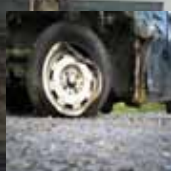
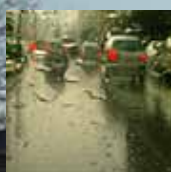
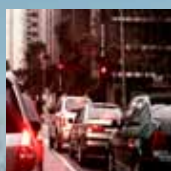


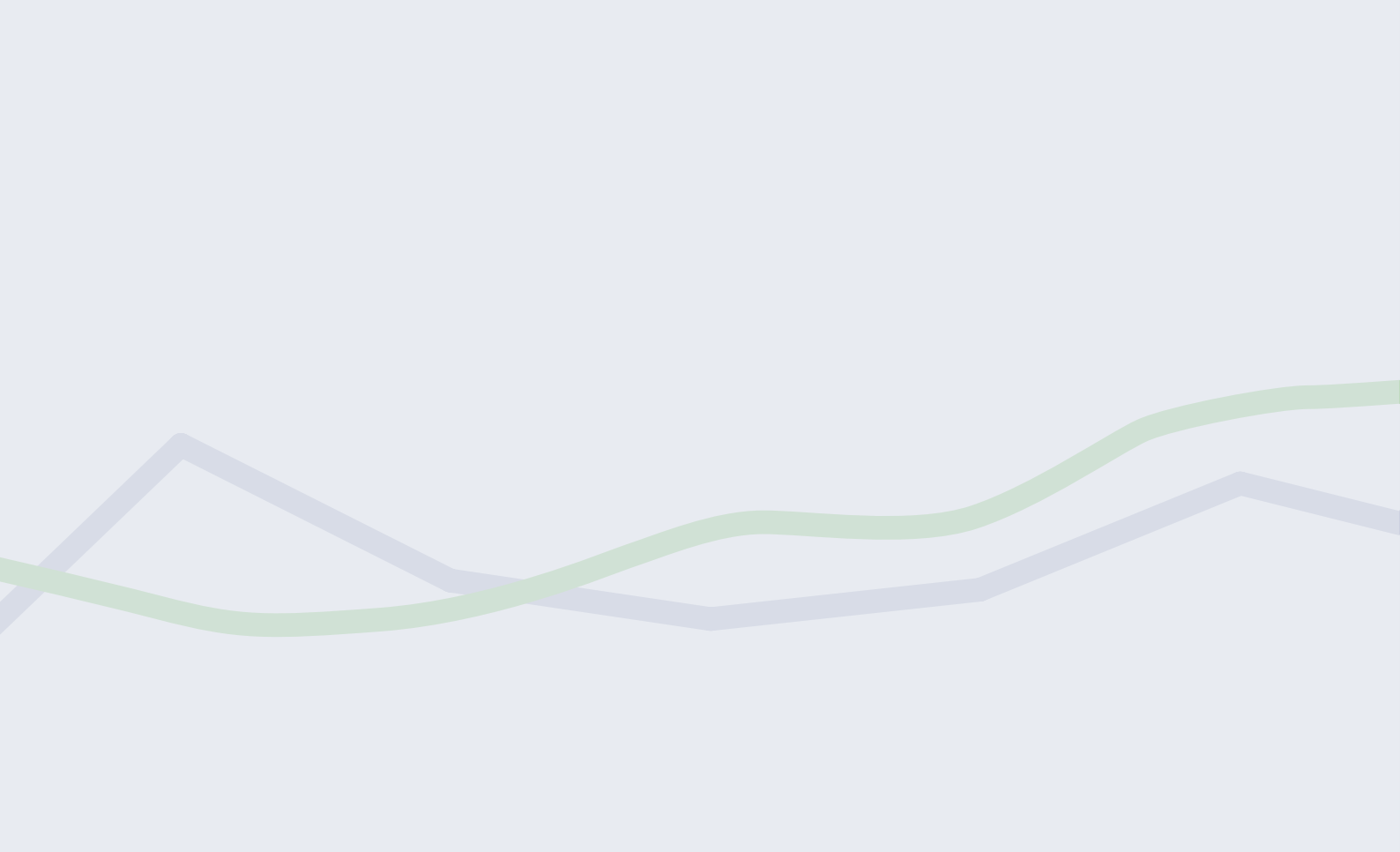
BIVV

OBSERVATORIUM
VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

2000 - 2006





Auteur: Y. Casteels
Verantwoordelijke uitgever: Patric Derweduwen

© BIVV, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2008

Inhoudstafel

5.1. LETSELONGEVALLEN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	4
5.1.1. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers	4
5.1.1.1. Evolutie van de doden 30 dagen	5
5.1.1.2. Ernst van de ongevallen	9
5.1.1.3. Evolutie van de licht- en zwaargewonden	11
5.1.1.4. Evolutie van de letselongevallen	12
5.1.2. Eigenschappen van de ongevallen	15
5.1.2.1. Ongevallen per tijdstip	15
Ongevallen per maand	15
Ongevallen per tijdstip van de week	17
5.1.2.2. Ongevallen naargelang van de plaats	20
Ongevallen op de autosnelweg	20
Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom	22
Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten	24
5.1.2.3. Slachtoffers van de ongevallen	26
Slachtoffers per leeftijd en geslacht	26
Slachtoffers per type weggebruiker	28
5.1.2.4. Bestuurders betrokken in ongevallen	31
Types ongevallen	31
Wie komt met wie in botsing?	33
Slachtoffers per betrokken weggebruikerscategorie	35
5.1.2.5. Rijden onder invloed van alcohol	37
5.1.2.6. Andere ongevalsomstandigheden	42
Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden	42

Tabellen

Tabel 1 :	Evolutie van de doden 30 dagen in het BHG	6
Tabel 2 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljoen inwoners in de drie gewesten	7
Tabel 3 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers in de drie gewesten.....	8
Tabel 4 :	Ernst van de ongevallen in de drie gewesten (doden 30 dagen per 1000 ongevallen)	10
Tabel 5 :	Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het BHG	11
Tabel 6 :	Evolutie van de letselongevallen in het BHG	12
Tabel 7 :	Evolutie van de letselongevallen in niet-gewogen cijfers in de 3 gewesten (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100)	14
Tabel 8 :	Ernstige letselongevallen in het BHG per maand (niet-gewogen cijfers)	16
Tabel 9 :	Letselongevallen in het BHG per maand (niet-gewogen cijfers)	17
Tabel 10 :	Letselongevallen en ernstige ongevallen per dag en tijdstip in het BHG - 2006.....	18
Tabel 11 :	Ongevallen per periode van de week in het BHG - 2006	19
Tabel 12 :	Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen in het BHG	21
Tabel 13 :	Evolutie van de ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers).....	22
Tabel 14 :	Evolutie van de ongevallen binnen de bebouwde kom in het BHG	23
Tabel 15 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom per gewest (niet-gewogen cijfers)	24
Tabel 16 :	Ongevallen per type kruispunt in het BHG-2006	25
Tabel 17 :	Ongevallen per type kruispunt in de drie gewesten (gewogen cijfers) - 2006	25
Tabel 18 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijdsklasse in het BHG-2006	27
Tabel 19 :	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het BHG-2000 en 2006	29
Tabel 20 :	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het BHG-2000 en 2006 (%) ..	29
Tabel 21 :	Zwaargewonden en doden 30 dagen per leeftijd en type weggebruiker in het BHG (niet-gewogen cijfers) - 2006	30
Tabel 22 :	Ongevallen per type botsing (1e botsing) in het BHG (gewogen cijfers) - 2006	32
Tabel 23 :	Ongevallen per type botsing (1e botsing) in de drie gewesten (gewogen cijfers) -2006	32
Tabel 24 :	Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het BHG-2006	33
Tabel 25 :	Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het BHG-2006 (gewogen cijfers).....	34
Tabel 26 :	Evolutie van de doden 30 dagen bij ongevallen met respectievelijk ten minste één personenauto, één vrachtwagen of één bestelwagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het BHG.....	36
Tabel 27 :	Pourcentage de conducteurs testés et positifs pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel selon le type d'usager-2006.....	37
Tabel 28 :	Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken waren bij een letselongeval, waren onder invloed van alcohol? Evolutie per gewest	39
Tabel 29 :	Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken raakten bij een letselongeval werden getest op alcohol? – Evolutie in de drie Gewesten	40
Tabel 30 :	Percentage autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week in het BHG-2006	41
Tabel 31 :	Onderverdeling van de ongevallen naargelang van de weersomstandigheden per gewest	42
Tabel 32 :	Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden per gewest (gewogen cijfers).....	42

Grafieken

Grafiek 1:	Evolutie van de doden 30 dagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	5
Grafiek 2:	Evolutie van de doden 30 dagen per 1 000 000 inwoners in de drie gewesten.....	6
Grafiek 3:	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in de drie gewesten.....	7
Grafiek 4:	Ernst van de ongevallen per gewest (doden 30 dagen per 1000 letselongevallen (niet-gewogen cijfers)).....	9
Grafiek 5:	Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het BHG (niet-gewogen cijfers).....	11
Grafiek 6:	De officiële cijfers: Evolutie van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	12
Grafiek 7:	Evolutie van de letselongevallen in niet-gewogen cijfers (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100).....	13
Grafiek 8:	Spreiding per maand van de ernstige ongevallen in het BHG.....	15
Grafiek 9:	Spreiding per maand van de letselongevallen in het BHG.....	16
Grafiek 10:	Onderverdeling van de ongevallen per dag en tijdstip van de week, binnen en buiten het BHG.....	17
Grafiek 11:	Ernst van de ongevallen in het BHG per periode van de week (niet-gewogen cijfers).....	18
Grafiek 12:	Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het BHG (niet-gewogen cijfers).....	21
Grafiek 13:	Ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom (niet-gewogen cijfers).....	23
Grafiek 14:	Onderverdeling van de ongevallen per type kruispunt per Gewest.....	24
Grafiek 15:	Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2000 en 2006.....	26
Grafiek 16:	Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse in het BHG – vergelijking mannen/vrouwen -2000 en 2006.....	28
Grafiek 17:	Types botsingen (1e botsing) in de drie gewesten – 2006.....	31
Grafiek 18:	Doden 30 dagen bij ongevallen met respectievelijk ten minste één personenauto, één vrachtwagen of één bestelwagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het BHG.....	35
Grafiek 19:	Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken waren bij een letselongeval, waren onder invloed van alcohol?.....	38
Grafiek 20:	Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken raakten bij een letselongeval, werden getest op alcohol?...	39
Grafiek 21:	Proportie autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week in het BHG-2006.....	41

5.1. Letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest^{1, 2}

In 2006 werden bijna 4.000 letselongevallen geregistreerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (cf. Tab 6). Bij deze 4.000 ongevallen vielen er 5000 slachtoffers, wat neerkomt op 14 slachtoffers per dag. Een groot deel daarvan zijn lichtgewonden, we zien ook enkele zwaargewonden, en sommige slachtoffers overlijden (cf. tabel 5 et 1). In 2002 heeft de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid als voornaamste doel vooropgesteld om enerzijds het aantal doden 30 dagen en het aantal zwaargewonden met 33% te verminderen, en om anderzijds deze aantallen tegen 2010 met 50% te verminderen ten opzichte van het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000. De Brusselse Staten-Generaal heeft deze doelstelling in 2003 overgenomen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Met dit gemiddelde van 1998 tot 2000 als referentie doorheen het hele rapport, zullen we zien dat we in de goede richting evolueren, hoewel er nog belangrijke inspanningen moeten geleverd worden.

5.1.1. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers

Tussen 2000 en 2006 kende het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een aanzienlijke afname van het aantal doden 30 dagen, want al in 2005 werd de doelstelling voor 2006 bereikt. Ook de doelstelling voor 2010 lijkt haalbaar, maar omdat het hier slechts om kleinschalige cijfergegevens gaat, kan zich heel gauw opnieuw een stijging voordoen.

Gezien het stedelijke karakter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vallen er slechts een miniem aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners of per miljoen voertuigkilometers. Ook de ernst van de ongevallen blijft relatief beperkt in vergelijking met het Vlaams Gewest of Wallonië.

Problemen met de ongevallenregistratie als gevolg van de politiehervorming gooiden echter roet in het eten bij de analyse van de evolutie van de lichtgewonden, zwaargewonden en ongevallen in Brussel. Op basis van de beschikbare cijfers veronderstellen we echter dat het aantal licht- en zwaargewonden en het aantal ongevallen is afgenomen tussen 1991 et 2004, maar terug is gestegen in 2005 en 2006.

¹ Brussels Hoofdstedelijk Gewest of BHG.

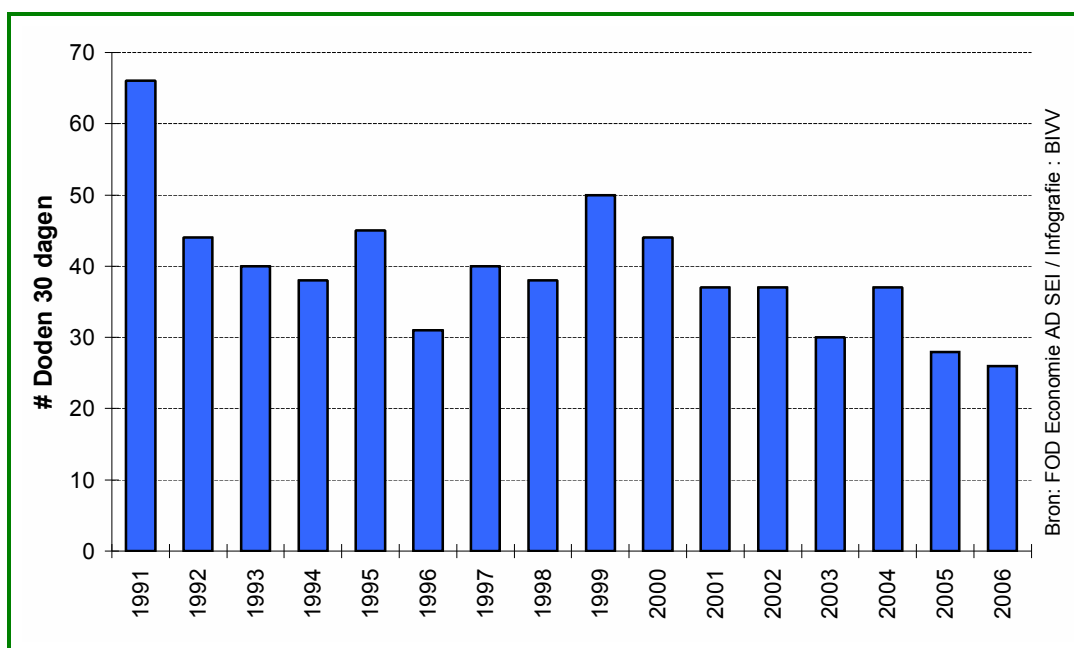
² De schuin gedrukte cijfers werden niet gewogen. Voor het onderscheid tussen gewogen en niet-gewogen cijfers, zie deel "Definities en bronnen".

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

5.1.1.1. Evolutie van de doden 30 dagen

Zoals te zien valt in grafiek 1, verloopt de evolutie van het aantal doden 30 dagen sinds 1991 met pieken en dalen. Dit valt waarschijnlijk te verklaren doordat er jaarlijks relatief weinig personen omkomen op Brusselse wegen, het gaat hier bijgevolg om toevallige schommelingen. Eén ongeval met meerdere slachtoffers op zich, kan het aantal doden 30 dagen voor één jaar immers met maar liefst 10 of 20% doen stijgen. Ondanks deze bedenking, merken we dat het aantal doden 30 dagen in Brussel globaal gezien toch gedaald is sinds 1999. Dit aantal is zelfs zodanig gedaald dat de doelstelling voor 2006 (maximum 29 doden 30 dagen) al in 2005 bereikt werd, en dat de doelstelling voor 2010 (maximum 22 doden 30 dagen) haalbaar lijkt. Toch is er nog werk aan de winkel om nieuwe vooruitgang te boeken, zeker omdat met dergelijke lage cijfers altijd nieuwe heropflakkeringen mogelijk zijn.

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



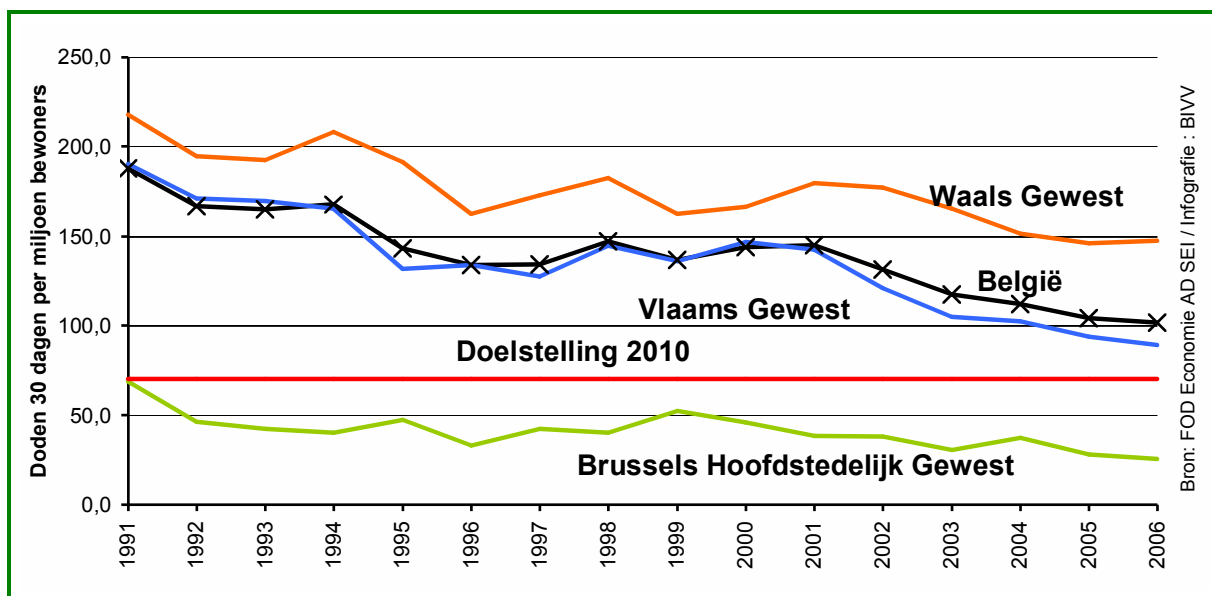
Tabel 1 : Evolutie van de doden 30 dagen in het BHG

Jaar	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen per miljoen inwoners	Doden 30 dagen per miljard voertuigkilometers
1991	66	69	16,9
1995	45	47	11,0
2000	44	46	10,4
2001	37	38	8,7
2002	37	38	8,6
2003	30	30	7,1
2004	37	37	8,7
2005	28	28	6,7
2006	26	26	6,1
2006 / Gemiddelde 98-2000	-40,9%	-44,6%	-41,7%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

De in de grafiek hierna gebruikte indicator maakt het mogelijk om in te schatten hoeveel impact de verkeersonveiligheid heeft op de bevolking. Deze indicator is vertekend voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, omdat er zich dagelijks een groot aantal personen die buiten Brussel wonen, in het Brusselse verkeer bevindt (pendelaars, studenten, toeristen, enz.). Desondanks is het interessant om vast te stellen dat het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ruimschoots kleiner is dan in de andere gewesten, en sinds 1991 continu in dalende lijn ligt. Dit lage aantal is natuurlijk toe te schrijven aan het stedelijke karakter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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



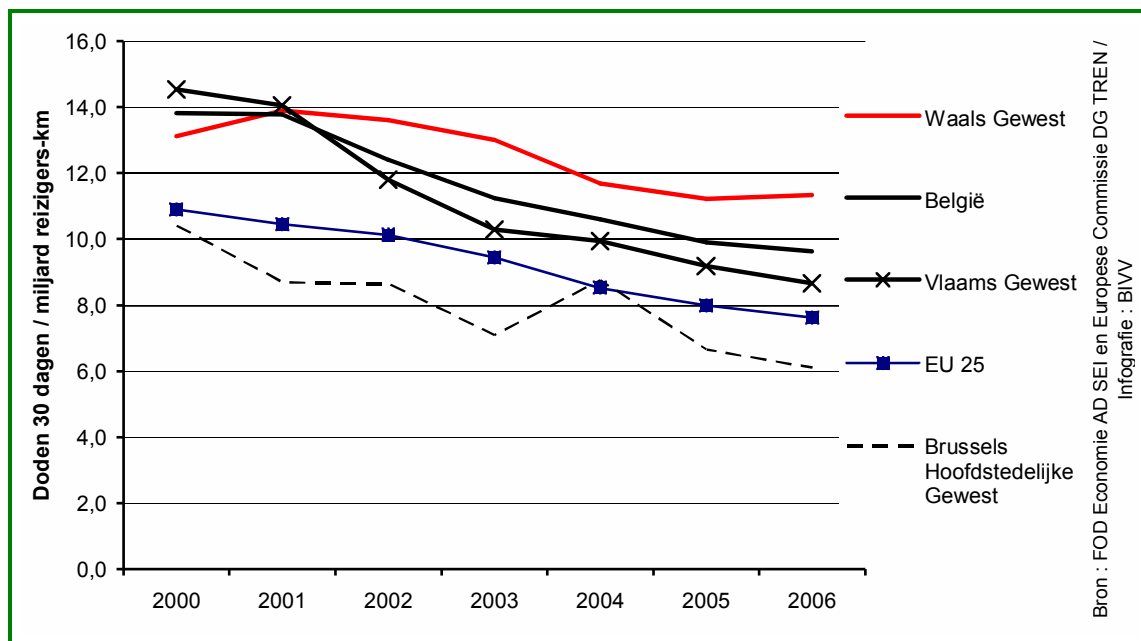
Tabel 2 : Evolutie van de doden 30 dagen per miljoen inwoners in de drie gewesten

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Om rekening te houden met de omvang en de evolutie van het verkeer, hanteren wij als indicator het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers. Ook op basis van deze indicator presteert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beter dan de twee andere gewesten van ons land, met name tussen 2000 en 2006 was er een bijzonder gunstige evolutie te merken.

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



Nota: het aantal afgelegde reizigerskilometers in de EU25 voor 2006 was nog niet gekend toen dit rapport werd opgesteld. Er werd een geschatte waarde gebruikt.

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

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België	Europese Unie (EU 25)
1991	16,9	20,8	20,0	20,3	N.B.
1995	11,0	13,8	16,2	14,6	N.B.
2000	10,4	14,5	13,1	13,8	10,9
2001	8,7	14,0	13,9	13,8	10,4
2002	8,6	11,8	13,6	12,4	10,1
2003	7,1	10,3	13,0	11,2	9,4
2004	8,7	9,9	11,7	10,6	8,5
2005	6,7	9,2	11,2	9,9	8,0
2006	6,1	8,6	11,3	9,6	7,6
2006 / Gemiddelde 98-2000	-41,7%	-38,8%	-16,9%	-30,3%	N.B.

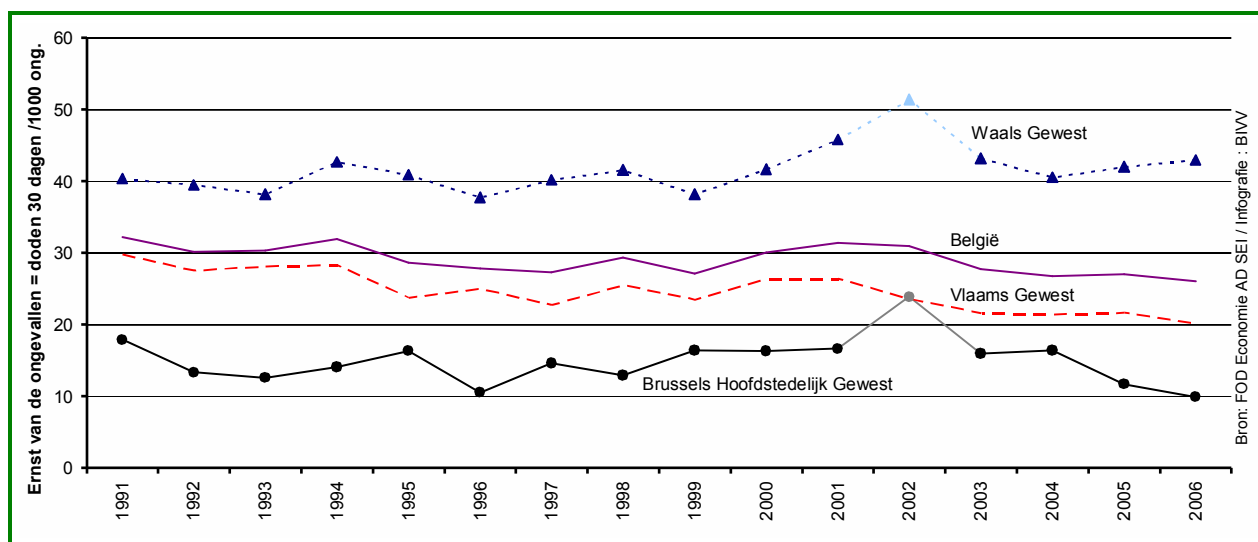
Nota: Het aantal afgelegde reizigerskilometers in de EU25 is nog niet beschikbaar voor 2006. Er werd daarom een geschatte waarde gebruikt.,

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.1.1.2. Ernst van de ongevallen

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

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



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

Tabel 4 : Ernst van de ongevallen in de drie gewesten (doden 30 dagen per 1000 ongevallen)

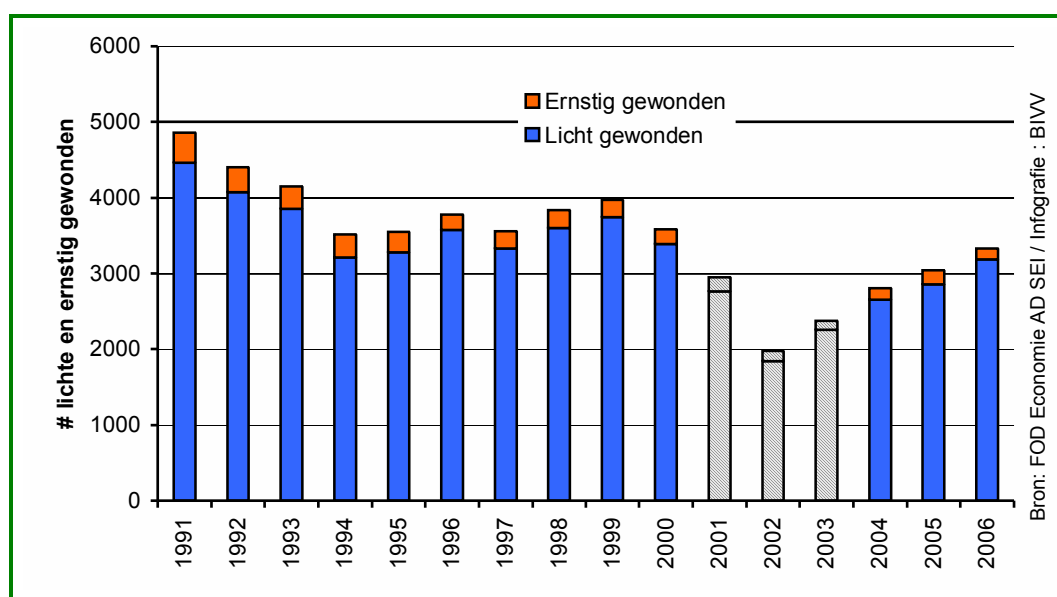
Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	Vlaams Gewest	Waals Gewest)	België
1991	18	30	40	32
1995	16	24	41	29
2000	16	26	42	30
2001	17	26	46	31
2002	24	24	51	31
2003	16	22	43	28
2004	16	21	41	27
2005	12	22	42	27
2006	10	20	43	26
2006 (gewogen)	7	17	37	22
2006 / Gemiddelde 98-2000	-34,8%	-19,6%	6,2%	-9,7%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.1.1.3. Evolutie van de licht- en zwaargewonden

De evolutie van de lichtgewonden loopt volkomen gelijk met die van de ongevallen (cf. volgend punt). Van 1991 tot 1993 deed zich een daling voor, van 1994 tot 2000 trad een stagnatie op. Ondanks de moeilijkheden met de politiehervorming en het nieuwe systeem voor het invoeren van ongevallengegevens, mogen we er van uitgaan dat het aantal lichtgewonden tussen 2000 en 2004 een daling kende. Tussen 2004 en 2006 is het aantal lichtgewonden daarentegen opnieuw gestegen. De balans van de zwaargewonden is eerder gunstig te noemen: het aantal zwaargewonden is relatief beperkt en ligt sinds 1991 in dalende lijn (cf. grafiek 5 en tabel 5).

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



Nota: 2001, 2002 en 2003 zijn met schuine strepen aangeduid wegens de moeilijkheden met de politiehervorming en een technisch probleem met de gegevensregistratie.

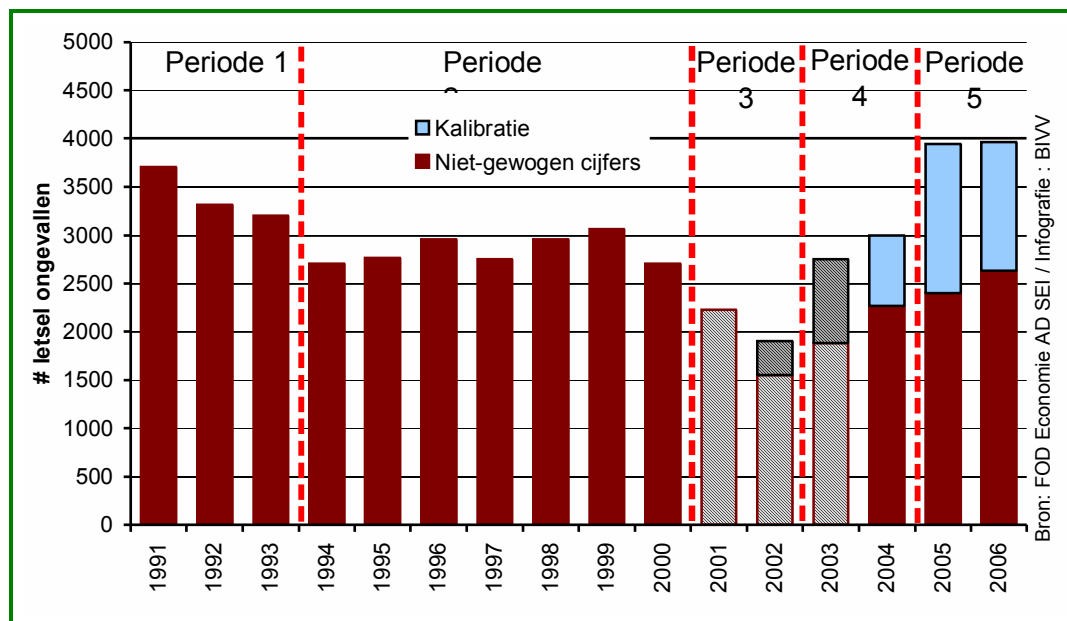
Tabel 5 : Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het BHG

Jaar	Lichtgewonden	Zwaargewonden	Slachtoffers
1991	4461	401	4928
1995	3279	271	3595
2000	3382	195	3621
2001	2761	184	2982
2002	1840	136	2013
2003	2250	119	2399
2004	2649	157	2843
2005	2860	179	3067
2006	3184	142	3352
2006 (gewogen)	4835	202	5063
2006 / Gemiddelde 98-2000	-10,9%	-33,6%	-12,6%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.1.1.4. Evolutie van de letselongevallen

Grafiek 6: De officiële cijfers: Evolutie van de letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Nota: De politiehervorming heeft naar alle waarschijnlijkheid de ongevallenregistratie verstoord in Brussel in 2001 en 2002. En in 2003 waren er in de politiezone Elsene technische problemen bij de overgang naar een elektronische ongevallenregistratie, waardoor de gegevens vertekend werden.

Tabel 6 : Evolutie van de letselongevallen in het BHG

Jaar	Ongevallen (niet-gewogen cijfers)	Ernstige ongevallen (niet-gewogen cijfers)	Dodelijke ongevallen
1991	3701	407	61
1995	2762	274	42
2000	2707	210	43
2001	2231	194	34
2002	1554	150	35
2003	1887	134	30
2004	2267	173	35
2005	2403	183	28
2006	2633	153	26
2006 (gewogen)	3965	208	
2006 / Gemiddelde 98-2000	-9,5%	-33,6%	-37,6%

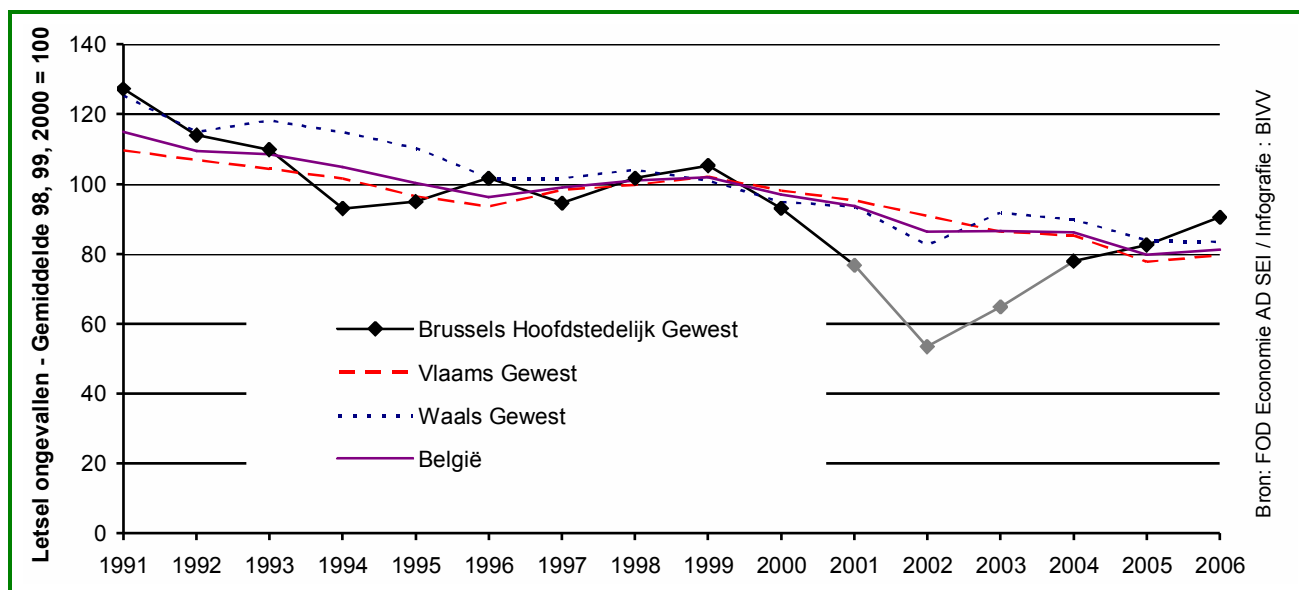
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

De analyse van de officiële (gewogen) cijfers toont aan dat het aantal ongevallen vermindert tussen 1991 en 1993 (periode 1), dat de situatie in evenwicht is tussen 1994 en 2000 (periode 2), en dat er daarna terug een daling is in 2001-2002 (periode 3) om vervolgens tussen 2003 en 2005 (periode 4) opnieuw spectaculair te stijgen: het aantal ongevallen verdubbelt in vier jaar tijd. Gedurende de laatste

periode stagneerde het aantal ongevallen tussen 2005 en 2006. Vanuit dit standpunt bekeken, is de situatie dus vrij verontrustend. We moeten de cijfers echter onmiddellijk relativeren omdat ze vertekend zijn door de invoering in 2002 van een kalibratie van de ongevallen.

De volgende grafiek verduidelijkt de evolutie van de ongevallen in Brussel en geeft de letselongevallen weer in niet-gewogen cijfers (100 als basis, met als referentie het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000). Behalve in 2001, 2002 en 2003, vertoont de evolutie van de ongevallen in Brussel vrij veel gelijkenissen met de evolutie van de ongevallen in de rest van het land. In 2004 lijkt de situatie echter terug normaal. Als we abstractie maken van de periode 2001 tot 2003, stellen we dus vast dat het aantal ongevallen van 1999 tot 2004 gedaald is. We vermoeden dat het hier gaat om de evolutie die ook merkbaar is in de rest van het land, met name een min of meer continue daling sinds 1999. Toch moeten we erop wijzen dat het aantal geregistreerde ongevallen na deze daling opnieuw stijgt in 2005 en 2006.

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



Nota: 2001, 2002 en 2003 zijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het grijs weergegeven omdat de Politiehervorming leidde tot technische problemen inzake de ongevallenregistratie.

Tabel 7: Evolutie van de letselongevallen in niet-gewogen cijfers in de 3 gewesten (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100)

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.1.2. Eigenschappen van de ongevallen

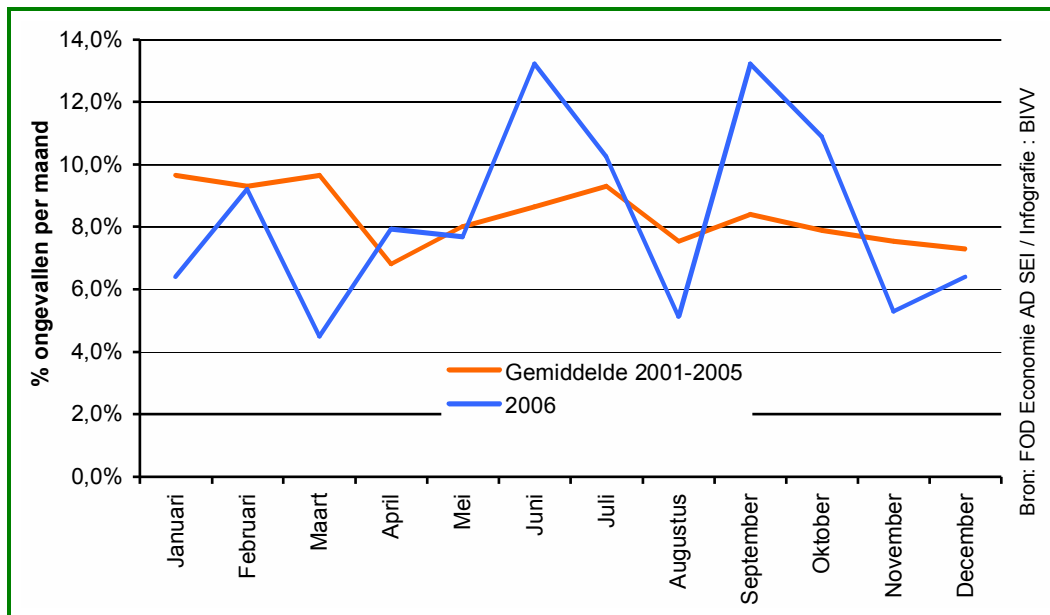
5.1.2.1. Ongevallen per tijdstip

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt vergeleken met de rest van België verhoudingsgewijs meer ongevallen onder middagen tijdens de week, maar de weekendongevallen zijn er schaarser. Toch doen de meest ernstige ongevallen zich nog steeds 's nachts en tijdens het weekend voor.

Ongevallen per maand

Grafiek 8 stelt de spreiding voor van de ernstige ongevallen over de 12 maanden van 2006 en vergelijkt deze met de maandelijkse gemiddelden voor de periode 2001-2005. Normaalgezien doen zich vooral tijdens de eerste drie maanden van het jaar veel ernstige ongevallen voor, in april is dit iets minder, en tijdens de rest van het jaar zijn er geen grote schommelingen meer. Maar deze globale vaststellingen gaan allerminst op voor 2006. Januari, maart, augustus, november en december hebben elk een aandeel van amper 6% (het gemiddelde over 12 maanden bedraagt 8,3%) van het jaartotaal van de zware ongevallen, terwijl juni, juli, september en oktober een opmerkelijk groot aandeel hebben in dit jaartotaal.

Grafiek 8: Spreiding per maand van de ernstige ongevallen in het BHG



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

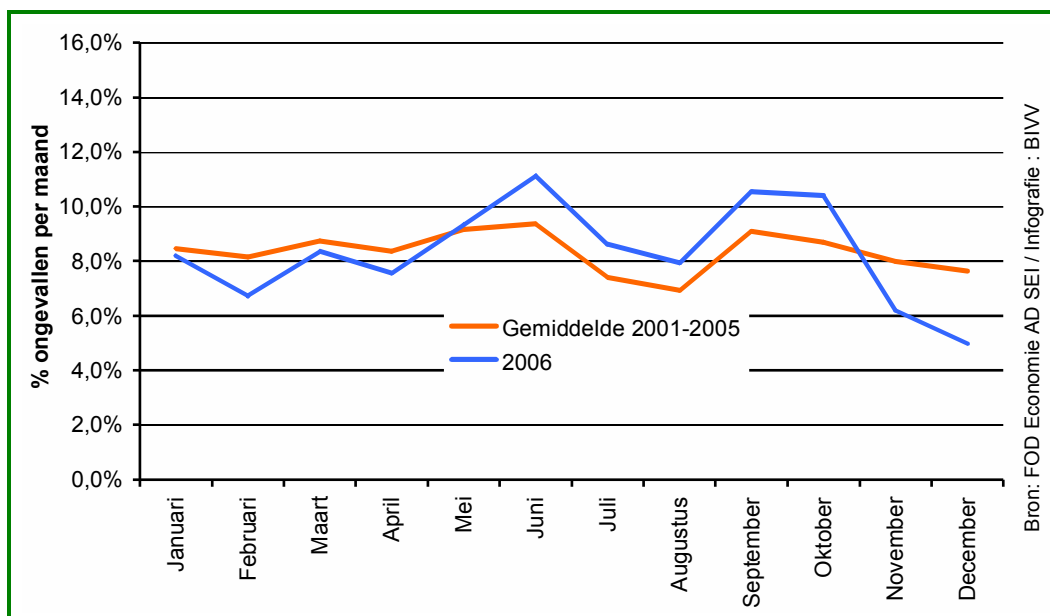
Tabel 8 : Ernstige letselongevallen in het BHG per maand (niet-gewogen cijfers)

Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Jun i	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
1991	44	15	40	29	37	56	28	24	33	46	28	27	407
1995	37	24	28	19	10	32	21	22	29	17	18	17	274
2000	16	19	15	18	14	23	13	10	20	18	18	26	210
2001	26	21	19	13	17	12	25	13	11	17	12	8	194
2002	10	12	20	13	10	13	15	13	14	9	11	10	150
2003	22	9	13	9	11	5	7	14	9	9	10	16	134
2004	11	17	15	13	14	19	13	9	20	15	13	14	173
2005	13	13	15	8	16	22	19	15	15	17	16	14	183
2006	10	13	7	12	12	20	16	8	20	17	8	10	153
2006 (gewogen)	13	17	10	18	15	29	24	11	26	23	10	12	208
2006 / Gemiddelde 98-2000	-43%	-28%	-49%	-40%	-39%	-3%	-16%	-53%	2%	-19%	-61%	-58%	-34%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Grafiek 9 biedt ons een algemeen overzicht van de evolutie van de ernstige ongevallen. Dezelfde methode die we gebruikten bij de voorgaande grafiek maakt het mogelijk om de vergelijking te maken tussen 2006 en het gemiddelde van de 5 jaren ervoor. We merken dat de gemiddelde spreiding in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest weinig seizoensgebonden is, hoewel het aantal ongevallen in juni en september-oktober toeneemt, en minder hoog ligt dan tijdens de beide zomermaanden (juli en augustus). Voor 2006 stellen we hetzelfde fenomeen vast, maar dan met meer ongevallen in mei en oktober, en beduidend minder ongevallen in februari, november en december.

Grafiek 9: Spreiding per maand van de letselongevallen in het BHG



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

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

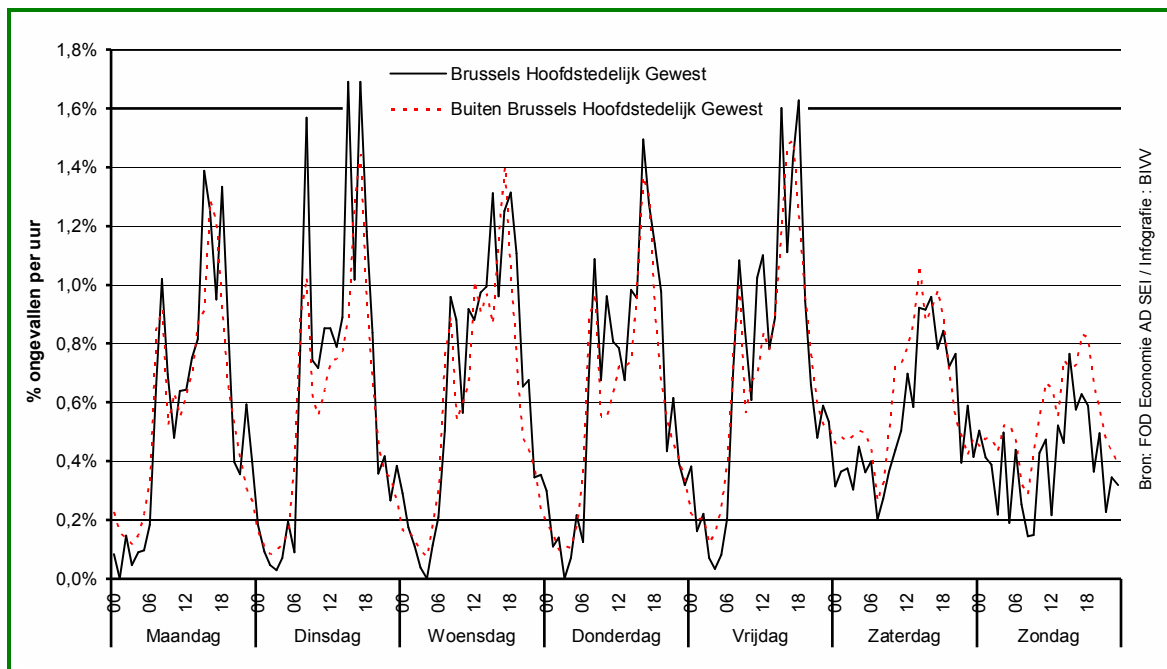
Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
1991	343	196	319	352	313	382	261	251	316	383	315	270	3701
1995	280	261	274	170	216	224	165	150	258	258	248	258	2762
2000	247	234	238	202	253	241	191	175	224	209	252	241	2707
2001	254	244	251	225	233	206	143	126	132	133	154	130	2231
2002	86	88	155	139	160	142	141	124	183	142	97	97	1554
2003	201	151	159	144	160	178	132	108	162	154	179	159	1887
2004	164	192	176	179	198	224	184	167	211	217	181	174	2267
2005	170	168	164	178	197	218	166	192	253	253	214	230	2403
2006	216	177	220	199	246	293	227	209	278	274	163	131	2633
2006 (gewogen)	334	271	327	312	373	450	347	321	432	408	220	169	3965
2006 / Gemiddelde 98-2000	-13%	-15%	-12%	-15%	-2%	13%	11%	-2%	6%	0%	-38%	-45%	-9%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Ongevallen per tijdstip van de week

De onderverdeling van de ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de week verschilt niet sterk van de rest van het land. We merken niettemin pieken rond het middaguur tijdens de week (vooral op donderdag en vrijdag), en proportioneel gezien doen zich weinig ongevallen voor tijdens weekendnachten en overdag op zondag.

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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

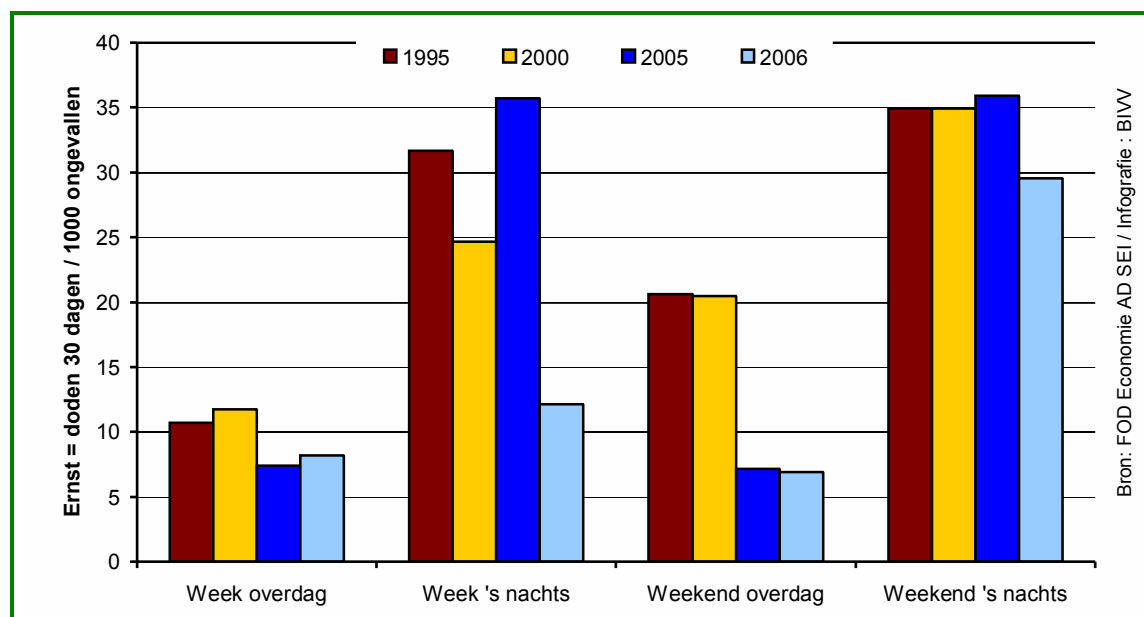
Tabel 10 : Letselongevallen en ernstige ongevallen per dag en tijdstip in het BHG - 2006

	Ongevallen (gewogen cijfers)			Ernstige ongevallen (gewogen cijfers)			% ernstige ongevallen		
	0u tot 5.59u	6u tot 21.59u	22u tot 23.59u	0u tot 5.59u	6u tot 21.59u	22u tot 23.59u	0u tot 5.59u	6u tot 21.59u	22u tot 23.59u
Maandag	18	493	39	1	23	1	5%	5%	3%
Dinsdag	24	573	26	1	34	1	4%	6%	4%
Woensdag	29	561	28	2	28		6%	5%	0%
Donderdag	33	542	28	2	24	3	6%	4%	9%
Vrijdag	37	597	44	1	19	5	4%	3%	12%
Zaterdag	86	387	40	8	27	3	9%	7%	8%
Zondag	87	266	26	13	12		15%	5%	0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Een blik op de evolutie van de ernst van de ongevallen per periode van de week leert ons dat het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde ongevallen tussen 1995 en 2006 aanzienlijk is afgenomen. Merk evenwel op dat het aantal doden 30 dagen bijzonder laag ligt in Brussel en dus onderhevig is aan toevallige schommelingen. 's Nachts zijn de ongevallen ernstiger dan overdag, en in het weekend zijn ze ernstiger dan tijdens de week. Ongevallen tijdens weekendnachten waren in 2006 maar liefst drie keer zo ernstig dan ongevallen tijdens weekdays.

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



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

2006	Doden 30 dagen	Zwaargewonden (gewogen cijfers)	Zwaar gewonden (niet- gewogen cijfers)	Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (niet- gewogen cijfers)	Ernst (doden per 1000 ongevallen) (gewogen)	Ernst (doden per 1000 ongevallen) (niet- gewogen)
Week dag	15	123	88	2766	1831	5,4	8,2
Week 's nachts	2	10	8	244	165	8,2	12,1
Weekend dag	3	42	29	653	434	4,6	6,9
Weekend 's nachts	6	27	17	302	203	19,9	29,6

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.1.2.2. Ongevallen naargelang van de plaats

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt op autosnelwegen meer ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers dan Vlaanderen of Wallonië.

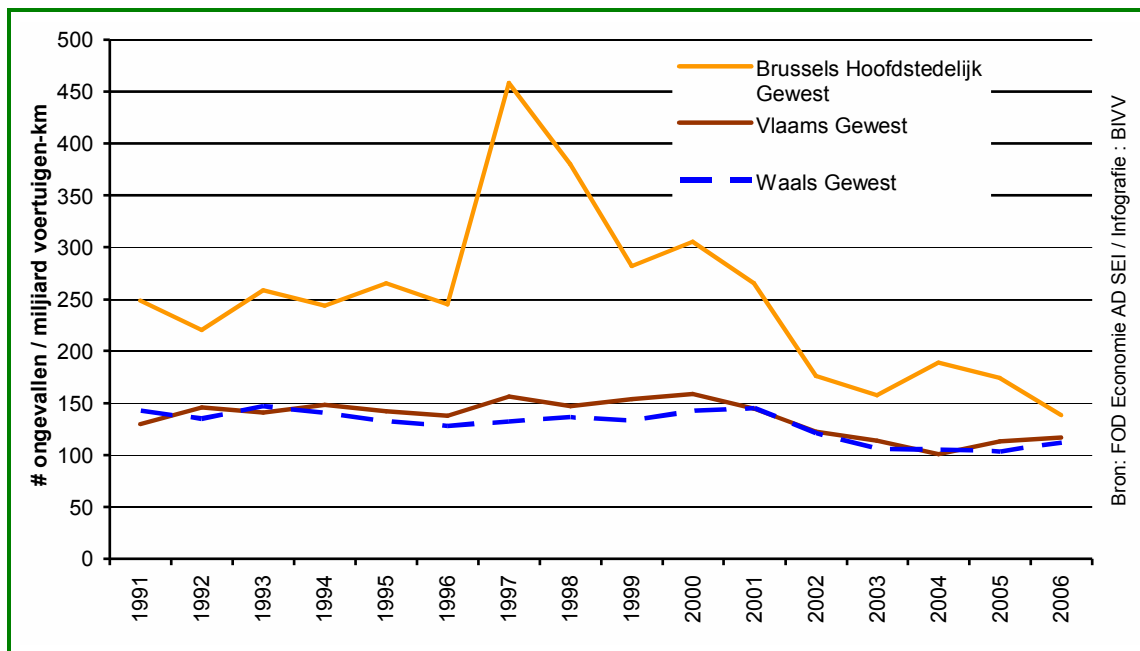
De ernst van de ongevallen in Brussel is identiek aan de ernst van de ongevallen binnen de bebouwde kom in Vlaanderen.

Brussel telt in verhouding natuurlijk meer ongevallen op kruispunten dan de andere gewesten van het land, maar 80% van de verkeersdoden komen om het leven op doorlopende weggedeeltes, terwijl amper 52% van alle ongevallen zich voordoen op doorlopende weggedeeltes.

Ongevallen op de autosnelweg

Om een beeld te krijgen van de frequentie van de ongevallen in de tijd, rekening houdend met de toename van het verkeer op autosnelwegen, kijken we naar het aantal ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers. Deze indicator kan beschouwd worden als maatstaf voor het ongevalsrisico. Bijgevolg stellen we vast dat het ongevalsrisico op Brusselse autosnelwegen jarenlang hoger lag dan in Vlaanderen of in Wallonië. De kloof tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de twee andere gewesten is echter aanzienlijk verkleind sinds het begin van de jaren 2000. Het ongevalsrisico op autosnelwegen is bijna identiek in Vlaanderen en Wallonië en in deze twee gewesten deed zich tussen 2000 en 2003 een geleidelijke vermindering voor van de ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers.

Grafiek 12: Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het BHG (niet-gewogen cijfers)



Tabel 12 : Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen in het BHG

Jaar	Ongevallen	Ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers	Doden 30 dagen
1991	82	248	5
1995	98	265	6
2000	119	305	1
2001	106	265	5
2002	71	173	0
2003	62	151	1
2004	77	188	2
2005	73	174	2
2006	58	138	3
2006 (gewogen)	58	138	
2006 / Gemiddelde 98-2000	-53,5%	-57,1%	-18,2%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 13 : Evolutie van de ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers)

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

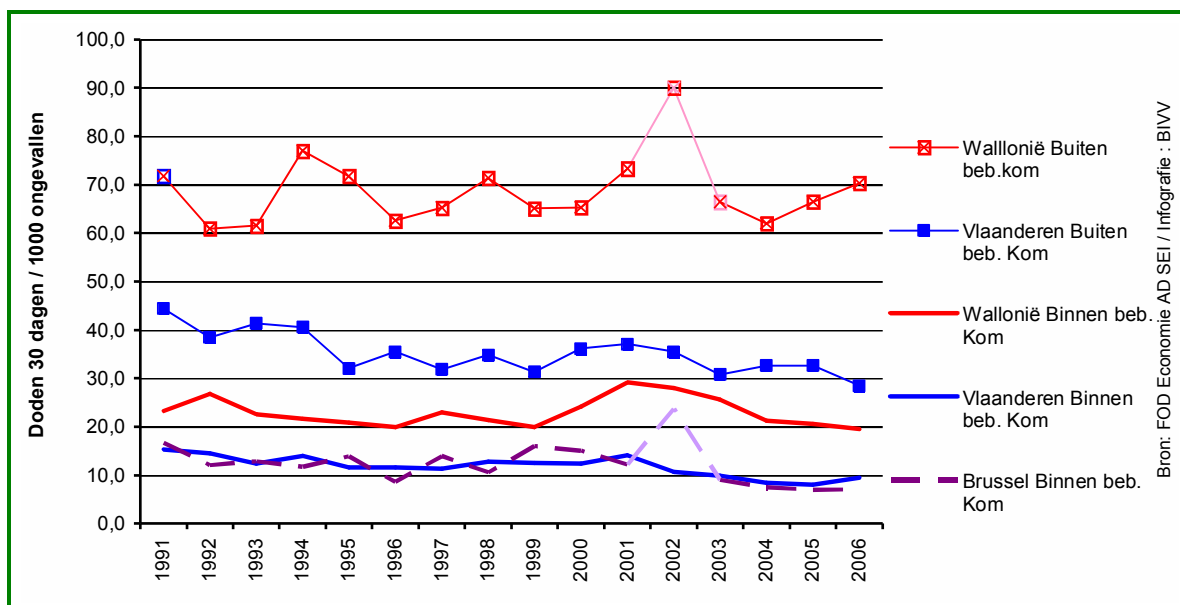
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom³

De meest ernstige ongevallen doen zich uiteraard voor buiten de bebouwde kom, want de snelheden liggen er hoger. Per gewest, merken we echter aanzienlijke verschillen tussen ongevallen binnen of buiten de bebouwde kom. Zo zijn ongevallen buiten de bebouwde kom in Wallonië twee keer zo ernstig als in Vlaanderen. En ongevallen binnen de bebouwde kom zijn in Wallonië dubbel zo ernstig als ongevallen binnen de bebouwde kom in Vlaanderen of Brussel. Merk op dat, terwijl de ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in Vlaanderen respectievelijk met 24,3% en 16,5% afgenomen is tussen het referentiegemiddelde en 2006, de afname in Wallonië slechts 10,4% bedraagt in de bebouwde kom, en dat de situatie buiten de bebouwde kom in Wallonië er merkbaar op achteruitgaat (+4,6%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de ernst van de ongevallen gehalveerd binnen de bebouwde kom.

³ Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom, uitgezonderd de ongevallen die plaatsvinden op autosnelwegen.

Grafiek 13: Ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom (niet-gewogen cijfers)



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

Tabel 14 : Evolutie van de ongevallen binnen de bebouwde kom in het BHG

Jaar	Ongevallen binnen de bebouwde kom (niet-gewogen cijfers)	Doden 30 dagen binnen de bebouwde kom	Ernst van de ongevallen binnen de bebouwde kom (niet-gewogen cijfers)
1991	3526	59	16,7
1995	2595	36	13,9
2000	2533	38	15,0
2001	2065	25	12,1
2002	1434	34	23,7
2003	1770	16	9,0
2004	2130	16	7,5
2005	2287	16	7,0
2006	2538	18	7,1
2006 (gewogen)	3861		4,7
2006 / Gemiddelde 98-2000	-6,7%	-52,2%	-48,8%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 15 : Evolutie van de ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom per gewest (niet-gewogen cijfers)

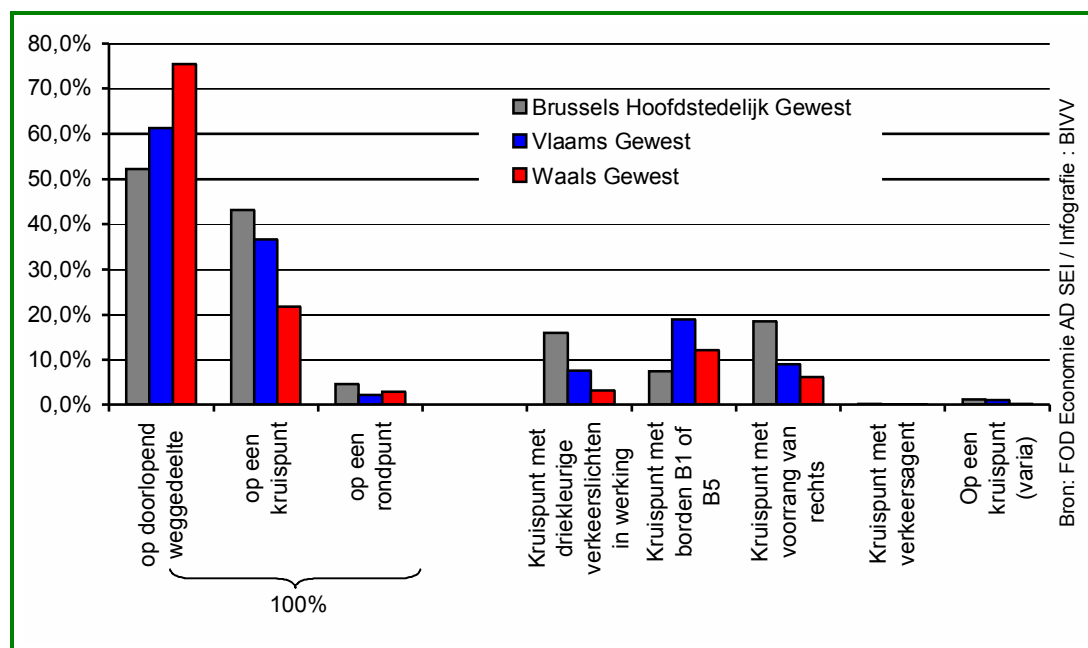
Jaar	In de bebouwde kom			Buiten de bebouwde kom	
	BHG	Vlaanderen	Wallonië	Vlaanderen	Wallonië
1991	16,7	15,3	23,3	44,4	71,8
1995	13,9	11,6	20,8	32,0	71,7
2000	15,0	12,4	24,1	36,1	65,3
2001	12,1	14,2	29,1	37,0	73,3
2002	23,7	10,6	28,0	35,4	90,1
2003	9,0	9,9	25,6	30,8	66,4
2004	7,5	8,5	21,3	32,6	62,0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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten

In verhouding doen zich meer kruispuntongevallen voor in Brussel dan in Vlaanderen en Wallonië, vooral op kruispunten met driekleurige verkeerslichten en voorrang van rechts. Dit is logisch, want een grote stad als Brussel heeft een groot aantal wegen op een kleine oppervlakte, en dus ook een groot aantal kruispunten. Opdat het veelal gaat om wegen van hetzelfde type die elkaar kruisen, worden deze kruispunten geregeld met behulp van verkeerslichten, of geldt er voorrang van rechts.

Grafiek 14: Onderverdeling van de ongevallen per type kruispunt per Gewest



Tabel 16 : Ongevallen per type kruispunt in het BHG-2006

Type kruispunt	Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (%)	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen (%)
Op doorlopend weggedeelte	2046	52%	21	80,8%
Op kruispunt	1743	44%	5	19,2%
met driekleurige verkeerslichten in werking	654	17%	2	7,7%
met verkeersbord B1 (voorrang geven) of B5 (stoppen)	300	8%	2	7,7%
voorrang van rechts	738	19%	1	3,8%
met bevoegd persoon	9	0%	0	0%
diversen	42	1%	0	0%
op rotonde	176	4%	0	0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 17 : Ongevallen per type kruispunt in de drie gewesten (gewogen cijfers) - 2006

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

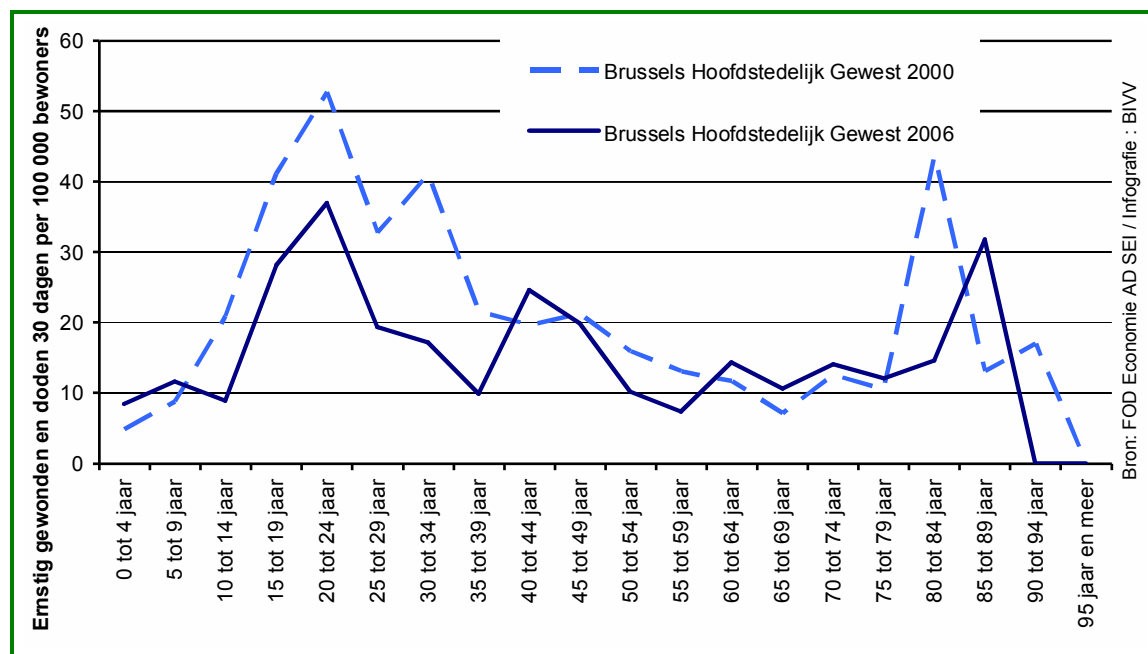
5.1.2.3. Slachtoffers van de ongevallen

Net als in de twee andere gewesten, zien we bij de zwaargewonden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een piek bij de jongeren. Een andere opvallende piek is merkbaar bij de alleroudsten, en de piek voor de jongeren is tussen 2000 en 2006 niet afgevlakt. Merk ook op dat er in Brussel bijzonder veel voetgangers zijn.

Slachtoffers per leeftijd en geslacht

In 2006 vertoont het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse een lichte piek voor de leeftijdsklasse tussen 15 en 29 jaar en voor de ouderen van 85-89 jaar. In vergelijking met 2000, merken we dat de pieken bij jongeren en ouderen zich minder scherp aftekenen. Opvallend is ook dat de cijfers in de rest van het land beduidend hoger liggen dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en dit voor alle leeftijden.

Grafiek 15: Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2000 en 2006



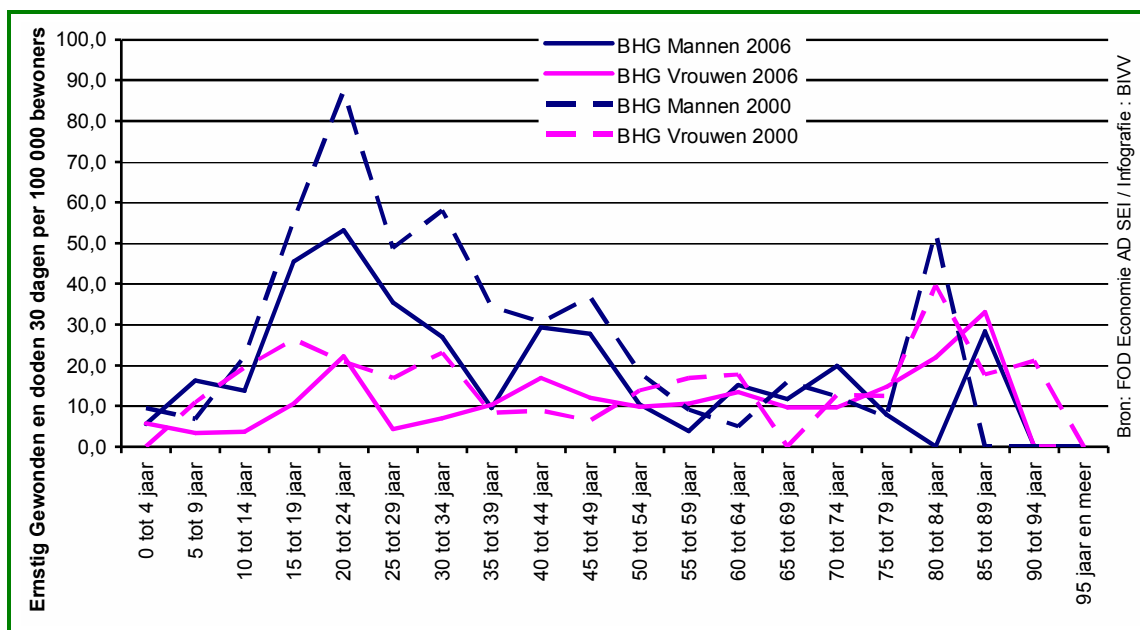
Tabel 18 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijdsklasse in het BHG-2006

Leeftijds- categorieën	Doden 30 dagen + ernstig gewonden (gewogen)			Doden 30 dagen + zwaargewonden per 100. 000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie		
	Man	Vrouw	Totaal ("geslacht onbekend" meegerekend)	Man	Vrouw	Totaal
0 - 4 jaar	2	2	6	5,5	5,7	8,4
5 - 9 jaar	5	1	7	16,2	3,4	11,6
10 - 14 jaar	4	1	5	13,8	3,6	8,8
15 - 19 jaar	13	3	16	45,5	10,6	28,1
20 - 24 jaar	17	8	25	53,2	22,3	36,9
25 - 29 jaar	15	2	17	35,4	4,4	19,3
30 - 34 jaar	12	3	15	26,9	7,0	17,1
35 - 39 jaar	4	4	8	9,5	10,3	9,9
40 - 44 jaar	11	6	18	29,2	16,8	24,6
45 - 49 jaar	9	4	13	27,7	12,0	19,8
50 - 54 jaar	3	3	6	10,4	9,8	10,1
55 - 59 jaar	1	3	4	3,8	10,5	7,3
60 - 64 jaar	3	3	6	15,2	13,5	14,3
65 - 69 jaar	2	2	4	11,7	9,6	10,5
70 - 74 jaar	3	2	5	19,9	9,7	14,0
75 - 79 jaar	1	3	4	7,9	14,6	12,1
80 - 84 jaar	0	4	4	0,0	22,0	14,6
85 - 89 jaar	1	3	4	28,3	33,1	31,8
90 - 94 jaar	0	0	0	0,0	0,0	0,0
95 en ouder	0	0	0	0,0	0,0	0,0

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Het aantal zwaargewonden en doden 30 dagen per 100 000 inwoners ligt niet bijzonder hoog voor elke levenscategorie, toevallige schommelingen zijn dus logisch. We merken echter dat er bij de vrouwen veel minder slachtoffers vallen dan bij de mannen, en dit voor alle leeftijden, behalve voor personen van 75 jaar en ouder. De piek bij de jongeren is het opvallendst bij de mannen in Brussel. Tussen 2000 en 2006 is er weinig gewijzigd, maar toch merken we een afname van het aantal zwaargewonden in de leeftijdscategorie van 15 tot 39 jaar.

Grafiek 16: Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse in het BHG – vergelijking mannen/vrouwen -2000 en 2006



Slachtoffers per type weggebruiker

Uit de tabel met de slachtoffers per vervoermiddel, kunnen we twee besluiten trekken. Eerst en vooral kent Brussel een aanzienlijk probleem inzake de registratie van de ongevalgegevens, want van 15,4% (4 op 26) doden 30 dagen is het vervoermiddel onbekend. De onderverdeling per weggebruikerscategorie levert ons bijgevolg geen betrouwbare informatie op voor de doden 30 dagen. Deze vaststelling is typerend voor de problematiek inzake ongevallenregistratie in Brussel. Tweede vaststelling: voetgangers, bus- en autopassagiers en motorrijders zijn ruimschoots oververtegenwoordigd bij de verkeersslachtoffers in Brussel. Bovendien ligt het aantal zwaargewonden en doden bij de voetgangers hoger dan bij de autopassagiers, en is hun aantal tussen 2000 en 2006 gestegen.

Tabel 19 : Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het BHG-2000 en 2006

Type weggebruiker	Lichtgewonden			Zwaargewonden			Doden 30 dagen	
	2000	2006	2006 (gewogen)	2000	2006	2006 (gewogen)	2000	2006
Voetgangers	611	675	1023	58	56	81	11	11
Fietsers	135	170	270	4	5	8	0	0
Bromfietsers	173	111	175	16	4	6	2	1
Motorfietsers	179	320	484	21	22	30	10	2
Personenwagens	2173	1644	2499	90	46	64	21	8
Lichte vrachtauto's	42	40	54	1	1	1	0	0
Bussen en autocars	29	80	127	1	4	7	0	0
Vrachtwagens	20	16	21	1	1	2	0	0
Overige	14	100	145	3	3	4	0	0
Onbekend	6	28	38	0		0	0	4
Totaal	3382	3184	4835	195	142	202	44	26

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 20 : Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het BHG-2000 en 2006 (%)

Type weggebruiker	Lichtgewonden		Zwaargewonden		Doden 30 dagen	
	2000	2006 (niet-gewogen)	2000	2006 (niet-gewogen)	2000	2006
Voetgangers	18,1%	21,2%	29,7%	39,4%	25,0%	42,3%
Fietsers	4,0%	5,3%	2,1%	3,5%	0,0%	0,0%
Bromfietsers	5,1%	3,5%	8,2%	2,8%	4,5%	3,8%
Motorfietsers	5,3%	10,1%	10,8%	15,5%	22,7%	7,7%
Personenwagens	64,3%	51,6%	46,2%	32,4%	47,7%	30,8%
Lichte vrachtauto's	1,2%	1,3%	0,5%	0,7%	0,0%	0,0%
Bussen en autocars	0,9%	2,5%	0,5%	2,8%	0,0%	0,0%
Vrachtwagens	0,6%	0,5%	0,5%	0,7%	0,0%	0,0%
Overige	0,4%	3,1%	1,5%	2,1%	0,0%	0,0%
Onbekend	0,2%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	15,4%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 21 : Zwaargewonden en doden 30 dagen per leeftijd en type weggebruiker in het BHG (niet-gewogen cijfers) - 2006

Leeftijdscategorieën	Voetgangers	Fietzers	Bromfietzers A	Bromfietzers B	Motorfietzers <400cc	Motorfietzers >=400cc	Autobestuurders	Autopassagiers	Lichte vrachtauto's	Vrachtwagen	Andere	Onbekend	Totaal
Van 0 tot 4 jaar	4							1				1	6
Van 5 tot 9 jaar	5	1						1					7
Van 10 tot 14 jaar	4			1									5
Van 15 tot 19 jaar	4			1	1	2	3	2			2	1	16
Van 20 tot 24 jaar	5	1	1	2	3	9	3				1		25
Van 25 tot 29 jaar	4				1	4	5	1		1	1		17
Van 30 tot 34 jaar	2					3	8	2					15
Van 35 tot 39 jaar	3					1	4						8
Van 40 tot 44 jaar	7					5	3	3					18
Van 45 tot 49 jaar	3	3			1	1	4		1				13
Van 50 tot 54 jaar	3							2			1		6
Van 55 tot 59 jaar	3										1		4
Van 60 tot 64 jaar	4					1					1		6
Van 65 tot 69 jaar	3					1							4
Van 70 tot 74 jaar	3							1				1	5
Van 75 tot 79 jaar	3											1	4
Van 80 tot 84 jaar	4												4
Van 85 tot 89 jaar	3						1						4
Van 90 tot 94 jaar													
95 jaar en meer													
Onbekend							1						1
Totaal	67	5	1	4	3	21	38	16	1	1	7	4	168

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.1.2.4. Bestuurders betrokken in ongevallen

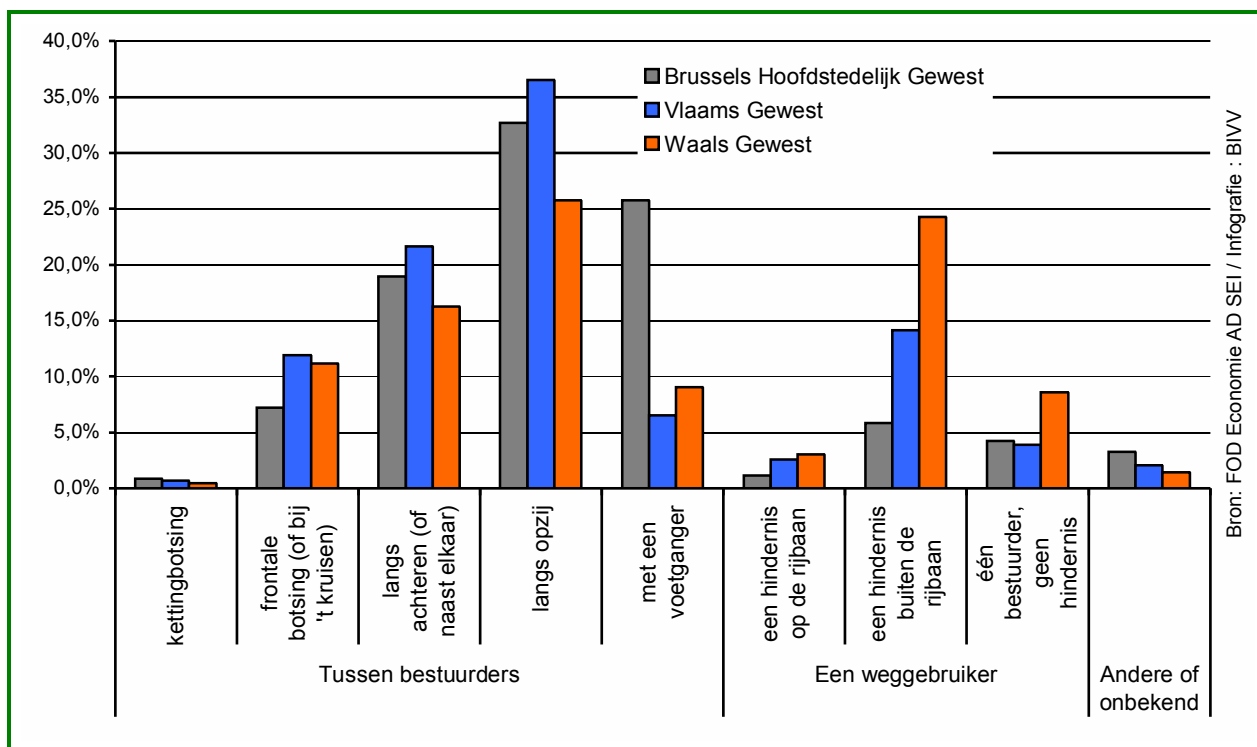
Vergeleken met de twee andere gewesten, telt Brussel in verhouding weinig ongevallen met één enkele weggebruiker. Er doen zich dus veel vaker ongevallen voor tussen verschillende weggebruikers, één ongeval op vier is namelijk het resultaat van een botsing tussen een auto en een voetganger.

In dit hoofdstuk zullen we ook zien dat vrachtwagens in Brussel sinds 2002 niet “dodelijker” zijn geweest dan auto’s of bestelwagens.

Types ongevallen

In België zijn drie ongevallen op vier het gevolg van een botsing tussen twee weggebruikers. Omdat in Brussel veel meer conflictsituaties voorkomen, is 86% van de ongevallen er het gevolg van een botsing tussen twee weggebruikers. De dichtheid van het wegennet en de verkeersintensiteit in Brussel verklaren de frequentie en de diversiteit van deze ongevallen. Het logische gevolg is natuurlijk dat het aantal ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken raakt, in de rest van België hoger ligt dan in Brussel. Ongevallen met slechts één weggebruiker zijn kenmerkend voor wegen met snel verkeer, waar de weggebruiker de controle over zijn voertuig verliest.

Grafiek 17: Types botsingen (1^e botsing) in de drie gewesten - 2006



Tabel 22 : Ongevallen per type botsing (1e botsing) in het BHG (gewogen cijfers) - 2006

Type botsing		Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (%)	Doden 30 dagen	Ernst
tussen bestuurders	kettingbotsing	35	0,9%	0	
	frontale botsing (of bij het kruisen)	286	7,2%	1	3
	langs achter (of naast elkaar)	750	18,9%	0	
	langs opzij	1296	32,7%	4	3
met voetganger		1022	25,8%	11	11
weggebruiker tegen obstakel	op de rijbaan	46	1,2%	1	22
	buiten de rijbaan	233	5,9%	5	21
één weggebruiker, geen hindernis		167	4,2%	0	
Ander, onbekend		130	3,3%	4	31
Totaal		3965	100,0%	26	7

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 23 : Ongevallen per type botsing (1e botsing) in de drie gewesten (gewogen cijfers) - 2006

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Wie komt met wie in botsing?

Bij botsingen tussen twee weggebruikers, verschilt de onderverdeling per type voertuig in Brussel gedeeltelijk van de rest van België. We merken echter dat, net als in de rest van het land, ongeveer één derde van de botsingen tussen twee weggebruikers in Brussel betrekking heeft op twee auto's. Het grote verschil voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zit hem in de ongevallen met een auto en een voetganger (1/4 van de botsingen tussen weggebruikers in Brussel). Ook ongevallen met een auto en een motorfiets zijn in Brussel oververtegenwoordigd.

Tabel 24 : Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het BHG-2006

	Voetgangers	Fietsers	Bromfiets A	Bromfiets - B	Motor <=400cc	Motor > 400cc	Personen -wagens	Minibussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens met trekker	Andere weggebruikers en onbekend	Totaal
Tussen weggebruikers*:													
Voetgangers	0,0%	0,5%	0,1%	0,0%	0,2%	0,5%	24,8%	0,0%	1,9%	0,7%	0,3%	0,4%	
Fietsers	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	6,3%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,1%	
Bromfietsers kl. A	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	1,7%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	
Bromfietsers kl. B	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	
Motorrijders <=400cc	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	2,9%	0,0%	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%	
Motorrijders > 400cc	0,5%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	7,6%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,2%	
Personenwagens	24,8%	6,3%	1,7%	2,2%	2,9%	7,6%	36,7%	0,4%	3,7%	1,9%	1,2%	2,6%	
Minibussen	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	
Autobussen en autocars	1,9%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	3,7%	0,0%	0,0%	0,3%	0,1%	0,1%	
Lichte vrachtwagens	0,7%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%	1,9%	0,0%	0,3%	0,1%	0,0%	0,2%	
Vrachtwagens met trekker	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	1,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	
Andere weggebruikers en onbekend	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	2,6%	0,0%	0,1%	0,2%	0,0%	0,2%	
Totaal tussen weggebruikers	29,4%	7,4%	2,1%	2,4%	3,5%	9,1%	92,0%	0,5%	6,4%	4,2%	2,2%	3,7%	100,0%
Botsing tegen obstakel	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	6,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	7,0%
Andere botsing** en onbekend	0,0%	0,4%	0,1%	0,1%	0,1%	1,0%	1,7%	0,0%	0,3%	0,0%	0,1%	0,5%	4,3%
Totaal	26,1%	7,0%	2,0%	2,2%	3,3%	9,4%	89,3%	0,4%	6,1%	3,9%	2,1%	3,9%	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbele telling.

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

Tabel 25 : Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het BHG-2006 (gewogen cijfers)

	Voetgangers	Fietsers	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motor <=400cc	Motor > 400cc	Personenwagens	Minibussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens met trekker	Andere weggebruikers en onbekend	Totaal
Tussen weggebruikers*:													
Voetgangers	0	16	2	0	9	18	872	0	68	24	9	14	
Fietsers	16	0	0	0	0	6	221	0	1	7	5	2	
Bromfietsers kl. A	2	0	0	1	0	2	60	0	2	3	2	0	
Bromfietsers kl. B	0	0	1	0	2	0	76	0	0	3	2	0	
Motorrijders <=400cc	9	0	0	2	0	0	102	0	5	6	0	0	
Motorrijders > 400cc	18	6	2	0	0	3	266	0	0	13	3	7	
Personenwagens	872	221	60	76	102	266	1290	12	131	68	42	90	
Minibussen	0	0	0	0	0	0	12	2	0	0	2	0	
Autobussen en autocars	68	1	2	0	5	0	131	0	1	10	4	3	
Lichte vrachtwagens	24	7	3	3	6	13	68	0	10	4	1	7	
Vrachtwagens met trekker	9	5	2	2	0	3	42	2	4	1	3	1	
Andere weggebruikers en onbekend	14	2	0	0	0	7	90	0	3	7	1	5	
Totaal tussen weggebruikers	1032	259	72	84	123	318	3231	16	226	148	76	129	3512
Botsing tegen obstakel	1	1	2	0	2	15	239	0	5	5	3	6	279
Andere botsing** en onbekend	0	16	6	5	5	38	69	0	11	1	3	21	174
Totaal	1033	276	79	89	130	371	3540	16	242	154	82	156	3965

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

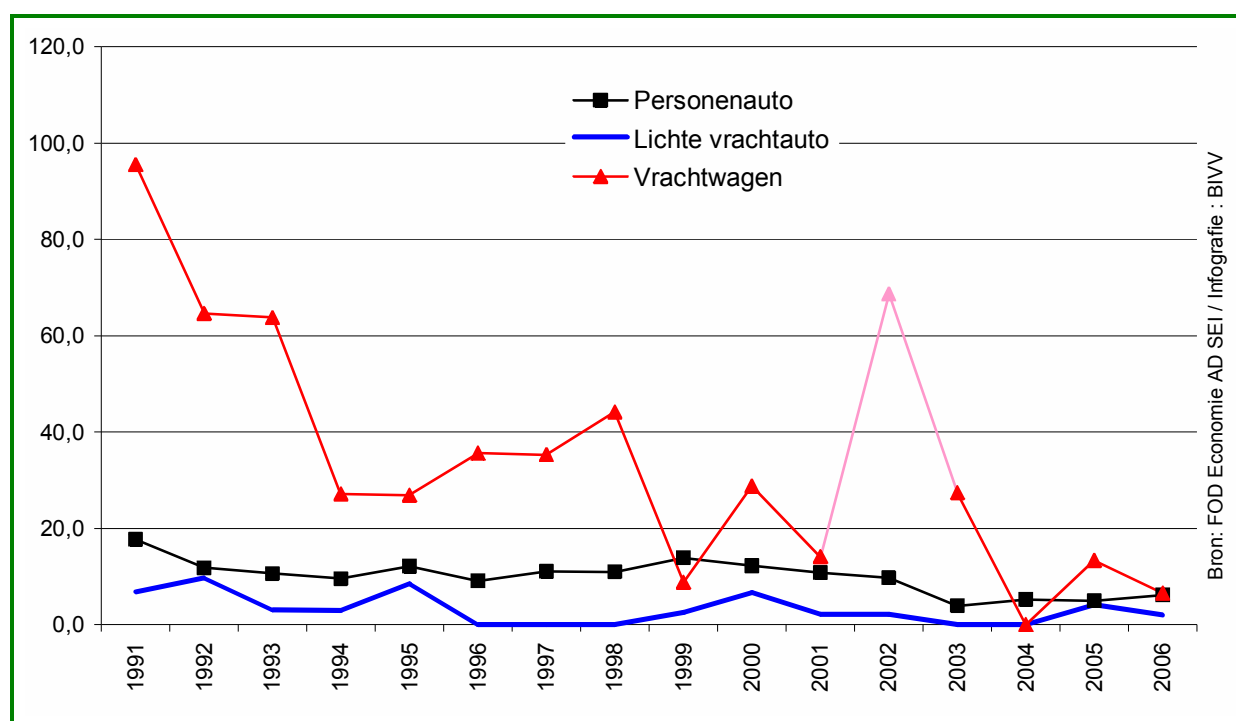
*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbele telling.

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

Slachtoffers per betrokken weggebruikerscategorie

De grafiek hierna toont ons voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de jaarlijkse evolutie van het aantal doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één auto, per miljard afgelegde voertuigkilometers. De twee andere curven stellen de evolutie van de ongevallen voor met ten minste één vrachtwagen, en de ongevallen met ten minste één bestelwagen. We stellen vast dat het aantal doden 30 dagen bij ongevallen met vrachtwagens in de loop van de jaren 90 fors gedaald is, en momenteel in de buurt ligt van de cijfers die geregistreerd werden voor ongevallen met personenauto's of bestelwagens.

Grafiek 18: Doden 30 dagen bij ongevallen met respectievelijk ten minste één personenauto, één vrachtwagen of één bestelwagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het BHG



Nota: voor 2002 werden de ongevallen met vrachtwagens in het grijs weergegeven, want de Politiehervorming verstoortte de registratie ervan.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Tabel 26 : Evolutie van de doden 30 dagen bij ongevallen met respectievelijk ten minste één personenauto, één vrachtwagen of één bestelwagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het BHG

Jaar	Doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste ...			Doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste... per miljard afgelegde voertuigkilometers in...		
	Eén voertuig	Eén bestelwagen	Eén vrachtwagen	Eén voertuig	Eén bestelwagen	Eén vrachtwagen
1991	50	2	10	17,7	6,9	95,5
1995	36	3	3	12,2	8,5	26,9
2000	37	3	4	12,2	6,7	28,8
2001	33	1	2	10,8	2,2	14,1
2002	30	1	10	9,7	2,1	68,7
2003	12	0	4	3,9	0,0	27,4
2004	16	0	0	5,2	0,0	0,0
2005	15	2	2	4,9	4,1	13,3
2006	19	1	1	6,2	2,0	6,6
2006 / Gemiddelde 98-2000	-49,1%	-25,0%	-70,0%	-50,0%	-34,8%	-75,9%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.1.2.5. Rijden onder invloed van alcohol

De statistieken betreffende het percentage personen onder invloed van alcohol moeten met de grootste voorzichtigheid geïnterpreteerd worden omdat slechts 24% van de autobestuurders die in Brussel betrokken raken bij een letselongeval getest worden. Dit cijfer ligt zelfs nog lager als we alle weggebruikers die bij zowel bij een dodelijk als een niet-dodelijk ongeval betrokken raken (fietsers, voetgangers, enz.) gezamenlijk in ogenschouw nemen. 's Nachts en tijdens de weekends zou het percentage bestuurders onder invloed, ongeacht de leeftijd, echter veel hoger liggen.

De proportie van de bestuurders onder invloed wordt bepaald door het aantal bestuurders onder invloed te delen door het aantal op alcohol geteste bestuurders. Welnu, zoals we kunnen vaststellen in tabel 27, wordt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest één vijfde van de bestuurders en voetgangers op alcohol getest bij letselongevallen. Die verhouding varieert trouwens volgens het weggebruikertype waarvan er sprake is: van één geteste voetganger op twintig tot één geteste vrachtwagenchauffeur op drie. We verduidelijken hierbij dat het deel geteste bestuurders of voetgangers veel en systematisch lager is in Brussel dan in de andere twee gewesten.

Tabel 27 : Percentage bestuurders getest en positief bevonden op alcohol onder de betrokkenen bij een letselongeval, per weggebruikerstype – 2006

	% gecontroleerde bestuurders	% bestuurders onder invloed van alcohol	Deel van alle betrokken bestuurders
Voetgangers	6%	2%	14%
Fietsers	8%	0%	3%
Bestuurders van personenwagens	24%	16%	65%
Vrachtwagenchauffeurs	31%	0%	1%
Bestuurders van bestelwagens	29%	17%	2%
Bus- en autocarbestuurders	18%	0%	2%
Totaal	20%	14%	88%

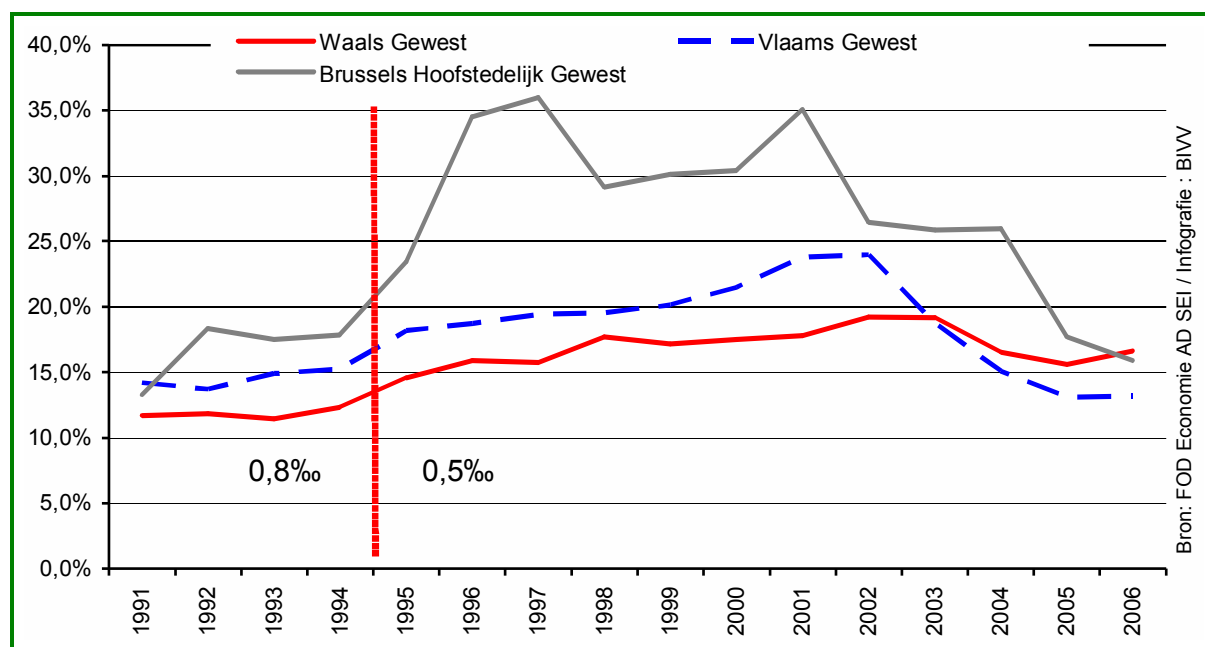
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Het vervolg van de analyse focust zich enkel op bestuurders van personenwagens. Deze keuze is ingegeven door het feit dat de bestuurders van personenwagens de overgrote meerderheid van bestuurders vertegenwoordigen die betrokken zijn bij letselongevallen (65%), maar ook de verschillende weggebruikertypes met een zeer uiteenlopend rijgedrag onder invloed niet over één kam te scheren (vrije tijdsbestuurders tegenover professionele bestuurders, waaronder vrachtwagen-, bus- en autocarchauffeurs met erg lage positieve percentages). Bovendien lopen de verschillende weggebruikertypes ook een uiteenlopend risico om gecontroleerd te worden bij een ongeval (Cf. tabel 33 « % gecontroleerde bestuurders »). In die optiek gaan we ervan uit dat het percentage bestuurders onder invloed omgekeerd evenredig is met het percentage geteste bestuurders. Hoe kleiner het aantal geteste bestuurders, hoe groter het percentage bestuurders onder invloed. Bovendien mogen we

ervan uitgaan dat, naarmate het percentage geteste bestuurders hoger komt te liggen, de tests minder aselekt worden⁴. Bijgevolg zullen we de echte proportie bestuurders onder invloed bij ongevallen pas kennen wanneer alle bestuurders (en alle weggebruikers) bij alle letselongevallen worden getest op alcohol.⁵

Laten we niettemin een analyse maken van de beschikbare informatie. De drie gewesten kennen een gelijklopende evolutie van de proportie bestuurders onder invloed: aanzienlijke verhoging tot 2000, 2001 en 2002, en vervolgens een daling. In 2006 bleek in de drie gewesten ongeveer 15% van de bij een letselongeval geteste bestuurders positief.

Grafiek 19: Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken waren bij een letselongeval, waren onder invloed van alcohol?



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

In december 1994 is de wetgeving veranderd: de maximum toegelaten bloedalcoholconcentratie bedraagt sindsdien 0,8‰ i.p.v. 0,5‰.

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

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

Tabel 28 : Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken waren bij een letselondeval, waren onder invloed van alcohol? Evolutie per gewest

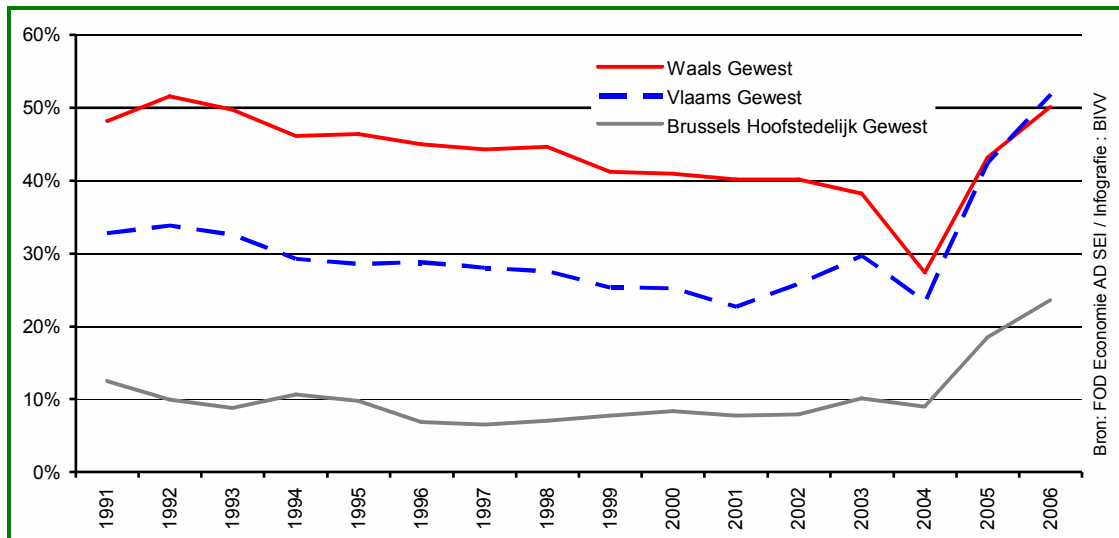
Jaar	% bestuurders onder invloed van alcohol in het BHG	% bestuurders onder invloed van alcohol in het Vlaams Gewest	% bestuurders onder invloed van alcohol in het Waals Gewest
1991	13,2%	14,2%	11,7%
1995	23,4%	18,2%	14,6%
2000	30,4%	21,5%	17,5%
2001	35,0%	23,8%	17,8%
2002	26,4%	24,0%	19,2%
2003	25,9%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

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

De grafiek hierna toont dat in 2006 amper 24% van de autobestuurders die in Brussel bij een letselondeval betrokken raakten, op alcohol getest werden. In Vlaanderen en Wallonië is dit 50%.

Grafiek 20: Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken raakten bij een letselondeval, werden getest op alcohol?



Tabel 29 : Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken raakten bij een letselongeval werden getest op alcohol? – Evolutie in de drie Gewesten

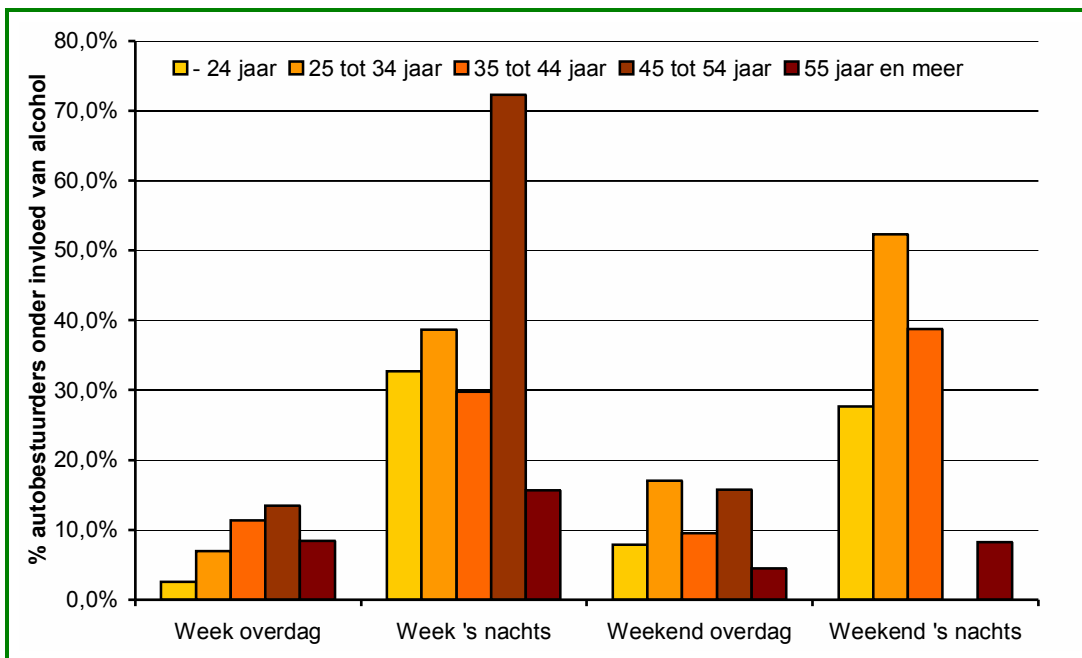
Jaar	Percentage autobestuurders getest op alcohol in het BHG	Percentage autobestuurders getest op alcohol in het Vlaams Gewest	Percentage autobestuurders getest op alcohol in het Waals Gewest
1991	12%	33%	48%
1995	10%	29%	46%
2000	8%	25%	41%
2001	8%	23%	40%
2002	8%	26%	40%
2003	10%	30%	38%
2004	9%	23%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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Op basis van de onvolledige gegevens waarover wij beschikken, kunnen we bepaalde vooroordelen over rijden onder invloed van alcohol bevestigen of ontkrachten. Zo stellen we vast dat de problematiek van rijden onder invloed niet enkel eigen is aan jonge bestuurders. Bovendien kunnen we bevestigen dat het percentage bestuurders onder invloed tijdens week- en weekendnachten aanzienlijk hoger ligt. Op deze tijdstippen zijn meer dan 30% van de bestuurders die bij een letselongeval betrokken raken positief, dit geldt niet enkel voor jongeren, maar ook voor de andere leeftijdscategorieën⁶.

⁶ De extreme waarden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, te wijten aan de kleinschalige cijfers, moeten met de grootste voorzichtigheid geïnterpreteerd worden.

Grafiek 21: Proportie autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week in het BHG-2006



Tabel 30 : Percentage autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week in het BHG-2006

Leeftijdscategorieën	Week dag	Week nacht	Weekend dag	Weekend nacht
Jonger dan 24 jaar	2,5%	32,7%	7,9%	27,7%
25 tot 34 jaar	7,0%	38,7%	17,0%	52,3%
35 tot 44 jaar	11,3%	29,8%	9,5%	38,8%
45 tot 54 jaar	13,4%	72,3%	15,7%	0,0%
55 jaar en ouder	8,4%	15,7%	4,4%	8,2%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.1.2.6. Andere ongevalsomstandigheden

Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden

De overgrote meerderheid van de ongevallen doet zich voor bij normale weersomstandigheden. In Brussel doen zich bij regenweer opmerkelijk veel ongevallen voor. Kenmerkend voor Wallonië is dat er zich opmerkelijk veel ongevallen voordoen bij sneeuwval of bij "onbekende" weersomstandigheden.

Tabel 31 : Onderverdeling van de ongevallen naargelang van de weersomstandigheden per gewest

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 32 : Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden per gewest (gewogen cijfers)

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV