	709	2,6	1	0,4	6	0,2	88	0,3	48
Alle ongevallen	27 421	100	257	100	2576	100	31 505	100	14

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : Merk op dat de totalen (# et %) in de kolom "Ongevallen met tenminste 1..." niet gelijk zijn aan de som van de bovenstaande rijen omdat sommige ongevallen in meerdere rijen zijn opgenomen.

7.3.4 Werkzaamheden en spookrijders op de autosnelweg

Het aantal ongevallen dat in de nabijheid van wegenwerken op de autosnelweg plaatsvond, fluctueert doorheen de tijd: 213 in 2002, 77 in 2007, en tot slot 141 in 2009. In 2009, leidden deze ongevallen tot het overlijden van 7 personen, dit komt overeen met een ernst van 50 doden per 1000 ongevallen. De grote variatie van de indicatoren laat weinig ruimte voor voorspellingen over de evolutie ten opzichte van het referentiegemiddelde. We noteren enkel dat alle indicatoren (ongevallen, slachtoffers en ernst) een dalende evolutie vertonen.



TABEL 42 :
Evolutie van de hoofdindicatoren voor ongevallen in de nabijheid van werkzaamheden op de autosnelweg

	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ernst
1991	145	5	48	184	34,5
1992	76	4	14	108	52,6
1993	120	5	34	151	41,7
1994	185	8	67	231	43,2
1995	157	10	40	218	63,7
1996	133	8	45	196	60,2
1997	222	18	73	337	81,1
1998	152	18	47	194	118,4
1999	160	5	36	197	31,3
2000	179	11	34	219	61,5
2001	198	17	62	283	85,9
2002	213	10	51	299	46,9
2003	167	8	31	198	47,9
2004	160	6	38	210	37,5
2005	168	8	28	236	47,6
2006	111	8	22	132	72,1
2007	77	4	31	86	51,9
2008	117	5	37	155	42,7
2009	141	7	37	171	49,6
2009 gewogen	141	7	37	171	49,6
Gemiddelde 1998-2000	164	11	39	203	70,0
Evolutie	-14%	-38%	-5%	-16%	-29%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Spookrijders zijn weggebruikers die tegen de normale rijrichting in rijden op de autosnelweg. Ongevallen met spookrijders komen niet vaak voor (gemiddeld worden een twintigtal van dergelijke ongevallen per jaar geregistreerd) maar kennen vaak een dodelijke afloop. In 2009, kwamen er bij 25 ongevallen met een spookrijder in het totaal 12 personen om, ofwel één dode per twee ongevallen.

TABEL 43 :
Evolutie van de hoofdindicatoren voor ongevallen met een spookrijder op de autosnelweg

	Ongevallen	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ernst
1991	36	15	20	46	417
1992	26	2	28	29	77
1993	37	7	31	34	189
1994	28	14	19	35	500
1995	12	5	4	17	417
1996	28	6	21	33	214
1997	35	7	20	43	200
1998	34	17	32	36	500
1999	28	7	15	35	250
2000	20	4	11	23	200
2001	19	7	15	31	368
2002	30	2	5	45	67
2003	23	7	10	25	304
2004	24	5	11	34	208
2005	25	6	15	42	240
2006	15	7	2	22	467
2007	22	3	5	33	136
2008	14	4	8	17	286
2009	25	12	26	34	480
2009 gewogen	25	12	26	34	480
Gemiddelde 1998-2000	27	9	19	31	317
Evolutie	-9%	29%	34%	9%	52%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV



7.4 Volgens snelheidsregime³³

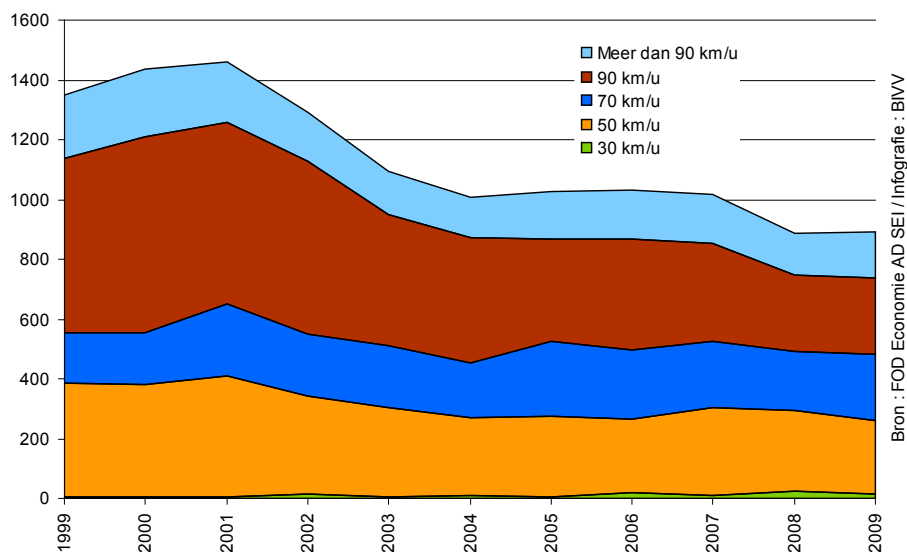
Aanzienlijke dalingen van het aantal doden tussen 1998-2000 en 2009 werden vooral geregistreerd op 90, 120 en ook op 50 km/u-wegen. Voor de 90 km/u-wegen is dit vooral te danken aan het feit dat het aantal gereden kilometers op deze wegen sterk is afgenomen, hoofdzakelijk omdat in Vlaanderen op sommige wegen de eerdere maximumsnelheid van 90 km/u teruggebracht werd tot 70 km/u. Dit heeft zich vertaald in een lichte toename van het aantal doden 30 dagen op 70 km/u-wegen. Omdat het aantal letselgevallen op 70 km/u wegen echter sterker is toegenomen dan het aantal doden is de ernst toch gedaald op 70 km/u wegen. Ook in alle andere snelheidszones is de ernst gedaald, behalve in de zones 30 km/u. In 2009 komt de rangschikking volgens ernst volledig overeen met de rangschikking naargelang de toegelaten maximumsnelheid: hoe hoger de snelheid, hoe ernstiger de ongevallen.

TABEL 44 :
Hoofddindicatoren per snelheidsregime – 2009 (gewogen cijfers)

	Ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ernst (10 jaar)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
30 km/u	1777	3,7	16	1,7	176	2,7	1919	3,4	12,2
50 km/u	26 094	54,6	243	25,7	2538	38,2	29 979	53,5	14,8
70 km/u	9886	20,7	223	23,6	1508	22,7	12 313	22,0	31,3
90 km/u	6573	13,8	255	27,0	1387	20,9	7971	14,2	52,7
Meer dan 90 km/u	3391	7,1	153	16,2	1008	15,2	3866	6,9	50,1
Onbekend	73,33	0,2	54	5,7	22	0,3	28	0,1	65,5
Totaal	47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	29,2

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

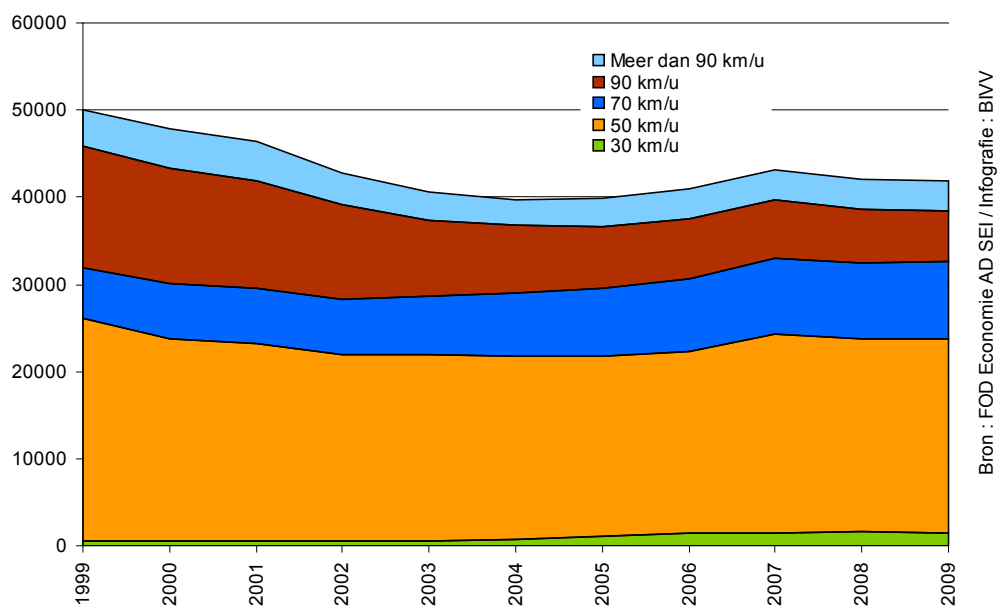
FIGUUR 46 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen per snelheidsregime



Noot: Slachtoffers voor dewelke de snelheidszone van het ongeval niet gekend is, zijn niet in de grafiek opgenomen.

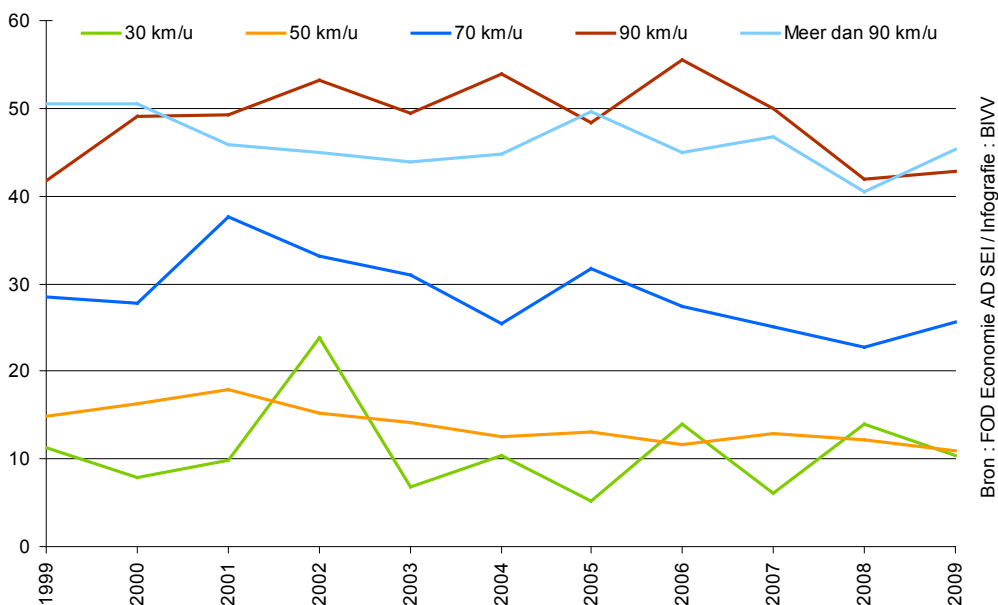
33 30 km/u = van 0 tot 30 km/u ; 50 km/u = van 31 tot 50 km/u ; 70 km/u = van 51 tot 70 km/u ; 90 km/u = van 71 tot 90 km/u

FIGUUR 47 :
Evolutie van het aantal ongevallen per snelheidsregime



Noot: Ongevallen waarvan de snelheidszone niet gekend is, zijn niet in de grafiek opgenomen.

FIGUUR 48 :
Evolutie van de ernst van de ongevallen per snelheidsregime



8

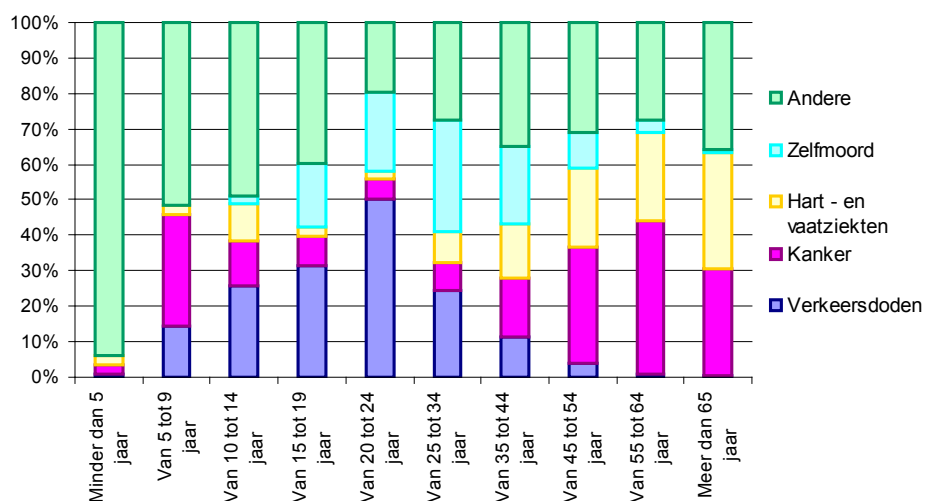
SLACHTOFFERS

8.1 Algemeen

8.1.1 Doodsoorzaken

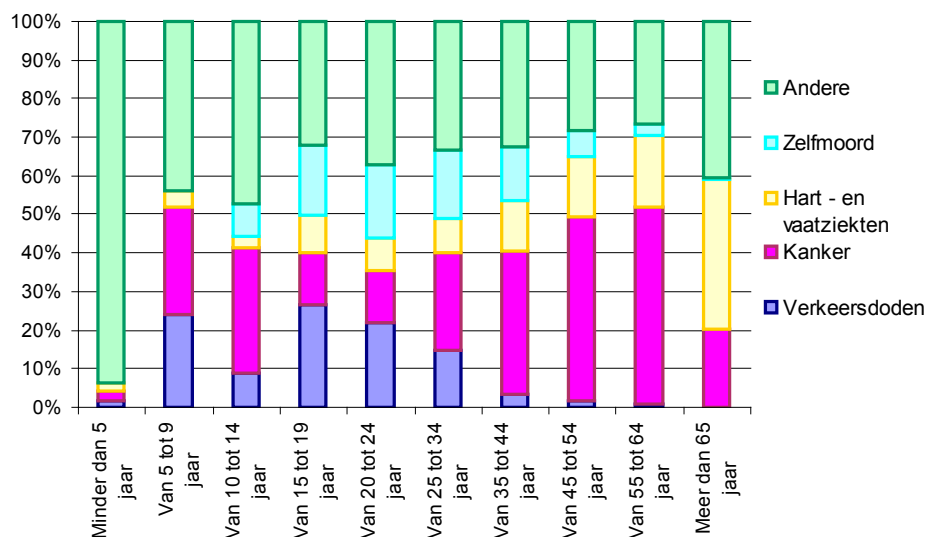
Verkeersongevallen zijn de belangrijkste doodsoorzaak bij mannen van 20 tot 24 jaar. Nagenoeg 50% van de overlijdens bij 20 tot 24-jarige mannen houden verband met een verkeersongeval. Meer dan één op vijf overlijdens bij 10 tot 19-jarige mannen en 25 tot 34-jarige mannen is te wijten aan een verkeersongeval. Bij vrouwen was in 2009 de leeftijd van 5 tot 24 jaar het meest kritiek, want ook daar zijn meer dan één op vijf overlijdens het gevolg van een verkeersongeval (behalve voor de leeftijd 10 tot en met 14 jaar).

FIGUUR 49 :
Aandeel elke doodsoorzaak volgens leeftijdscategorie, mannen – 2006



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

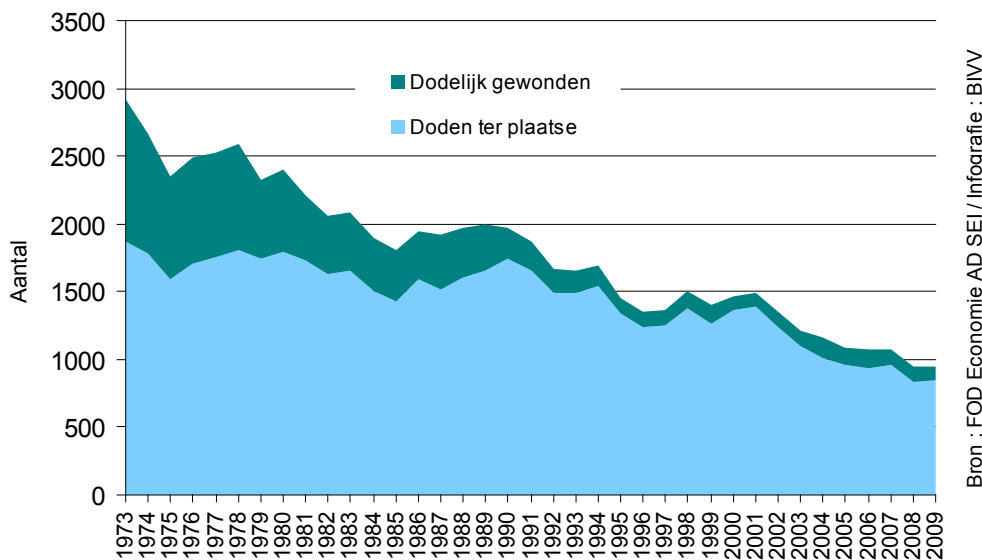
FIGUUR 50 :
Aandeel elke doodsoorzaak volgens leeftijdscategorie bij vrouwen – 2006



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Doden 30 dagen worden traditioneel opgesplitst in doden ter plaatse en dodelijk gewonden. Deze laatste categorie zijn dodelijk verkeersslachtoffers die niet ter plaatse of voor de ziekenhuisopname om het leven komen. Van 1973 tot en met het begin van de jaren '90 nam het aantal dodelijk gewonden gestaag af; sindsdien blijft hun absolute aantal constant. Hun aandeel ten opzichte van het totaal aantal verkeersdoden daarentegen gaat weer in stijgende lijn, omdat het aantal doden ter plaatse wel nog is afgenomen sinds het begin van de jaren '90. Het aandeel dodelijk gewonden t.o.v. alle verkeersdoden bedroeg in 2009 11%.

FIGUUR 51 :
Evolutie van het aantal doden 30 dagen opgesplitst in doden ter plaatse en dodelijk gewonden

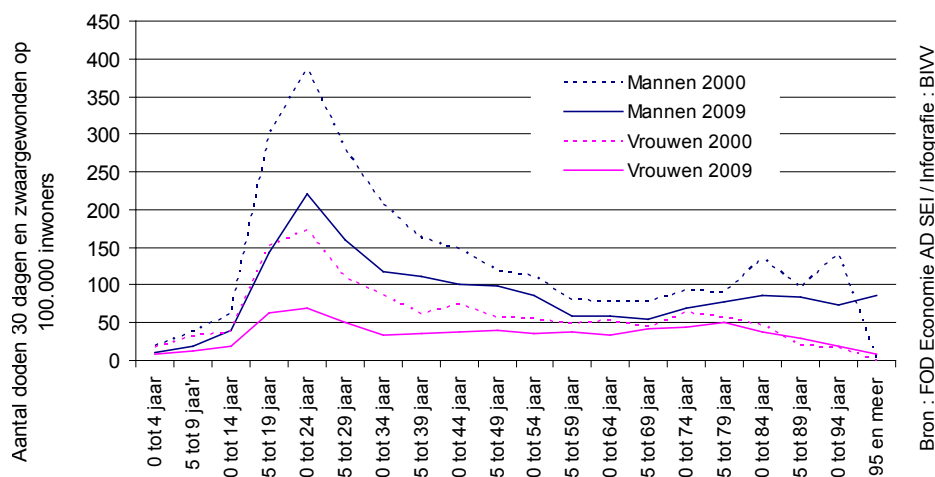


8.1.2 Leeftijd en geslacht

Als we kijken naar het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners, valt onmiddellijk op hoe zwaar jonge mannen door verkeersongevallen getroffen worden. Bij mannen tussen 20 en 24 jaar loopt deze indicator op tot 220 per 100 000 inwoners. Toch is deze indicator al gehalveerd tussen het jaar 2000 en 2009. Ook bij jonge vrouwen is het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners met de helft afgenomen tussen 2000 en 2009. De afname is zelfs iets sterker bij de vrouwen: in de leeftijdscategorie van 20 tot en met 24 jaar doet zich een afname voor van 59% bij de vrouwen en van 43% bij de mannen. Het aantal doden per 100 000 inwoners van het vrouwelijk geslacht binnen deze leeftijdscategorie bedraagt 70.

FIGUUR 52 :

Zwaargewonden en doden 30 dagen op 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie en geslacht – vergelijking 2000/2009 (niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 45 :

Hoofindicatoren van slachtoffers naar leeftijd, totaal³⁴ – 2009 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden	Ongevallen met minstens één ... ³⁵	Bevolking	Zwaargewonden en doden 30 dagen op 100.000 inwoners
0 tot 4 jaar	9	48	976	954	617 537	9
5 tot 9 jaar	5	91	1394	1352	591 001	16
10 tot 14 jaar	8	171	2105	2199	606 338	30
15 tot 19 jaar	71	610	6669	7639	654 046	104
20 tot 24 jaar	118	830	8106	11 779	650 740	146
25 tot 29 jaar	96	632	6461	10 560	690 986	105
30 tot 34 jaar	70	455	4982	9042	689 150	76
35 tot 39 jaar	84	476	4788	8851	756 734	74
40 tot 44 jaar	77	482	4507	8561	801 519	70
45 tot 49 jaar	67	497	4074	7868	810 856	70
50 tot 54 jaar	62	392	3313	6391	753 160	60
55 tot 59 jaar	54	274	2466	4813	680 408	48
60 tot 64 jaar	42	247	1776	3493	613 827	47
65 tot 69 jaar	32	185	1257	2438	460 265	47
70 tot 74 jaar	43	211	1143	2165	452 608	56
75 tot 79 jaar	46	205	935	1803	407 196	62
80 tot 84 jaar	27	138	570	1069	294 423	56
85 tot 89 jaar	21	57	246	460	166 203	47
90 tot 94 jaar	4	9	29	62	41 627	32
95 en meer	2	1	6	9	14 456	21
Leeftijd onbekend	6	628	271	2601	/	/
Totaal	944	6640	56 077	47 794	10 753 080	71

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

³⁴ Slachtoffers voor wie het geslacht onbekend is, zijn inbegrepen.

³⁵ Een ongeval waarin meerdere personen uit verschillende leeftijdscategorieën zijn betrokken, wordt meerdere keren in deze kolom van de tabel geteld. Bvb. een ongeval met een persoon van 23 en een persoon van 55 wordt één maal geteld in de leeftijdscategorie van 20 tot 24 jaar en één maal in de leeftijdscategorie van 55 tot 59 jaar. Een ongeval met twee personen van 23 jaar zal echter slechts 1 keer in de leeftijdscategorie van 20 tot 24 jaar geteld worden...

TABEL 46 :
Hoofdindicatoren van slachtoffers naar leeftijd, mannen – 2009 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ongevallen met minstens één ... ³⁶	Bevolking	Zwaargewonden en doden 30 dagen op 100.000 inwoners
0 tot 4 jaar	4	27	502	520	316 089	10
5 tot 9 jaar	1	57	774	790	301 683	19
10 tot 14 jaar	7	115	1197	1322	309 986	39
15 tot 19 jaar	49	428	4159	5258	333 564	143
20 tot 24 jaar	99	620	4979	8313	326 344	220
25 tot 29 jaar	77	477	3808	7338	346 023	160
30 tot 34 jaar	57	350	2942	6215	346 948	117
35 tot 39 jaar	72	352	2823	5912	382 905	111
40 tot 44 jaar	60	347	2631	5760	406 619	100
45 tot 49 jaar	55	347	2333	5270	408 775	98
50 tot 54 jaar	49	273	1940	4350	377 220	85
55 tot 59 jaar	42	157	1400	3251	339 739	59
60 tot 64 jaar	27	153	953	2324	301 676	60
65 tot 69 jaar	21	97	634	1539	219 183	54
70 tot 74 jaar	27	115	586	1374	206 333	69
75 tot 79 jaar	22	111	470	1125	171 250	77
80 tot 84 jaar	21	73	294	685	109 706	85
85 tot 89 jaar	9	35	140	306	52 235	84
90 tot 94 jaar	4	3	11	37	9952	73
95 en meer	1	1	5	7	2421	86
Leeftijd onbekend	1	14	44	118	/	/
Totaal	705	4150	32 625	41 300	5 268 651	92

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

³⁶ Een ongeval waarin meerdere mannen uit verschillende leeftijdscategorieën zijn betrokken, wordt meerdere keren in deze kolom van de tabel geteld. Bvb. een ongeval met een man van 23 en een man van 55 wordt één maal geteld in de leeftijdscategorie van 20 tot 24 jaar en één maal in de leeftijdscategorie van 55 tot 59 jaar. Een ongeval met twee mannen van 23 jaar zal echter slechts 1 keer in de leeftijdscategorie van 20 tot 24 jaar geteld worden.

TABEL 47 :
Hoofdindicatoren van slachtoffers naar leeftijd, vrouwen – 2009 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ongevallen met minstens één ... ³⁷	Bevolking	Zwaargewonden en doden 30 dagen op 100.000 inwoners
0 tot 4 jaar	5	20	435	438	301 448	8
5 tot 9 jaar	4	33	610	611	289 318	13
10 tot 14 jaar	1	56	898	913	296 352	19
15 tot 19 jaar	22	179	2489	2782	320 482	63
20 tot 24 jaar	19	207	3088	4147	324 396	70
25 tot 29 jaar	19	152	2623	3762	344 963	49
30 tot 34 jaar	13	104	2016	3208	342 202	34
35 tot 39 jaar	12	123	1951	3291	373 829	36
40 tot 44 jaar	17	133	1862	3116	394 900	38
45 tot 49 jaar	12	147	1726	2865	402 081	40
50 tot 54 jaar	13	119	1363	2219	375 940	35
55 tot 59 jaar	12	117	1059	1729	340 669	38
60 tot 64 jaar	15	93	818	1289	312 151	34
65 tot 69 jaar	11	88	616	995	241 082	41
70 tot 74 jaar	16	95	554	870	246 275	45
75 tot 79 jaar	24	94	465	749	235 946	50
80 tot 84 jaar	6	66	275	418	184 717	39
85 tot 89 jaar	12	22	104	161	113 968	30
90 tot 94 jaar	0	6	18	24	31 675	20
95 en meer	1	0	1	2	12 035	8
Leeftijd onbekend	0	4	20	35	/	/
Totaal	234	1860	22 992	26 144	5 484 429	38

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.1.3 Weggebruikerstypes (evolutie, leeftijd en geslacht)

A. Evolutie

In algemene zin is het aantal doden 30 dagen in 2009 met 35% afgenomen ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000.

Deze algemene daling is niet gelijkmatig verdeeld over de verschillende weggebruikerstypes. Gesteld dat de algemene doelstelling van -50% ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 opgelegd zou zijn aan elk weggebruikerstype afzonderlijk, dan hebben sommige weggebruikerstypes “hun doelstelling” kunnen behalen en andere niet. Bromfietzers klasse A en passagiers van personenwagens hebben een daling met meer dan de helft kunnen realiseren. Bromfietzers klasse B en autobestuurders bevinden zich op een haar na in hetzelfde geval. Voor fietsers en voetgangers zien we een daling van het aantal doden 30 dagen met een derde.

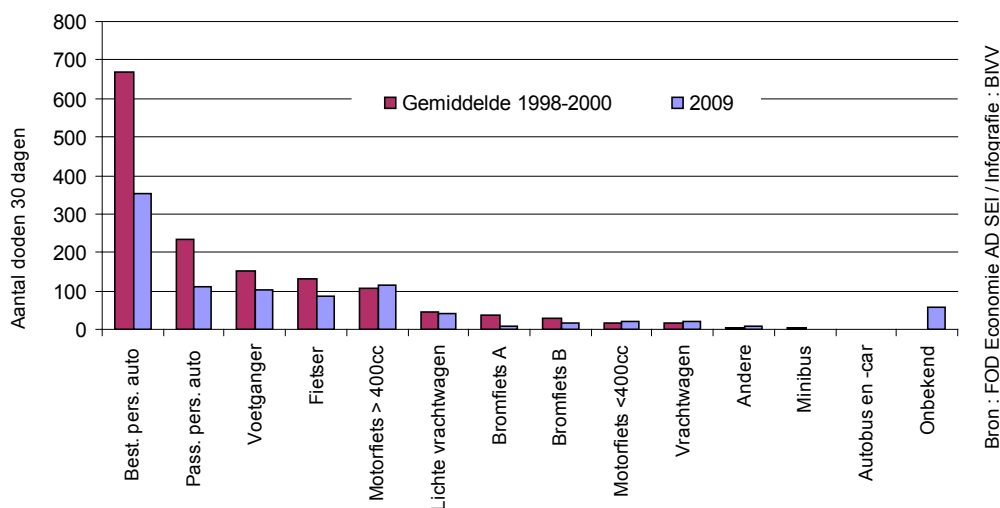
³⁷ Een ongeval waarin meerdere vrouwen uit verschillende leeftijdscategorieën zijn betrokken, wordt meerdere keren in deze kolom van de tabel geteld. Bvb. een ongeval met een vrouw van 23 en een vrouw van 55 wordt één maal geteld in de leeftijdscategorie van 20 tot 24 jaar en één maal in de leeftijdscategorie van 55 tot 59 jaar. Een ongeval met twee vrouwen van 23 jaar zal echter slechts 1 keer in de leeftijdscategorie van 20 tot 24 jaar geteld worden.

Motorrijders en inzittenden van (lichte) vrachtwagens vertonen geen (opmerkelijke) daling ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000. Dit vindt deels zijn oorsprong in de relatief sterke stijging van het aantal voertuigkilometers gereden door motorfietsers (+32%) en lichte vrachtwagens (+43%) in deze periode. De evolutie van de voertuigkilometers per weggebruikerstype kan echter niet alles verklaren, aangezien de stijging van het aantal gereden voertuigkilometers door vrachtwagens (+6%) in deze periode zo goed als gelijk is aan de stijging bij de personenwagens (+8%), terwijl de evolutie van de doden 30 dagen voor deze laatste voertuigcategorie veel positiever is.

Alhoewel de vergelijking van het aantal doden 30 dagen in 2009 ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 voor sommige weggebruikerstypes positief uitvalt, is deze daling voor de meeste van deze weggebruikerstypes vooral gerealiseerd in de eerste helft van het vorige decennium. Voor voetgangers, fietsers, bromfietzers klasse B, en passagiers van personenauto's zien we sindsdien immers een stagnatie (zie Tabel 48).

FIGUUR 53 :

Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens weggebruikerstype – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2009 (niet-gewogen cijfers)

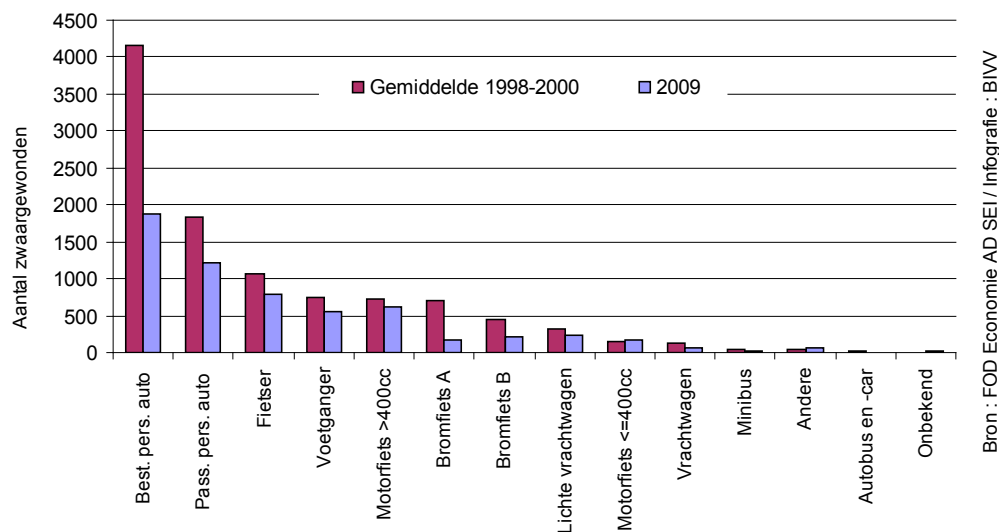


Vervoersmiddelen die jaarlijks een dodentol van meer dan 50 verkeersdoden opleiden, vertonen een vrij gelijkaardige evolutie van de zwaargewonden als van de doden 30 dagen ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000. Enkel voor motorfietsers >400cc zien we een tegengestelde evolutie: een stijging bij de doden 30 dagen (+6%) en een daling bij de zwaargewonden (-14%).

Wanneer de recente evolutie wordt vergeleken, springen twee ongunstige ontwikkelingen in het oog: een stijging van meer dan 70% van de zwaar gewonde motorfietsers ≤400cc sinds 2004, en een toename van de zwaar gewonde autopassagiers met een derde sinds 2005. De toename van de zwaargewonden onder de motorfietsers ≤400cc kan te wijten zijn aan de stijgende populariteit van verplaatsingen met de motorfiets. Oorzaken voor de toename van het aantal autopassagiers zijn voorlopig nog ongekend.

Voor zwaar gewonde voetgangers en fietsers zien we net als bij de omgekomen voetgangers en fietsers een recente stagnatie van de cijfers.

FIGUUR 54 :
 Evolutie van het aantal zwaargewonden volgens weggebruikerstype – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2009 (niet-gewogen cijfers)

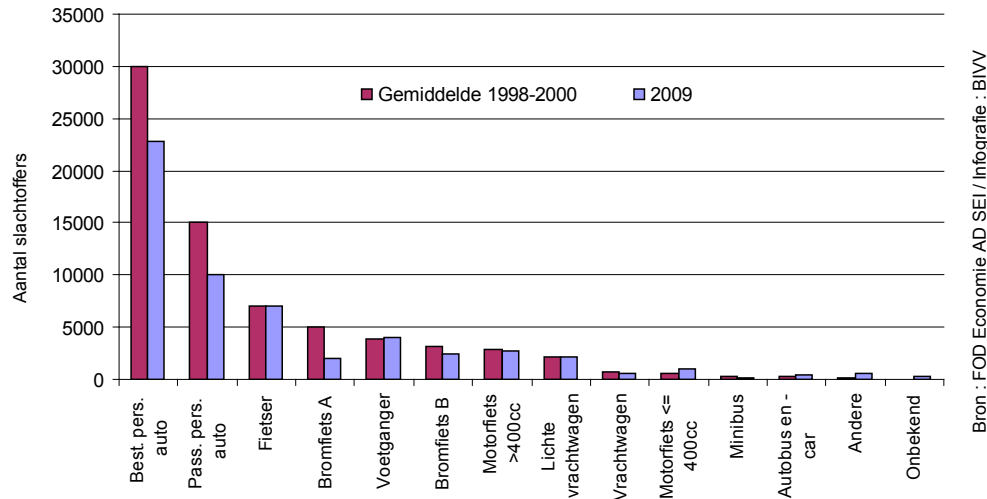


Het aantal slachtoffers daalt in 2009 in mindere mate ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 dan het aantal doden 30 dagen (-17,5% tegen -35,1% voor alle weggebruikerstypes). Dit komt tot uiting bij de verschillende weggebruikerstypes. Slechts voor één weggebruikerstype wordt nog een daling met meer dan de helft vastgesteld, nl. bromfietzers klasse A. Het aantal doden 30 dagen neemt voor voetgangers en fietsers met een derde af ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (en het aantal zwaargewonden met een kwart), maar blijft constant als het gaat over alle slachtoffers samen. Ook de afname bij auto-inzittenden is minder sterk. Het aantal slachtoffers bij motorfietzers ≤400cc neemt zelfs met 51,7% toe ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 (tegen +20,0% bij de doden 30 dagen).

De evolutie van het aantal slachtoffers op korte termijn is voor sommige weggebruikerstypes onrustwekkend, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruikers. Het aantal slachtoffers bij voetgangers, fietsers en motorfietzers neemt sinds 2005 beduidend toe. Bij de gemotoriseerde vierwielers is de recente evolutie bij lichte vrachtwagens het meest zorgwekkend, er is nl. een aangroei van de slachtoffers sinds 2003 met een kwart.

FIGUUR 55 :

Evolutie van het aantal slachtoffers volgens weggebruikerstype – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2009 (niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 48 :

Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens weggebruikerstype

	Voetganger	Fietser	Bromfiets Klasse A	Bromfiets Klasse B	Motorfiets ≤400cc	Motorfiets >400cc	Best. pers. auto.
1991	280	166	56	45	25	89	822
1992	233	147	52	46	18	74	754
1993	199	137	37	50	20	127	749
1994	197	151	60	33	22	119	781
1995	149	128	38	33	20	96	688
1996	155	120	41	24	13	94	638
1997	142	122	44	24	13	112	642
1998	162	135	51	27	24	97	670
1999	154	122	33	23	15	127	645
2000	142	134	28	36	16	102	697
2001	160	128	42	21	21	126	663
2002	127	105	33	33	15	143	592
2003	114	109	27	18	14	109	533
2004	102	78	18	15	16	104	491
2005	108	71	18	12	16	107	471
2006	123	91	21	14	16	114	467
2007	104	90	14	12	11	128	438
2008	99	86	14	18	20	88	365
2009	103	87	10	15	22	115	353
Gemiddelde 1998-2000	153	130	37	29	18	109	671
Evolutie	-32,5%	-33,2%	-73,2%	-47,7%	+20,0%	+5,8%	-47,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



Pass. pers. auto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Minibus	Autobus en autocar	Andere	Onbekend	Totaal
317	36	23	5	1	5	3	1873
286	35	15	3	4	4	0	1671
292	22	11	9	4	3	0	1660
277	28	18	3	1	2	0	1692
240	30	14	2	1	9	1	1449
216	25	14	8	1	6	1	1356
203	26	19	7	3	6	1	1364
266	40	15	6	1	4	2	1500
207	42	20	4	0	5	0	1397
225	52	20	6	2	9	1	1470
237	48	28	6	3	3	0	1486
187	40	15	8	1	6	50	1355
156	27	15	1	0	4	85	1212
132	32	18	3	2	16	135	1162
153	44	16	0	0	10	63	1089
122	34	16	0	0	10	41	1069
112	49	25	3	1	27	57	1071
114	40	25	0	2	11	62	944
112	43	20	1	0	7	56	944
233	45	18	5	1	6	1	1456
-51,9%	-3,7%	+9,1%	-81,3%	-100,0%	+16,7%	+5500,0%	-35,1%

TABEL 49 :
Evolutie van het aantal zwaargewonden volgens weggebruikerstype

	Voetganger	Fietser	Bromfiets Klasse A	Bromfiets Klasse B	Motorfiets ≤400cc	Motorfiets >400cc	Best. pers. auto
1991	1462	1702	1015	980	259	645	6413
1992	1310	1551	922	775	223	722	6116
1993	1167	1548	881	638	214	782	6037
1994	1173	1478	885	589	188	767	5704
1995	1025	1428	779	517	180	859	5127
1996	892	1173	721	465	157	774	4531
1997	879	1230	754	475	166	800	4529
1998	815	1104	762	470	168	727	4383
1999	780	1113	722	444	157	714	4120
2000	624	971	659	449	134	738	3981
2001	704	872	574	396	130	694	3604
2002	604	833	486	377	104	656	2932
2003	631	831	315	340	120	726	2653
2004	604	718	251	246	97	532	2247
2005	570	769	234	255	114	591	2109
2006	570	763	219	263	111	605	2076
2007	607	806	226	281	107	627	2040
2008	592	774	209	244	125	554	1890
2009	546	796	160	218	167	623	1881
2009 gewogen	635	914	181	249	191	697	2064
Gemiddelde 1998-2000	740	1063	714	454	153	726	4161
Evolutie	-26,2%	-25,1%	-77,6%	-52,0%	+9,2%	-14,2%	-54,8%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 50 :
Evolutie van het aantal slachtoffers volgens weggebruikerstype

	Voetganger	Fietser	Bromfiets Klasse A	Bromfiets Klasse B	Motorfiets ≤400cc	Motorfiets >400cc	Best. pers. auto.
1991	5379	7885	4625	4282	922	2039	34 371
1992	4780	7420	4428	3537	808	2244	33 643
1993	4602	7454	4101	3209	782	2503	33 474
1994	4478	7517	4160	2900	719	2651	32 019
1995	4211	7508	4104	2671	753	2820	30 388
1996	4094	7025	3991	2588	602	2693	29 121
1997	4032	7419	4556	2803	638	2846	29 784
1998	4034	7079	4992	3048	643	2769	30 549
1999	4116	7261	5178	3303	658	3049	30 221
2000	3657	6789	4718	3331	609	2805	29 333
2001	3645	6540	4448	3115	553	2868	28 267
2002	3439	6740	4216	3228	562	2906	24 412
2003	3988	7109	3361	3036	601	3064	23 183
2004	4154	7016	2611	2601	730	2748	22 495
2005	3675	6464	2444	2352	680	2775	21 589
2006	3665	6460	2260	2369	770	2891	22 360
2007	3980	6886	2344	2716	640	2943	23 595
2008	3883	6877	2236	2365	887	2723	22 808
2009	3995	6983	2008	2381	966	2784	22 795
2009 gewogen	4731	8114	2296	2757	1138	3167	25 564
Gemiddelde 1998-2000	3936	7043	4963	3227	637	2874	30 034
Evolutie	+1,5%	-0,9%	-59,5%	-26,2%	+51,7%	-3,1%	-24,1%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Pass. pers. auto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Minibus	Autobus en autocar	Andere	Onbekend	Totaal
3259	347	126	46	31	41	6	16 332
2936	266	143	38	29	44	6	15 081
2829	305	115	47	8	54	5	14 630
2666	300	143	40	23	44	3	14 003
2265	279	125	36	31	60	6	12 717
2002	271	133	62	8	27	5	11 221
2063	275	156	47	17	39	2	11 432
1976	282	128	35	15	38	6	10 909
1797	350	128	47	12	34	3	10 421
1722	333	130	45	18	40	3	9 847
1500	286	115	32	12	29	1	8 949
1165	296	122	20	3	35	5	7 638
987	228	105	5	7	68	80	7 096
918	229	80	22	11	85	193	6 233
906	243	105	11	16	100	52	6 075
951	212	93	15	17	102	25	6 022
993	224	86	18	12	134	38	6 199
1177	245	77	4	18	73	31	6 013
1215	236	62	17	6	55	27	6 009
1274	253	65	18	7	63	29	6 640
1832	322	129	42	15	37	4	10 392
-33,7%	-26,6%	-51,8%	-59,8%	-60,0%	+47,3%	+575,0%	-42,2%

Pass. pers. auto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Minibus	Autobus en autocar	Andere	Onbekend	Totaal
19 271	1907	774	365	462	202	44	82 528
18 448	1748	784	343	332	204	59	78 778
18 111	1870	704	310	281	222	52	77 675
17 170	1726	828	329	307	199	27	75 030
15 846	1753	741	311	379	222	47	71 754
14 746	1795	708	374	300	191	31	68 259
15 455	1788	771	342	270	181	22	70 907
15 563	1953	715	366	343	180	26	72 260
15 058	2135	740	313	275	203	33	72 543
14 392	2205	774	298	301	174	45	69 431
13 661	2168	696	322	311	162	24	66 780
11 782	2047	712	226	305	238	90	60 903
09 913	1891	662	119	300	571	739	58 537
10 009	1963	632	108	318	843	1755	57 983
10 223	1999	686	139	446	755	472	54 699
10 210	2186	648	150	476	923	316	55 684
10 336	2177	670	125	466	1006	387	58 271
10 241	2129	650	111	501	803	373	56 587
10 015	2131	545	115	471	610	285	56 084
11 243	2355	584	126	562	706	316	63 661
15 004	2098	743	326	306	186	35	71 411
-33,3%	+1,6%	-26,6%	-64,7%	+53,8%	+228,5%	+722,1%	-21,5%

B. Leeftijd

Onderstaande tabel presenteert de afname- of toenamepercentages (gemiddelde 2007-2008-2009 t.o.v. het referentiegemiddelde 1998-1999-2000) van de doden en zwaargewonden per weggebruikerstype en leeftijdsgroep. De weggebruikerstypes zijn van links naar rechts gerangschikt op basis van de minst positieve evolutie naar de meest positieve evolutie. Voor motorfietsers is de afname van de doden 30 dagen en zwaargewonden het kleinst (-12%); voor bromfietsers het grootst (-61%). Slechts voor één welbepaalde leeftijdsgroep met betrekking tot één welbepaald weggebruikerstype zien we een stijging: het aantal doden en zwaargewonden onder motorfietsers van 35 tot 64 jaar neemt toe met 31%.

Naarmate de leeftijdsgroep jonger is, neemt het afnamepercentage toe. Dit is het geval voor zo goed als alle weggebruikerstypes. Bij fietsers bijvoorbeeld bedraagt de afname voor 25-plussers tussen de -10% en de -15%; de afname neemt toe naar -34% voor de leeftijdsgroep van 18-24 jaar en groeit nog verder aan tot -50% voor -18-jarigen.

Deze verschillende evoluties in functie van voertuigtype en leeftijd zijn uiteraard mogelijks deels bepaald door demografische evoluties in interactie met evoluties in het aantal voertuigen en/of voertuigkilometers van bepaalde voertuigtypes.

TABEL 51 :

Evolutie van het aantal doden en zwaargewonden (gemiddelde 2007-2009 versus gemiddelde 1998-2000) per leeftijdscategorie en weggebruikerstype (niet-gewogen cijfers)³⁸

	Motorfietsers	Voetgangers	Fietsers	Inzittenden lichte vrachtwagens
0 - 17		-32%	-50%	
18 - 24	-39%	-28%	-34%	-25%
25 - 34	-36%	-18%	-10%	-40%
35 - 64	31%	-13%	-15%	-19%
65 +		-17%	-13%	
Totaal	-12%	-20%	-25%	-27%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

³⁸ Enkel de evoluties voor weggebruikerstypes waarvoor minstens 20 zwaargewonden en doden zijn gevallen binnen de vermelde leeftijdscategorieën in het jaar 2009 worden in deze tabel vermeld (met uitzondering van de evolutie van de vrachtwageninzittenden in de leeftijdsgroep 25-34 jaar met 10 doden en zwaargewonden in 2009). Evolutiepercentages op basis van kleinere getallen worden te sterk beïnvloed door toevallige schommelingen van ongevallencijfers.



Inzittenden vrachtwagens	Inzittenden personenwagens	Bromfietzers	Totaal
	-64%	-68%	-56%
	-53%	-67%	-52%
-58%	-59%	-59%	-52%
-23%	-51%	-37%	-34%
	-42%		-31%
-35%	-54%	-61%	-44%

TABEL 52 :
Doden 30 dagen volgens leeftijd en weggebruikerstype – 2009

	Voet- gangers	Fietsers	Brom- fietsers	Motor- fietsers	Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Andere/ Onbekend	Totaal	Populatie
0	1	0	0	0	0	0	0	1	126 644
1	0	0	0	0	0	0	2	2	124 675
2	0	0	0	0	0	1	0	1	124 289
3	0	0	0	0	0	3	0	3	121 827
4	0	0	0	0	0	1	1	2	120 102
5	1	1	0	0	0	1	0	3	117 158
6	1	0	0	0	0	0	0	1	116 259
7	1	0	0	0	0	0	0	1	118 409
8	0	0	0	0	0	1	0	1	120 244
9	0	0	0	0	0	0	1	1	118 931
10	0	2	0	0	0	0	0	2	119 829
11	1	1	0	0	0	0	0	2	121 766
12	0	1	0	0	0	1	0	2	121 866
13	1	2	0	0	0	0	0	3	120 949
14	1	2	2	0	0	5	0	10	121 928
15	2	2	4	1	1	3	1	14	126 441
16	2	2	2	2	6	4	1	19	131 076
17	0	1	1	2	11	8	2	25	133 220
18	0	0	0	1	19	7	0	27	132 532
19	1	0	0	4	15	2	5	27	130 777
20	0	0	0	2	14	4	4	24	130 829
21	1	0	0	2	12	2	4	21	129 758
22	2	1	0	3	12	1	0	19	130 490
23	0	0	0	3	9	4	1	17	128 581
24	0	0	0	6	9	3	2	20	131 082
25	0	2	0	5	6	3	0	16	132 725
26	0	1	1	6	8	3	5	24	136 637
27	1	1	1	3	9	1	3	19	139 616
28	0	1	0	7	4	1	4	17	141 461
29	2	0	0	4	6	1	2	15	140 547
30 - 34	4	0	1	15	27	10	12	69	689 150
35 - 39	5	4	2	19	27	11	21	89	756 734
40 - 44	4	6	2	17	27	1	11	68	801 519
45 - 49	5	3	2	16	29	4	8	67	810 856
50 - 54	7	6	3	11	15	3	14	59	753 160
55 - 59	8	9	2	4	11	3	7	44	680 408
60 - 64	3	5	1	3	22	2	3	39	613 827
65 - 69	10	6	1	1	16	5	2	41	460 265
70 - 74	13	9	0	0	14	1	5	42	452 608
75+	26	19	0	0	24	13	5	87	923 905
Onbekend	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	103	87	25	137	353	113	126	944	10 753 080

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 53 :
Zwaargewonden volgens leeftijd en weggebruikerstype – 2009 (gewogen cijfers)

	Voet- gangers	Fietsers	Brom- fietsers	Motor- fietsers	Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Andere/ Onbekend	Totaal	Populatie
0	1	0	0	0	0	8	0	10	126 644
1	4	0	0	0	0	2	0	6	124 675
2	2	0	0	0	0	3	1	7	124 289
3	8	0	0	0	0	1	0	9	121 827
4	9	1	0	0	0	4	2	17	120 102
5	10	1	0	0	0	2	0	14	117 158
6	5	0	0	0	0	2	0	7	116 259
7	18	4	0	0	0	3	0	25	118 409
8	7	10	0	0	0	6	1	24	120 244
9	13	2	0	0	0	6	0	21	118 931
10	9	8	2	1	1	4	1	27	119 829
11	9	6	0	1	0	9	2	27	121 766
12	7	20	1	2	1	3	0	34	121 866
13	6	24	0	0	0	15	0	45	120 949
14	11	18	2	1	0	5	1	39	121 928
15	13	8	9	3	0	9	2	44	126 441
16	12	21	59	6	0	20	4	122	131 076
17	12	16	60	4	2	35	5	136	133 220
18	7	17	36	10	30	34	7	142	132 532
19	11	14	22	15	61	36	8	167	130 777
20	5	10	16	11	70	38	8	158	130 829
21	9	6	10	22	91	40	15	192	129 758
22	6	8	10	26	96	30	18	195	130 490
23	6	8	9	26	65	24	4	141	128 581
24	4	5	8	21	73	21	11	143	131 082
25	9	7	5	22	66	13	4	127	132 725
26	8	8	5	23	70	21	7	142	136 637
27	1	5	3	29	67	18	8	132	139 616
28	6	5	6	24	50	17	10	118	141 461
29	11	2	5	20	55	11	10	113	140 547
30 - 34	21	38	22	108	190	46	31	455	689 150
35 - 39	22	57	27	108	185	31	46	476	756 734
40 - 44	36	51	28	130	178	26	33	482	801 519
45 - 49	37	70	32	118	168	23	49	497	810 856
50 - 54	32	68	25	86	122	24	34	392	753 160
55 - 59	35	73	10	33	76	28	19	274	680 408
60 - 64	31	77	7	19	81	23	9	247	613 827
65 - 69	29	59	3	6	57	27	4	185	460 265
70 - 74	41	74	3	3	59	21	9	211	452 608
75+	110	113	9	8	156	596	48	1039	923 905
Onbekend	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	635	914	434	888	2070	1286	412	6640	10 753 080

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 54 :
Verkeersslachtoffers volgens leeftijd en weggebruikerstype – 2009 (gewogen cijfers)

	Voet- gangers	Fietzers	Brom- fietzers	Motor- fietzers	Best. pers. auto	Pass. pers. auto	Andere/ Onbekend	Totaal	Populatie
0	19	1	1	0	0	183	16	221	126 644
1	17	0	0	0	0	124	9	149	124 675
2	41	6	0	0	0	150	13	210	124 289
3	65	2	0	0	0	129	8	204	121 827
4	83	12	2	0	0	136	16	249	120 102
5	91	18	1	1	0	159	11	282	117 158
6	81	34	0	1	0	162	13	291	116 259
7	100	46	2	0	0	144	14	307	118 409
8	66	50	5	2	0	164	23	310	120 244
9	58	60	3	2	0	162	16	301	118 931
10	76	87	4	9	1	160	16	352	119 829
11	61	110	7	6	2	158	31	375	121 766
12	72	225	5	8	3	144	18	474	121 866
13	115	263	10	6	0	147	18	559	120 949
14	82	257	31	5	3	123	22	523	121 928
15	78	284	74	7	7	158	37	645	126 441
16	93	267	864	23	14	240	83	1585	131 076
17	88	256	677	18	33	362	92	1526	133 220
18	86	206	422	67	412	445	87	1725	132 532
19	80	185	260	60	698	493	103	1879	130 777
20	94	121	205	82	921	426	99	1947	130 829
21	66	125	192	112	961	401	99	1956	129 758
22	68	113	145	114	955	328	127	1850	130 490
23	62	102	92	122	972	273	106	1731	128 581
24	50	90	86	119	845	257	129	1575	131 082
25	60	91	83	118	834	223	122	1530	132 725
26	68	96	87	113	808	217	98	1485	136 637
27	48	88	79	135	825	227	108	1509	139 616
28	50	78	69	117	715	198	97	1323	141 461
29	65	82	67	95	752	176	108	1345	140 547
30 - 34	250	409	262	508	2959	659	461	5507	689 150
35 - 39	291	438	279	535	2783	552	475	5353	756 734
40 - 44	262	522	313	600	2464	478	431	5069	801 519
45 - 49	313	648	253	566	2013	458	392	4644	810 856
50 - 54	248	569	202	404	1641	376	329	3770	753 160
55 - 59	227	508	127	202	1148	338	244	2795	680 408
60 - 64	208	475	66	85	819	284	129	2066	613 827
65 - 69	182	336	33	20	571	247	86	1475	460 265
70 - 74	187	353	27	18	509	232	70	1397	452 608
75+	470	482	32	5	837	377	98	2299	923 905
Onbekend	13	18	26	21	104	653	71	906	0
Totaal	4731	8114	5092	4305	25 610	11323	4523	63 699	10 753 080

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

C. Geslacht

Het aandeel verkeersdoden onder inzittenden van personenwagens is vergelijkbaar voor mannen en vrouwen: 48% van de mannen en 53% bij vrouwen zijn inzittenden van personenwagens. Bij omgekomen motorfietsers daarentegen uit zich een groot verschil tussen mannen en vrouwen: 1 op 5 mannelijke verkeersdoden zijn motorfietsers tegen 1 op 100 bij de vrouwen. Dit verschil wordt “gecompenseerd” door een veel hoger aandeel omgekomen vrouwelijke voetgangers dan mannelijke voetgangers (23% tegen 7%), ondanks een beperkt verschil in het absolute aantal omgekomen voetgangers voor beide geslachten.

Maar liefst drie keer meer mannen dan vrouwen komen in het verkeer om het leven. Een verschil in de ernst van de letselongevallen (aantal doden per 1000 letselongevallen) ligt hieraan gedeeltelijk ten grondslag: er vallen 9 doden per 1000 letselongevallen bij vrouwen en 17 doden per 1000 letselongevallen bij mannen.

TABEL 55 :
Hoofdindicatoren van slachtoffers volgens weggebruikerstype – 2009 (gewogen cijfers)³⁹

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ongevallen met minstens één ... ⁴⁰	Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	
Voetgangers	103	11	635	10	3994	7	4606	22
Fietsers	87	9	914	14	7113	13	7883	11
Bromfietsers	25	3	434	7	4632	8	4981	5
Motorfietsers	137	15	888	13	3280	6	4092	33
Inzittenden personenwagens	466	49	3356	51	33 111	59	40 146	12
Inzittenden lichte vrachtwagens	43	5	253	4	2059	4	4515	10
Inzittenden vrachtwagens	20	2	65	1	499	1	2444	8
Inzittenden autobussen / autocars	0	0	7	0	556	1	826	0
Andere	7	1	58	1	603	1	1151	6
Onbekend	56	6	29	0	230	0	577	97
Totaal	944	100	6640	100	56 077	100	47 794	20

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

³⁹ De optelsom van het aantal slachtoffers in de tabel over mannen en de tabel over vrouwen is niet gelijk aan het totaal aantal slachtoffers, omdat er ook nog een klein aantal slachtoffers bestaat waarvoor het geslacht onbekend is.

⁴⁰ De kolom “Ongevallen met minstens 1...” stelt het aantal ongevallen met minstens een voetganger, met minstens een fietser voor,... Een ongeval met een voetganger en een autobestuurder zal in de twee corresponderende tabelrijen worden geteld. Een ongeval met twee autobestuurders daarentegen zal slechts een keer in de corresponderende tabelrij geteld worden.

TABEL 56 :
Hoofddindicatoren van slachtoffers volgens geslacht en weggebruikerstype, mannen – 2009
(gewogen cijfers)

	Dodan 30 dagan		Zwaar- gawonden		Licht- gawonden		Ongevallen met minstens één ... ⁴¹	Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	
Voetgangers	49	7	334	8	1875	6	2276	22
Fietser	61	9	609	15	4555	14	5224	12
Bromfietser	22	3	330	8	3158	10	3607	6
Motorfietser	134	19	790	19	2884	9	3862	35
Inzittenden personenwagens	336	48	1775	43	17 293	53	29 508	11
Inzittenden lichte vrachtwagens	38	5	191	5	1649	5	4008	9
Inzittenden vrachtwagens	19	3	58	1	473	1	2340	8
Inzittenden autobussen / autocars	0	0	4	0	214	1	720	/
Andere	6	1	44	1	392	1	909	7
Onbekend	40	6	15	0	133	0	209	192
Totaal	705	100	4150	100	32 625	100	41 300	17

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 57 :
Hoofddindicatoren van slachtoffers volgens geslacht en weggebruikerstype, vrouwen – 2009
(gewogen cijfers)

	Dodan 30 dagan		Zwaar- gawonden		Licht- gawonden		Ongevallen met minstens één ... ⁴²	Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	
Voetgangers	54	23	294	16	2076	9	2378	23
Fietser	26	11	304	16	2529	11	2841	9
Bromfietser	3	1	98	5	1438	6	1538	2
Motorfietser	3	1	91	5	380	2	472	6
Inzittenden personenwagens	125	53	1015	55	15 531	68	19 949	6
Inzittenden lichte vrachtwagens	5	2	32	2	393	2	612	8
Inzittenden vrachtwagens	1	0	5	0	20	0	38	26
Inzittenden autobussen / autocars	0	0	2	0	337	1	269	/
Andere	1	0	13	1	206	1	261	4
Onbekend	16	7	7	0	83	0	102	157
Totaal	234	100	1860	100	22 992	100	26 144	9

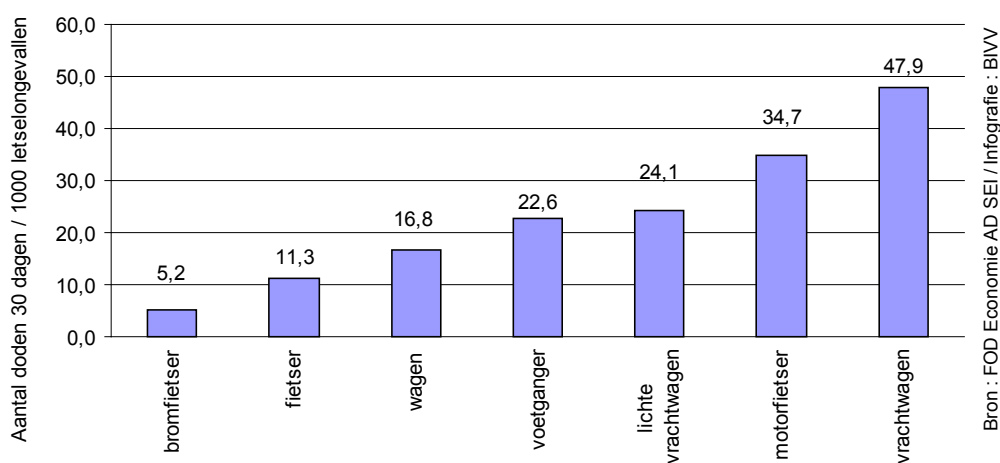
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

41 De kolom "Ongevallen met minstens 1..." stelt het aantal ongevallen met minstens éen mannelijke voetganger, met minstens éen mannelijke fietser voor... Een ongeval met éen mannelijke voetganger en éen mannelijke autobestuurder zal in de twee corresponderende tabelrijen worden geteld. Een ongeval met twee mannelijke autobestuurders daarentegen zal slechts éen keer in de corresponderende tabelrij geteld worden.

42 De kolom "Ongevallen met minstens 1..." stelt het aantal ongevallen met minstens éen vrouwelijke voetganger, met minstens éen vrouwelijke fietser voor... Een ongeval met éen vrouwelijke voetganger en éen vrouwelijke autobestuurder zal in de twee corresponderende tabelrijen worden geteld. Een ongeval met twee vrouwelijke autobestuurders daarentegen zal slechts éen keer in de corresponderende tabelrij geteld worden.

De ernst van letselongevallen wordt uitgedrukt in het aantal doden per 1000 letselongevallen. Vrachtwagenongevallen (47,9) hebben de meest ernstige gevolgen voor de betrokkenen, gevolgd door ongevallen met motorfietsers (34,7) en lichte vrachtwagens (24,1). Iets wat contra-intuïtief blijken twee kwetsbare weggebruikerstypes de laagste ernst te kennen, namelijk bromfietzers (5,2) en fietsers (11,3). Ongevallen met personenwagens kennen een ernst van 16,8. De ernst van ongevallen met voetgangers is dubbel zo hoog als bij fietsers, maar bedraagt anderzijds de helft van deze van vrachtwagenongevallen.

FIGUUR 56 :
Ernst van de ongevallen per weggebruikerscategorie – 2009 (gewogen cijfers)

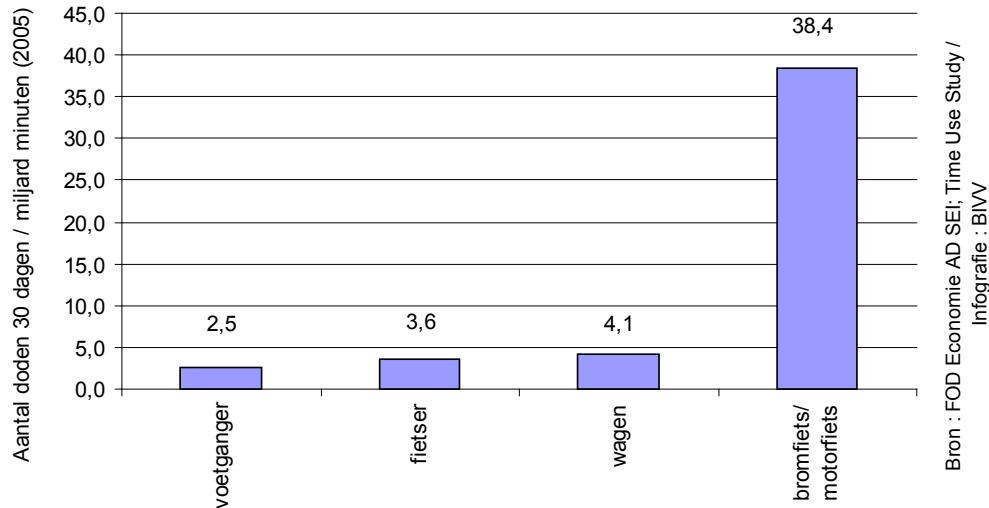


8.1.4 Risico

Ernst en dodelijk totaalrisico zijn twee begrippen die duidelijk van elkaar gescheiden moeten worden. Ernst geeft de kans weer dat een letselongeval uiteindelijk zal eindigen in een dodelijk afloop. Het dodelijk totaalrisico geeft het aantal doden per tijdseenheid of per afstandseenheid weer. Hierboven zagen we bijvoorbeeld dat de ernst van voetgangersongevallen hoger is dan de ernst van fietsongevallen of ongevallen met personenwagens. Hieronder blijkt het dodelijk risico voor voetgangers per tijdseenheid dan weer lager dan voor fietsers en personenwagens.

Dit wil zeggen dat een voetganger de laagste kans per minuut heeft om in het verkeer te overlijden maar de hoogste kans (in vergelijking met fietsers en personenwagens) om te overlijden eenmaal hij toch in een ongeval betrokken raakt.

FIGUUR 57 :
Dodelijk totaalrisico per weggebruikerscategorie per miljard minuten – 2005⁴³



Het risico om te overlijden in een ongeval met een vrachtwagen en een ongeval met een personenwagen per miljard reizigerskilometers (als inzittende of opponent) is sinds het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 met bijna de helft afgenomen. In vergelijking met dezelfde periode is het overlijdensrisico in een ongeval met lichte vrachtwagens met een derde afgenomen (maar sinds 2003 is er een toename) en met motorfietzers met een kwart.

TABEL 58 :
Evolutie van de dodelijk totaalrisico⁴⁴ per weggebruikerscategorie per miljard reizigerskilometers

	Personenwagen	Motorfiets	Vrachtwagen	Lichte vrachtwagen
1991	17	263	44	27
1992	15	179	36	25
1993	15	228	36	17
1994	15	190	34	19
1995	13	134	33	15
1996	12	120	28	15
1997	12	156	28	14
1998	13	135	31	14
1999	11	156	25	15
2000	12	134	25	15
2001	12	153	23	13
2002	10	152	21	12
2003	9	119	16	8
2004	8	108	17	8

⁴³ Het dodelijk totaalrisico wordt hier gedefinieerd als het aantal verkeersdoden in de ongevallen met de betreffende weggebruikerstypes per miljard minuten verplaatsing met het betreffende weggebruikerstype. De gegevensbronnen laten niet toe het totaalrisico van bromfietzers en motorfietzers apart weer te geven; noch is het mogelijk het totaalrisico van andere weggebruikerscategorieën (bvb. vrachtwagens) weer te geven.

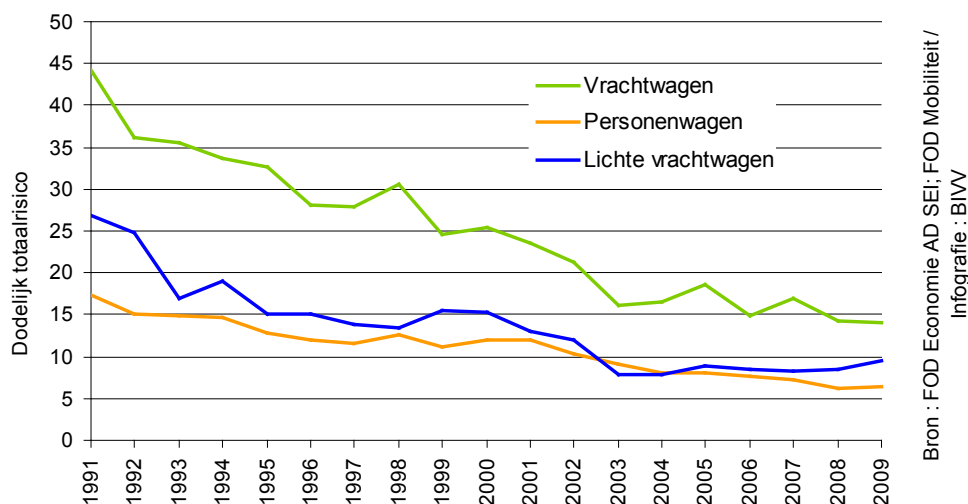
⁴⁴ Dodelijk totaalrisico wordt hier gedefinieerd als het aantal verkeersdoden in de ongevallen met de betreffende weggebruikerstypes gedeeld door het aantal reizigerskilometers gereden door de betreffende weggebruikerstypes. De gegevensbronnen laten niet toe het totaalrisico van andere weggebruikerscategorieën (bvb. voetgangers) weer te geven.

	Personenwagen	Motorfiets	Vrachtwagen	Lichte vrachtwagen
2005	8	109	19	9
2006	8	116	15	8
2007	7	112	17	8
2008	6	88	14	9
2009	6	107	14	9
Gemiddelde 1998-2000	12	142	27	15
Evolutie	-46,5%	-24,5%	-47,4%	-36,2%

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

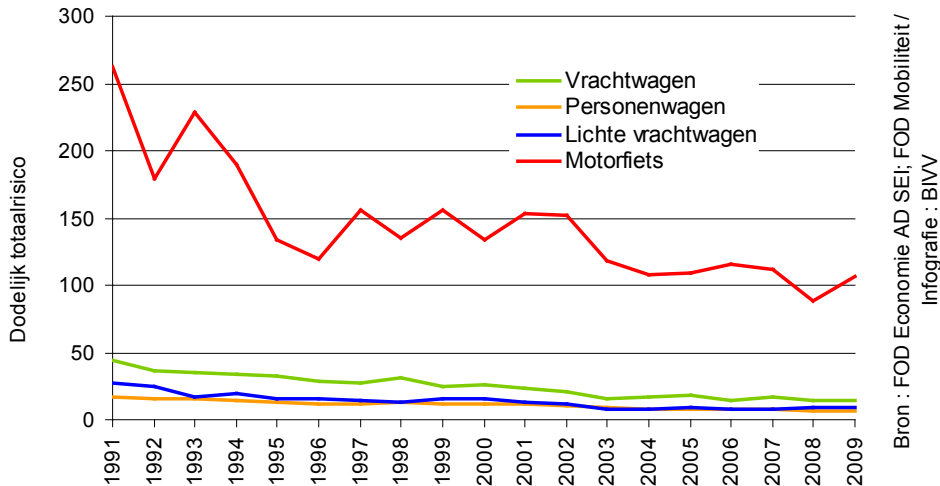
In 2009 bedraagt het overlijdensrisico in een ongeval met een personenwagen 6 doden per miljard kilometers. Het overlijdensrisico in ongevallen met lichte vrachtwagens en vrachtwagens is hoger want deze bedragen respectievelijk 14 en 9 doden per miljard reizigerskilometers. Het overlijdensrisico van motorfietsers uiteindelijk laat alle andere weggebruikerstypes ver achter zich. Per kilometer heeft een betrokkene in een motorfietsongeval 17 keer meer kans om te overlijden dan een betrokkene in een ongeval met een personenauto.

FIGUUR 58 :
Evolutie van de dodelijk totaalrisico per weggebruikerscategorie per miljard reizigerskilometers⁴⁵



⁴⁵ Dodelijk totaalrisico wordt hier gedefinieerd als het aantal verkeersdoden in de ongevallen met de betreffende weggebruikerstypes gedeeld door het aantal reizigerskilometers gereden door de betreffende weggebruikerstypes. De gegevensbronnen laten niet toe het totaalrisico van andere weggebruikerscategorieën (bvb. voetgangers) weer te geven. De twee grafieken verschillen enkel wat betreft de schaal op de Y-as. Omdat het dodelijk totaalrisico per miljard reizigerskilometers voor motorfietsers zo hoog is in vergelijking met andere weggebruikerstypes, kan dit enkel op de tweede grafiek worden weergegeven.

FIGURE 58
 Evolutie van de dodelijk totaalrisico per weggebruikerscategorie per miljard reizigerskilometers



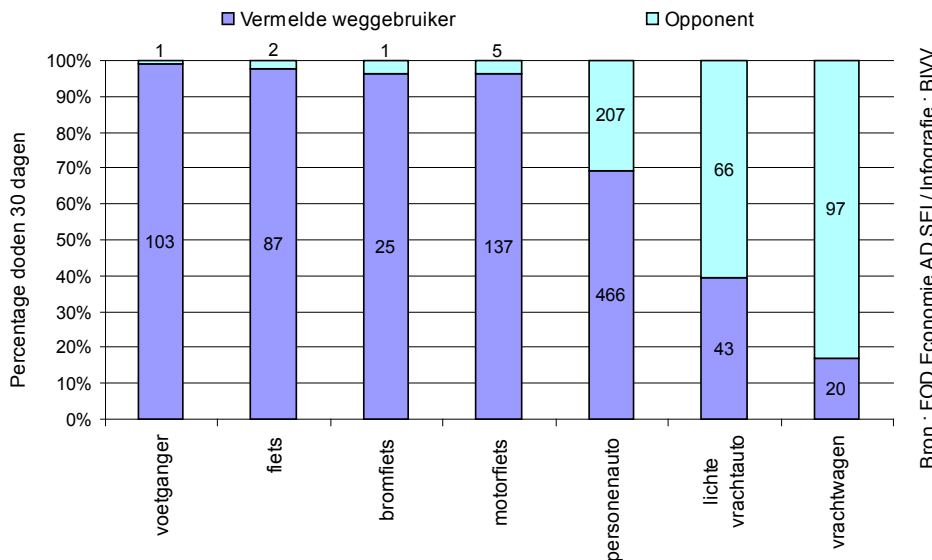
Bron : FOD Economie AD SEI; FOD Mobiliteit / Infografie : BIVV

8.1.5 Inzittenden en opponenten

Sommige voertuigen zijn niet zozeer dodelijk voor de inzittenden, maar eerder voor de opponenten. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de onderstaande grafiek, dewelke duidelijk het verschil tussen de kwetsbare weggebruikerstypes en de andere weggebruikerstypes aantoont. Meer dan 95% van alle verkeersdoden in letselongevallen met voetgangers, fietsers, bromfietsers of motorfietsers betreffen de voetganger, fietser etc. zelf.

Gemotoriseerde vierwielige voertuigen onderscheiden zich duidelijk van de kwetsbare weggebruikers: in ongevallen met minstens één personenwagen is 30% van de verkeersdoden geen inzittende van een personenwagen. Bij lichte vrachtwagens en vrachtwagens neemt dit respectievelijk toe tot 60% en 80%.

FIGUUR 59 :
 Aantal doden 30 dagen per vermeld weggebruikerstype in verhouding tot het aantal doden bij de opponent van die weggebruiker – 2009



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

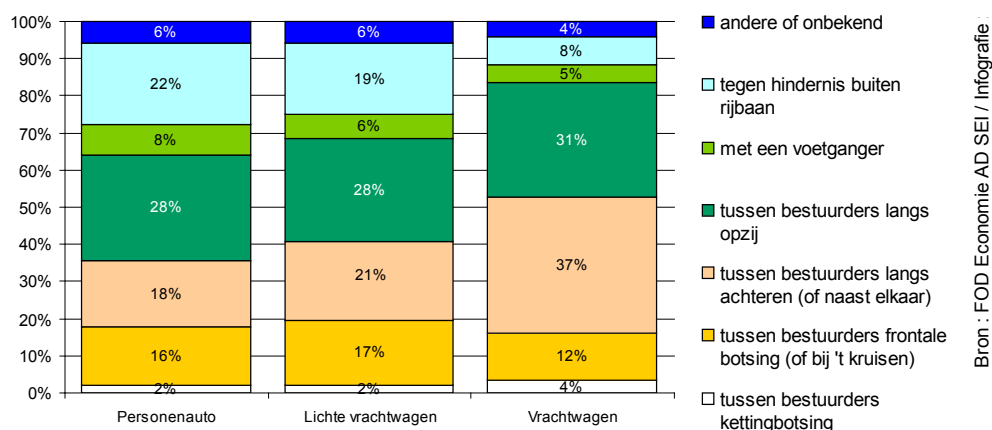
8.1.6 Botsingstypes bij personenwagens, vrachtwagens en lichte vrachtwagens

Onderstaande grafiek toont aan dat de aard van de eerste botsing zeer gelijkaardig is voor personenwagens en lichte vrachtwagens. Ongeveer 35% van de botsingen zijn eenzijdige botsingen zonder dat een andere weggebruiker betrokken is; het grootste deel van deze botsingen zijn botsingen tegen een hindernis buiten de rijbaan. Ongeveer 30% van de botsingen gebeuren langs opzij, circa 17% frontaal en 20% langs achteren (of naast elkaar).

Bij vrachtwagens daarentegen worden meer aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar) geregistreerd en minder eenzijdige botsingen.

FIGUUR 60 :

Procentuele verdeling van ernstige ongevallen met personenwagens, lichte vrachtwagens of vrachtwagens volgens de aard van de eerste botsing – 2009 (gewogen cijfers)



8.1.7 Land van inschrijving van de voertuigen

De betrokkenheid van buitenlandse gemotoriseerde voertuigen in letselongevallen is relatief beperkt. 93% van de gemotoriseerde voertuigen zijn immers in België ingeschreven. Wanneer we enkel de vrachtwagens betrokken in letselongevallen onder de loep nemen zien we een hogere betrokkenheid van buitenlandse voertuigen, want "slechts" 72% van de vrachtwagens in vrachtwagenongevallen zijn in België ingeschreven. Van de 28% resterende vrachtwagens, komt er 15% uit onze directe buurlanden.

TABEL 59 :
Land van inschrijving van voertuigen betrokken in letselgevallen – 2009 (gewogen cijfers)⁴⁶

	Alle gemotoriseerde voertuigen		Vrachtwagens	
	#	%	#	%
België	62 713	93	1868	72
Frankrijk	1076	2	43	2
Nederland	1063	2	194	7
Duitsland	417	1	104	4
Luxemburg	259	0	41	2
Polen	222	0	60	2
Verenigd Koninkrijk	131	0	19	1
Tsjechië	41	0	27	1
Andere	352	1	151	6
Onbekend	1296	2	96	4
Totaal	67 571	100	2603	100

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV



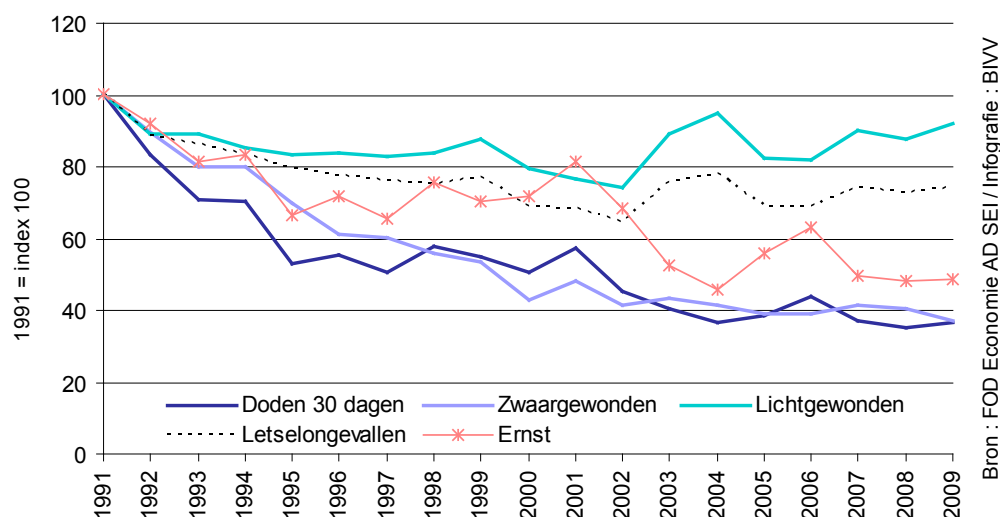
⁴⁶ Vanzelfsprekend zijn enkel voertuigen in de tabel opgenomen waarvoor een nummerplaat wettelijk verplicht is.

8.2 Voetgangers

8.2.1 Evolutie

Voetgangersongevallen gingen van 1991 tot en met 2002 in dalende lijn (bijna -30%), maar sindsdien is het aantal ongevallen weer licht gestegen. Dezelfde evolutie heeft zich voorgedaan bij de lichtgewonden. Het aantal doden en zwaargewonden daalde van 1991 tot 2004 met ongeveer 60% en bleef nadien stabiel. De evolutie van de verkeersveiligheidsindicatoren van voetgangers is zeer gelijkaardig aan deze van de fietsers.

FIGUUR 61 :
Evolutie van voetgangers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 voetganger (niet-gewogen cijfers)⁴⁷



⁴⁷ De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de voetgangers. Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een voetgangersongeval die geen voetganger zijn, meegerekend.

TABEL 60 :

Evolutie van voetgangers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 voetganger (niet-gewogen cijfers)⁴⁸

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	280	1462	3637	5238	55
1992	233	1310	3237	4644	51
1993	199	1167	3236	4513	45
1994	197	1173	3108	4374	46
1995	149	1025	3037	4156	37
1996	155	892	3047	4063	40
1997	142	879	3011	3977	36
1998	162	815	3057	3948	42
1999	154	780	3182	4049	39
2000	142	624	2891	3600	40
2001	160	704	2781	3592	45
2002	127	604	2708	3379	38
2003	114	631	3243	3953	29
2004	102	604	3448	4090	25
2005	108	570	2997	3610	31
2006	123	570	2972	3608	35
2007	104	607	3269	3893	27
2008	99	592	3192	3810	27
2009	103	546	3346	3891	27
2009 gewogen	103	635	3994	4606	22
Gemiddelde 1998-2000	153	740	3043	3866	40
Evolutie	-33%	-26%	+10%	+1%	-33%

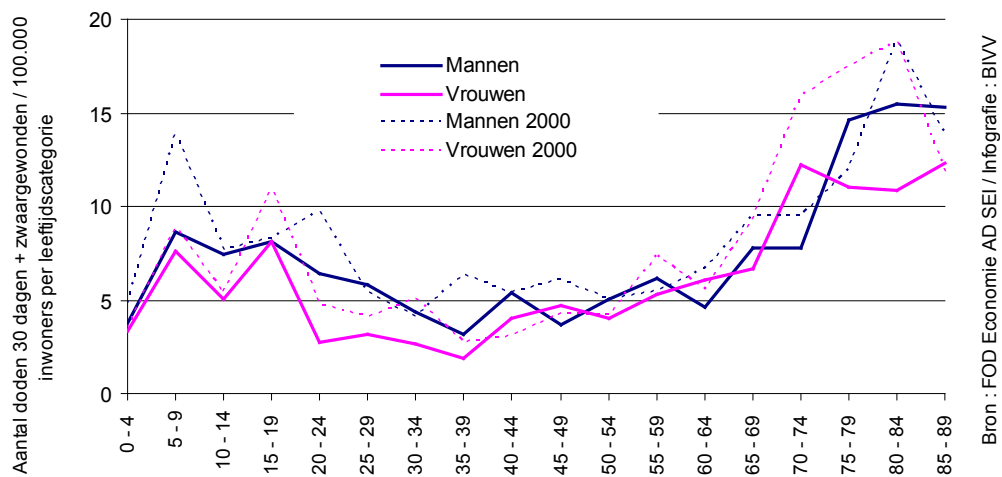
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.2.2 Leeftijd en geslacht

Wat betreft het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100.000 inwoners steken twee leeftijdsgroepen boven de andere uit: de jongeren (t.e.m. 19 jaar) en de ouderen (vanaf 70 jaar). De piek bij jongeren kan mogelijk verklaard worden door een verhoogd risicogedrag en een hoog aantal verplaatsingen te voet. De piek bij ouderen houdt eerder verband met de hoge kwetsbaarheid van senioren.

⁴⁸ Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend zijn, zijn niet opgenomen in de tabel.

FIGUUR 62 :
Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, voetgangers – 2009 en 2000 (niet-gewogen cijfers)



TABEL 61 :

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijd en per geslacht, voetgangers – 2009 (gewogen cijfers)⁴⁹

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G/ 100.000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
0	0	1	1	0	7	5	1,8	1,6
1	0	0	2	1	7	6	3,7	2,0
2	0	0	2	0	18	17	3,5	0,0
3	0	0	2	6	33	23	3,8	10,1
4	0	0	6	3	54	19	9,5	5,8
0 tot 4	0	1	14	11	119	70	4,40	3,8
5	0	0	7	4	49	30	11,4	6,1
6	0	1	2	1	46	27	3,9	3,8
7	0	1	7	11	46	35	11,4	21,5
8	0	0	6	1	32	27	9,4	2,1
9	0	1	8	5	29	16	13,1	9,5
5 tot 9	0	3	30	22	202	135	9,8	8,6
10	0	0	6	4	34	33	9,5	6,0
11	0	0	7	2	31	20	11,5	3,6
12	0	0	2	4	36	29	3,7	7,5
13	1	0	5	1	53	54	9,3	2,2
14	0	0	6	5	34	36	9,3	9,1
10 tot 14	1	0	26	17	187	172	8,7	5,7
15	0	1	5	8	24	41	7,7	14,2
16	0	1	7	5	35	46	10,5	8,6
17	2	0	7	6	36	38	13,0	8,6
18	1	1	6	1	33	44	10,1	3,4
19	0	0	4	7	25	45	5,9	10,8
15 tot 19	3	3	29	26	151	214	9,5	9,1
20	0	0	5	0	44	43	7,6	0,0
21	1	0	7	2	32	22	12,5	3,6
22	0	0	1	5	32	29	1,9	7,1
23	0	1	6	0	26	29	9,5	1,6
24	1	1	3	1	25	18	6,9	3,0
20 tot 24	2	2	23	8	160	141	7,6	3,1
25	0	0	6	3	28	23	8,6	5,0
26	0	0	7	1	24	35	10,3	1,7
27	0	0	0	1	20	24	0,0	1,8
28	0	0	2	3	21	23	3,3	4,8
29	1	0	7	3	26	28	11,4	5,0
25 tot 29	1	0	22	13	118	133	6,7	3,7

⁴⁹ Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend zijn, zijn niet opgenomen in de tabel.

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G/ 100.000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
30 tot 34	5	1	11	10	108	113	4,7	3,2
35 tot 39	1	0	13	9	122	145	3,6	2,3
40 tot 44	2	5	23	13	105	111	6,3	4,5
45 tot 49	1	2	16	19	121	151	4,3	5,3
50 tot 54	2	4	19	13	97	111	5,6	4,5
55 tot 59	5	4	19	16	76	106	7,0	5,9
60 tot 64	2	4	14	18	72	99	5,2	6,9
65 tot 69	5	3	14	15	62	81	8,5	7,4
70 tot 74	5	5	13	29	53	83	8,6	13,6
75 tot 79	5	7	24	22	50	99	16,8	12,4
80 tot 84	6	1	13	22	42	68	17,1	12,3
85 +	3	9	8	20	17	40	17,4	18,6
Onbekend	0	0	1	0	0	0		
Totaal	49	54	334	294	1875	2076	7,3	6,3

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.2.3 Plaats van de voetganger

6 op 10 van de ongevallen met voetgangers ontstaan tijdens het oversteken van de rijbaan door de voetganger: in 2009 vielen 54% van de doden, 63% van de zwaargewonden en 60% van de lichtgewonden tijdens het oversteken van de rijbaan. De ernst van deze ongevallen is het hoogst wanneer de voetganger de rijbaan oversteekt op een plaats waar een zebrapad ontbreekt, is lager wanneer de voetganger naast (op een afstand van minder dan 30 meter) een zebrapad oversteekt, en is ten slotte het laagst op een zebrapad. Deze vaststelling geldt voor alle leeftijden (zie de eerstkomende grafiek). De ernst van alle voornoemde ongevallen neemt trouwens toe met de leeftijd.

Naast de ongevallen waarbij de voetganger de rijbaan oversteekt op een plaats zonder zebrapad, blijken de ongevallen waarbij de voetganger op de rijbaan loopt (in het verlengde van die rijbaan) het meest ernstig te zijn. Deze ongevallen vertegenwoordigen met een aandeel van 7% evenwel slechts een minderheid van de ongevallen.

TABEL 62 :

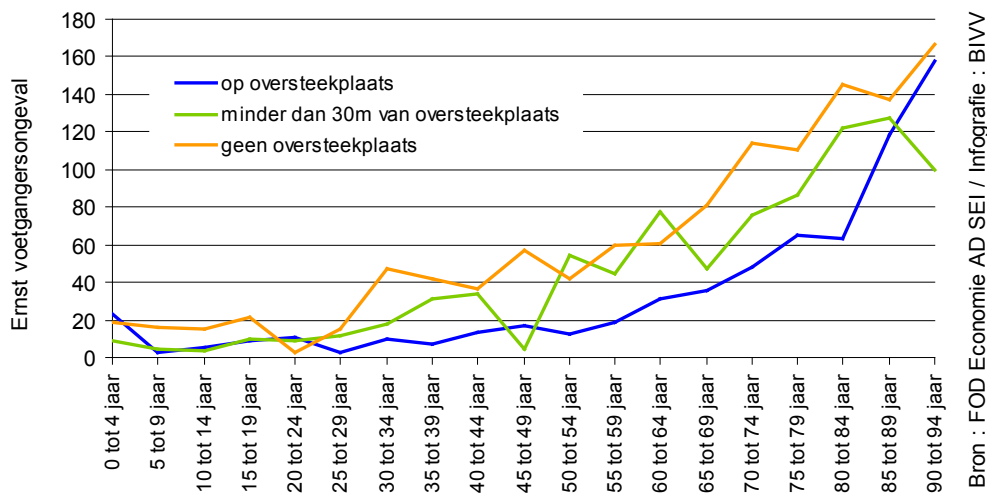
Aantal gewonde voetgangers naargelang de positie van de voetganger op het moment van het ongeval – 2009 (gewogen cijfers)

		Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Ongevallen	Ernst (2000- 2009; niet- gewogen)
Op oversteek- plaats	Rood/groen voetgangerslicht	5	46	327	344	22
	Agent, gemachtigd opzichter	0	2	19	21	0
	Niet geregeld	17	145	1152	1180	24
Naast oversteek- plaats (-30m)	Rood/groen voetgangerslicht	0	16	91	100	26
	Agent, gemachtigd opzichter	0	1	12	12	24
	Niet geregeld	13	95	512	560	30
Geen oversteekplaats op minder dan 30m		20	112	528	593	44
Andere	Sur trottoir ou accotement	6	62	524	498	24
	Sur une piste cyclable séparée de la chaussée	1	10	134	109	18
	Sort d'un véhicule	1	12	106	104	20
	Sur la chaussée, côté droit (par rapport au sens de la marche)	5	37	225	232	41
	Sur la chaussée, côté gauche (par rapport au sens de la marche)	8	10	92	100	43
	Joue, travaille sur la chaussée	5	39	276	275	32
	Inconnus	21	78	414	464	56
Totaal		102	664	4414	4592	32

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 63 :

Ernst van ongevallen met voetgangers naargelang de positie van de voetganger bij het oversteken van de rijbaan, opgesplitst per leeftijdscategorie – 2000-2009 (niet-gewogen cijfers)



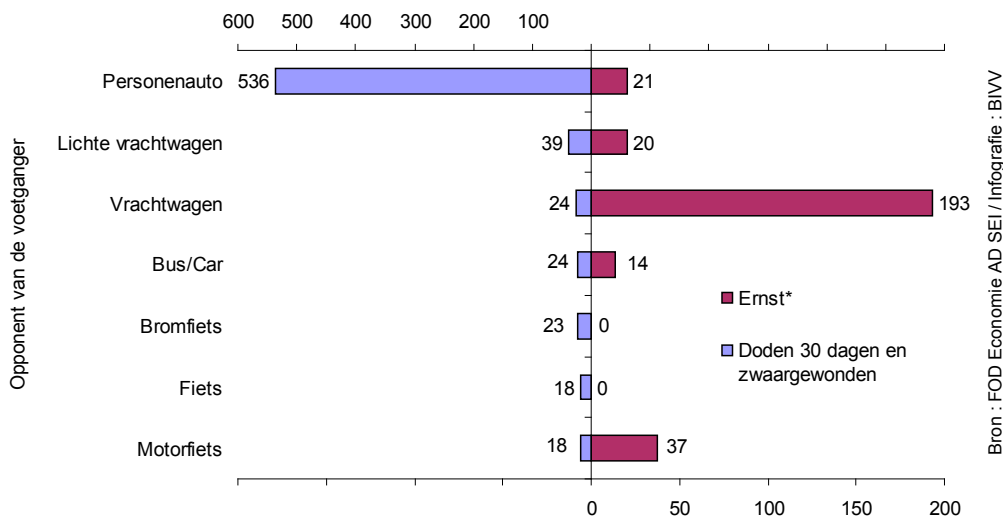
Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVW

8.2.4 Opponent

Personenauto's zijn met voorsprong de voornaamste opponent van voetgangers. Ongevallen tussen voetgangers en vrachtwagens zijn veel zeldzamer, maar de specifieke ernst is bijna 10 maal hoger.

FIGUUR 64 :

Aantal zwaargewonde en omgekomen voetgangers en ernst van ongevallen met voetgangers, volgens de opponent van de voetganger – 2009 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVW

* Specifieke ernst

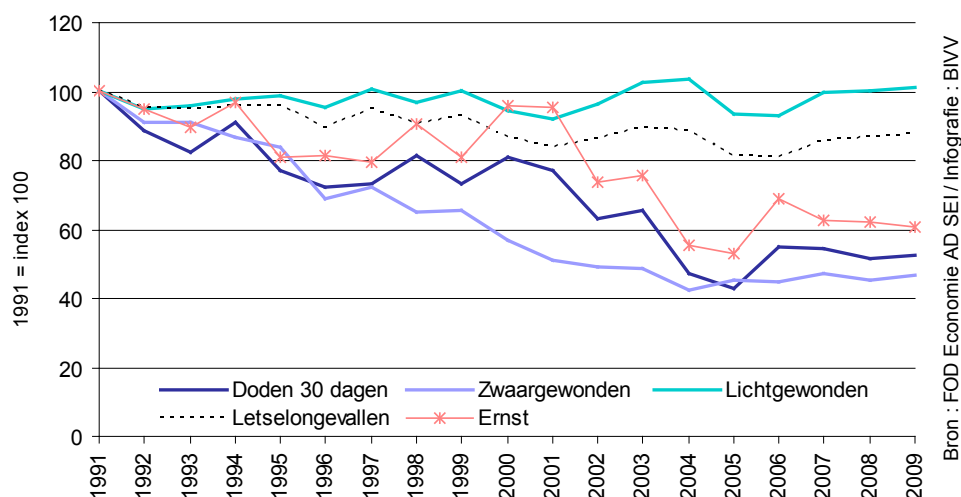
8.3 Fietzers

8.3.1 Evolutie

In 2009 kwamen 87 fietsers om het leven en werden er circa 800 zwaar gewond. Het aantal lichtgewonden schommelde sinds 1991 steeds rond hetzelfde niveau. In vergelijking met de lichtgewonden evolueerden het aantal doden 30 dagen en het aantal zwaargewonden sinds 1991 in meer positieve zin, maar nadat voor beide indicatoren in 2005 een daling van bijna 60% ten opzichte van 1991 was gerealiseerd, kwam de neerwaartse trend tot stilstand. Deze ontwikkeling is zeer gelijkaardig aan deze bij voetgangers want ook bij voetgangers vertoont geen enkele indicator sinds 2005 nog een verbetering.

FIGUUR 65 :

Evolutie van fietsers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 fietser (niet-gewogen cijfers)⁵⁰



TABEL 63 :

Evolutie van fietsers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 fietser (niet-gewogen cijfers)⁵⁰

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	166	1702	6017	7719	22
1992	147	1551	5722	7365	21
1993	137	1548	5769	7339	19
1994	151	1478	5888	7392	21
1995	128	1428	5952	7403	18
1996	120	1173	5732	6932	18
1997	122	1230	6067	7323	17
1998	135	1104	5840	6991	20
1999	122	1113	6026	7194	18
2000	134	971	5684	6706	21

⁵⁰ De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de fietsers. Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een fietsongeval die geen fietser zijn, meegerekend.

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
2001	128	872	5540	6458	21
2002	105	833	5802	6654	16
2003	109	831	6169	6913	16
2004	78	718	6220	6854	12
2005	71	769	5624	6290	11
2006	91	763	5606	6254	15
2007	90	806	5990	6630	14
2008	86	774	6017	6690	13
2009	87	796	6100	6779	13
2009 gewogen	87	914	7113	7883	11
Gemiddelde 1998-2000	130	1063	5850	6964	19
Evolutie	-33%	-25%	+4%	-3%	-32%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

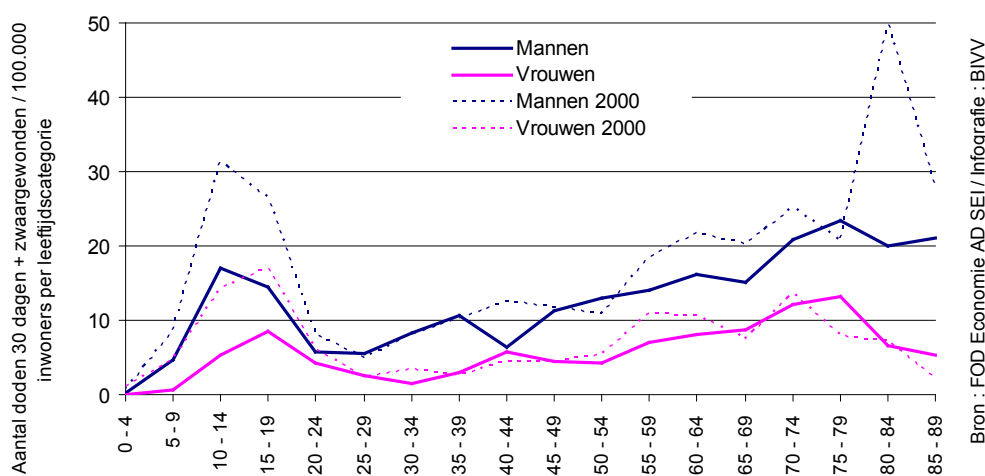
8.3.2 Leeftijd en geslacht

Ook wat betreft de meest getroffen leeftijdscategorieën bemerken we overeenkomsten tussen voetgangers en fietsers. Ook bij fietsers situeren de “piekleeftijden” zich bij jongeren (t.e.m. 19 jaar) en senioren (reeds vanaf circa 50 jaar). Ook de verklaringen hiervoor komen uit dezelfde hoek: nl. een mogelijk verhoogd risicogedrag en een hoger aantal verplaatsingen bij jongeren en een hogere kwetsbaarheid bij senioren.

Sinds 2000 is het aantal omgekomen en zwaar gewonde fietsers per 100.000 inwoners sterk gedaald bij kinderen en jongeren tot en met 20 jaar. Bij volwassenen daarentegen is er geen verbetering meer sinds 2000 (de piek in 2000 bij mannen van 80 t.e.m. 84 jaar is te wijten aan toeval).

FIGUUR 66 :

Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, fietsers – 2009 en 2000 (niet-gewogen cijfers)



TABEL 64 :

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijd en per geslacht, fietsers – 2009 (gewogen cijfers)⁵¹

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G / 100 000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
0	0	0	0	0	1	0	0,0	0,0
1	0	0	0	0	3	2	0,0	0,0
2	0	0	0	0	2	0	0,0	0,0
3	0	0	1	0	8	2	1,9	0,0
4	0	0	1	0	10	7	1,8	0,0
0 tot 4	0	0	2	0	25	12	0,7	0,0
5	0	0	1	0	10	7	1,8	0,0
6	1	0	0	0	19	14	1,7	0,0
7	0	0	2	2	30	13	3,7	2,7
8	0	0	9	1	32	8	14,3	1,9
9	0	0	2	0	40	18	3,6	0,0
5 tot 9	1	0	14	3	131	60	5,1	0,9
10	0	0	8	0	45	34	12,7	0,0
11	0	0	6	0	80	25	9,3	0,0
12	1	1	13	7	131	72	22,0	13,4
13	1	0	18	6	152	86	31,1	9,7
14	1	0	13	5	159	80	22,3	7,7
10 tot 14	3	1	57	17	568	296	19,5	6,2
15	2	0	6	2	143	131	12,0	3,5
16	2	0	15	6	141	104	25,5	8,8
17	1	1	8	8	143	95	13,6	14,2
18	0	2	10	7	106	81	15,4	13,4
19	1	0	10	5	101	67	15,9	7,5
15 tot 19	6	3	49	28	634	478	16,5	9,5
20	0	0	5	6	59	50	7,1	8,9
21	0	0	2	4	61	57	3,5	5,6
22	0	0	6	2	54	52	8,7	3,5
23	0	0	5	3	58	35	7,4	5,4
24	1	0	4	1	50	33	6,9	2,0
20 tot 24	1	0	21	16	282	226	6,7	5,1
25	0	0	1	6	51	32	1,8	8,8
26	0	0	6	2	53	34	8,5	3,4
27	2	0	5	0	60	21	10,7	0,0
28	0	1	5	0	44	27	6,8	1,4
29	1	0	1	1	49	28	3,0	1,8
25 tot 29	3	1	18	9	257	142	6,2	3,0

51 Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend zijn, zijn niet opgenomen in de tabel.

	Dodan 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Dodan 30 D + ZW G / 100 000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
30 tot 34	0	1	33	5	259	111	9,5	1,6
35 tot 39	2	1	46	11	269	109	12,5	3,3
40 tot 44	2	3	27	23	351	112	7,2	6,7
45 tot 49	2	1	51	19	397	177	12,9	5,0
50 tot 54	6	0	50	19	331	161	14,7	5,0
55 tot 59	6	2	48	25	265	163	15,8	7,9
60 tot 64	5	2	51	26	259	131	18,4	9,0
65 tot 69	2	0	35	24	158	117	17,0	9,9
70 tot 74	4	4	45	30	159	111	23,6	13,7
75 tot 79	8	5	36	30	135	78	25,9	14,7
80 tot 84	5	0	19	14	57	44	22,3	7,5
85 +	10	2	26	18	81	51	56,2	12,9
Onbekend	0	0	1	0	4	0		
Totaal	61	26	609	304	4555	2529	12,7	6,0

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.3.3 Plaats van de fietser

42% van alle fietsongevallen doen zich voor op een fietspad dat ofwel gescheiden is van de rijbaan ofwel via markeringen op de rijbaan is aangeduid. De meerderheid van de fietsongevallen doen zich met andere woorden niet op deze voor de fietser ingerichte wegvoorzieningen voor, maar op plaatsen waar fietsvoorzieningen ontbreken (bvb. op een rijbaan zonder fietspad).

Opmerkelijk is dat fietsongevallen op fietspaden gescheiden van de rijbaan een iets hogere ernst kennen dan fietsongevallen op fietspaden met markeringen aangeduid op de rijbaan., terwijl fietspaden, gescheiden van de rijbaan, door de fietser zelf vaak juist veiliger bevonden worden. Deze vaststelling geldt trouwens zowel binnen als buiten bebouwde kom.



TABEL 65 :

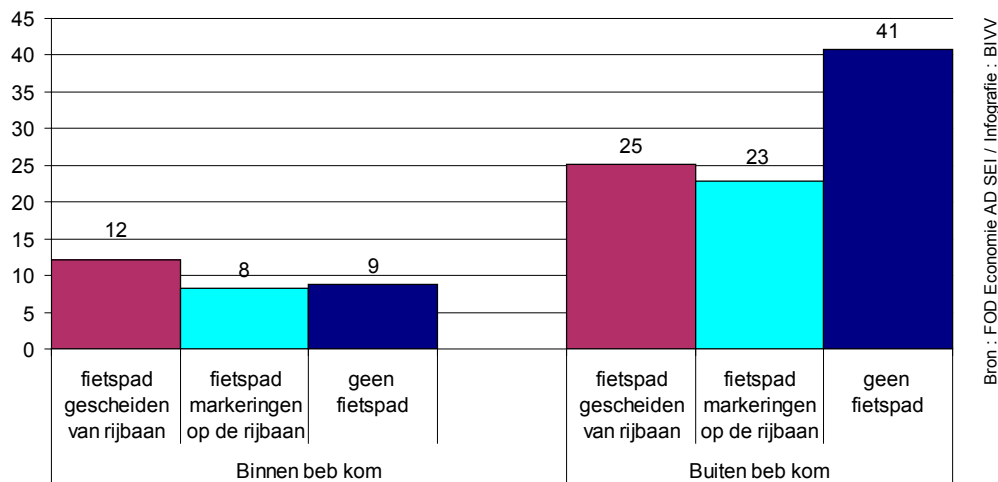
Hoofdindicatoren van fietsongevallen volgens het type fietspad – 2009 (gewogen cijfers)

Plaats fietser	Soort fietspad	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ongevallen		Ernst ⁵² (2000-2009)
		Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	
Fietspad gescheiden van de rijbaan	1-richtingsfietspad	4	5	88	10	554	8	627	8	17
	2-richtingsfietspad, fietser met rijrichting mee	7	8	36	4	306	4	307	4	16
	2-richtingsfietspad, fietser in tegenrichting	2	2	22	2	204	3	214	3	7
Fietspad als markeringen op de rijbaan	1-richtingsfietspad	17	20	145	16	1310	18	1438	18	14
	2-richtingsfietspad, fietser met rijrichting mee	5	6	38	4	455	6	478	6	9
	2-richtingsfietspad, fietser in tegenrichting	0	0	24	3	238	3	253	3	7
Geen van bovenstaande gevallen		52	60	562	61	4040	57	4561	58	16
Totaal fietsongevallen		87	100	914	100	7107	100	7877	100	16

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 67 :

Vergelijking van de ernst van fietsongevallen binnen en buiten bebouwde kom, volgens het type fietspad – 2009 (gewogen cijfers)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

52 Om de ernst (aantal doden 30 dagen op 1000 letselongevallen) voldoende betrouwbaarheid te verlenen, werd de ernst gebaseerd op de (niet-gewogen) ongevallencijfers van de laatste 10 jaar. Voor de ernstberekening werden enkel de doden 30 dagen bij de fietsers in fietsongevallen in rekening genomen.

8.3.4 Soorten fietsongevallen

In 21% van alle fietsongevallen verleende de opponent van de fietser geen voorrang aan de fietser: in deze omstandigheden kwamen 13% van de fietsdoden om het leven. Nog meer fietsers (25%) kwamen om het leven toen zij zelf niet de rechtmatige voorrang aan een andere weggebruiker verleenden: een kwart onder hen kwam zo te overlijden (dit ongevalstype is goed voor 9% van alle fietsongevallen).

Indien beide ongevalstypes worden opgeteld wordt duidelijk dat het niet toepassen van de voorrangsregel een aanzienlijke rol speelt in dodelijke fietsongevallen.

De ongevalstypes met de hoogste ernst zijn de dodehoekongevallen tussen een fietser en vrachtwagen: deze ongevallen eisten in 2009 4 fietsdoden. In 14% van de fietsongevallen kwam de fietser ten val zijn alvorens hij werd aangereden.

TABEL 66 :
Hoofdindicatoren van “typische” fietsongevallen⁵³ – 2009 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ongevallen		Ernst ⁵⁴
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Totaal fietsongevallen	87	100	914	100	7113	100	7883	100	127
Dodehoek ⁵⁵	4	5	7	1	28	0	35	0	316
Tegen open portier	2	2	25	3	323	5	351	4	78
Opponent rijdt uit parking/ parkeerplaats	0	0	26	3	309	4	335	4	77
Opponent door rood licht	0	0	4	0	13	0	18	0	203
Opponent verleent geen voorrang	11	13	151	17	1477	21	1648	21	99
Uitwijkingsmaneuver fietser	2	2	18	2	124	2	165	2	124
Fietser door rood licht	0	0	9	1	38	1	49	1	193
Fietser verleent geen voorrang	21	24	120	13	522	7	695	9	203
Val van de fietser ⁵⁶	12	14	148	16	955	13	1090	14	147
Controleverlies over het stuur door de fietser	3	3%	39	4%	271	4%	309	4%	137

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

53 De verschillende types fietsongevallen in deze lijst zijn niet exhaustief, noch exclusief: m.a.w. de som van de ongevals categorieën is niet gelijk aan het totaal aantal fietsongevallen; en één fietsongeval kan zich in meerdere ongevals categorieën bevinden.

54 De ernst is uitzonderlijk berekend als het aantal omgekomen fietsers en zwaargewonde fietsers op 1000 fietsongevallen.

55 Een dodehoekongeval in deze tabel beantwoordt aan volgende voorwaarden:

- een vrachtwagen slaat rechts af
- een fietser is het slachtoffer
- de weg waarop gereden wordt is dezelfde voor beide weggebruikers
- de richting van de verplaatsing is dezelfde voor beide weggebruikers.

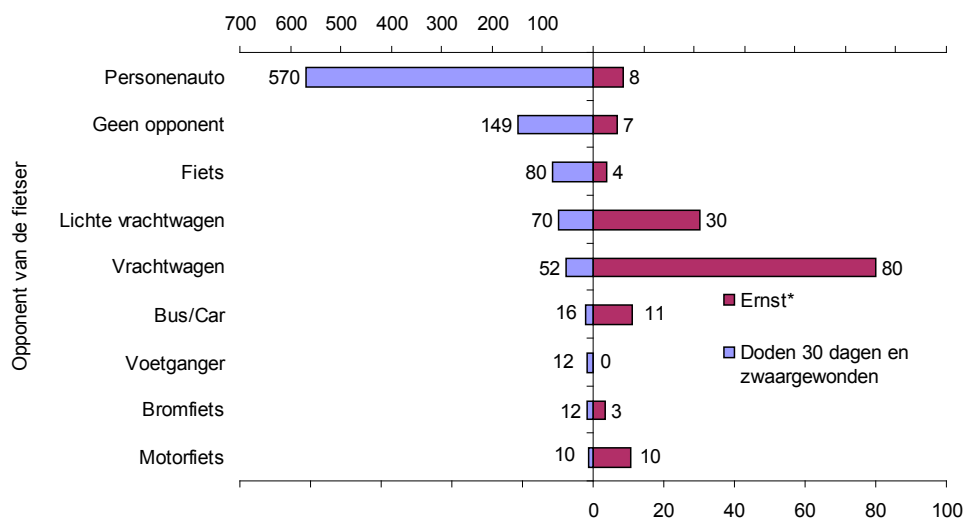
56 Dit fietsongeval moet begrepen worden als een ongeval waarbij de fietser ten val kwam alvorens hij werd aangereden en niet als een ongeval waarbij de fietser tijdens het ongeval het evenwicht verloor.

8.3.5 Opponent

Net zoals bij voetgangers is de meest voorkomende opponent van omgekomen en zwaar gewonde fietsers met voorsprong de personenauto, maar is de specifieke ernst van de ongevallen met een vrachtwagen als opponent ca. 10 maal hoger. Eenzijdige fietsongevallen, d.w.z. fietsongevallen zonder opponent, bekleden de tweede plaats in de onderstaande grafiek. Omdat eenzijdige fietsongevallen vaak niet geregistreerd worden (in de eerste plaats omdat de politie niet werd ingelicht) wordt het belang van deze ongevallen in onderstaande grafiek nog onderschat.

FIGUUR 68 :

Aantal zwaargewonde en omgekomen fietsers en ernst van ongevallen met fietsers, volgens de opponent van de fietser – 2009 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIWV

* Specifieke ernst

8.4 Bromfietzers

8.4.1 Evolutie

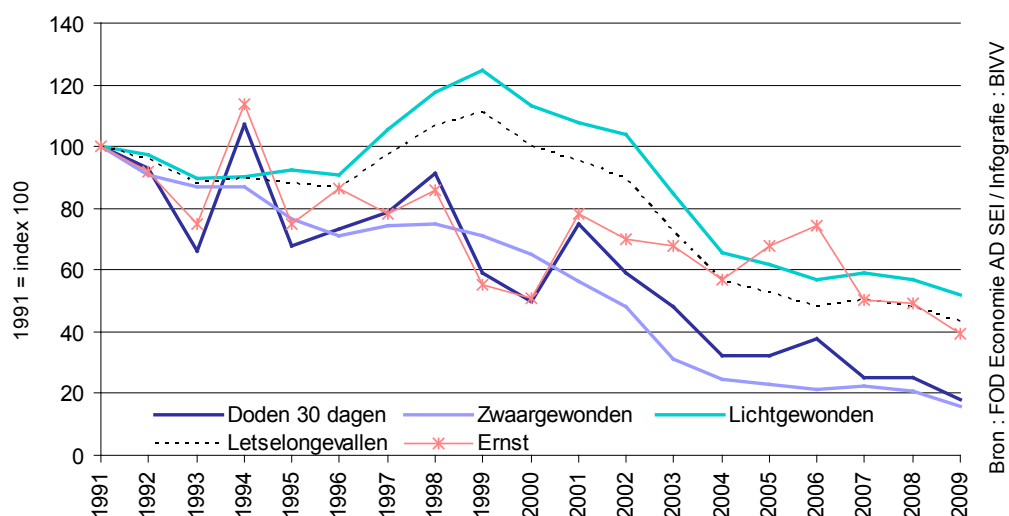
Geen enkel ander weggebruikerstype kent zo'n sterk dalende trend van alle verkeersveiligheidsindicatoren als de bromfiets. Alhoewel het afgelegde traject van 1991 tot en met 2009 niet helemaal hetzelfde is voor bromfietzen klasse A als voor bromfietzen klasse B, blijken beide bromfietstypes in 2009 uiteindelijk een min of meer even grote daling te hebben gerealiseerd.

We registreren een daling van de doden 30 dagen en zwaargewonden tussen de 80% en 60%; het aantal letselgevallen daalt tussen de 50% en 30%.

Net zoals voor de voetgangers en de fietsers zien we een stagnatie van de verkeersveiligheidsindicatoren sinds ca. 2005 voor de bromfietzers klasse B. Voor de bromfietzers klasse A is dit niet het geval.

Letselgevallen met bromfietzen met 3 of 4 wielen (waaronder de quads worden gerekend) zijn zeldzaam.

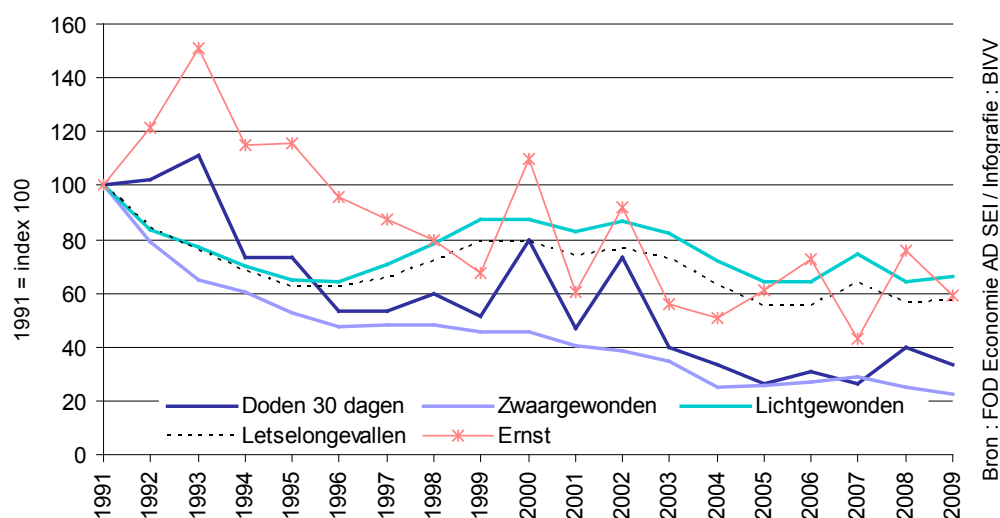
FIGUUR 69 :
Evolutie van bromfietzers klasse A als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens één bromfietser klasse A (niet-gewogen cijfers)⁵⁷



⁵⁷ De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de bromfietzers klasse A. Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een ongeval met een bromfiets klasse A, die geen bromfietser klasse A zijn, meegerekend.

FIGUUR 70 :

Evolutie van bromfietzers klasse B als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens één bromfietser klasse B (niet-gewogen cijfers)⁵⁸



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 67 :

Evolutie van bromfietzers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 bromfietser (niet-gewogen cijfers)^{57,58 & 59}

	Doden 30 dagen			Zwaargewonden		
	Klasse A	Klasse B	Met 3 of 4 wielen	Klasse A	Klasse B	Met 3 of 4 wielen
1991	56	45	0	1015	980	7
1992	52	46	0	922	775	6
1993	37	50	0	881	638	5
1994	60	33	0	885	589	6
1995	38	33	0	779	517	8
1996	41	24	2	721	465	5
1997	44	24	0	754	475	2
1998	51	27	0	762	470	8
1999	33	23	0	722	444	9
2000	28	36	2	659	449	8
2001	42	21	0	574	396	10
2002	33	33	2	486	377	11
2003	27	18	0	315	340	10
2004	18	15	0	251	246	2
2005	18	12	0	234	255	5
2006	21	14	1	219	263	4
2007	14	12	0	226	281	3
2008	14	18	0	209	244	4
2009	10	15	0	160	218	4
2009 gewogen	10	15	0	181	249	4
Gemiddelde 1998-2000	37	29	1	714	454	8
Evolutie	-73%	-48%	-100%	-78%	-52%	-52%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

58 De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de bromfietzers klasse B. Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een ongeval met een bromfietser klasse B zijn, meegerekend.

59 De ernst van ongevallen met 3 of 4 wielen wordt niet opgenomen in de tabel, omdat het aantal doden 30 dagen met dit vervoermiddel te laag is om een ernst met een wetenschappelijke significantie op te leveren.



Lichtgewonden			Letselongevallen			Ernst ⁵⁹	
Klasse A	Klasse B	Met 3 of 4 wielen	Klasse A	Klasse B	Met 3 of 4 wielen	Klasse A	Klasse B
3554	3257	20	4468	4126	26	13	11
3454	2716	13	4280	3474	19	12	14
3183	2521	23	3944	3135	27	10	17
3215	2278	19	3998	2819	27	15	13
3287	2121	15	3929	2580	24	10	13
3229	2099	16	3863	2569	20	11	11
3758	2304	19	4353	2712	20	10	10
4179	2551	27	4765	2974	26	11	9
4423	2836	22	4952	3257	28	7	8
4031	2846	20	4473	3267	27	7	13
3832	2698	17	4256	3051	34	10	7
3697	2818	27	4005	3143	41	9	10
3019	2678	23	3234	2989	37	9	6
2342	2340	20	2520	2610	22	8	6
2192	2085	28	2339	2289	36	9	7
2020	2092	36	2142	2293	40	10	8
2104	2423	38	2260	2633	40	7	5
2013	2103	27	2156	2322	41	6	9
1838	2148	30	1929	2368	39	5	7
2105	2493	34	2209	2745	44	5	5
4211	2744	23	4730	3166	27	8	10
-56%	-22%	+30%	-59%	-25%	+44%	-39%	-31%

8.4.2 Leeftijd en geslacht

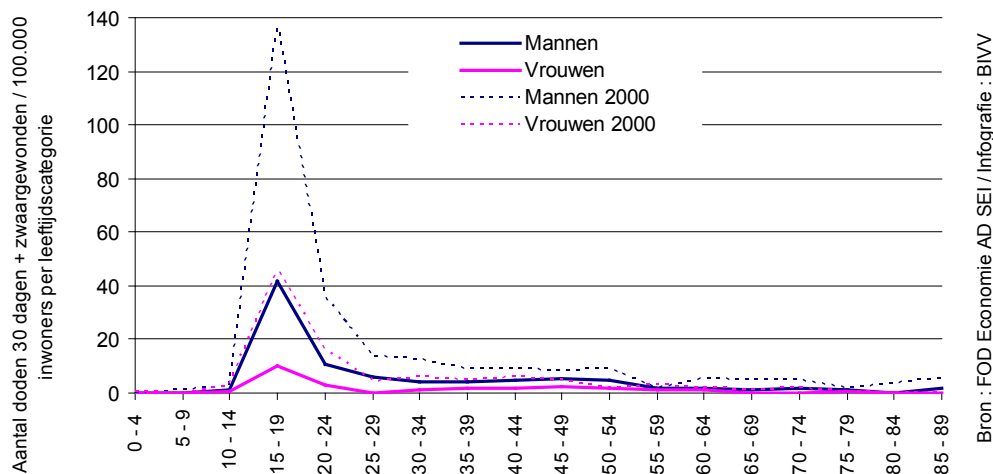
De grafiek over het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners wijst uit dat bromfietsongevallen de problematiek zijn van één welbepaalde leeftijdsgroep. Ernstige of dodelijke gewonden vallen overwegend in de leeftijdscategorie van 15 tot 19 jaar, niet toevallig de wettelijke minimumleeftijd voor bromfietzers. Omdat de bromfiets een grotere mobiliteit en onafhankelijkheid biedt dan de fiets, opteren veel 16 en 17-jarigen voor dit vervoermiddel.

Daar de bromfiets vaak aan de kant wordt geschoven zodra men een personenauto ter beschikking heeft, is het aantal ernstige en dodelijke gewonden per 100 000 inwoners al heel wat lager in de leeftijdscategorie van 20 t.e.m. 24 jaar.

Sinds 2000 heeft zich een sterke vooruitgang gemanifesteerd bij de 15 t.e.m. 19-jarigen: het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners bedraagt in 2009 nog maar een derde van het aantal in 2000.

FIGUUR 71 :

Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, bromfietzers – 2009 en 2000 (niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 68 :

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijd en per geslacht, bromfietzers – 2009 (gewogen cijfers)⁶⁰

	Dodan 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Dodan 30 D + ZW G / 100 000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
0 tot 14	0	0	4	2	39	23	0,4	0,2
15	0	0	7	2	43	22	10,3	3,8
16	2	0	46	12	637	166	71,2	19,3
17	3	1	48	11	476	136	74,9	18,9
18	2	0	31	6	263	120	48,2	8,9
19	1	0	18	5	168	69	28,2	7,2
15 tot 19	8	1	149	36	1586	514	47,0	11,7
20	0	0	12	2	92	96	18,7	3,2
21	0	0	9	1	127	55	13,9	1,8
22	0	0	7	3	87	48	10,5	5,1

60 Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend zijn, zijn niet opgenomen in de tabel.

	Dodan 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Dodan 30 D + ZW G / 100 000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
23	0	0	6	2	61	22	8,9	3,6
24	0	0	6	2	49	29	8,5	3,3
20 tot 24	0	0	40	11	416	250	12,2	3,4
25	0	0	5	0	52	27	7,0	0,0
26	0	0	5	0	58	24	7,0	0,0
27	0	0	2	1	46	29	3,1	1,7
28	1	0	6	0	43	18	9,7	0,0
29	1	0	5	0	35	26	7,8	0,0
25 tot 29	2	0	22	1	233	124	6,9	0,3
30 tot 34	1	0	16	6	160	76	4,8	1,7
35 tot 39	1	0	19	8	154	96	5,2	2,1
40 tot 44	2	0	21	7	169	112	5,6	1,7
45 tot 49	3	0	21	10	134	83	5,9	2,6
50 tot 54	1	1	19	6	111	64	5,4	1,8
55 tot 59	2	0	4	6	64	50	1,9	1,7
60 tot 64	1	1	4	2	37	20	1,8	1,1
65 tot 69	0	0	3	0	17	13	1,6	0,0
70 tot 74	1	0	3	0	16	7	2,1	0,0
75 tot 79	0	0	2	2	12	6	1,3	0,9
80 tot 84	0	0	0	0	5	1	0,0	0,0
85 +	0	0	1	0	1	0	2,0	0,0
Onbekend	0	0	1	0	1	0		
Totaal	22	3	330	98	3158	1438	6,7	1,8

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.4.3 Soorten bromfietsongevallen

In 23% van alle bromfietsongevallen verleende de opponent van de bromfietser geen voorrang aan de bromfietser: in deze omstandigheden kwamen 9% van de verkeersdoden bij bromfietzers om het leven.

Andere ongevalsfactoren die regelmatig voorkomen zijn: een val van de bromfietser net voor de aanrijding plaatsvindt (13% van de bromfietsongevallen), controleverlies door de bromfietser (8%), of een opponent die uit een parking/parkeerplaats rijdt (7%). Net zoals bij fietsongevallen kennen dodehoekongevallen de hoogste ernst.

TABEL 69 :
Hoofdindicatoren van “typische” bromfietsongevallen⁶¹ – 2009 (gewogen cijfers)

	Dodens 30 dagen		Zwaar-gewonden		Licht-gewonden		Ongevallen		Ernst ⁶²
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Totaal bromfietsongevallen	25	100	434	100	4632	100	4981	100	5
Dodehoek ⁶³	1	4	5	1	10	0	16	0	354
Tegen open portier	0	0	6	1	48	1	51	1	111
Tpponent rijdt uit parking/parkeerplaats	1	3	18	3	372	8	370	7	52
Opponent door rood licht	0	0	1	0	13	0	15	0	69
Opponent verleent geen voorrang	3	9	93	18	1188	24	1219	23	79
Uitwijkingsmaneuver bromfietser	1	3	13	3	126	3	136	3	106
Bromfietser door rood licht	1	3	6	1	37	1	44	1	157
Bromfietser verleent geen voorrang	0	0	31	6	284	6	315	6	98
Val van de bromfietser ⁶⁴	5	16	67	13	694	14	712	13	101
Controleverlies over het stuur door de bromfietser	4	13	56	11	348	7	398	8	152

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.4.4 Opponent

Net zoals bij voetgangers en fietsers is de personenwagen de vaakst voorkomende opponent van zwaar gewonde en omgekomen bromfietzers. De ernst van de ongevallen tussen bromfietzers en personenauto's is anderzijds opvallend laag. Deze ernst bedraagt “slechts” twee doden per 1000 letselongevallen (deze bedraagt 8 voor fietsers in ongevallen met personenwagens, en 21 voor voetgangers in ongevallen met personenwagens).

Net zoals bij fietsers ontbreekt in veel bromfietsongevallen een opponent. Ook voor bromfietzers zijn vrachtwagens de meest dodelijke opponent per 1000 letselongevallen.

61 De verschillende types bromfietsongevallen in deze lijst zijn niet exhaustief, noch exclusief: m.a.w. de som van de ongevals categorieën is niet gelijk aan het totaal aantal bromfietsongevallen; en één bromfietsongeval kan zich in meerdere ongevalscategorieën bevinden.

62 De ernst is uitzonderlijk berekend als het aantal omgekomen bromfietzers en zwaargewonde bromfietzers op 1000 fietsongevallen.

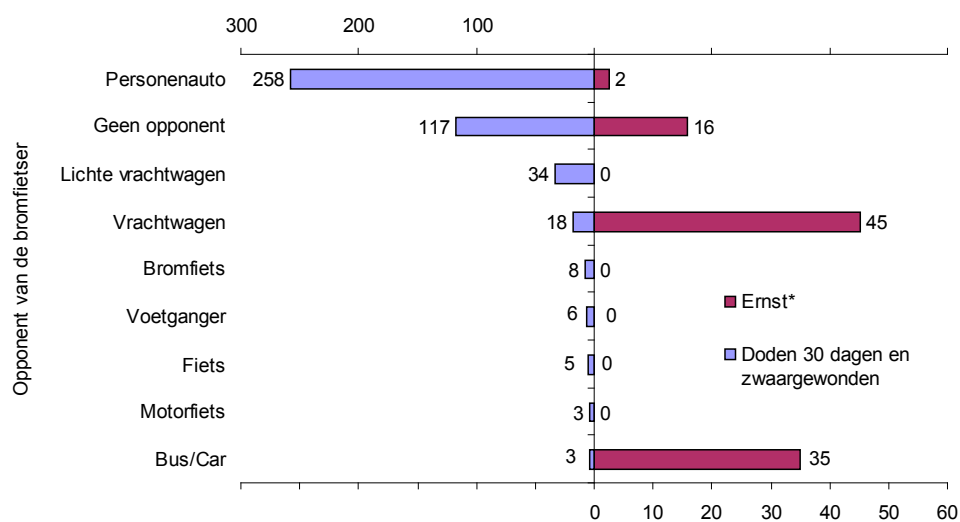
63 Een dodehoekongeval in deze tabel beantwoordt aan volgende voorwaarden:

- een vrachtwagen slaat rechts af
- een bromfietser is het slachtoffer
- de weg waarop gereden wordt is dezelfde voor beide weggebruikers
- de richting van de verplaatsing is dezelfde voor beide weggebruikers.

64 Dit bromfietsongeval moet begrepen worden als een ongeval waarbij de bromfietser ten val kwam alvorens hij werd aangeregen en niet als een ongeval waarbij de bromfietser tijdens het ongeval het evenwicht verloor.

FIGUUR 72 :

Aantal zwaargewonde en omgekomen bromfietzers en ernst van ongevallen met bromfietzers, volgens de opponent van de bromfietser – 2009 (gewogen cijfers)



* Specifieke ernst



8.5 Motorfietsers

8.5.1 Evolutie

Het aangifteformulier voor verkeersongevallen bevat twee motorfietscategorieën: motoren met een vermogen tot en met 400 cc en motoren met meer dan 400 cc. De laatste categorie kent het grootste aantal ongevallen en slachtoffers. Op beide types samen vielen in 2009 137 verkeersdoden.

De evolutie van de ongevalsbetrokkenheid van motoren ≤ 400 cc en motoren >400 cc is duidelijk verschillend. Voor geen van beide types is de evolutie sinds 1991 positief, maar de evolutie op lange termijn (sinds 1991) valt duidelijk slechter uit voor de zwaardere motoren.

Terwijl het aantal lichtgewonden, zwaargewonden, doden 30 dagen en letselongevallen op lichte motoren in dalende lijn gaan in de jaren '90, zien we op zwaardere motoren de tegengestelde tendens, nl. een stijging van al deze verkeersveiligheidsindicatoren (behalve de zwaargewonden die na 1993 geleidelijk in aantal afnemen).

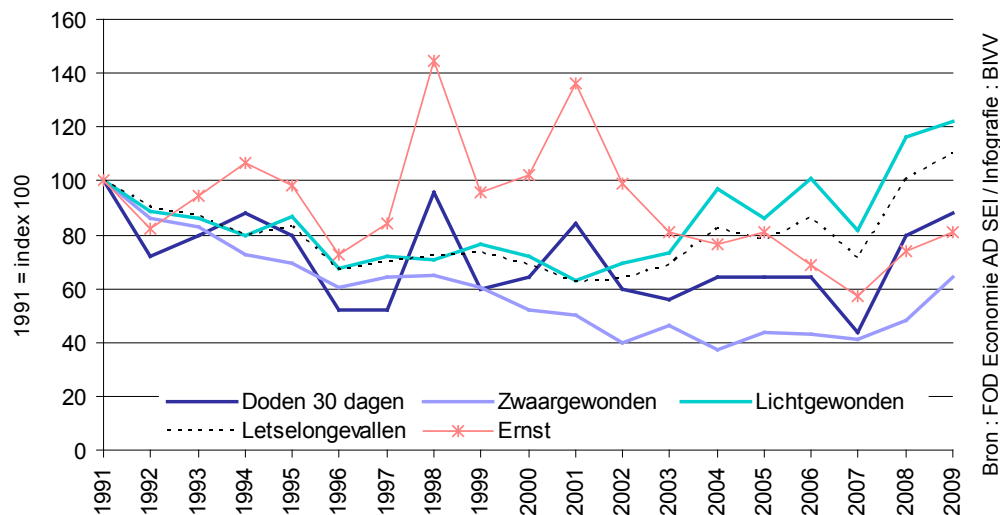
Rond het jaar 2000 verandert de tendens voor beide motortypes: het aantal letselongevallen met zwaardere motoren stabiliseert zich vanaf het jaar 2000; het aantal letselongevallen met lichte motoren daarentegen gaat vanaf dan in stijgende lijn. Deze toename bereikt een climax in het jaar 2008 en 2009.

Het verschillende verloop van de verkeersveiligheidsindicatoren van lichte en zware motoren kan mogelijk verklaard worden door een afwisselende populariteit van beide motortypes.

De ernst van de motorfietsongevallen ten slotte, is sinds 1991 niet veel afgenomen (-20%) in vergelijking met de andere kwetsbare weggebruikertypes (-40% of nog een grotere afname).

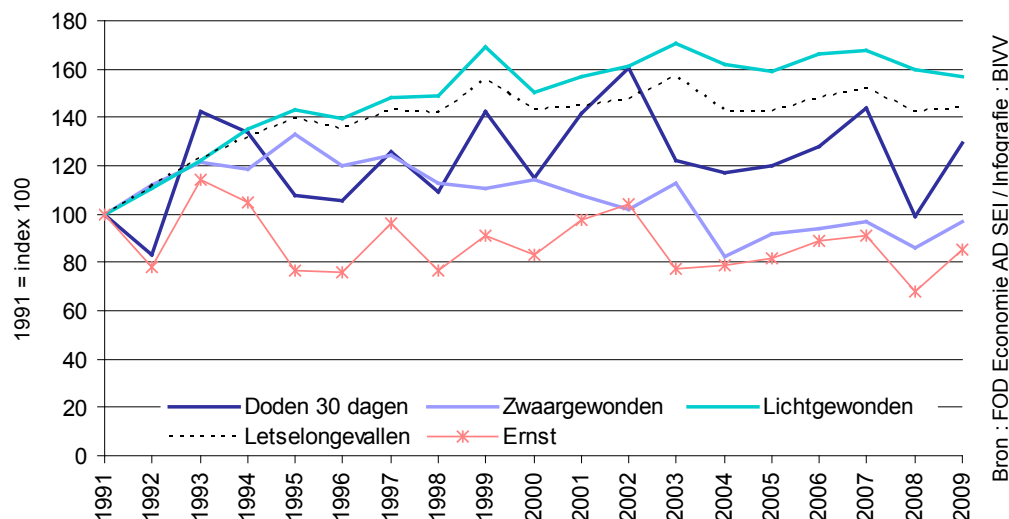


FIGUUR 73 :
 Evolutie van motorfietsers ($\leq 400\text{cc}$) als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 motorfietsers ($\leq 400\text{cc}$) (niet-gewogen cijfers)⁶⁵



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIMV

FIGUUR 74 :
 Evolutie van motorfietsers ($> 400\text{cc}$) als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 motorfietsers ($> 400\text{cc}$) (niet-gewogen cijfers)⁶⁶



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIMV

65 De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de motorfietsers ($\leq 400\text{cc}$). Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een motorongeval ($\leq 400\text{cc}$) die geen motorfietsers ($\leq 400\text{cc}$) zijn, meegerekend.

66 De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de motorfietsers ($> 400\text{cc}$). Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een motorongeval ($> 400\text{cc}$) die geen motorfietsers ($> 400\text{cc}$) zijn, meegerekend.

TABEL 70 :

Evolutie van motorfietsers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 motorfiets (opgesplitst in motorfietsen ≤ 400 cc en > 400 cc) (niet-gewogen cijfers)^{65&66}

	Dodens 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Ongevallen		Ernst	
	≤ 400 cc	> 400 cc	≤ 400 cc	> 400 cc	≤ 400 cc	> 400 cc	≤ 400 cc	> 400 cc	≤ 400 cc	> 400 cc
1991	25	89	259	645	638	1305	859	1825	31	54
1992	18	74	223	722	567	1448	772	2028	26	42
1993	20	127	214	782	548	1594	743	2243	30	62
1994	22	119	188	767	509	1765	684	2406	34	56
1995	20	96	180	859	553	1865	712	2552	31	41
1996	13	94	157	774	432	1825	572	2469	23	41
1997	13	112	166	800	459	1934	604	2617	26	52
1998	24	97	168	727	451	1945	616	2581	45	41
1999	15	127	157	714	486	2208	630	2843	30	49
2000	16	102	134	738	459	1965	591	2611	32	45
2001	21	126	130	694	402	2048	538	2639	43	52
2002	15	143	104	656	443	2107	548	2688	31	56
2003	14	109	120	726	467	2229	590	2863	25	42
2004	16	104	97	532	617	2112	708	2600	24	42
2005	16	107	114	591	550	2077	668	2601	25	44
2006	16	114	111	605	643	2172	742	2703	22	48
2007	11	128	107	627	522	2188	612	2769	18	49
2008	20	88	125	554	742	2081	861	2598	23	37
2009	22	115	167	623	777	2046	944	2625	25	46
2009 gewogen	22	115	191	697	925	2355	1113	2990	20	38
Gemiddelde 1998-2000	18	109	153	726	465	2039	612	2678	36	45
Evolutie	+20%	+6%	+9%	-14%	+67%	+0%	+54%	-2%	-29%	+2%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.5.2 Leeftijd en geslacht

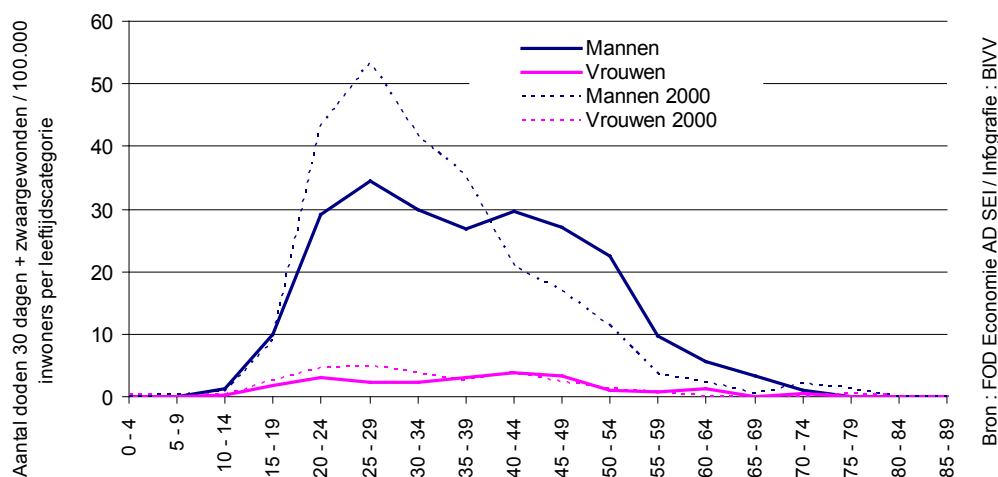
In (dodelijke) motorfietsongevallen raken in hoofdzaak mannen betrokken. 134 van de 137 omgekomen motorfietsers in 2009 zijn mannen.

In 2000 zagen we nog een piek van het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners in de leeftijdscategorie van 25 t.e.m. 29 jaar. Tegenwoordig is deze piek afgeplat en zien we eerder "een plateau" van 20 tot 50 jaar.

Personen die vóór 1989 hun rijbewijs B behaalden, mogen een motor besturen zonder een specifieke rijopleiding voor de motorfiets. Het ontbreken van een specifieke opleiding kan een rol spelen in de relatief hoge betrokkenheid van veertigers in motorfietsongevallen.

FIGUUR 75 :

Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, motorfietsers – 2009 en 2000 (niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

TABEL 71 :

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijd en per geslacht, motorfietsers – 2009 (gewogen cijfers)⁶⁷

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G/ 100 000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
0 tot 14	0	0	4	1	18	16	0,5	0,1
15	0	0	2	1	2	1	3,4	1,8
16	0	0	5	1	14	2	6,7	1,6
17	1	0	4	0	7	6	7,9	0,0
18	2	0	9	1	49	5	16,4	1,9
19	2	0	12	3	35	8	20,4	5,1
15 tot 19	5	0	32	7	107	23	11,0	2,1
20	1	0	9	2	56	13	15,3	3,7
21	4	0	21	1	81	6	37,7	1,6
22	2	0	22	5	77	9	36,0	7,0
23	2	0	23	2	79	15	39,4	3,6
24	3	0	20	1	83	12	35,5	1,9
20 tot 24	12	0	95	12	376	54	32,7	3,5
25	3	0	20	2	82	11	34,8	3,5
26	6	0	20	3	73	11	38,5	3,8
27	5	0	28	1	93	6	47,5	1,5
28	6	0	23	1	71	16	40,7	1,6
29	3	0	18	2	71	1	28,9	3,2
25 tot 29	23	0	109	9	391	45	38,1	2,7
30 tot 34	17	1	99	8	340	42	33,3	2,5

67 Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend zijn, zijn niet opgenomen in de tabel.

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G/ 100 000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
35 tot 39	17	0	96	12	367	41	29,5	3,3
40 tot 44	19	0	113	17	400	50	32,6	4,3
45 tot 49	18	1	103	14	368	61	29,6	3,6
50 tot 54	12	0	82	4	278	26	24,9	1,1
55 tot 59	7	0	30	3	145	17	10,8	0,9
60 tot 64	3	1	15	3	57	6	6,1	1,4
65 tot 69	1	0	6	0	13	0	3,4	0,0
70 tot 74	0	0	2	1	15	0	1,0	0,4
75 tot 79	0	0	0	0	2	0	0,0	0,0
80 tot 84	0	0	0	0	1	0	0,0	0,0
85 +	0	0	0	0	1	0	0,0	0,0
Onbekend	0	0	3	0	4	0		
Totaal	134	3	790	91	2884	380	17,5	1,7

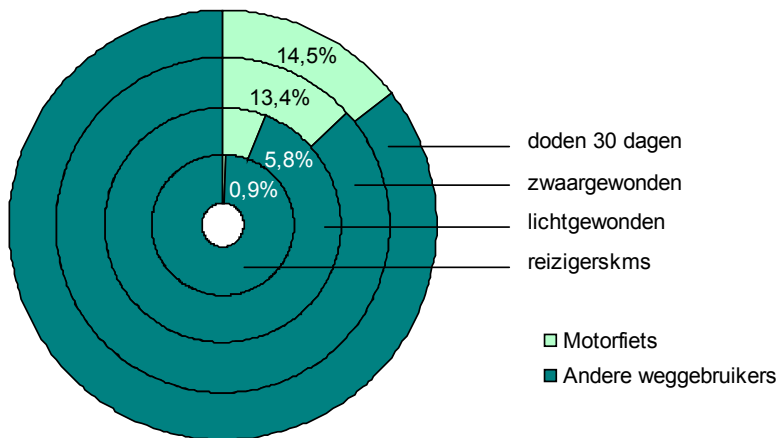
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.5.3 Risico

Het bijzonder hoge risico van motorrijden wordt geïllustreerd aan de hand van de onderstaande figuur.

Motorrijders leggen niet meer dan 1% van het totale aantal afgelegde reizigerskilometers (door alle weggebruikers samen) af. Toch zijn bijna 6% van alle lichtgewonden, 13% van alle zwaargewonden en 14,5% van alle verkeersdoden motorfietsers. Hun aandeel in het totaal aantal verkeersslachtoffers neemt toe naarmate de verwondingen ernstiger zijn.

FIGUUR 76 :
Aandeel van motorfietsers binnen het totaal aantal reizigerskilometers en het aantal verkeersslachtoffers – 2009 (gewogen cijfers)



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

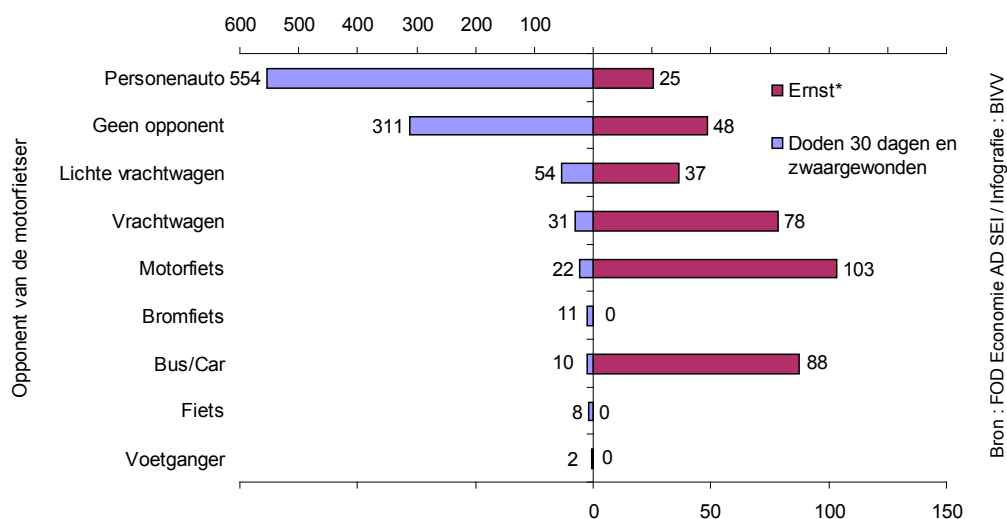
8.5.4 Opponent

Net zoals voor alle andere kwetsbare weggebruikers is de personenauto de vaakst voorkomende opponent van zwaar gewonde en omgekomen motorfietsers. En ook de tweede plaats van “geen opponent” in de ranglijst is identiek aan deze bij fietsers en bromfietsers.

In 2009 is de ernst van letselongevallen tussen twee motorfietsers het hoogst: deze bedraagt 103 omgekomen motorfietsers per 1000 motorfietsongevallen. Deze hoge ernst is vermoedelijk eerder aan toeval te wijten, want in 2008 bedroeg de ernst van letselongevallen tussen twee motorfietsers nog 36 doden per 1000 letselongevallen⁶⁸.

FIGUUR 77 :

Aantal zwaargewonde en omgekomen motorfietsers en ernst van ongevallen met motorfietsers, volgens de opponent van de motorfietser – 2009 (gewogen cijfers)



* Specifieke ernst

68 Casteels Y. e.a. (2010) Statistieken Verkeersveiligheid 2008. BIVV, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel.
http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/Statistieken%20verkeersveiligheid%202008_NL.pdf

8.6 Personenwagens

8.6.1 Evolutie

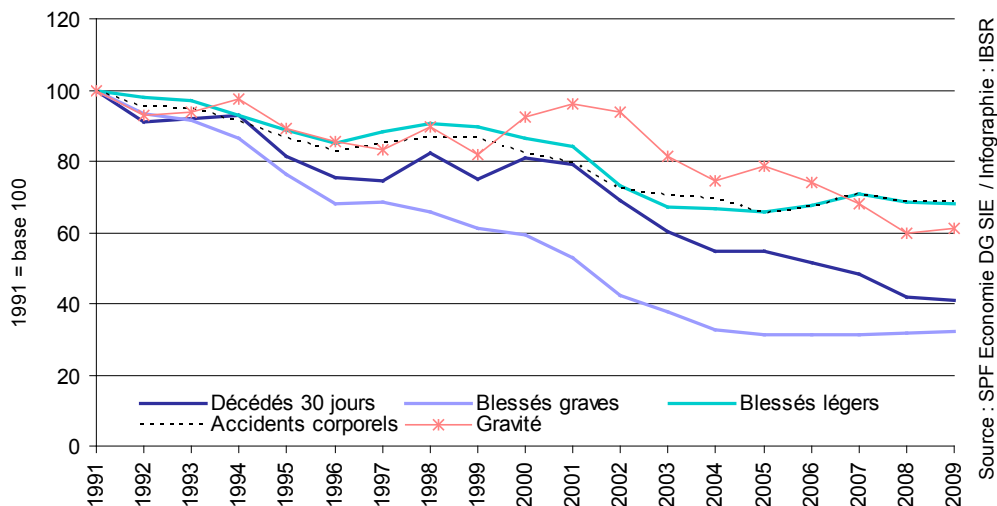
In 2009 kwamen 466 inzittenden van personenwagens om het leven. Meer dan 3000 personenwageninzittenden raakten zwaar gewond; bijna 30 000 inzittenden werden licht gewond. De personenwagen is het vervoermiddel dat veruit het meeste verkeersslachtoffers opeist, maar in personenwagens worden ook veruit het hoogste aantal reizigerskilometers afgelegd.

De meerderheid van de omgekomen personenwageninzittenden zaten zelf achter het stuur. Slechts 1 op 4 omgekomen inzittenden was een passagier.

De algemene trend van de verkeersveiligheidsindicatoren sinds 1991 is positief. Het aantal zwaargewonden is in 2009 bijna 70% lager dan in 1991, het aantal doden 30 dagen ligt 60% lager. Het aantal letselongevallen en lichtgewonden, twee indicatoren die doorgaans minder sterk evolueren dan de doden 30 dagen, zijn elk afgenomen met 30%. Toch is er ook slecht nieuws: alle verkeersveiligheidsindicatoren, behalve de doden 30 dagen en ernst, vertonen sinds 2005 een stilstand of zelfs een lichte stijging. De vaststelling van een stagnatie van alle of bepaalde verkeersveiligheidsindicatoren hebben we al eerder gedaan voor voetgangers en fietsers en zullen we ook vaststellen bij lichte vrachtwagens en vrachtwagens.

FIGUUR 78 :

Evolutie van inzittenden van personenwagens als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 personenwagen (niet-gewogen cijfers)⁶⁹



⁶⁹ De evolutie van de doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden betreft enkel en alleen de personenautoinzittenden. Voor de evolutie van de ernst, het aantal doden 30 dagen op 1000 ongevallen, zijn ook de omgekomen weggebruikers in een ongeval met een personenauto die geen personenautoinzittenden zijn, meegerekend.

TABEL 72 :

Evolutie van inzittenden van personenwagens als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 personenwagen (niet-gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	1144	9718	43 145	51 344	31
1992	1043	9090	42 301	48 925	29
1993	1050	8913	41 932	48 520	29
1994	1061	8410	40 047	46 680	31
1995	930	7428	38 187	44 491	28
1996	862	6595	36 784	42 587	27
1997	852	6639	38 090	43 555	26
1998	942	6394	39 142	44 496	28
1999	856	5964	38 772	44 439	26
2000	928	5748	37 347	42 322	29
2001	906	5136	36 208	40 866	30
2002	787	4117	31 516	36 948	29
2003	690	3645	28 880	36 233	26
2004	626	3187	28 799	35 567	23
2005	624	3026	28 301	33 596	25
2006	589	3042	29 089	34 485	23
2007	553	3051	30 452	36 341	21
2008	479	3071	29 610	35 260	19
2009	466	3113	29 346	35 228	19
2009 gewogen	466	3356	33 111	40 146	12
Gemiddelde 1998-2000	909	6035	38 420	43 752	28
Evolutie	-49%	-48%	-24%	-19%	-31%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.6.2 Leeftijd en geslacht

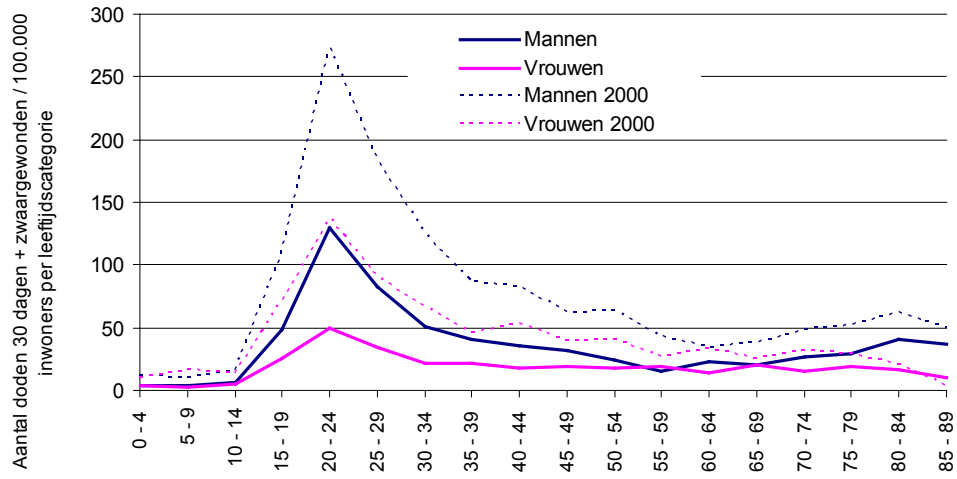
Het hoogste aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners vinden we terug in de leeftijdscategorie van 20 tot en met 24 jaar. Dit is niet verbazingwekkend, want in deze leeftijdscategorie (samen met de 18- en 19- jarigen) behalen de meeste personen hun rijbewijs. De combinatie van onervarenheid en een mogelijk onvoorzichtige rijstijl heeft een hoog aantal verkeersslachtoffers tot gevolg. Bij mannen stijgt het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners weer vanaf de leeftijd van 60 jaar. Deze stijging zou nog sterker zijn indien rekening kon gehouden worden met het aantal reizigerskilometers gereden door deze leeftijdsgroep in plaats van met het aantal inwoners.

Duidelijk meer mannen als vrouwen raken ernstig of dodelijk gewond. Wanneer echter de opsplitsing gemaakt wordt tussen autopassagiers en autobestuurders, zien we toch een iets hoger aantal doden bij vrouwelijke autopassagiers, terwijl aan de andere kant meer dan 4 op 5 omgekomen autobestuurders mannen zijn.

Voor alle leeftijdscategorieën is het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners sterk afgenomen sinds 2000. Bij de 20 t.e.m. 24-jarigen doet er zich bijna een halvering voor bij de mannen, bij de vrouwen in deze leeftijdscategorie is er zelfs een afname van bijna twee derde.

FIGUUR 79 :

Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, personenwagens – 2009 en 2000 (niet-gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVW



TABEL 73 :

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden en lichtgewonden per leeftijd en per geslacht, autobestuurders – 2009 (gewogen cijfers)⁷⁰

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G / 100 000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
0 tot 14	0	0	2	0	4	2	0,2	0,0
15	0	0	0	0	7	0	0,0	0,0
16	0	0	0	0	12	2	0,0	0,0
17	1	0	2	0	24	6	4,8	0,0
18	5	1	27	2	283	92	47,2	5,1
19	10	1	42	19	446	177	78,7	31,1
15 tot 19	16	2	71	21	772	278	26,2	7,3
20	16	3	58	12	579	250	111,3	23,1
21	11	4	74	16	545	308	130,9	31,7
22	12	2	69	28	509	333	122,9	45,7
23	10	2	50	14	531	363	93,7	25,5
24	10	2	48	25	451	307	89,0	41,1
20 tot 24	59	13	299	96	2615	1561	109,6	33,5
25	8	1	46	21	468	291	80,8	32,5
26	7	2	54	15	400	327	89,6	25,5
27	6	0	46	22	441	311	73,7	31,5
28	5	3	41	9	377	276	65,7	16,7
29	8	1	37	17	365	321	64,1	26,2
25 tot 29	34	7	224	84	2050	1526	74,6	26,4
30 tot 34	21	7	137	52	1503	1230	45,6	17,3
35 tot 39	24	2	122	61	1406	1161	38,2	16,9
40 tot 44	22	5	129	49	1177	1078	37,0	13,6
45 tot 49	21	5	110	58	945	872	32,1	15,7
50 tot 54	19	2	73	50	796	700	24,3	13,7
55 tot 59	12	3	33	44	630	423	13,2	13,7
60 tot 64	13	5	58	23	421	298	23,6	8,9
65 tot 69	10	5	33	23	298	200	19,7	11,8
70 tot 74	12	4	44	15	283	150	27,0	7,8
75 tot 79	8	6	46	27	226	111	31,7	14,0
80 tot 84	9	1	35	15	161	63	40,1	8,9
85 +	5	0	18	2	81	23	35,2	1,5
Onbekend	1	0	6	2	25	17		
Totaal	286	67	1441	623	13 393	9692	32,8	12,6

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

⁷⁰ Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend zijn, zijn niet opgenomen in de tabel.

TABEL 74 :

Aantal doden 30 dagen, zwaargewonden, lichtgewonden en ongevallen per leeftijd en per geslacht, autopassagiers – 2009 (gewogen cijfers)⁷¹

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Doden 30 D + ZW G / 100 000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
0	0	0	3	4	82	71	4,6	7,1
1	0	0	1	1	68	51	1,7	2,0
2	0	1	2	1	71	75	3,4	3,5
3	1	2	1	0	64	61	3,4	3,4
4	1	0	2	2	54	76	5,1	3,4
0 tot 4	2	3	10	9	339	334	3,6	3,9
5	0	0	1	1	77	80	2,0	2,0
6	0	1	1	1	91	68	1,7	3,5
7	0	0	2	1	70	68	3,5	2,0
8	0	0	3	3	78	77	5,0	5,4
9	0	0	4	2	74	79	7,1	3,7
5 tot 9	0	1	12	9	390	373	3,9	3,3
10	1	0	3	1	69	86	7,0	1,9
11	0	0	3	5	75	75	5,2	9,0
12	0	0	2	1	70	71	3,4	1,7
13	0	0	9	6	78	53	14,4	9,6
14	1	0	1	4	48	68	3,4	7,3
10 tot 14	2	0	19	18	340	352	6,6	5,9
15	0	0	3	5	56	91	5,0	8,6
16	0	5	10	10	91	122	14,8	23,8
17	3	0	21	14	128	194	35,4	21,8
18	2	2	23	11	185	216	37,3	20,0
19	3	5	22	14	229	219	37,4	29,4
15 tot 19	8	12	79	55	688	841	26,2	20,8
20	6	1	21	16	188	189	41,5	27,0
21	1	1	23	17	187	169	36,8	27,2
22	3	1	17	13	134	157	30,9	21,4
23	2	0	16	8	123	122	27,5	12,3
24	0	1	13	8	122	112	19,6	13,3
20 tot 24	12	4	90	62	754	750	31,3	20,2
25	3	1	11	2	76	128	21,0	4,8
26	2	1	7	12	78	114	13,8	18,9
27	2	1	9	9	82	120	16,2	13,9
28	0	3	10	6	76	97	14,1	12,7
29	0	1	7	3	73	90	10,2	5,9
25 tot 29	7	7	45	32	386	549	15,0	11,3
30 tot 34	4	2	27	20	238	363	8,8	6,3

⁷¹ Slachtoffers waarvoor het geslacht of de graad van verwonding niet gekend zijn, zijn niet opgenomen in de tabel.

	Dodan 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Dodan 30 D + ZW G / 100 000 inwoners	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
35 tot 39	9	5	14	17	174	328	6,0	5,9
40 tot 44	1	2	7	18	131	315	1,9	5,2
45 tot 49	1	3	7	16	114	312	1,9	4,8
50 tot 54	0	3	4	19	112	235	1,2	6,0
55 tot 59	2	2	8	21	58	245	2,8	6,6
60 tot 64	0	1	4	19	41	219	1,4	6,5
65 tot 69	1	2	3	24	41	175	1,8	10,8
70 tot 74	1	2	2	18	26	182	1,6	8,3
75 tot 79	0	5	0	11	29	143	0,0	6,8
80 tot 84	0	2	3	15	20	79	2,9	9,0
85 +	0	2	2	9	12	42	3,4	6,8
Onbekend	0	0	0	2	4	2		
Totaal	50	58	335	392	3900	5839	7,3	8,2

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.6.3 Plaats in de personenwagen

Op 1000 slachtoffers onder de bestuurders zijn er 14 doden 30 dagen. Bij passagiers vooraan en achteraan is dit respectievelijk 10 en 9 doden 30 dagen op 1000 slachtoffers. Dit betekent dat gewonde passagiers een grotere kans hebben om te overleven dan een gewonde bestuurder. Omdat vaak gedacht wordt dat een bestuurder vanuit een overlevingsinstinct de auto tijdens het ongeval nog op zo'n manier tracht te manipuleren dat hijzelf zo min mogelijk gekwetst wordt, is dit een interessante vaststelling⁷².

TABEL 75 :

Aantal slachtoffers naargelang de plaats van de auto-inzittende in een personenauto – 2009 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Doden 30 dagen/1000 slachtoffers ⁷³
Bestuurder	353	2063	23 135	14
Passagier vooraan	47	351	4291	10
Passagier achteraan	38	283	3801	9
Onbekend	26	634	1750	11
Totaal	464	3331	32 978	13

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

⁷² Dezelfde vaststelling werd gedaan in het statistiekenrapport 2008.

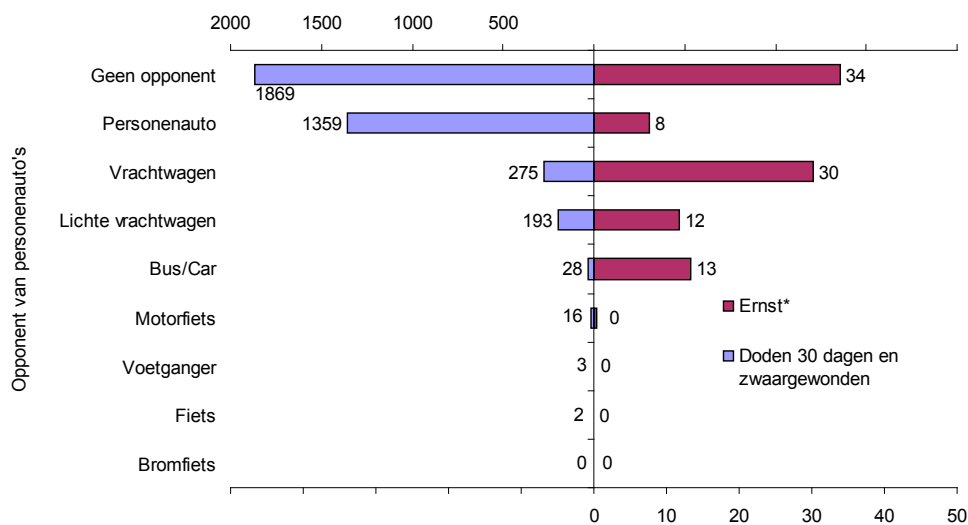
⁷³ Doden 30 dagen / 1000 slachtoffers: deze parameter geeft de mate van dodelijkheid van een zitplaats in een personenauto weer.

8.6.4 Opponent

Terwijl de auto voor alle voertuigcategorieën de frequentste ongevalsopponent is, vallen de meeste doden en zwaargewonden in personenwagens in eenzijdige ongevallen. Deze eenzijdige ongevallen kennen meteen ook de hoogste ernst en hebben dus zelfs ernstigere gevolgen voor de inzittenden van personenwagens dan een ongeval tussen een personenwagen en een vrachtwagen.

FIGUUR 80 :

Aantal zwaargewonde en omgekomen inzittenden van personenauto's en ernst van ongevallen met personenauto's, volgens de opponent van de personenauto – 2009 (gewogen cijfers)



* Specifieke ernst



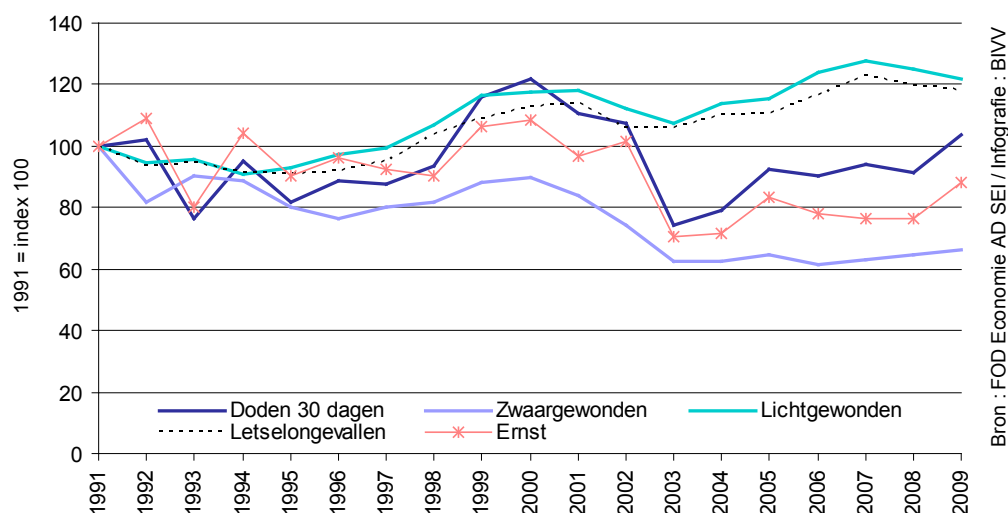
8.7 Inzittenden van lichte vrachtwagens

8.7.1 Evolutie

In 2009 vielen er 109 doden en 6311 gewonden bij een ongeval met (minstens) één lichte vrachtwagen. Het aantal ongevallen met lichte vrachtwagens en het aantal lichtgewonden, blijft stijgen sinds 1995. Het aantal doden bij lichte vrachtwagenongevallen is onderhevig aan grote schommelingen en ligt in 2009 hoger dan het aantal doden dat in 1991 geregistreerd werd. Alle indicatoren vertonen in feite een stijgende trend sinds 2004.

Lichte vrachtwagens veroorzaken vaker verwondingen bij opponenten dan bij de eigen inzittenden. Zo kostten ongevallen met lichte vrachtwagens in 2009 het leven aan 43 inzittenden van lichte vrachtwagens maar ook aan 66 opponenten (60% van de doden valt dus bij de conflictpartners). Dezelfde vaststelling geldt voor de zwaar- en de lichtgewonden.

FIGUUR 81 :
Evolutie van het aantal letselongevallen met minstens één lichte vrachtwagen en het aantal slachtoffers (inzittenden en opponenten) in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers)⁷⁴



⁷⁴ Voor alle verkeersveiligheidsindicatoren zijn de slachtoffers die geen inzittende zijn van een lichte vrachtwagen maar wel betrokken zijn in een ongeval met een lichte vrachtwagen eveneens meegerekend.

TABEL 76 :

Evolutie van inzittenden van lichte vrachtwagens als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 lichte vrachtwagen (niet-gewogen cijfers)⁷⁵

	Doden 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Letsel- ongevallen	Ernst
	Inzittenden	Opponenten	Inzittenden	Opponenten	Inzittenden	Opponenten		
1991	36	69	347	579	1524	2592	3406	31
1992	35	72	266	492	1447	2438	3179	34
1993	22	58	305	532	1543	2389	3227	25
1994	28	72	300	521	1398	2345	3112	32
1995	30	56	279	463	1444	2383	3086	28
1996	25	68	271	436	1499	2494	3139	30
1997	26	66	275	469	1487	2604	3233	28
1998	40	58	282	477	1631	2771	3526	28
1999	42	80	350	466	1743	3052	3714	33
2000	52	76	333	500	1820	3020	3833	33
2001	48	68	286	490	1834	3031	3884	30
2002	40	73	296	394	1711	2907	3603	31
2003	27	51	228	349	1636	2791	3595	22
2004	32	51	229	350	1702	2985	3750	22
2005	44	53	243	354	1712	3041	3772	26
2006	34	61	212	357	1940	3169	3962	24
2007	49	50	224	361	1904	3363	4195	24
2008	40	56	245	353	1844	3310	4073	24
2009	43	66	236	377	1852	3159	4014	27
2009 gewogen	43	66	253	416	2059	3583	4515	24
Gemiddelde 1998-2000	45	71	322	481	1731	2948	3691	31
Evolutie	-4%	-7%	-27%	-22%	+7%	+7%	+9%	-13%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.7.2 Opponent

In totaal maken de inzittenden van lichte vrachtwagens 37% van het totaal aantal slachtoffers in letselongevallen met lichte vrachtwagens uit. Het aandeel van de auto-inzittenden onder de slachtoffers is nog groter aangezien dit 42% bedraagt. De fietsers bezetten de derde plaats in deze ranglijst, met 8% van de slachtoffers.

Door hun grotere kwetsbaarheid maken fietsers 15% van de doden uit, tegenover « slechts » 7% van de lichtgewonden. Onder auto-inzittenden tellen we daarentegen verhoudingsgewijs meer lichtgewonden (43%) dan doden 30 dagen (29%).

⁷⁵ Voor alle verkeersveiligheidsindicatoren zijn de slachtoffers die geen inzittende zijn van een lichte vrachtwagen maar wel betrokken zijn in een ongeval met een lichte vrachtwagen eveneens meegerekend.

TABEL 77 :

Aantal slachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens, bij de inzittenden en bij de opponenten van de lichte vrachtwagens – 2009 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden
Lichte vrachtwagen	43	253	2059
Voetganger	6	37	186
Fiets	16	56	423
Bromfiets	1	36	254
Motorfiets	9	51	179
Personenwagen	32	226	2407
Bus/car	2	4	46
Vrachtwagen	0	1	23
Andere	0	3	45
Onbekend	0	2	19
Totaal	109	669	5642

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.7.3 Slachtoffers en ongevallen volgens de leeftijd van de bestuurder van een lichte vrachtwagen

Tussen 2000 en 2009, waren bestuurders van lichte vrachtwagens in de leeftijdscategorieën van 25 tot 34 jaar en van 35 tot 44 jaar het vaakst betrokken bij een letseloneval. Deze vaststelling heeft te maken met het feit dat het gebruik van dit vervoermiddel frequenter is in deze leeftijdscategorieën. De meest ernstige ongevallen waren ongevallen met bestuurders ouder dan 55 jaar.

TABEL 78 :

Hoofdindicatoren (inzittende + opponent) van ongevallen met lichte vrachtwagens naargelang de leeftijd van de bestuurder van de lichte vrachtwagen – som 2000-2009 (niet-gewogen cijfers)

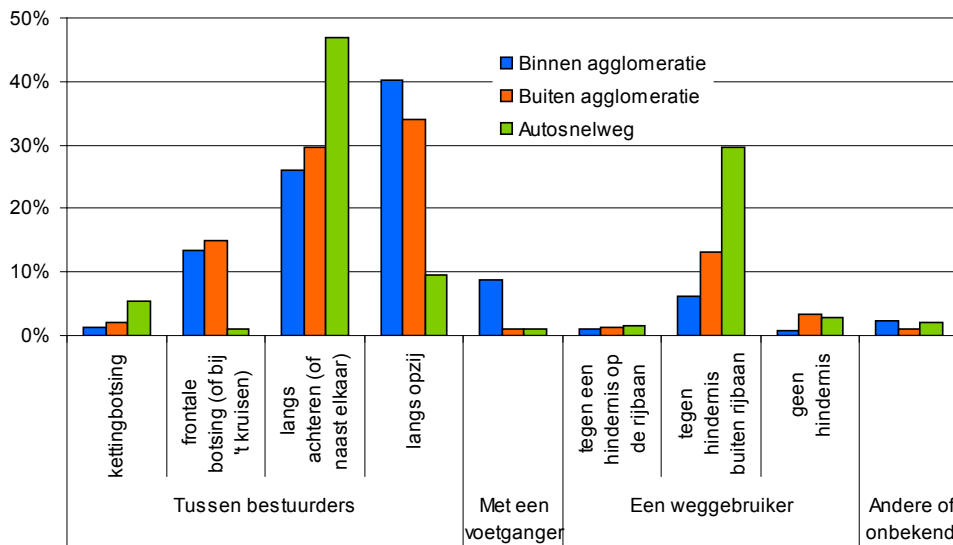
	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
18 - 24	149	935	7575	5790	26
25 - 34	273	1799	14 514	11 238	24
35 - 44	302	1770	13 470	10 579	29
45 - 54	166	1227	9129	7165	23
55 - 64	103	543	3769	3039	34
≥ 65	37	197	1279	1039	36
Onbekend	17	154	1373	1287	13

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.7.4 Botsingstype volgens wegtype

Het type botsing varieert sterk naargelang het wegtype waarop de lichte vrachtwagen zich bevindt. Op autosnelwegen bestaat 47% van de botsingen uit botsingen tussen bestuurders langs achteren of naast elkaar, en 30% uit botsingen tegen een hindernis buiten de rijbaan. Buiten de bebouwde kom zijn botsingen langs achteren of naast elkaar het meest voorkomende type botsing.

FIGUUR 82 :
Ongevallen met lichte vrachtwagens volgens type botsing en wegtype (2009; gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie DG SEI / Infografie : BIW

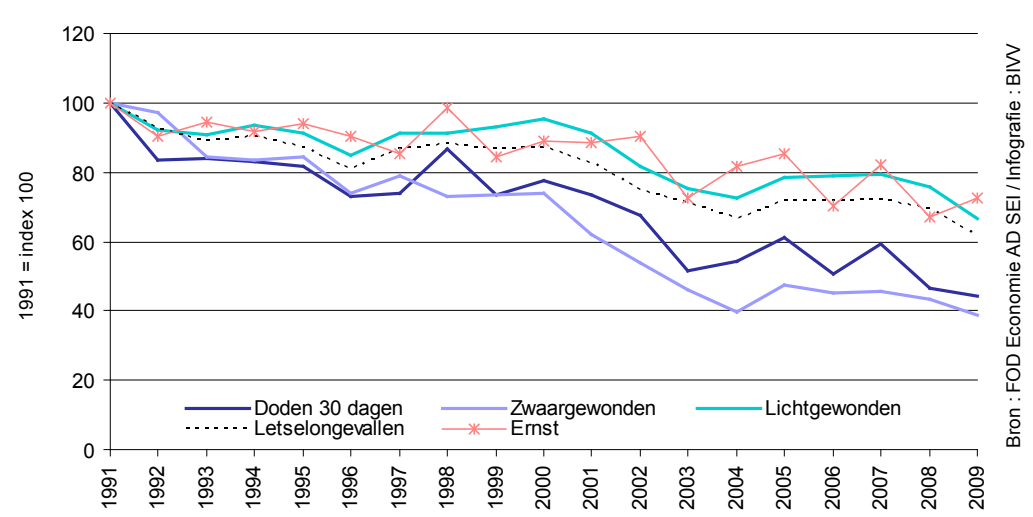


8.8 Inzittenden van vrachtwagens

8.8.1 Evolutie

De evolutie van de indicatoren betreffende het totaal aantal slachtoffers (inzittenden van vrachtwagens en opponenten) van ongevallen met minstens één vrachtwagen is globaal genomen positief: -44% doden, -47% zwaargewonden, -28% lichtgewonden en -30% ongevallen ten opzichte van het referentiegemiddelde. Bij een opsplitsing van de verkeerdoden in « inzittenden van vrachtwagens » en « opponenten » merken we echter een stijging (+9%) van het aantal doden onder de inzittenden van vrachtwagens.

FIGUUR 83 :
Evolutie van het aantal vrachtwagenongevallen en het aantal slachtoffers (inzittenden en opponenten) in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers)⁷⁶



⁷⁶ Voor alle verkeersveiligheidsindicatoren zijn de slachtoffers die geen inzittende zijn van een vrachtwagen maar wel betrokken zijn in een ongeval met een vrachtwagen meegerekend.

TABEL 79 :

Evolutie van inzittenden van vrachtwagens als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 vrachtwagen (niet-gewogen cijfers)⁷⁷

	Dodan 30 dagen		Zwaargewonden		Lichtgewonden		Letsel- ongevallen	Ernst
	Inzittenden	Opponenten	Inzittenden	Opponenten	Inzittenden	Opponenten		
1991	23	240	126	1005	625	2995	3631	72
1992	15	205	143	954	626	2712	3370	65
1993	11	210	115	840	578	2712	3225	69
1994	18	200	143	802	667	2723	3286	66
1995	14	201	125	831	602	2694	3160	68
1996	14	178	133	702	561	2507	2929	66
1997	19	176	156	735	596	2701	3150	62
1998	15	213	128	697	572	2725	3197	71
1999	20	173	128	704	592	2780	3149	61
2000	20	184	130	707	624	2821	3159	65
2001	28	165	115	588	553	2755	3003	64
2002	15	163	122	487	575	2389	2715	66
2003	15	121	105	418	542	2186	2584	53
2004	18	125	80	369	534	2090	2422	59
2005	16	145	105	430	565	2278	2608	62
2006	16	117	93	416	539	2316	2605	51
2007	25	131	86	431	559	2307	2616	60
2008	25	97	77	412	548	2199	2512	49
2009	20	97	62	376	463	1955	2231	52
2009 gewogen	20	97	65	404	499	2160	2444	48
Gemiddelde 1998-2000	18	190	129	703	596	2775	3168	66
Evolutie	+9%	-49%	-52%	-46%	-22%	-30%	-30%	-20%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.8.2 Opponent

Het absolute aantal dodelijke slachtoffers onder de inzittenden van vrachtwagens is erg laag en schommelt rond 20 personen. Veel meer nog dan bij ongevallen met lichte vrachtwagens, zijn de slachtoffers van vrachtwagenongevallen vooral de conflictpartners: in 2009 waren slechts 17% van de doden in vrachtwagenongevallen inzittenden van een vrachtwagen.

In totaal maken de inzittenden van vrachtwagens slechts 18% van het totaal aantal slachtoffers van vrachtwagenongevallen uit. Het aantal auto-inzittenden ligt met 58% van het totaal aantal slachtoffers van vrachtwagenongevallen heel wat hoger.

Net zoals bij de ongevallen met lichte vrachtwagens zijn de zwakke weggebruikers in vrachtwagenongevallen oververtegenwoordigd bij de zwaargewonden: voetgangers en fietsers vertegenwoordigen elk 12% van de doden, terwijl dit respectievelijk slechts 2% en 5% is voor de lichtgewonden. Het aandeel auto-inzittenden onder de verkeersdoden (38%) is opnieuw lager dan het aandeel van de auto-inzittenden onder de lichtgewonden (59%).

⁷⁷ Voor alle verkeersveiligheidsindicatoren zijn de slachtoffers die geen inzittende zijn van een vrachtwagen maar wel betrokken zijn in een ongeval met een vrachtwagen meegerekend

TABEL 80 :

Aantal slachtoffers in vrachtwagenongevallen, bij vrachtwageninzittenden en bij de opponenten van de vrachtwagens – 2009 (gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaargewonden	Lichtgewonden
Vrachtwagen	20	65	499
Voetganger	14	14	54
Fiets	14	42	139
Bromfiets	4	14	78
Motorfiets	10	28	67
Personenwagen	45	269	1573
Lichte vrachtwagen	9	34	175
Bus/car	0	1	40
Andere	1	1	24
Onbekend	0	3	10

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.8.3 Slachtoffers en ongevallen volgens de leeftijd van de vrachtwagenbestuurder

Tussen 2000 et 2009, veroorzaakten bestuurders van 35 tot 44 jaar het hoogste aantal ongevallen, en het hoogst aantal doden en gewonden. Maar de meest ernstige ongevallen werden veroorzaakt door bestuurders ouder dan 45 jaar.

TABEL 81 :

Hoofdindicatoren (inzittende + opponent) van ongevallen met vrachtwagens naargelang de leeftijd van de bestuurder van de vrachtwagen – som 2000-2009 (niet-gewogen cijfers)

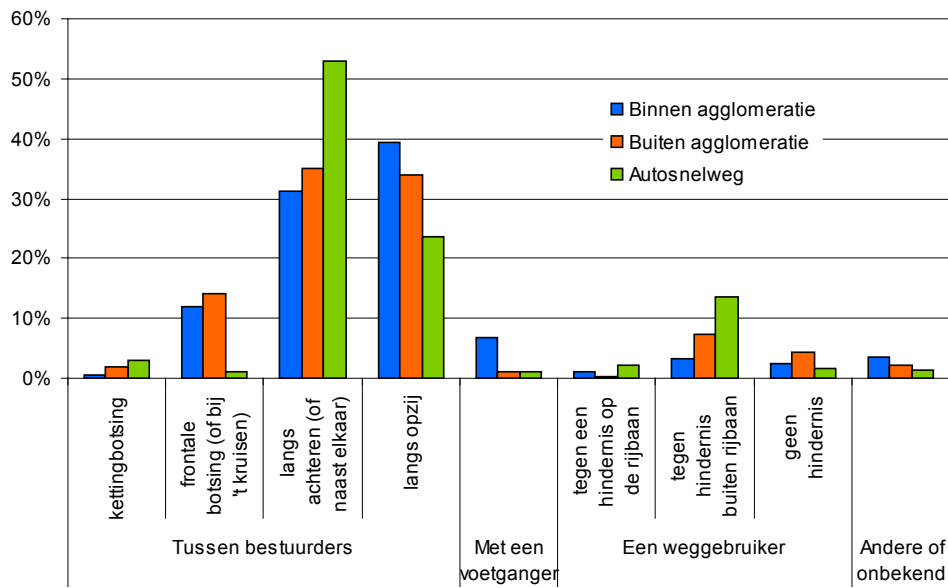
	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
18 - 24	118	399	2306	1970	60
25 - 34	415	1473	7709	6915	60
35 - 44	528	2000	9515	8730	60
45 - 54	436	1462	7295	6637	66
55 - 64	162	549	2758	2518	64
≥ 65	24	89	398	355	68
Onbekend	27	182	1321	1243	22

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

8.8.4 Botsingstype volgens wegtype

Net zoals bij de ongevallen met lichte vrachtwagens, bestaan 1 op 2 vrachtwagenongevallen op autosnelwegen uit aanrijdingen langs achteren of naast elkaar. Op autosnelwegen komen aanrijdingen langs opzij vaker voor met vrachtwagens dan met lichte vrachtwagens, terwijl « eenzijdige » ongevallen met vrachtwagens er minder vaak voorkomen. Buiten de bebouwde kom, zijn aanrijdingen langs achteren en langs opzij het meest voorkomende botsingstype.

FIGUUR 84 :
Ongevallen met vrachtwagens volgens type botsing en wegtype – 2009 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie DG SEI / Inforgafie : BIW



9

RIJDEN ONDER INVLOED

9.1 Inleiding

De cijfers in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de resultaten van ademtests die na een letselongeval bij de betrokken bestuurders zijn afgenomen en hebben geen verband met de alcoholcontroles uitgevoerd door de politie. Deze twee bronnen van informatie worden wel vergeleken in Tabel 88.

Door een gebrek aan beschikbare informatie is het bijzonder moeilijk om een analyse te maken van het fenomeen rijden onder invloed. Zo hebben wij slechts informatie over bestuurders die na een ongeval een ademtest moesten afleggen (59% van alle bestuurders). Van de overige 41% is in de ongevallenstatistieken niet opgenomen of zij onder invloed reden of niet. Een deel van hen moest wel een bloedproef afleggen, maar de resultaten hiervan werden niet in de ongevallenstatistieken opgenomen. De statistieken in dit hoofdstuk zijn immers enkel gebaseerd op de resultaten van de ademtests. Een bestuurder is onder invloed wanneer hij bij de ademtest 0,22mg alcohol of meer uitademt per liter alveolaire lucht.

Het percentage bestuurders onder invloed wordt gedefinieerd als het aantal bestuurders onder invloed gedeeld door het aantal geteste bestuurders. Omdat bij een vermoeden van dronkenschap de betrokkenen bij een letselongeval eerder aan een test onderworpen zullen worden dan wanneer dat vermoeden ontbreekt, zal het percentage bestuurders onder invloed waarschijnlijk in bepaalde mate overschat zijn. Anderzijds wordt de ademtest zelden afgenomen bij zwaargewonde en omgekomen bestuurders met als gevolg dat het percentage autobestuurders tegelijkertijd ook onderhevig is aan een zekere onderschatting.

Alle definities met betrekking tot rijden onder invloed kunnen teruggevonden worden in het hoofdstuk "Definities en afkortingen".

9.1.1 Geteste bestuurders en bestuurders onder invloed

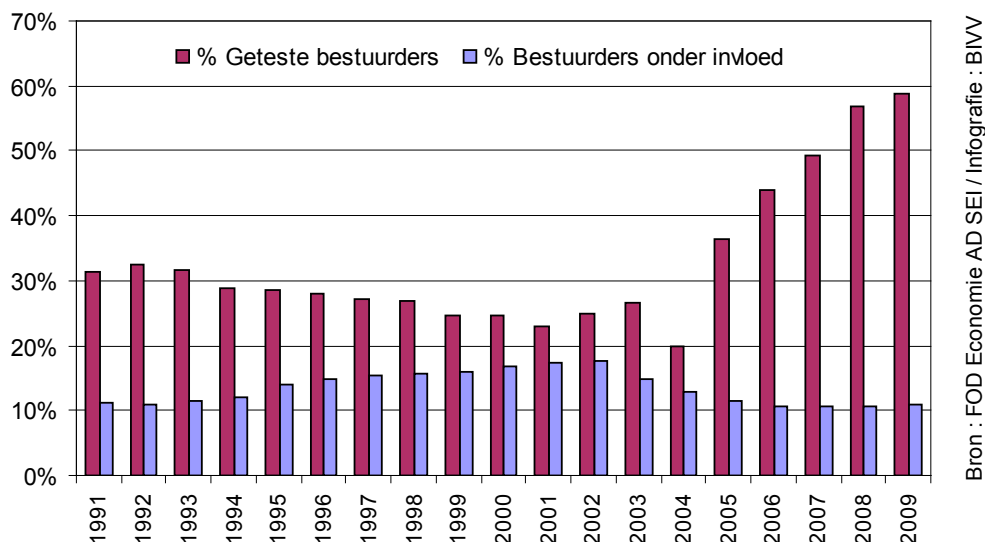
Hoewel maar 59% van de bestuurders die bij een letselongeval betrokken raakten een ademtest hebben afgelegd in 2009, is de situatie ten opzichte van 2004 al veel verbeterd aangezien het aantal geteste bestuurders bijna verdriedubbeld is. Nooit eerder werden er op één jaar tijd zoveel bestuurders betrokken in ongevallen getest. Tijdens diezelfde tijdspanne is het percentage positieve bestuurders van 13% gedaald naar 11%. Het probleem is natuurlijk dat we onmogelijk kunnen achterhalen of het effectief gaat om een daling van het aantal positieve bestuurders dan wel om een daling als gevolg van een minder selectieve controletechniek.

TABEL 82 :
 Evolutie van het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders (niet-gewogen cijfers)

	Bestuurders onder invloed	Geteste bestuurders	Totaal aantal bestuurders (in letselongevallen)	% Bestuurders onder invloed	% Geteste bestuurders
1991	3939	34 952	111 718	11%	31%
1992	3805	34 595	106 119	11%	33%
1993	3783	33 127	105 032	11%	32%
1994	3515	29 369	101 521	12%	29%
1995	3865	27 769	97 515	14%	28%
1996	3837	25 982	93 070	15%	28%
1997	3984	26 098	96 014	15%	27%
1998	4149	26 325	97 866	16%	27%
1999	3872	24 288	98 832	16%	25%
2000	3814	22 889	93 291	17%	25%
2001	3607	20 786	90 109	17%	23%
2002	3652	20 639	82 621	18%	25%
2003	3242	21 723	81 968	15%	27%
2004	2133	16 392	81 949	13%	20%
2005	3150	27 585	75 998	11%	36%
2006	3608	34 004	77 575	11%	44%
2007	4331	40 372	81 739	11%	49%
2008	4835	45 226	79 452	11%	57%
2009	5110	46 289	78 865	11%	59%
2009 gewogen	5767	52 622	90 170	11%	58%
Gemiddelde 1998-2000	3945	24 501	96 663	16%	25%
Evolutie	29,5%	88,9%	-18,4%	-31,5%	131,7%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 85 :
 Evolutie van het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders onder de geteste bestuurders (niet-gewogen cijfers)



9.1.2 Slachtoffers in ongevallen met ten minste één bestuurder onder invloed

In 2009 kwamen er 44 personen om bij een ongeval waarbij minstens één bestuurder onder invloed was van alcohol, 652 werden zwaargewond en 6899 raakten lichtgewond bij een dergelijk ongeval. Tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2009, is het aantal doden in alcoholgerelateerde ongevallen met 55% afgenomen. Deze daling is groter dan de daling die werd genoteerd voor het globale aantal verkeersdoden (-35%) wat erop wijst dat het aandeel van de doden in alcoholgerelateerde ongevallen afneemt ten opzichte van het totaal aantal verkeersdoden (4,7% doden in alcoholgerelateerde ongevallen in 2009, tegenover 6,8% voor het referentiegemiddelde 1998-2000). Daarenboven werden in 1998, 1999 en 2000 veel minder bestuurders getest, wat de statistieken van het aantal doden in alcoholgerelateerde ongevallen in die periode nog naar beneden haalt ten opzichte van het jaar 2009.



TABEL 83 :

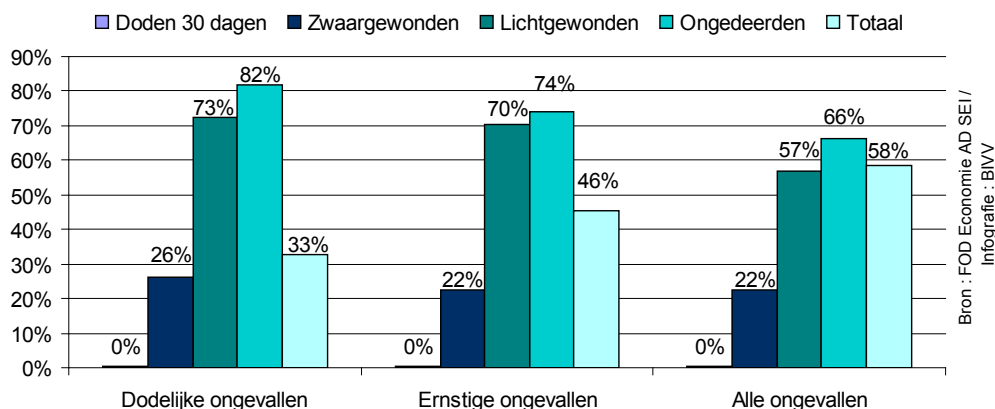
Evolutie van het aantal ongevallen met minstens één bestuurder onder invloed, van de ernst et de slachtoffers van die ongevallen (niet-gewogen cijfers)

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
1991	135	1381	4351	3844	35
1992	97	1245	4329	3693	26
1993	108	1263	4190	3668	29
1994	111	1237	3913	3429	32
1995	99	1054	4483	3758	26
1996	91	999	4468	3729	24
1997	94	1018	4657	3869	24
1998	131	1023	4947	4041	32
1999	90	903	4674	3766	24
2000	75	844	4645	3716	20
2001	109	724	4415	3529	31
2002	88	689	4513	3564	25
2003	73	586	3921	3159	23
2004	35	313	2718	2105	17
2005	38	435	3905	3085	12
2006	53	394	4527	3521	15
2007	60	481	5359	4241	14
2008	54	524	5917	4727	11
2009	44	594	6110	5000	9
2009 gewogen	44	652	6899	5643	8
Gemiddelde 1998-2000	99	923	4755	3841	26
Evolutie	-55%	-36%	28%	30%	-66%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Bovenstaande resultaten moeten met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden want zoals uit onderstaande grafiek blijkt, worden slechts zelden ademtest afgenomen van doden 30 dagen (niet mogelijk bij doden ter plaatse en bijna nooit uitgevoerd bij dodelijk gewonden) en zwaargewonden. We hebben reeds vermeld dat de meeste slachtoffers bestuurders zijn en dat bij dodelijke ongevallen veelal slechts één weggebruiker betrokken is. Het staat dus buiten kijf dat rijden onder invloed in werkelijkheid veel meer slachtoffers maakt dan het hier vermelde aantal. Vooral het aantal doden in alcoholgerelateerde ongevallen wordt sterk onderschat. Volgens internationale studies zou 1 op de 4 verkeersdoden gerelateerd zijn aan rijden onder invloed van alcohol (in 2009 zouden dit er bijna 240 geweest zijn in België).

FIGUUR 86 :
Het percentage geteste bestuurders in dodelijke, ernstige en alle ongevallen naargelang de graad van verwonding van de bestuurders – 2009 (gewogen cijfers)



Noot : Bestuurders waarvoor de graad van verwonding onbekend is, zijn niet opgenomen in de grafiek.

9.1.3 Per weggebruikerstype

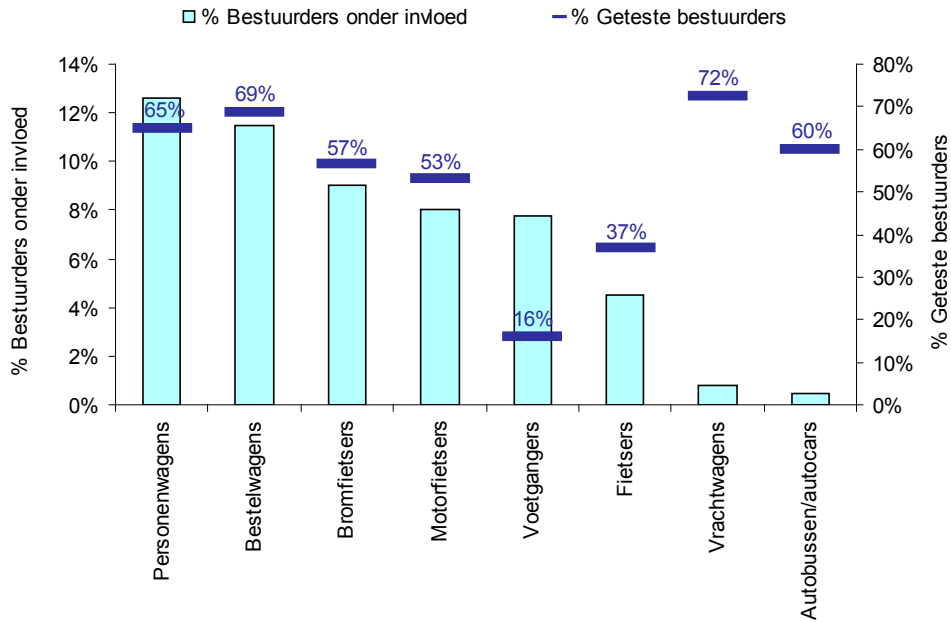
De percentages geteste en positief bevonden bestuurders verschillen sterk volgens weggebruikerstype. Bestuurders van personenauto's en lichte vrachtwagens zijn het vaakst onder invloed van alcohol. Professionele bestuurders, zoals bestuurders van autocars, autobussen of vrachtwagens zijn slechts uitzonderlijk onder invloed van alcohol. Zwakke weggebruikers worden minder gecontroleerd (ongetwijfeld omdat ze vaker het slachtoffer zijn van ongevallen) maar blijken eveneens minder vaak onder invloed.

TABEL 84 :
Het aantal/percentage geteste bestuurders en het aantal/percentage positief bevonden bestuurders opgesplitst naar de verschillende weggebruikerscategorieën – 2009 (gewogen cijfers)

	Bestuurders onder invloed	Geteste bestuurders	Totaal aantal bestuurders	% Bestuurders onder invloed	% Geteste bestuurders
Voetgangers	61	785	4890	8%	16%
Fietsers	143	3171	8623	4%	37%
Bromfietsers	259	2858	5055	9%	57%
Motorfietsers	178	2219	4178	8%	53%
Personenwagens	4687	37 183	57 449	13%	65%
Lichte vrachtwagens	375	3266	4755	11%	69%
Autobussen/ autocars	2	503	839	0%	60%
Vrachtwagens	16	1918	2655	1%	72%
Andere	35	624	1194	6%	52%
Onbekend	12	95	531	13%	18%
Totaal	5767	52 622	90 170	11%	58%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 87 :
 Het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders opgesplitst naar de verschillende weggebruikerscategorieën – 2009 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BMV

Noot : Bestuurders voor wie het weggebruikerstype "onbekend" of "andere" was, zijn niet in de grafiek opgenomen.

Aangezien autobestuurders vaker een alcoholtest afleggen dan de gemiddelde weggebruiker (65% tegen 52%) en de grootste weggebruikerscategorie vormen, heeft het grootste deel van onderstaande grafieken en tabellen betrekking op autobestuurders.



9.2 Volgens leeftijd en geslacht

Als we het percentage bestuurders onder invloed bij letselongevallen bekijken, merken we geen grote verschillen tussen jonge bestuurders en de andere bestuurders. Bij bestuurders van 20-29 jaar ligt het percentage net iets hoger (ongeveer 16%) dan bij bestuurders van 30 tot 59 jaar (ongeveer 13%). Toch zijn het alcoholgebruik en / of het effect ervan op het rijgedrag verschillend. Een bestuurder van 26 jaar of ouder die onder invloed is van alcohol heeft 5 keer zoveel kans op een ernstig ongeval dan een nuchter persoon van dezelfde leeftijd. Maar deze risicotename is nog veel groter bij jongeren van 18 tot 25 jaar, namelijk 12,6. Vooral jonge bestuurders zijn dus oververtegenwoordigd bij ernstige alcoholgerelateerde ongevallen.

Naast de leeftijd zijn er nog andere variabelen waarmee we rekening moeten houden. Vooral het geslacht speelt een belangrijke rol want bij mannen ligt het percentage positieve bestuurders 3 tot 4 keer hoger dan bij vrouwen.

TABEL 85 :

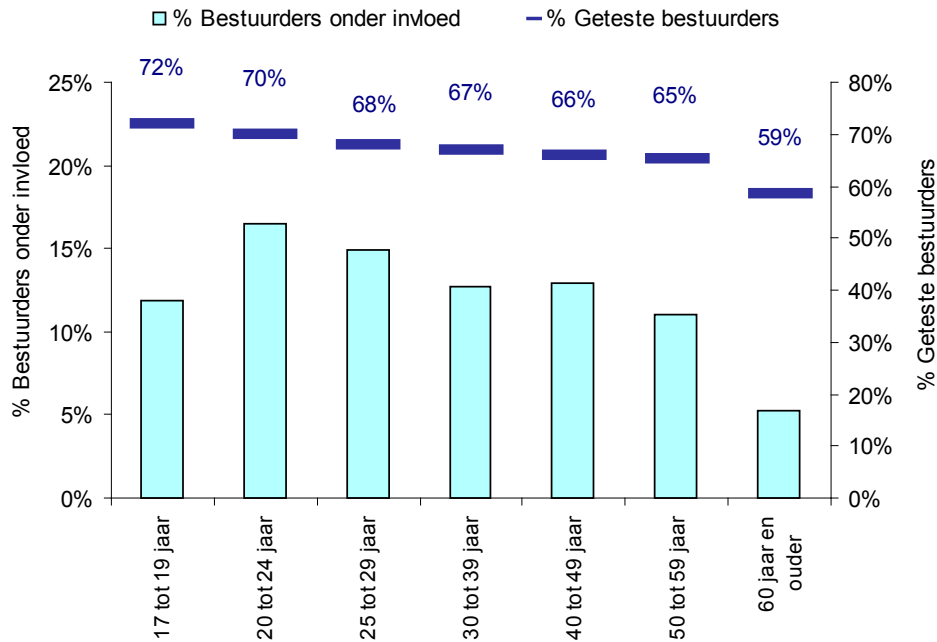
Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën – 2009 (gewogen cijfers)

	Auto- bestuurders onder invloed	Geteste auto- bestuurders	Totaal aantal auto- bestuurders	% Auto- bestuurders onder invloed	% Geteste auto- bestuurders
17 tot 19 jaar	193	1625	2261	12%	72%
20 tot 24 jaar	1002	6059	8675	17%	70%
25 tot 29 jaar	787	5281	7779	15%	68%
30 tot 39 jaar	1080	8473	12 661	13%	67%
40 tot 49 jaar	900	6954	10 535	13%	66%
50 tot 59 jaar	493	4477	6864	11%	65%
60 jaar en ouder	221	4209	7195	5%	59%
Onbekend	8	77	1431	11%	5%
Totaal	4684	37 154	57 400	13%	65%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : Deze tabel is de optelsom van de cijfers voor mannen, vrouwen en "geslacht onbekend". Daarom zijn de cijfers in elke cel van deze tabel niet gelijk aan de optelsom van de cijfers in de corresponderende cellen in Tabel 86 en Tabel 87

FIGUUR 88 :
Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën – 2009 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

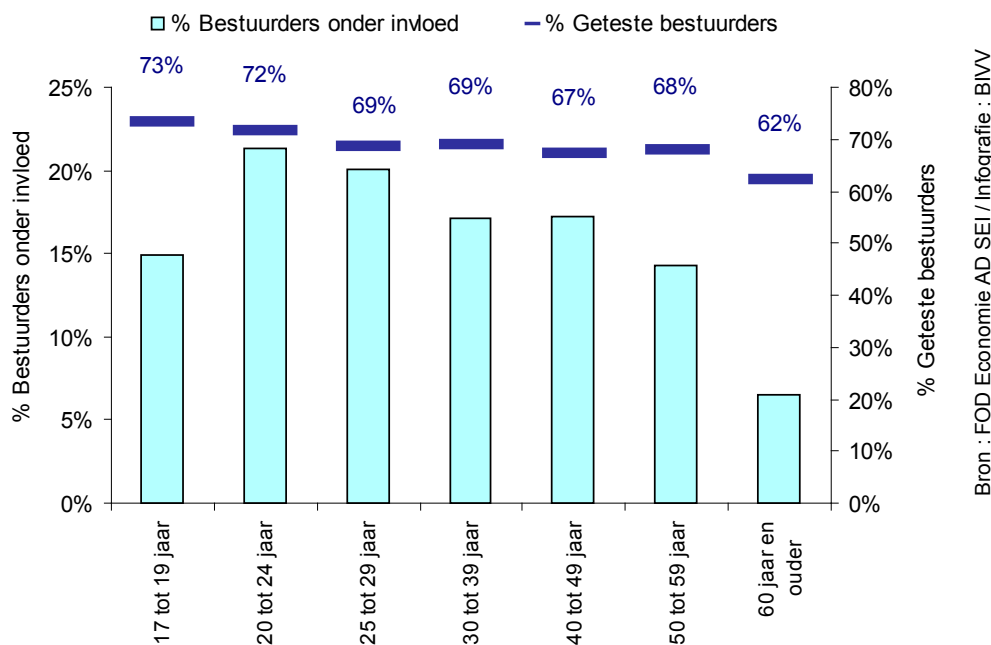
TABEL 86 :
Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Mannen – 2009 (gewogen cijfers)

	Auto- bestuurders onder invloed	Geteste auto- bestuurders	Totaal aantal auto- bestuurders	% Auto- bestuurders onder invloed	% Geteste auto- bestuurders
17 tot 19 jaar	187	1252	1709	15%	73%
20 tot 24 jaar	907	4257	5942	21%	72%
25 tot 29 jaar	703	3493	5084	20%	69%
30 tot 39 jaar	918	5353	7781	17%	69%
40 tot 49 jaar	733	4259	6344	17%	67%
50 tot 59 jaar	425	2976	4373	14%	68%
60 jaar en ouder	209	3213	5171	7%	62%
Onbekend	4	37	90	12%	41%
Totaal	4086	24 839	36 493	16%	68%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 89 :

Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Mannen – 2009 (gewogen cijfers)



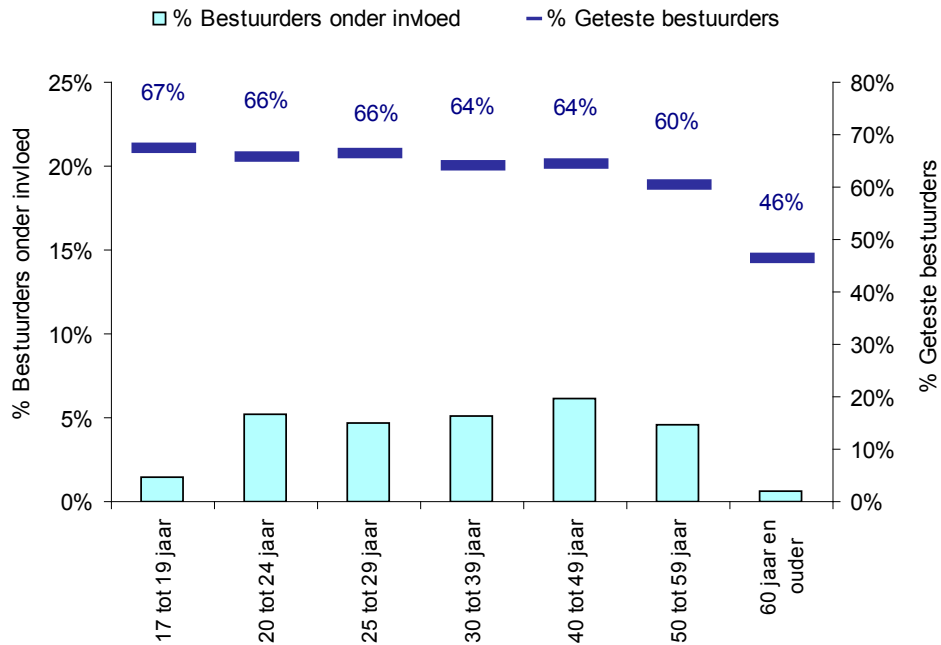
TABEL 87 :

Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Vrouwen – 2009 (gewogen cijfers)

	Auto- bestuurders onder invloed	Geteste auto- bestuurders	Totaal aantal auto- bestuurders	% Auto- bestuurders onder invloed	% Geteste auto- bestuurders
17 tot 19 jaar	5	364	540	1%	67%
20 tot 24 jaar	93	1782	2708	5%	66%
25 tot 29 jaar	83	1777	2675	5%	66%
30 tot 39 jaar	159	3098	4842	5%	64%
40 tot 49 jaar	165	2681	4173	6%	64%
50 tot 59 jaar	68	1490	2474	5%	60%
60 jaar en ouder	4	661	1431	1%	46%
Onbekend	0	14	27	0%	50%
Totaal	578	11 867	18 871	5%	63%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 90 :
Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Vrouwen – 2009 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

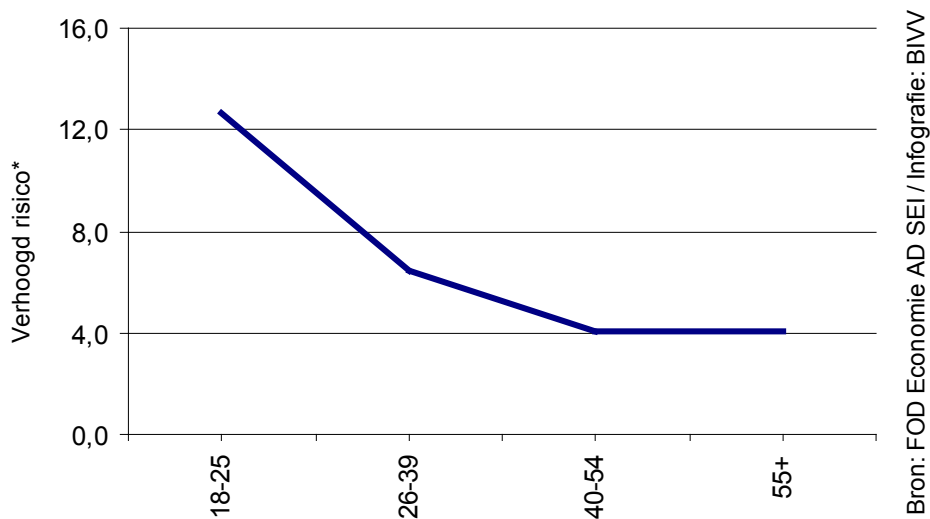
TABEL 88 :
Vergelijking tussen het % autobestuurders onder invloed bij aselectieve alcoholcontroles* (2009) en bij autobestuurders betrokken in een letselondeval – 2009 (gewogen cijfers)

	Aselectieve alcoholcontrole*	Ernstig ongeval	
	% onder invloed	% onder invloed	% onder invloed
0-17	1,51%	16,2%	57,5%
18-25	2,76%	15,4%	58,5%
26-39	3,31%	12,2%	56,0%
40-54	1,80%	6,9%	50,1%
55+	1,51%	16,2%	57,5%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

* Cijfers afkomstig van de "Nationale Gedragmeting: Rijden onder invloed van alcohol." Uitgevoerd door het BIVV in 2009.

FIGUUR 91 :
Verhoogd risico* voor een bestuurder onder invloed op een ernstig ongeval naargelang de leeftijd – 2009



* Verhoogd risico: dit cijfer (ook het relatieve risico genoemd) geeft aan hoeveel het ongevalsrisico verhoogd is als men onder invloed van alcohol rijdt ($BAC \geq 0,5\%$).⁷⁸

Noot : Uit de grafiek kunnen we bijvoorbeeld afleiden dat 18 à 25 jarigen 12,6 keer zo veel risico op een zwaar ongeval lopen als zij onder invloed zijn. Hoewel we over informatie beschikken over het aantal bestuurders, betrokken in letselongevallen, met een $BAC \geq 0,5$, kennen we het exacte promillage van deze bestuurders niet.



⁷⁸ Het verhoogd risico wordt bekomen door de odds-ratio van de proportie autobestuurders onder invloed in letselongevallen en de proportie autobestuurders onder invloed bij aselectieve alcoholcontroles te berekenen.

9.3 Volgens het tijdstip van de week

Ook het tijdstip van de week speelt een belangrijke rol, vermits er grote verschillen zijn tussen overdag en 's nachts en tussen de week en het weekend. Overdag ligt het aantal positieve bestuurders veel lager dan 's nachts en ook tijdens de week zijn er minder positieve gevallen dan tijdens het weekend. Het percentage bestuurders onder invloed bereikt dus een piek tijdens de weekendnachten: bijna één op 2 bestuurders die bij een ongeval getest worden, is dan onder invloed.

Het is trouwens tijdens de nachten van vrijdag op zaterdag en de nachten van zaterdag op zondag, in de vroege ochtend, dat het percentage positieve bestuurders het hoogst is.

Ook volgens het tijdstip van de week worden geen extreme verschillen tussen de verschillende leeftijdscategorieën vastgesteld. Het is opmerkelijk dat de jongste leeftijdscategorie, afgezien van de 60-plussers, op alle tijdstippen van de week het minst vaak onder invloed is wanneer zij betrokken raken in een letselongeval.

TABEL 89 :

Het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar tijdstip van de week – 2009 (gewogen cijfers)

	Weekdag		Weeknacht		Weekenddag		Weekendnacht		Totaal	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
17 tot 19 jaar	40	4	40	31	33	9	81	35	193	12
20 tot 24 jaar	168	5	189	36	230	18	415	45	1002	17
25 tot 29 jaar	159	5	130	35	181	17	317	50	787	15
30 tot 39 jaar	327	6	164	37	243	15	345	48	1080	13
40 tot 49 jaar	348	7	131	38	210	15	211	45	900	13
50 tot 59 jaar	235	8	56	31	121	13	81	33	493	11
60 jaar en ouder	127	4	21	26	48	5	25	22	221	5
Onbekend	1	2	1	31	3	21	2	39	8	11
Totaal	1405	6	732	35	1069	14	1477	44	4684	13

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

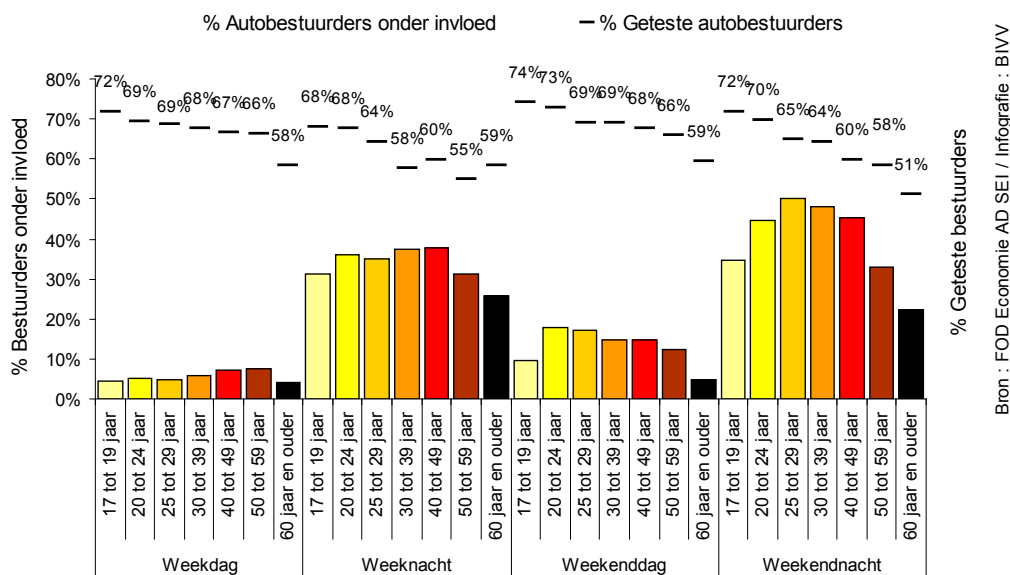
TABEL 90 :

Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés selon l'âge et la période de la semaine - 2009 (pondéré)

	Weekdag		Weeknacht		Weekenddag		Weekendnacht		Totaal	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
17 tot 19 jaar	920	72	127	68	344	74	233	72	1625	72
20 tot 24 jaar	3317	69	524	68	1289	73	928	70	6059	70
25 tot 29 jaar	3229	69	371	64	1051	69	630	65	5281	68
30 tot 39 jaar	5648	68	440	58	1667	69	718	64	8473	67
40 tot 49 jaar	4721	67	346	60	1423	68	464	60	6954	66
50 tot 59 jaar	3081	66	180	55	971	66	245	58	4477	65
60 jaar en ouder	3023	58	81	59	992	59	114	51	4209	59
Onbekend	51	6	5	4	15	5	6	3	77	5
Totaal	23 991	65	2074	60	7751	66	3338	62	37 154	65

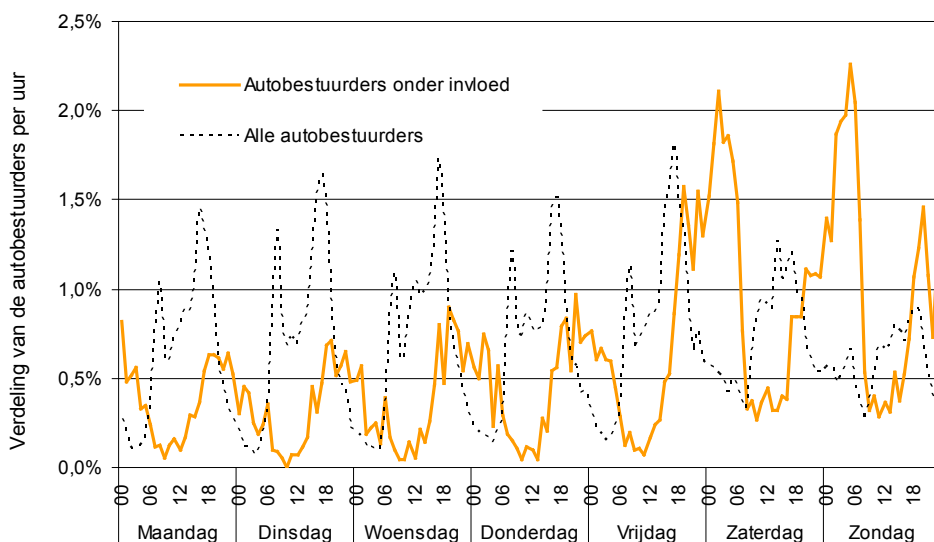
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 92 :
Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar het tijdstip van de week – 2009 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

FIGUUR 93 :
De verdeling over een week van het aantal positief bevonden autobestuurders – 2009 (gewogen cijfers)



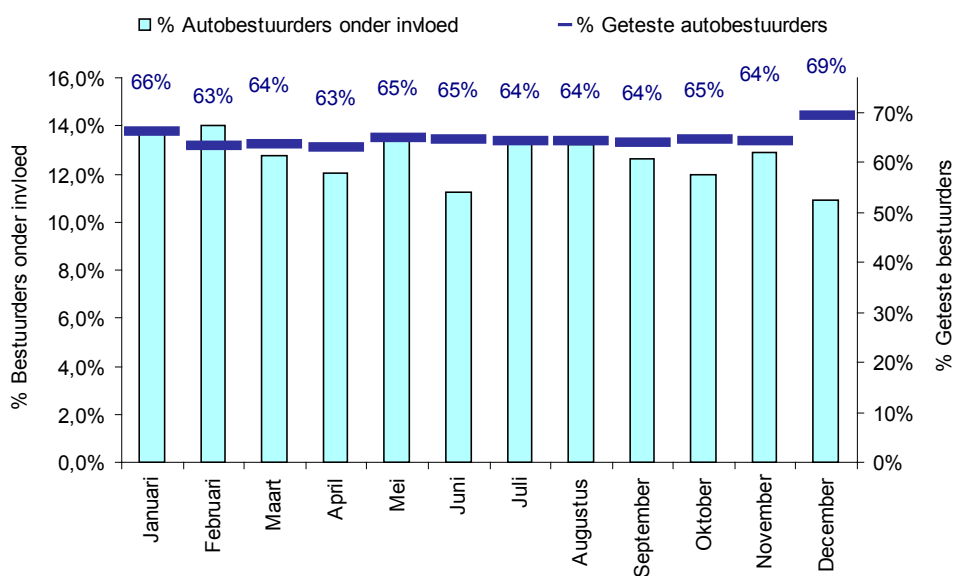
Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Noot : Alle percentages voor alle uren van de week samen, tellen op tot 100%.

9.4 Volgens de maand

Het aantal geteste bestuurders en het aantal positieve bestuurders is relatief stabiel voor alle maanden. Twee maanden springen echter in het oog door hogere percentages positieve bestuurders: de maanden januari en februari. De maand december kende daarentegen een hoger aantal geteste bestuurders en een lager aantal positieve bestuurders dan de andere maanden van het jaar. Dit is mogelijk het gevolg van de Bob-eindejaarscampagne.

FIGUUR 94 :
Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders volgens de maand van het jaar – 2009 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

9.5 Volgens het wegtype, het kruispunttype en het botsingstype

Hoewel er slechts weinig bestuurders betrokken zijn bij letselgevallen op de autosnelweg, noteert men op dit wegtype het hoogste percentage bestuurders onder invloed (15%) (en tevens het hoogste percentage geteste bestuurders, 74%). Dit geldt ook (voor wat betreft de variabele kruispunten) voor de ongevallen op rotondes, waarvoor één op 5 van de gecontroleerde bestuurders positief test.

Ondanks het relatief lage aantal geteste bestuurders bij eenzijdige ongevallen, in vergelijking met de andere botsingstypes (minder dan 60%) is dit toch het meest frequente ongevalstype bij bestuurders onder invloed.

TABEL 91 :

Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar binnen bebouwde kom, buiten bebouwde kom of op autosnelwegen – 2009 (gewogen cijfers)

	Auto- bestuurders onder invloed	Geteste auto- bestuurders	Totaal aantal auto- bestuurders	% Auto- bestuurders onder invloed	% Geteste auto- bestuurders
Autosnelweg	537	3547	4814	15%	74%
Buiten de bebouwde kom	1592	13 054	20 157	12%	65%
Binnen de bebouwde kom	2555	20 473	32 312	12%	63%
Totaal	4684	37 074	57 283	13%	65%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Noot : Autobestuurders voor wie niet gekend is of zij zich binnen/buiten bebouwde kom of op de autosnelweg bevonden, zijn niet in de tabel opgenomen.

TABEL 92 :

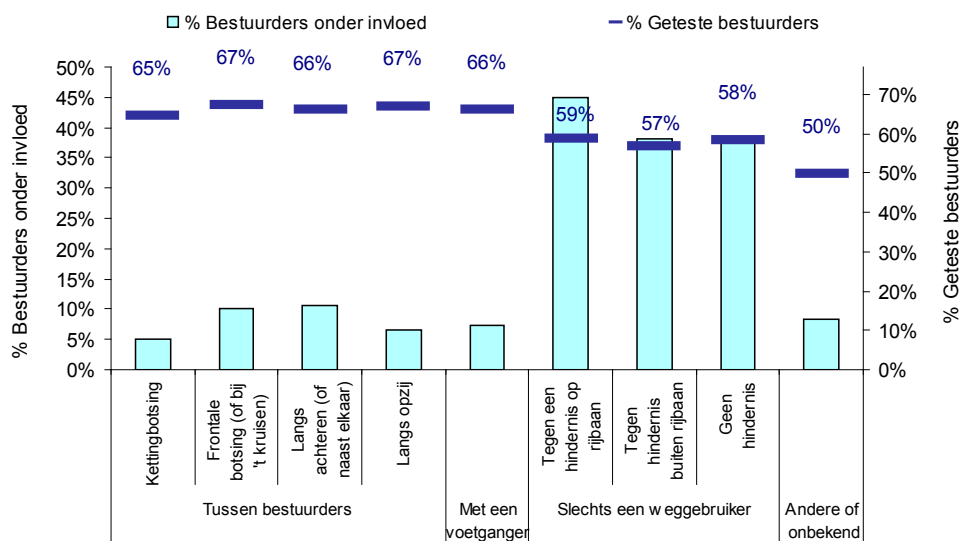
Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type botsing – 2009 (gewogen cijfers)

		Autobestuurders onder invloed	Geteste autobestuurders
Tussen bestuurders	Kettingbotsing	38	764
	Frontale botsing (of bij het kruisen)	486	4844
	Langs achteren (of naast elkaar)	1066	10 022
	Langs opzij	882	13 573
Met een voetganger		163	2215
Slechts een weggebruiker	Tegen een hindernis op rijbaan	208	463
	Tegen hindernis buiten rijbaan	1535	4023
	Geen hindernis	267	702
Andere of onbekend		39	468
Totaal		4684	37 074

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 95 :

Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type eerste botsing – 2009 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Totaal aantal autobestuurders	% Autobestuurders onder invloed	% Geteste autobestuurders
1180	5%	65%
7209	10%	67%
15 188	11%	66%
20 332	7%	67%
2215	3356	66%
789	45%	59%
7089	38%	57%
1202	38%	58%
468	938	50%
57 283	13%	65%

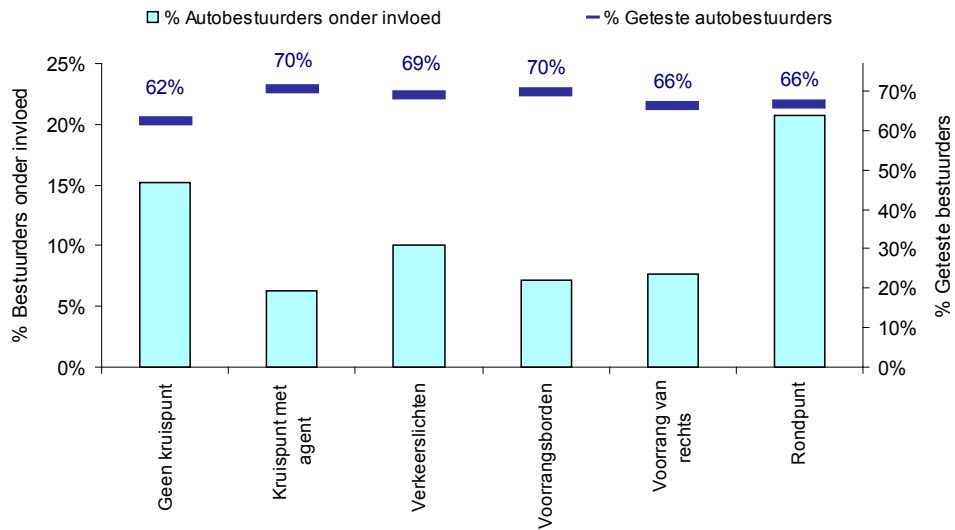
TABEL 93 :

Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type kruispunt – 2009 (gewogen cijfers)

	Auto- bestuurders onder invloed	Geteste auto- bestuurders	Totaal aantal auto- bestuurders	% Auto- bestuurders onder invloed	% Geteste auto- bestuurders
Geen kruispunt	3380	22 196	35 534	15%	62%
Kruispunt met agent	5	87	123	6%	70%
Verkeerslichten	340	3374	4891	10%	69%
Vorrangsborden	485	6828	9802	7%	70%
Vorrang van rechts	282	3673	5554	8%	66%
Rondpunt	191	917	1379	21%	66%
Totaal	4684	37 074	57 283	13%	65%

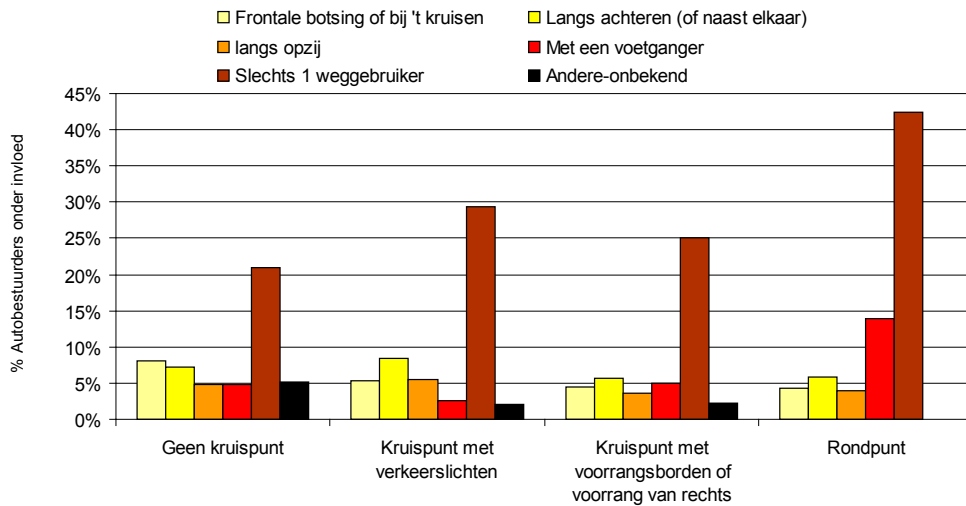
Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 96 :
 Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type kruispunt – 2009 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

FIGUUR 97 :
 Het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type botsing en type kruispunt – 2009 (gewogen cijfers)



Bron : FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Noot : Met betrekking tot kruispunttypes zijn kruispunten geregeld door verkeersagenten niet opgenomen in de grafiek; wat betreft type botsingen zijn kettingbotsingen niet opgenomen in de grafiek

9.6 Volgens gewest en provincie

Het percentage positief bevonden bestuurders verschilt aanzienlijk van provincie tot provincie. De Waalse provincies kennen de hoogste percentages bestuurders onder invloed: in Namen was 17,3% van de geteste bestuurders onder invloed, in Waals-Brabant was dit 14,8%. De verschillen tussen de Vlaamse provincies zijn iets groter: in West-Vlaanderen was 12,7% van de bestuurders onder invloed, in Limburg was dit 9,8%. Brussel neemt een tussenpositie in met 11,4% bestuurders onder invloed, hoewel maar 49% van de bestuurders er getest werden op alcohol.

TABEL 94 :

Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar provincie – 2009 (gewogen cijfers)

	Bestuurders onder invloed	Geteste bestuurders	Totaal aantal bestuurders	% Bestuurders onder invloed	% Geteste bestuurders
Namen	228	1320	2356	17,3%	56%
Henegouwen	709	4165	6172	17,0%	67%
Luxemburg	147	887	1493	16,6%	59%
Luik	454	3039	5362	14,9%	57%
Waals-Brabant	177	1199	1669	14,8%	72%
Waals Gewest	1716	10 610	17 052	16,2%	62%
Brussels Hoofdstedelijke Gewest	294	2572	5346	11,4%	48%
West-Vlaanderen	579	4546	6344	12,7%	72%
Oost-Vlaanderen	788	7058	8858	11,2%	80%
Antwerpen	651	6047	9989	10,8%	61%
Vlaams-Brabant	397	3692	4782	10,8%	77%
Limburg	261	2658	5078	9,8%	52%
Vlaams Gewest	2677	24 001	35 051	11,2%	68%
België	4687	37 183	57 449	12,6%	65%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

CONCLUSIE

Uit de analyse van de ongevalgegevens van het jaar 2009 blijkt 2009 een jaar van stagnatie te zijn. Maar tussen het jaar 2009 en het moment van uitgave van dit rapport (eind 2011) is reeds wat tijd verstreken. In de periode na 2009 blijkt het aantal verkeersslachtoffers ondertussen weer een dalend verloop te kennen. Dit blijkt uit de voorlopige cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer. 2010 laat een grote afname van het aantal verkeersdoden zien. De schattingen op basis van de verkeersveiligheidsbarometer gaan uit van 840 doden 30 dagen voor 2010. Tijdens het eerste semester van 2011 echter wordt opnieuw een stagnatie waargenomen.

Dankzij de verkeersveiligheidsbarometer kunnen we ook vaststellen dat de stagnatie tot eind 2009 van het aantal omgekomen voetgangers, fietsers en motorrijders, zich tot de laatst gepubliceerde barometer (juni 2011) heeft doorgezet. De evolutie van het aantal slachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens en vrachtwagens is na 2009 daarentegen helemaal omgeslagen. Volgens dit rapport is het aantal doden bij ongevallen met lichte vrachtwagens tussen 2003 en 2009 constant toegenomen. Maar de barometer toont aan dat dit aantal sinds 2010 in dalende lijn gaat met als gevolg dat de barometer van juni 2011 opnieuw in de buurt van de cijfers van 2003 komt. Voor dodelijke slachtoffers in vrachtwagenongevallen wordt de omgekeerde situatie vastgesteld: definitieve ongevalgegevens tot en met 2009 vertonen een afname van de verkeersdoden, maar in de voorlopige gegevens van de barometer is er sprake van een toename vanaf 2010.

Deze voorbeelden tonen aan dat de in dit rapport ontwikkelde analyse, ondanks zijn onmiskenbaar belang, erg laattijdig komt. Zelfs indien de gegevens van de verkeersveiligheidsbarometer de actuele tendensen op het vlak van verkeersveiligheid tonen, dan nog blijven de definitieve ongevallenstatistieken van de FOD Economie onmisbaar om een gedetailleerde analyse zoals in het rapport 2009 te maken.

De meeste Europese landen stellen de ongevalgegevens binnen de 6 maanden na afloop van het kalenderjaar beschikbaar voor analyse. De jaaroverzichten zijn dus beschikbaar in het tweede semester van het jaar volgend op het gegevensjaar. In België werden de gegevens van 2009 gepubliceerd door de FOD Economie in april 2011, wij lopen dus bijna een jaar achter op onze Europese bureaus. Hierover werd er dan ook een aanbeveling gedaan tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid 2011 : « De Federale Commissie Verkeersveiligheid dringt er bijgevolg op aan dat alle betrokken partijen alles doen om deze doelstellingen zo snel mogelijk te realiseren, met name door: • de definitieve ongevallenstatistieken beschikbaar te stellen ten laatste 6 maand na afsluiting van het kalenderjaar »⁷⁹. In het kader van de Werkgroep Statistiek, voorgezeten door het BIVV en bestaande uit alle actoren die betrokken zijn bij de registratie en het beheer op federaal en gewestelijk niveau van de ongevalgegevens, werden er concrete voorstellen aan de Task Force Verkeersveiligheid gedaan om deze aanbeveling te kunnen uitvoeren.

⁷⁹ Zie het document « Aanbevelingen voor 20 prioritare maatregelen, te nemen tijdens de periode 2011-2015 », p 28.

TABELLEN EN FIGUREN

FIGUREN

FIGUUR 1 :	Pyramide van de verkeersveiligheidsindicatoren	10
FIGUUR 2 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen tussen 2000 en 2009.....	16
FIGUUR 3 :	Het “zwart cijfer” van de letselongevallen en de 3 problemen m.b.t. de kwaliteit van de data.....	16
FIGUUR 4 :	Schematische voorstelling van informatieverlies dat leidt tot onderregistratie	17
FIGUUR 5 :	Theoretische vergelijking tussen de ongevallendatabank en de databank over ziekenhuis-gegevens.....	18
FIGUUR 6 :	Vergelijking van de evolutie van de letselongevallen met een auto (niet-gewogen politiegegevens) met de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsdossiers “toerisme en zaken” waarbij sprake is van lichamelijke schade.....	21
FIGUUR 7 :	Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers, motorvoertuigen en voertuigkilometers.....	38
FIGUUR 8 :	Evolutie van de ongevallen per miljard voertuigkilometers	41
FIGUUR 9 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers	41
FIGUUR 10 :	Evolutie van de zwaargewonden per miljard reizigerskilometers.....	42
FIGUUR 11 :	Evolutie van de doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid	43
FIGUUR 12 :	Evolutie van de zwaargewonden ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid	44
FIGUUR 13 :	Daling van het aantal doden 30 dagen in 2009 ten opzichte van 2001	45
FIGUUR 14 :	Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljoen inwoners - 2009	47
FIGUUR 15 :	Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljoen inwoners - 2009	48
FIGUUR 16 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners voor België en buurlanden.....	49
FIGUUR 17 :	Europese vergelijking van de doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers - 2009	49
FIGUUR 18 :	Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen per maand – gemiddelde 2000-2009.....	54
FIGUUR 19 :	Verdeling van de doden 30 dagen per maand voor verschillende weggebruikerscategorieën: voetgangers, fietsers, motorfietsers en auto’s – 2000-2009.....	55
FIGUUR 20 :	Verdeling van de ongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers per periode van de week – 2009 (gewogen cijfers).....	57
FIGUUR 21 :	Evolutie van de doden 30 dagen per periode van de week.....	57
FIGUUR 22 :	Evolutie van de zwaargewonden per periode van de week.....	58
FIGUUR 23 :	Aantal doden 30 dagen per periode van de week – 1991 = basis 100	58
FIGUUR 24 :	Aandeel van elke leeftijdscategorie in de totale populatie en in het aantal doden 30 dagen per periode van de week – 2009	59
FIGUUR 25 :	Aandeel van elke leeftijdscategorie in de totale populatie en in het aantal zwaargewonden per periode van de week – 2009	59

FIGUUR 26 :	Aandeel van autobestuurders die bij een ernstig ongeval betrokken raakten per leeftijdscategorie en periode van de week (2009), vergeleken met het aandeel bestuurders op de weg per leeftijdscategorie en periode van de week (2009)	62
FIGUUR 27 :	Aandeel van autobestuurders die bij een ernstig ongeval betrokken raakten per geslacht en periode van de week (2009), vergeleken met het aandeel bestuurders op de weg per leeftijdscategorie en periode van de week (2009)	62
FIGUUR 28 :	Aandeel ongevallen met 1 of meer weggebruikers per periode van de week – 2009 (gewogen cijfers)	63
FIGUUR 29 :	Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen per dag en uur – 2000-2009	64
FIGUUR 30 :	Verdeling van de letselongevallen per dag en uur, vergelijking zomer/winter – 2000-2009	65
FIGUUR 31 :	Weersomstandigheden en staat van het wegdek – 2000-2009	68
FIGUUR 32 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen per gewest (niet-gewogen cijfers)	72
FIGUUR 33 :	Evolutie van doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers, per gewest	75
FIGUUR 34 :	Doden 30 dagen en doelstellingen (van de federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en van het gewest zelf) voor het Vlaams Gewest	79
FIGUUR 35 :	Zwaargewonden en doelstellingen van het Vlaams Gewest	79
FIGUUR 36 :	Doden 30 dagen en doelstellingen (van de federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en van het gewest zelf) voor het Waals Gewest	79
FIGUUR 37 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden en doelstellingen van het Waals Gewest	79
FIGUUR 38 :	Doden 30 dagen en doelstellingen (van de federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en van het gewest zelf) voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	79
FIGUUR 39 :	Zwaargewonden en doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	79
FIGUUR 40 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden en doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	79
FIGUUR 41 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per voertuigtype en gewest – 2009	84
FIGUUR 42 :	Evolutie van de doden 30 dagen in de Vlaamse provincies	86
FIGUUR 43 :	Evolutie van de doden 30 dagen in de Waalse provincies	87
FIGUUR 44 :	Onderverdeling van de ongevallen binnen de bebouwde kom / buiten de bebouwde kom / op autosnelwegen per type eerste botsing – 2009 (gewogen cijfers)	93
FIGUUR 45 :	Type obstakel dat geraakt werd bij een autosnelwegongeval tegen een obstakel buiten de rijbaan – 2009 (ernst berekend voor de 10 voorbije jaren)	93
FIGUUR 46 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen per snelheidsregime	98
FIGUUR 47 :	Evolutie van het aantal ongevallen per snelheidsregime	99
FIGUUR 48 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen per snelheidsregime	99
FIGUUR 49 :	Aandeel elke doodsoorzaak volgens leeftijdscategorie, mannen – 2006	101
FIGUUR 50 :	Aandeel elke doodsoorzaak volgens leeftijdscategorie bij vrouwen – 2006	101
FIGUUR 51 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen opgesplitst in doden ter plaatse en dodelijk gewonden	102
FIGUUR 52 :	Zwaargewonden en doden 30 dagen op 100 000 inwoners volgens leeftijdscategorie en geslacht – vergelijking 2000/2009 (niet-gewogen cijfers)	103
FIGUUR 53 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen volgens weggebruikerstype – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2009 (niet-gewogen cijfers)	106

FIGUUR 54 :	Evolutie van het aantal zwaargewonden volgens weggebruikerstype – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2009 (niet-gewogen cijfers).....	107
FIGUUR 55 :	Evolutie van het aantal slachtoffers volgens weggebruikerstype – vergelijking tussen het referentiegemiddelde 1998-2000 en 2009 (niet-gewogen cijfers).....	108
FIGUUR 56 :	Ernst van de ongevallen per weggebruikerscategorie – 2009 (gewogen cijfers) ...	119
FIGUUR 57 :	Dodelijk totaalrisico per weggebruikerscategorie per miljard minuten – 2005	120
FIGUUR 58 :	Evolutie van de dodelijk totaalrisico per weggebruikerscategorie per miljard reizigerskilometers.....	121
FIGUUR 59 :	Aantal doden 30 dagen per vermeld weggebruikerstype in verhouding tot het aantal doden bij de opponent van die weggebruiker – 2009.....	122
FIGUUR 60 :	Procentuele verdeling van ernstige ongevallen met personenwagens, lichte vrachtwagens of vrachtwagens volgens de aard van de eerste botsing – 2009 (gewogen cijfers)	123
FIGUUR 61 :	Evolutie van voetgangers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 voetganger (niet-gewogen cijfers)	125
FIGUUR 62 :	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, voetgangers – 2009 en 2000 (niet-gewogen cijfers).....	127
FIGUUR 63 :	Ernst van ongevallen met voetgangers naargelang de positie van de voetganger bij het oversteken van de rijbaan, opgesplitst per leeftijdscategorie – 2000-2009 (niet-gewogen cijfers)	131
FIGUUR 64 :	Aantal zwaargewonde en omgekomen voetgangers en ernst van ongevallen met voetgangers, volgens de opponent van de voetganger – 2009 (gewogen cijfers).	131
FIGUUR 65 :	Evolutie van fietsers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 fietser (niet-gewogen cijfers).....	132
FIGUUR 66 :	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, fietsers – 2009 en 2000 (niet-gewogen cijfers).....	133
FIGUUR 67 :	Vergelijking van de ernst van fietsongevallen binnen en buiten bebouwde kom, volgens het type fietspad – 2009 (gewogen cijfers).....	136
FIGUUR 68 :	Aantal zwaargewonde en omgekomen fietsers en ernst van ongevallen met fietsers, volgens de opponent van de fietser – 2009 (gewogen cijfers)	138
FIGUUR 69 :	Evolutie van bromfietzers klasse A als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens één bromfietser klasse A (niet-gewogen cijfers)	139
FIGUUR 70 :	Evolutie van bromfietzers klasse B als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens één bromfietser klasse B (niet-gewogen cijfers)58	140
FIGUUR 71 :	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, bromfietzers – 2009 en 2000 (niet-gewogen cijfers).....	142
FIGUUR 72 :	Aantal zwaargewonde en omgekomen bromfietzers en ernst van ongevallen met bromfietzers, volgens de opponent van de bromfietser – 2009 (gewogen cijfers).	145
FIGUUR 73 :	Evolutie van motorfietzers (≤ 400 cc) als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 motorfietser (≤ 400 cc) (niet-gewogen cijfers)	147
FIGUUR 74 :	Evolutie van motorfietzers (> 400 cc) als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 motorfietser (> 400 cc) (niet-gewogen cijfers)	147
FIGUUR 75 :	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, motorfietzers – 2009 en 2000 (niet-gewogen cijfers).....	149
FIGUUR 76 :	Aandeel van motorfietzers binnen het totaal aantal reizigerskilometers en het aantal verkeersslachtoffers – 2009 (gewogen cijfers)	150
FIGUUR 77 :	Aantal zwaargewonde en omgekomen motorfietzers en ernst van ongevallen met motorfietzers, volgens de opponent van de motorfietser – 2009 (gewogen cijfers)151	

FIGUUR 78 :	Evolutie van inzittenden van personenwagens als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 personenwagen (niet-gewogen cijfers)	152
FIGUUR 79 :	Aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners per leeftijdscategorie, personenwagens – 2009 en 2000 (niet-gewogen cijfers)	154
FIGUUR 80 :	Aantal zwaargewonde en omgekomen inzittenden van personenauto's en ernst van ongevallen met personenauto's, volgens de opponent van de personenauto – 2009 (gewogen cijfers)	158
FIGUUR 81 :	Evolutie van het aantal letselongevallen met minstens één lichte vrachtwagen en het aantal slachtoffers (inzittenden en opponenten) in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers)	159
FIGUUR 82 :	Ongevallen met lichte vrachtwagens volgens type botsing en wegtype (2009; gewogen cijfers)	162
FIGUUR 83 :	Evolutie van het aantal vrachtwagenongevallen en het aantal slachtoffers (inzittenden en opponenten) in deze ongevallen (niet-gewogen cijfers)	163
FIGUUR 84 :	Accidents de camions selon le type de collision et le type de route en 2009 (pondéré).....	166
FIGUUR 85 :	Evolutie van het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders onder de geteste bestuurders (niet-gewogen cijfers).....	171
FIGUUR 86 :	Het percentage geteste bestuurders in dodelijke, ernstige en alle ongevallen naargelang de graad van verwonding van de bestuurders – 2009 (gewogen cijfers)	173
FIGUUR 87 :	Het percentage geteste bestuurders en het percentage positief bevonden bestuurders opgesplitst naar de verschillende weggebruikerscategorieën – 2009 (gewogen cijfers)	174
FIGUUR 88 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën – 2009 (gewogen cijfers)	176
FIGUUR 89 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Mannen – 2009 (gewogen cijfers)	177
FIGUUR 90 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën, Vrouwen – 2009 (gewogen cijfers)	178
FIGUUR 91 :	Verhoogd risico* voor een bestuurder onder invloed op een ernstig ongeval naargelang de leeftijd – 2009	179
FIGUUR 92 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar verschillende leeftijdscategorieën en naar het tijdstip van de week – 2009 (gewogen cijfers).....	181
FIGUUR 93 :	De verdeling over een week van het aantal positief bevonden autobestuurders – 2009 (gewogen cijfers)	181
FIGUUR 94 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders volgens de maand van het jaar – 2009 (gewogen cijfers).....	182
FIGUUR 95 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type eerste botsing – 2009 (gewogen cijfers)...	184
FIGUUR 96 :	Het percentage geteste autobestuurders en het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type kruispunt – 2009 (gewogen cijfers)	186
FIGUUR 97 :	Het percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type botsing en type kruispunt – 2009 (gewogen cijfers).....	186

TABELLEN

TABEL 1 :	Aantal gewogen zones per jaar	19
TABEL 3 :	Evolutie op lange termijn van de hoofdindicatoren: ongevallen en risicoblootstellingsgegevens	37
TABEL 4 :	Evolutie ten opzichte van jaar ervoor	38
TABEL 5 :	Evolutie van de ongevallen en slachtoffers op basis van de risicoblootstellingsgegevens	40
TABEL 6 :	Doden 30 dagen, doden 30 dagen per miljoen inwoners, doden 30 dagen per miljard reizigerskilometers in Europa - 2009	46
TABEL 7 :	Hoofdindicatoren 2009 per maand (gewogen cijfers)	51
TABEL 10 :	Hoofdindicatoren van ongevallen volgens de periode van de week – 2009 (gewogen cijfers)	56
TABEL 11 :	Aantal doden 30 dagen per leeftijdscategorie en periode van de week – 2009 (gewogen cijfers)	60
TABEL 12 :	Aantal zwaargewonden per leeftijdscategorie en periode van de week – 2009 (gewogen cijfers)	60
TABEL 13 :	Aantal lichtgewonden per leeftijdscategorie en periode van de week – 2009 (gewogen cijfers)	61
TABEL 14 :	Indicatoren 2009 per dag (gewogen cijfers)	63
TABEL 15 :	Aandeel lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen volgens lichtgesteldheid voor voetgangers, fietsers en autoinzittenden - 2009 (gewogen cijfers)	66
TABEL 16 :	Wettelijke feestdagen – 2008-2009 (gewogen cijfers)	67
TABEL 17 :	Ongevallen en slachtoffers naargelang de weersomstandigheden – 2009 (gewogen cijfers)	69
TABEL 18 :	Ongevallen en slachtoffers naargelang van de staat van het wegdek – 2009 (gewogen cijfers)	69
TABEL 19 :	Hoofdindicatoren per gewest – 2009 (gewogen cijfers)	71
TABEL 20 :	Evolutie van de letselonegevallen in de 3 gewesten	72
TABEL 21 :	Evolutie van de doden 30 dagen in de 3 gewesten	73
TABEL 22 :	Evolutie van de zwaargewonden in de 3 gewesten	74
TABEL 23 :	Evolutie van de lichtgewonden in de 3 gewesten	74
TABEL 24 :	Evolutie van de doden 30 dagen en zwaargewonden en de doelstellingen van de gewestelijke SGVV	77
TABEL 26 :	Ongevallen binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op de autosnelweg per gewest – 2009 (gewogen cijfers)	80
TABEL 27 :	Doden 30 dagen binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op de autosnelweg per gewest – 2009	80
TABEL 28 :	Ernst per gewest en per type weg – 2009 (gewogen cijfers)	81
TABEL 31 :	Hoofdindicatoren per provincie – 2009 (gewogen cijfers)	85
TABEL 32 :	Evolutie van de doden 30 dagen in de Vlaamse provincies	86
TABEL 33 :	Evolutie van de doden 30 dagen in de Waalse provincies	87

TABEL 34 :	Hoofdindicatoren per wegtype (buiten/binnen de bebouwde kom/op de autosnelweg) – 2009 (gewogen cijfers).....	88
TABEL 35 :	Evolutie van de hoofdindicatoren op de autosnelweg	89
TABEL 36 :	Evolutie van de hoofdindicatoren buiten de bebouwde kom	90
TABEL 37 :	Evolutie van de hoofdindicatoren binnen de bebouwde kom	91
TABEL 38 :	Evolutie van de ongevalsrisico en overlijdensrisico op / buiten de autosnelweg (aantal ongevallen en doden per miljard voertuigkilometers en aantal doden per miljard reizigerskilometers).....	92
TABEL 39 :	Hoofdindicatoren voor de weggebruikerscategorieën op de autosnelweg – 2009 (gewogen cijfers)	94
TABEL 40 :	Hoofdindicatoren per type weggebruiker, buiten de bebouwde kom – 2009 (gewogen cijfers)	94
TABEL 41 :	Hoofdindicatoren per type weggebruiker, binnen de bebouwde kom – 2009 (gewogen cijfers)	95
TABEL 42 :	Evolutie van de hoofdindicatoren voor ongevallen in de nabijheid van werkzaamheden op de autosnelweg	96
TABEL 43 :	Evolutie van de hoofdindicatoren voor ongevallen met een spookrijder op de autosnelweg.....	97
TABEL 44 :	Hoofdindicatoren per snelheidsregime – 2009 (gewogen cijfers).....	98
TABEL 45 :	Hoofdindicatoren van slachtoffers naar leeftijd, totaal – 2009 (gewogen cijfers)....	103
TABEL 46 :	Hoofdindicatoren van slachtoffers naar leeftijd, mannen – 2009 (gewogen cijfers)	104
TABEL 47 :	Hoofdindicatoren van slachtoffers naar leeftijd, vrouwen – 2009 (gewogen cijfers)	105
TABEL 51 :	Evolutie van het aantal doden en zwaargewonden (gemiddelde 2007-2009 versus gemiddelde 1998-2000) per leeftijdscategorie en weggebruikerstype (niet-gewogen cijfers) ³⁸	113
TABEL 55 :	Hoofdindicatoren van slachtoffers volgens weggebruikerstype – 2009 (gewogen cijfers)	117
TABEL 58 :	Evolutie van de dodelijk totaalrisico per weggebruikerscategorie per miljard reizigerskilometers.....	120
TABEL 59 :	Land van inschrijving van voertuigen betrokken in letselongevallen – 2009 (gewogen cijfers)	124
TABEL 60 :	Evolutie van voetgangers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 voetganger (niet-gewogen cijfers)	126
TABEL 63 :	Evolutie van fietsers als verkeersslachtoffers en van ongevallen met minstens 1 fietser (niet-gewogen cijfers) ⁵⁰	132
TABEL 69 :	Hoofdindicatoren van “typische” bromfietsongevallen – 2009 (gewogen cijfers) ...	144
TABEL 75 :	Aantal slachtoffers naargelang de plaats van de auto-inzittende in een personenauto – 2009 (gewogen cijfers)	157
TABEL 77 :	Aantal slachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens, bij de inzittenden en bij de opponenten van de lichte vrachtwagens – 2009 (gewogen cijfers)	161
TABEL 80 :	Aantal slachtoffers in vrachtwagenongevallen, bij vrachtwageninzittenden en bij de opponenten van de vrachtwagens – 2009 (gewogen cijfers)	165
TABEL 81 :	Hoofdindicatoren (inzittende + opponent) van ongevallen met vrachtwagens naargelang de leeftijd van de bestuurder van de vrachtwagen – som 2000-2009 (niet-gewogen cijfers)	165
TABEL 92 :	Het aantal/percentage geteste autobestuurders en het aantal/percentage positief bevonden autobestuurders opgesplitst naar type botsing – 2009 (gewogen cijfers)	185



