

BIVV

OBSERVATORIUM
VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid in het Waals Gewest

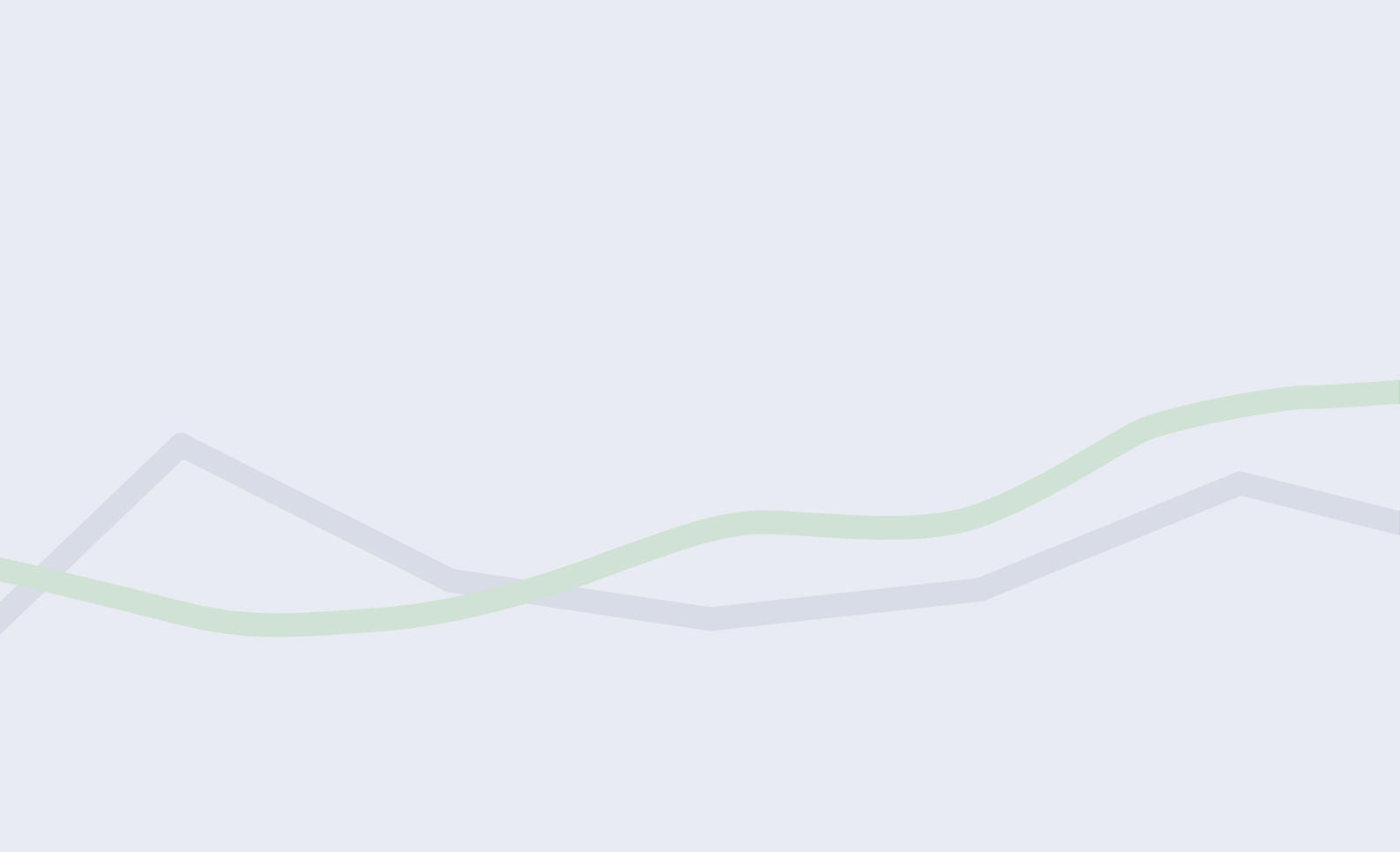
2000 - 2006



ikbenvoor.be



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid



Auteur: Y. Casteels

Verantwoordelijke uitgever: Patric Derweduwen

© BIVV, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2008

Inhoudstafel

5.3. LETSELONGEVALLEN IN HET WAALS GEWEST	5
5.3.1. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers	5
5.3.1.1. Evolutie van de doden 30 dagen	5
5.3.1.2. Ernst van de ongevallen	9
5.3.1.3. Evolutie van de licht- en zwaargewonden	10
5.3.1.4. Evolutie van de letselongevallen	12
5.3.2. Eigenschappen van de ongevallen	15
5.3.2.1. Ongevallen naargelang van het tijdstip	15
Ongevallen per maand	15
Ongevallen per tijdstip van de week	17
5.3.2.2. Ongevallen naargelang van de plaats	20
Ongevallen per provincie	20
Ongevallen op de autosnelweg	22
Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom	26
Ongevallen volgens de toegelaten snelheid	29
Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten	33
5.3.2.3. Slachtoffers van de ongevallen	35
Slachtoffers per leeftijd en geslacht	35
Slachtoffers per type weggebruiker	38
5.3.2.4. Bestuurders betrokken in ongevallen	40
Types ongevallen	40
Wie komt met wie in botsing?	43
Slachtoffers per betrokken weggebruikerscategorie	45
5.3.2.5. Rijden onder invloed	48
5.3.2.6. Andere ongevalsomstandigheden	53
Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden	53

Tabellen

Tabel 1 :	Evolutie van de doden 30 dagen in het Waals Gewest.....	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 voertuigkilometers 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 Waals Gewest.....	11
Tabel 6 :	Evolutie van de letselongevallen in het Waals Gewest.....	12
Tabel 7 :	Evolutie van de letselongevallen in de 3 gewesten (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100) (niet-gewogen cijfers).....	14
Tabel 8 :	Dodelijke ongevallen in het Waals Gewest per maand.....	16
Tabel 9 :	Letselongevallen in het Waals Gewest per maand (niet-gewogen cijfers).....	17
Tabel 10 :	Letselongevallen en ernstige ongevallen per dag en tijdstip in het Waals Gewest - 2006	18
Tabel 11 :	Ongevallen per periode van de week in het Waals Gewest-2006.....	19
Tabel 12 :	Evolutie van de doden 30 dagen per provincie van het Waals Gewest (Evolutie ten opzichte van het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000)	21
Tabel 13 :	Percentage doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één vrachtwagen en aandeel van de vrachtwagens in het verkeer op autosnelwegen - 2006	23
Tabel 14 :	Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen in het Waals Gewest.....	24
Tabel 15 :	Evolutie van de ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers).....	25
Tabel 16 :	Evolutie van de ongevallen binnen de bebouwde kom in het Waals Gewest.....	27
Tabel 17 :	Evolutie van de ongevallen buiten de bebouwde kom in het Waals Gewest.....	27
Tabel 18 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers)	28
Tabel 19 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen in het Waals Gewest volgens de toegelaten snelheid	30
Tabel 20 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest (niet-gewogen cijfers).	31
Tabel 21 :	Evolutie van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest (niet-gewogen cijfers). ..	32
Tabel 22 :	Ongevallen per type kruispunt in het Waals Gewest-2006.....	33
Tabel 23 :	Ongevallen per type kruispunt in de drie gewesten (gewogen cijfers) - 2006	34
Tabel 24 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijdsklasse in het Waals Gewest-2006	36
Tabel 25 :	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Waals Gewest-2006 ..	38
Tabel 26 :	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Waals Gewest-2006 (%)	38
Tabel 27 :	Zwaargewonden en doden 30 dagen per leeftijd en type weggebruiker in het Waals Gewest (niet-gewogen cijfers) - 2006	39
Tabel 28 :	Ongevallen per type botsing (1e botsing) in het Waals Gewest (gewogen cijfers) - 2006.....	41
Tabel 29 :	Ongevallen per type botsing (1e botsing) in de drie gewesten (gewogen cijfers) -2006	42
Tabel 30 :	Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing-2006	43
Tabel 31 :	Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het Waals Gewest-2006 (gewogen cijfers)	44
Tabel 32 :	Evolutie van de doden 30 dagen bij ongevallen met respectievelijk ten minste één motorfiets, één personenauto, één vrachtwagen of één bestelwagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het Vlaams Gewest	46
Tabel 33 :	Percentage bestuurders getest en positief bevonden op alcohol onder de betrokkenen bij een letselongeval, per weggebruikerstype - 2006.....	48

Tabel 34 :	Hoeveel % van alle bestuurders die in de verschillende gewesten bij een letselongeval op alcohol getest werden, waren positief?	50
Tabel 35 :	Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken raakten bij een letselongeval werden getest op alcohol? Evolutie per gewest	51
Tabel 36 :	Percentage autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week in het Waals Gewest-2006.....	52
Tabel 37 :	Onderverdeling van de ongevallen naargelang van de weersomstandigheden in de drie gewesten	53
Tabel 38 :	Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden in de drie gewesten (gewogen cijfers)	53

Grafieken

Grafiek 1 :	Evolutie van de doden 30 dagen in het Waals Gewest.....	6
Grafiek 2 :	Evolutie van de doden 30 dagen per 1 000 000 inwoners in de drie gewesten.....	7
Grafiek 3 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in de drie gewesten	8
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 Waals Gewest (niet-gewogen cijfers)	10
Grafiek 6 :	De officiële cijfers: Evolutie van de letselongevallen in het Waals Gewest	12
Grafiek 7 :	De evolutie van de letselongevallen in niet-gewogen cijfers voor de drie gewesten (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100)	13
Grafiek 8 :	Spreiding van de dodelijke ongevallen per maand	15
Grafiek 9 :	Spreiding van de letselongevallen per maand	16
Grafiek 10 :	Onderverdeling van de ongevallen per dag en tijdstip van de week, binnen en buiten het Waals Gewest ..	17
Grafiek 11 :	Ernst van de ongevallen per periode van de week in het Waals Gewest	18
Grafiek 12 :	Verdeling per leeftijdscategorie van het aantal autobestuurders die betrokken raken in een ongeval met ten minste één zwaargewonde of gedode weggebruiker, voor de verschillende tijdstippen van de week in het Waals Gewest in 2006	19
Grafiek 13 :	Evolutie van de doden 30 dagen per provincie in het Waals Gewest.....	20
Grafiek 14 :	Evolutie van de doden 30 dagen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het Waals en het Vlaams Gewest	22
Grafiek 15 :	Evolutie van de doden 30 dagen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in 2005 – Internationale vergelijking.....	23
Grafiek 16 :	Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in de drie gewesten	24
Grafiek 17 :	Ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in de drie gewesten (doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen).....	26
Grafiek 18 :	Evolutie van de doden 30 dagen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest.....	29
Grafiek 19 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest.....	31
Grafiek 20 :	Evolutie van het aantal ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest	32
Grafiek 21 :	Onderverdeling van de ongevallen naargelang ze zich voordoen op een kruispunt, rotonde, of buiten een kruising voor de drie gewesten - 2006	33
Grafiek 22 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie in het Waals Gewest	35
Grafiek 23 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie in het Waals Gewest – vergelijking mannen/vrouwen	37
Grafiek 24 :	Types botsingen in de drie gewesten (1e botsing) - 2006.....	41
Grafiek 25 :	Doden 30 dagen bij ongevallen met respectievelijk ten minste één bromfiets, één personenauto, één vrachtwagen en één bestelwagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het Waals Gewest	45
Grafiek 26 :	Doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één motor per miljard voertuigkilometers in het Waals Gewest	47
Grafiek 27 :	Hoeveel % van alle bestuurders die in één van de drie gewesten bij een letselongeval op alcohol getest werden, waren positief?	49
Grafiek 28 :	Hoeveel % van alle bestuurders die in de drie Gewesten bij een letselongeval op alcohol getest werden, waren positief?	50
Grafiek 29 :	Proportie autobestuurders onder invloed van alcohol per leeftijd en per periode van de week in het Waals Gewest	51

5.3. Letselongevallen in het Waals Gewest¹

In 2006 werden in het Waals Gewest meer dan 13.600 letselongevallen geregistreerd. Bij deze 13.600 ongevallen vielen er 19.000 slachtoffers, wat neerkomt op meer dan 52 slachtoffers per dag. Een groot deel daarvan zijn lichtgewonden (85,6%), zwaargewonden (11,7%), maar er vielen ook doden (2,7%). In 2002 hebben de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Waals Gewest als voornaamste doel vooropgesteld om het aantal doden 30 dagen en het aantal zwaargewonden met 33% te verminderen, en in 2007 om deze aantallen tegen 2010 met 50% te verminderen ten opzichte van het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000. Met dit gemiddelde als referentie doorheen het hele rapport, zullen we zien dat we heel langzaam in de goede richting evolueren, maar dat er nog belangrijke inspanningen moeten geleverd worden om de vastgelegde doelstellingen te bereiken.

5.3.1. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers

Sinds 1991 is het aantal verkeersdoden in het Waals Gewest met 30% afgenomen, en vanaf het gemiddelde van 1998-2000 bedroeg deze daling 11,4%. Een evolutie aan dit ritme is echter onvoldoende om de doelstelling te bereiken om tegen 2010 het aantal verkeersdoden met 50% te verminderen. Enerzijds stellen we vast dat Wallonië slechtere resultaten behaalt dan Vlaanderen, en anderzijds zien we dat het aantal verkeersdoden in Wallonië tussen 2005 en 2006 niet meer is gedaald. Nog onrustwekkender is dat de ernst van de ongevallen (aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen) tussen 1991 en 2006 niet noemenswaardig is geëvolueerd.

We zullen ook merken dat het aantal lichtgewonden tussen 1991 en 2006 met 30% is afgenomen, dat het aantal zwaargewonden met 65% gedaald is, en dat het aantal ongevallen sinds het begin van de jaren 90 langzaam maar continu daalt.

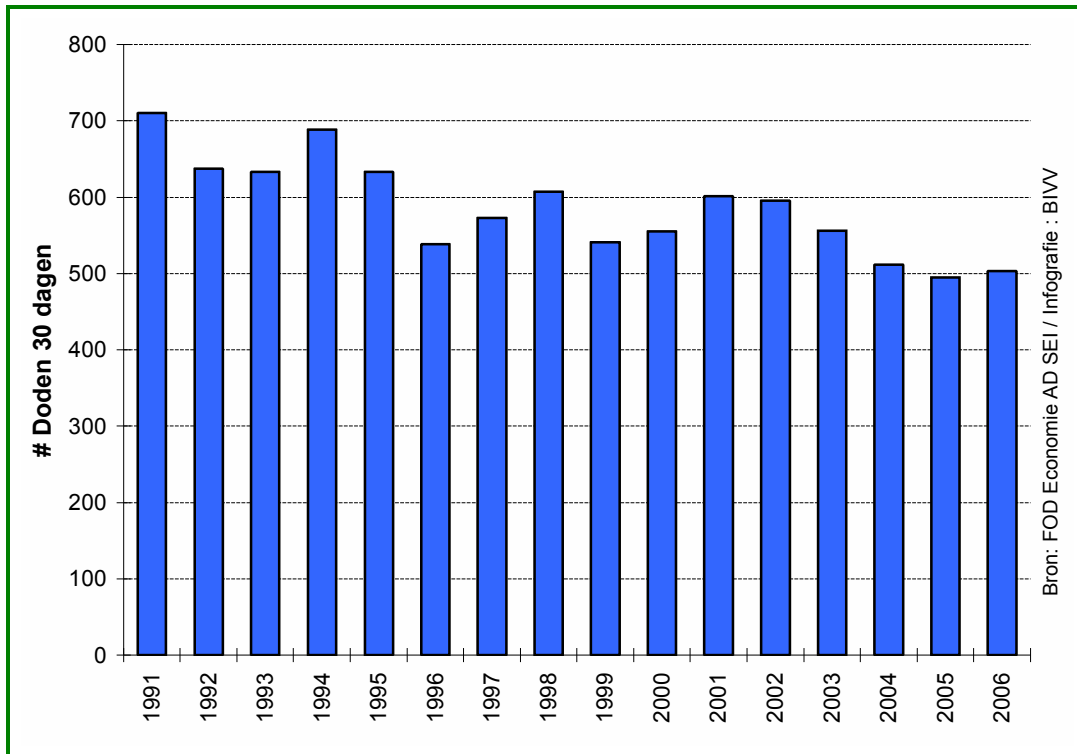
5.3.1.1. Evolutie van de doden 30 dagen

Van 1991 tot 2006 is het aantal doden 30 dagen in het Waals Gewest met nagenoeg 30% gedaald. Deze evolutie verliep niet lineair, maar werd gekenmerkt door geleidelijke vooruitgang, gevolgd door een aanzienlijke terugval. In het gemiddelde van 1998-2000 vielen er nog 568 doden 30 dagen, terwijl men er in 2006 nog 503 telde, de tendens lijkt dus in dalende lijn te liggen. Met deze daling van 11,4% zitten we nog ver van het vooropgestelde doel van max. 380 doden tegen 2006 en van max. 284 doden in 2010. Daarenboven kende het Waals Gewest tussen 2005 en 2006 geen daling meer.

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

De cijfers zijn afkomstig uit de gegevensbank van de 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 SEI.

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



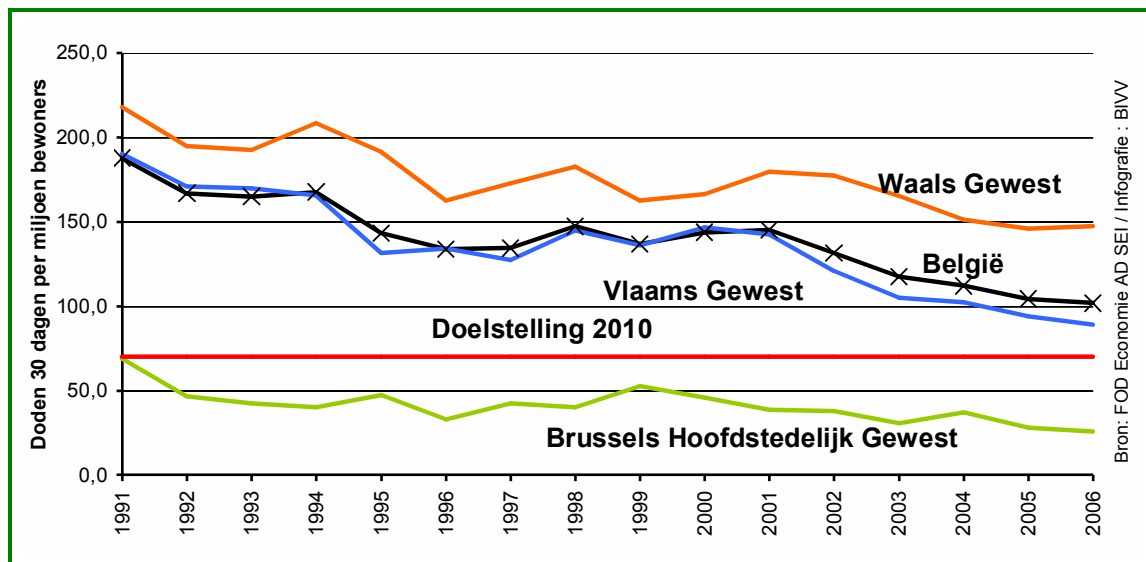
Tabel 1 : Evolutie van de doden 30 dagen in het Waals Gewest

Jaar	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen per miljoen inwoners	Doden 30 dagen per miljard voertuigkilometers
1991	710	218	20,0
1995	633	191	16,2
2000	555	166	13,1
2001	601	180	13,9
2002	595	177	13,6
2003	556	165	13,0
2004	511	151	11,7
2005	495	146	11,2
2006	503	147	11,3
2006/gemiddelde 98-2000	-11,4%	-13,5%	-16,9%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

De volgende grafiek toont het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners in elk van de drie Gewesten. In 1991 vielen in Vlaanderen 190 doden 30 dagen per miljoen inwoners, in Wallonië waren dit er 220. Deze twee gewesten kenden tot in 2001 een gelijklopende evolutie. Sindsdien is het aantal doden in Vlaanderen beduidend sneller gedaald dan in Wallonië. In 2006 vielen in Vlaanderen per miljoen inwoners 89 doden 30 dagen, in Wallonië waren dit er 147.

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



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

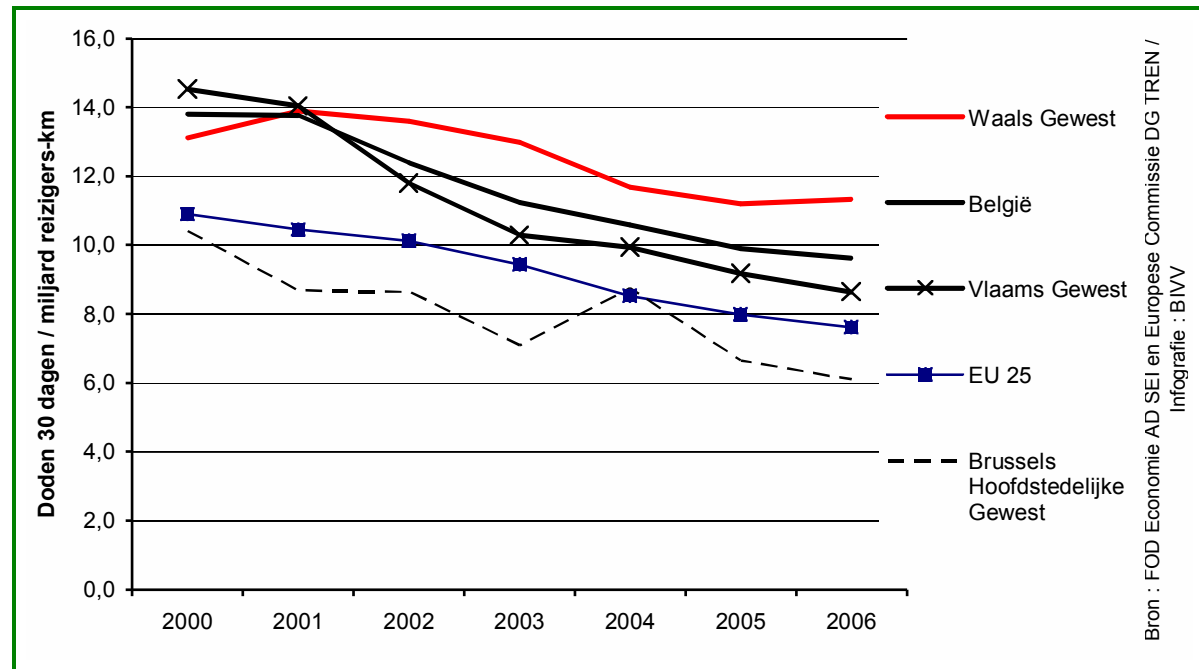
Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	69	190	218	188
1995	47	131	191	143
2000	46	147	166	144
2001	38	142	180	145
2002	38	121	177	131
2003	30	105	165	117
2004	37	102	151	112
2005	28	94	146	104
2006	26	89	147	102
2006/gemiddelde 98-2000	-44,6%	-37,6%	-13,5%	-28,6%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Om de verkeersonveiligheid in verschillende administratieve entiteiten te vergelijken, moet men een gemeenschappelijke eenheid gebruiken. Voor grafiek 3 hebben we gekozen voor het aantal geregistreerde doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers. Dankzij het aantal afgelegde reizigerskilometers kunnen we rekening houden met de omvang van het verkeer. We stellen vast dat Wallonië in 2000 nog beter presteerde dan Vlaanderen. Maar Vlaanderen heeft een voluntaristisch beleid ingevoerd en kent sindsdien een veel snellere vooruitgang op verkeersveiligheidsgebied. Momenteel kent Vlaanderen minder doden 30 dagen per miljard voertuigkilometers dan Wallonië. Dankzij zijn stedelijk karakter blijft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ruimschoots onder de cijfers van de twee andere gewesten. Als we een vergelijking maken met andere landen van de Europese Unie (EU25), moeten we de “goede” resultaten echter

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

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



Nota: Het aantal afgelegde reizigerskilometers in de EU25 is nog niet beschikbaar voor 2006. Deze waarde hebben dus moeten schatten.

Tabel 3 : Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers 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.

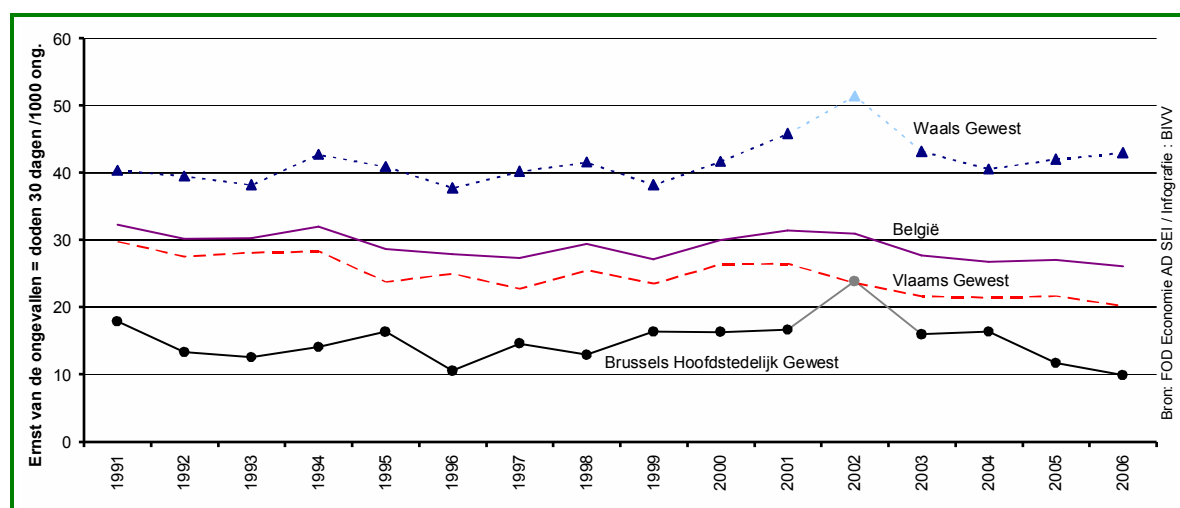
Nota: Het aantal afgelegde voertuigkilometers in de EU25 is nog niet beschikbaar voor 2006. Deze waarde hebben we dus moeten schatten.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.3.1.2. 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 telde men 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)

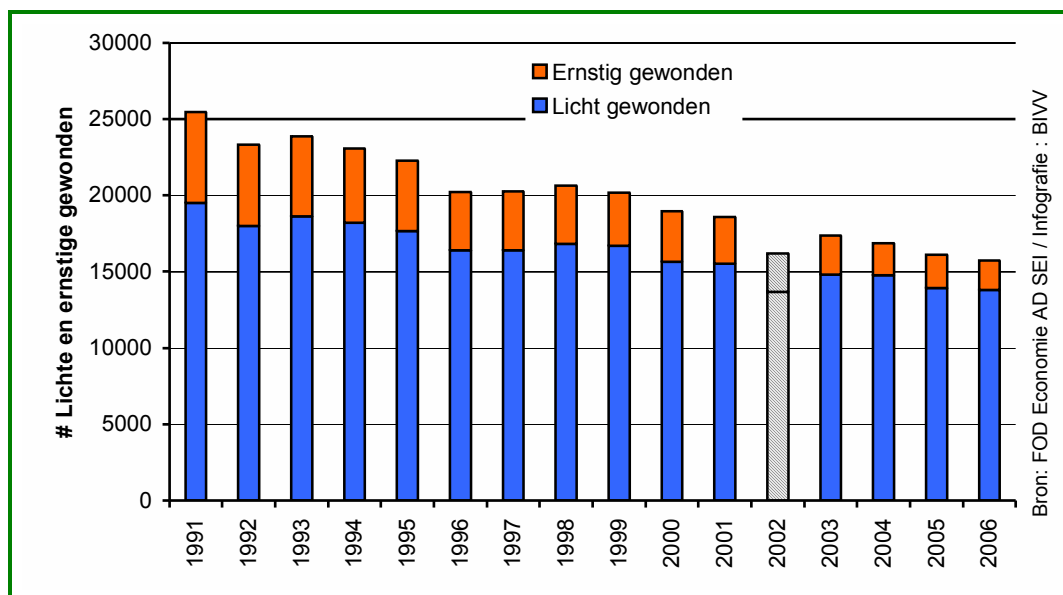
Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	18	30	40	32
1995	16	24	41	29
2000	16	26	42	30
2001	17	26	46	31
2002	24	24	51	31
2003	16	22	43	28
2004	16	21	41	27
2005	12	22	42	27
2006	10	20	43	26
2006 (gewogen)	7	17	37	22
2006/gemiddelde 98-2000	-34,8%	-19,6%	6,2%	-9,7%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.3.1.3. Evolutie van de licht- en zwaargewonden

Het aantal lichtgewonden kent in het Waals Gewest sinds 1991 een constante daling. Dit geldt ook voor het aantal zwaargewonden, dat in 15 jaar tijd fors gedaald is, van ongeveer 6000 in 1991 tot iets meer dan 2000 in 2006.

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



Nota: De politiehervorming verstoorde in 2002 de ongevallenregistratie in het Waals Gewest, daarom werd dit jaar in het grijs weergegeven.

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

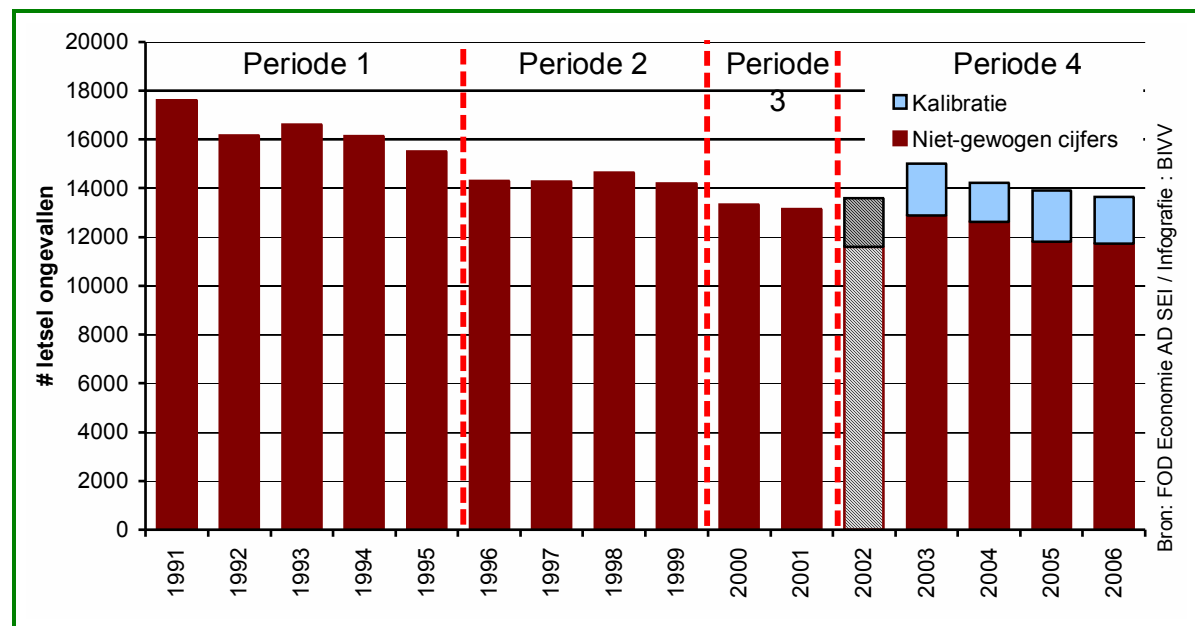
Jaar	Lichtgewonden	Zwaargewonden	Zwaardewonden + doden 30 dagen	Slachtoffers
1991	19511	5958	6668	26179
1995	17683	4573	5206	22889
2000	15646	3318	3873	19519
2001	15514	3040	3641	19155
2002	13685	2519	3114	16799
2003	14827	2553	3109	17936
2004	14739	2104	2615	17354
2005	13938	2193	2688	16626
2006	13818	1934	2437	16255
2006 (gewogen)	16177	2209	2712	18889
2006/gemiddelde 98-2000	-15,6%	-45,4%	-40,7%	-20,7%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.3.1.4. Evolutie van de letselongevallen

De analyse van de officiële (gewogen) cijfers toont aan dat het aantal ongevallen vermindert van 1991 tot 1995 (periode 1) en dat de situatie stabiel blijft rond 14 250 ongevallen van 1996 tot 1999 (periode 2). Van 2000 tot 2002 situeert het aantal ongevallen zich rond de 13 250, om in 2003 opnieuw te stijgen tot meer dan 15 000. Tijdens de 4de periode (van 2003 tot 2006) doet zich vervolgens opnieuw een lichte daling voor. De plotse stijging van 2002 tot 2003 is te wijten aan de weging van de cijfers.

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



Nota: De politiehervorming heeft in 2002 naar alle waarschijnlijkheid de ongevallenregistratie verstoord in het Waals Gewest. Om dit probleem te verhelpen, ontwikkelde men een techniek om cijfers te wegen, die sindsdien wordt toegepast.

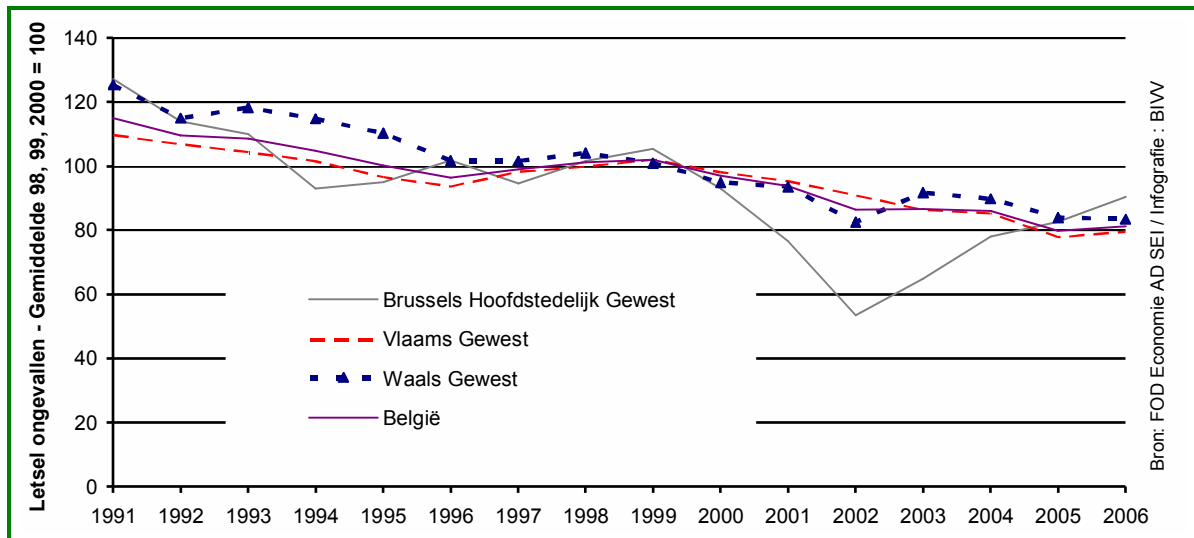
Tabel 6 : Evolutie van de letselongevallen in het Waals Gewest

Jaar	Ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen
1991	17613	5140	629
1995	15495	4053	576
2000	13335	3119	510
2001	13140	2919	550
2002	11591	2527	543
2003	12896	2568	509
2004	12616	2205	482
2005	11795	2213	442
2006	11720	2054	462
2006 (gewogen)	13644	2293	
2006/gemiddelde 98-2000	-16,6%	-37,5%	-10,2%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

De grafiek hierna, die de niet-gewogen cijfers bevat (met het gemiddelde van 1998, 1999 en 2000 als basis 100), leert ons dat het aantal ongevallen in het Waals Gewest sinds 1991 langzaam maar continu gedaald is (behalve in 2002, het jaar van de politiehervorming). In vergelijking met het referentiegemiddelde, is het aantal ongevallen in het Waals Gewest met 16,6% gedaald.

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



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

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.3.2. Eigenschappen van de ongevallen

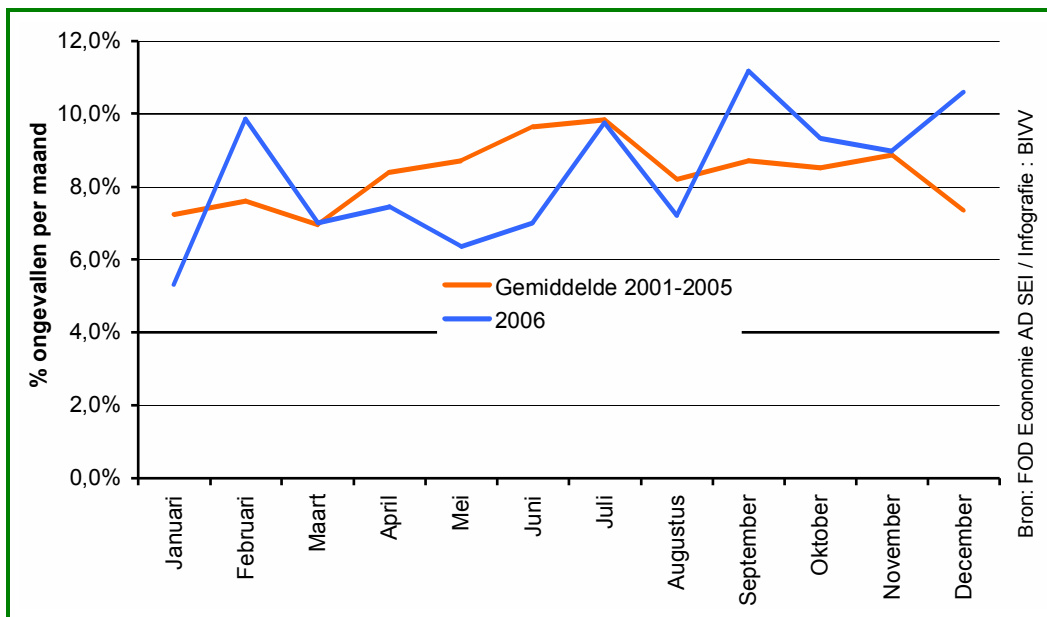
5.3.2.1. Ongevallen naargelang van het tijdstip

Het Waals Gewest telt in verhouding meer weekendongevallen dan de rest van België. De meest ernstige ongevallen doen zich dus 's nachts en tijdens het weekend voor. Tijdens weekendnachten zijn en blijven jongeren (-34 jaar) de voornaamste risicogroep: ze hebben een aandeel van 61% van de bestuurders die betrokken raken bij ernstige ongevallen, terwijl ze "slechts" 40% uitmaken van de bestuurders die tijdens weekdays betrokken raken bij ernstige ongevallen.

Ongevallen per maand

De grafiek hierna stelt de spreiding voor van de dodelijke ongevallen over de 12 maanden van 2006 en vergelijkt deze met de maandgemiddelden voor de periode 2001-2005. Algemeen gesproken zijn er in Wallonië relatief weinig dodelijke ongevallen in het begin van het jaar, vervolgens doet zich tot een stijging voor tot in juli, en tijdens de tweede jaarhelft is er opnieuw een daling. Opvallend voor 2006 is dat februari, september en december bijzonder veel doden eisten. Januari, april, mei en juni daarentegen kenden opvallend weinig doden 30 dagen.

Grafiek 8 : Spreiding van de dodelijke ongevallen per maand (niet-gewogen cijfers)



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

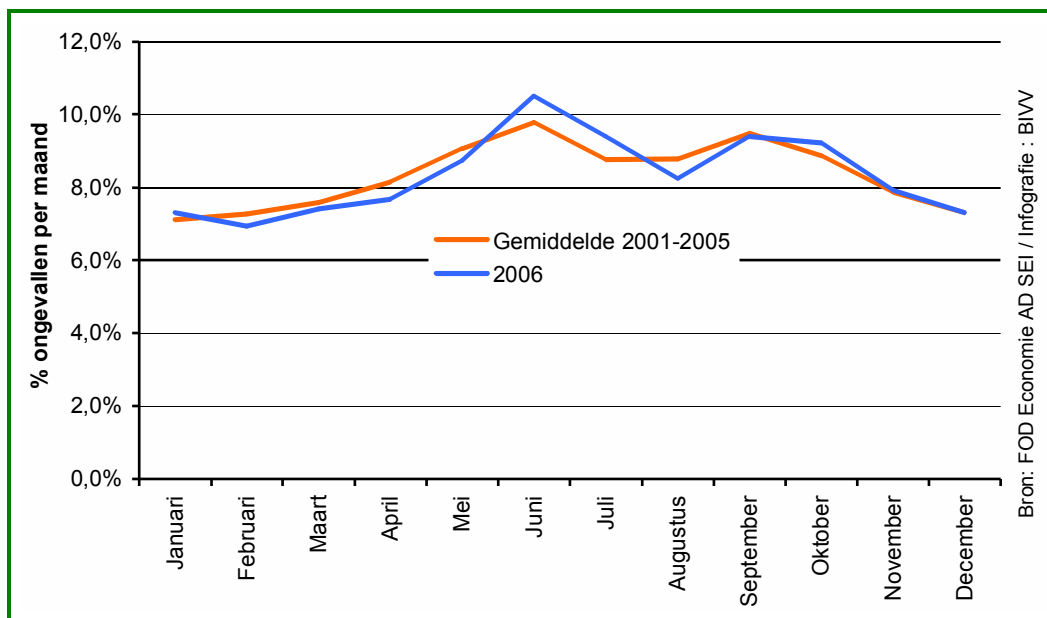
Tabel 8 : Dodelijke ongevallen in het Waals Gewest per maand

Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
1991	57	34	51	43	41	48	62	57	51	72	58	55	629
1995	39	42	43	42	50	45	53	68	47	53	50	44	576
2000	37	37	38	39	39	48	44	27	48	44	50	59	510
2001	40	36	44	46	47	53	54	51	40	44	50	45	550
2002	29	56	33	45	46	49	54	44	56	42	51	38	543
2003	31	23	34	41	46	48	53	48	47	49	53	36	509
2004	46	38	35	41	48	39	46	46	36	44	32	31	482
2005	40	25	33	36	37	51	46	22	38	40	35	39	442
2006	25	42	33	34	30	32	46	34	51	44	41	50	462
2006/gemiddelde 98-2000	-29%	+18%	-11%	-24%	-40%	-33%	+17%	-5%	+9%	-13%	-8%	+7%	-10%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Grafiek 9 biedt ons een ruimer overzicht van de evolutie van de letselongevallen. Op dezelfde manier als bij de vorige grafiek kunnen we 2006 vergelijken met het gemiddelde van de 5 jaren ervoor. We merken dat de spreiding voor 2006 niet noemenswaardig verschilt van de gemiddelde spreiding. Bij de gemiddelde spreiding ligt het aantal ongevallen vrij laag in het begin van het jaar, om tot in juni een stijging te kennen. In juli en augustus neemt het terug af, in september zien we opnieuw een stijging, en het jaar wordt afgesloten in dalende lijn. 2006 kwam grosso modo overeen met deze gemiddelde tendensen, maar in juni is de piek iets nadrukkelijker, en in augustus is de lichte daling iets meer uitgesproken.

Grafiek 9 : Spreiding van de letselongevallen per maand



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

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

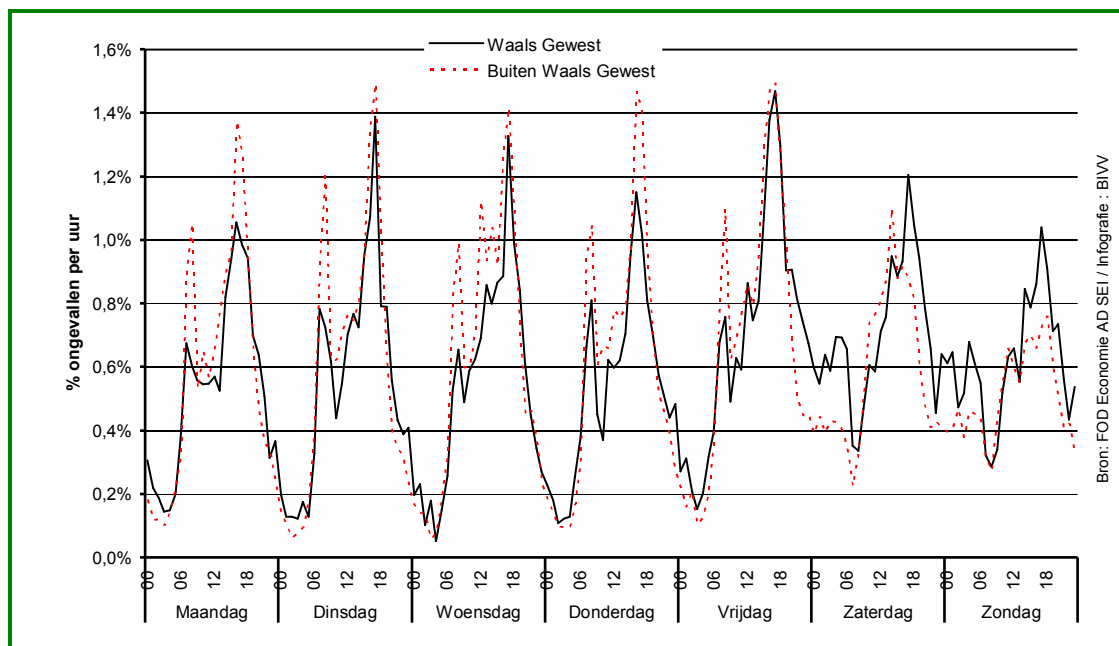
Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
1991	1372	1068	1309	1458	1413	1651	1559	1572	1635	1620	1587	1369	17613
1995	1045	1121	1296	1156	1384	1400	1369	1394	1349	1383	1344	1254	15495
2000	1062	1014	1063	1126	1220	1246	1142	1021	1161	1202	1061	1017	13335
2001	941	896	1059	965	1126	1219	1168	1085	1220	1244	1181	1036	13140
2002	900	859	993	1016	1161	1160	1091	1052	1104	1020	621	614	11591
2003	857	812	983	989	1148	1258	1177	1192	1227	1170	1115	968	12896
2004	900	802	945	1030	1189	1192	1085	1153	1184	1079	999	1058	12616
2005	894	806	807	978	1101	1157	1013	1060	1060	1094	894	931	11795
2006	872	747	884	886	1041	1213	1121	982	1086	1100	915	873	11720
2006 (gewogen)	1021	866	1032	1042	1219	1426	1304	1142	1265	1272	1056	999	13644
2006/gemiddelde 98-2000	-20%	-27%	-20%	-24%	-22%	-8%	-2%	-11%	-12%	-16%	-20%	-19%	-17%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Ongevallen per tijdstip van de week

De ongevallen zijn in Wallonië merklijk anders gespreid over de week dan in de rest van België. Zo merken we lagere pieken tijdens de weekspits en hogere ongevallenproporties 's nachts, en overdag tijdens het weekend. 34,3% van de ongevallen doen zich in Wallonië in het weekend voor, in Vlaanderen is dit 28,5% en in Brussel 24,2%.

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



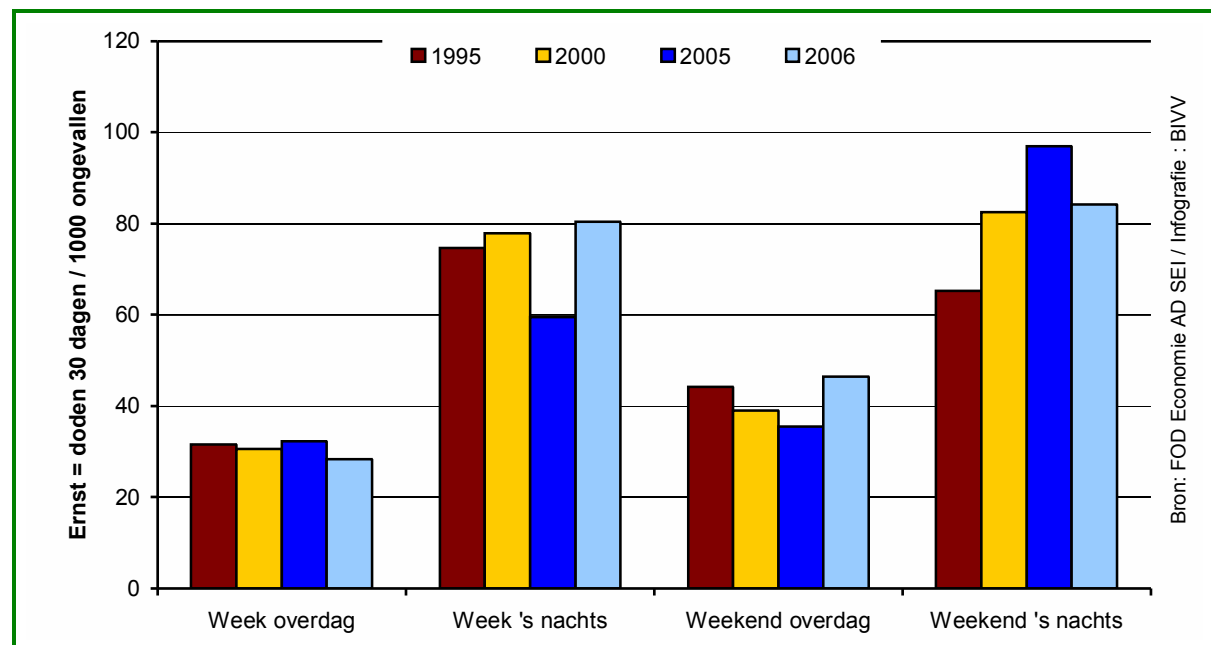
Tabel 10 : Letselongevallen en ernstige ongevallen per dag en tijdstip in het Waals Gewest - 2006

Dag van de week	Ongevallen (gewogen cijfers)			Ernstige ongevallen (gewogen cijfers)			% ernstige ongevallen		
	0u tot 5.59u	6u tot 21.59u	22u tot 23.59u	0u tot 5.59u	6u tot 21.59u	22u tot 23.59u	0u tot 5.59u	6u tot 21.59u	22u tot 23.59u
Maandag	163	1496	93	42	229	21	26%	15%	23%
Dinsdag	118	1581	108	31	199	13	26%	13%	12%
Woensdag	123	1561	83	27	218	17	22%	14%	20%
Donderdag	138	1488	126	23	214	26	17%	14%	21%
Vrijdag	198	1878	193	43	301	48	22%	16%	25%
Zaterdag	512	1618	149	116	304	26	23%	19%	18%
Zondag	481	1404	132	108	258	29	22%	18%	22%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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 sinds 1995 niet echt is afgenomen. Voor weekendongevallen ziet het er zelfs naar uit dat deze indicator gestegen is. Voor elk jaar waren de ongevallen ernstiger tijdens het weekend dan tijdens de week, en waren de ongevallen die zich 's nachts voordeden ernstiger dan de ongevallen overdag. Zo zijn de ongevallen tijdens weekendnachten drie keer zo ernstig als de ongevallen die zich overdag tijdens de week voordoen.

Grafiek 11 : Ernst van de ongevallen per periode van de week in het Waals Gewest



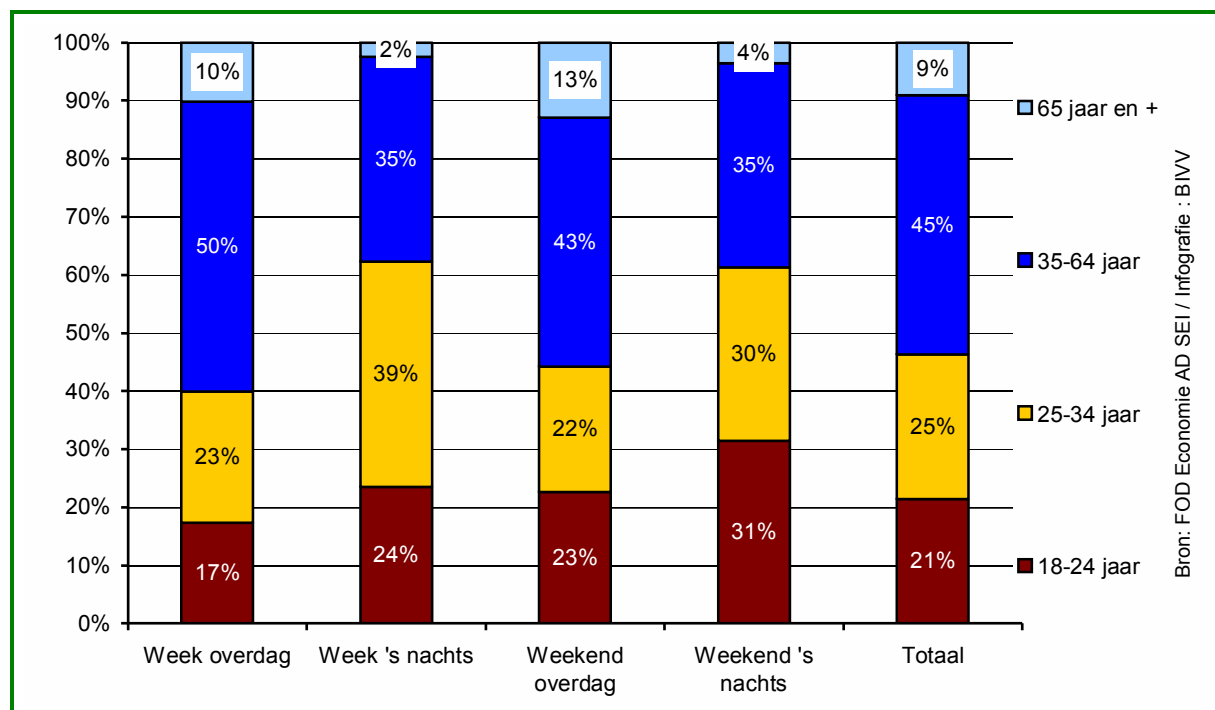
Tabel 11 : Ongevallen per periode van de week in het Waals Gewest-2006

2006	Doden 30 dagen	Zwaargewonden (gewogen cijfers)	Zwaargewonden (niet-gewogen cijfers)	Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (niet-gewogen cijfers)	Ernst (doden per 1000 ongevallen) (gewogen)	Ernst (doden per 1000 ongevallen) (niet-gewogen)
Week dag	194	1112	969	8004	6843	24,2	28,4
Week nacht	69	185	164	988	859	69,8	80,3
Weekend dag	121	561	494	3022	2605	40,0	46,4
Weekend nacht	119	351	307	1631	1413	73,0	84,2

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

21% van de autobestuurders die betrokken raken in een ernstig ongeval zijn jongeren van minder dan 24 jaar en 46% is minder dan 34 jaar oud. Tijdens weekendnachten stijgen deze proporties tot 31% voor personen jonger dan 24 jaar en tot 61% voor personen van minder dan 34 jaar oud. Let ook op de bijzonder lage ongevalsbetrokkenheid van 64-plussers 's nachts (overdag ligt hun ongevalsbetrokkenheid 4 tot 5 keer hoger).

Grafiek 12 : Verdeling per leeftijdscategorie van het aantal autobestuurders die betrokken raken in een ongeval met ten minste één zwaargewonde of gedode weggebruiker, voor de verschillende tijdstippen van de week in het Waals Gewest in 2006



5.3.2.2. Ongevallen naargelang van de plaats

De lichte afname van het aantal verkeersdoden tussen 2000 en 2006 is vooral toe te schrijven aan de dalingen in de provincies Namen en Luik (-23%), in de andere provincies is er geen enkele duidelijke tendens waar te nemen.

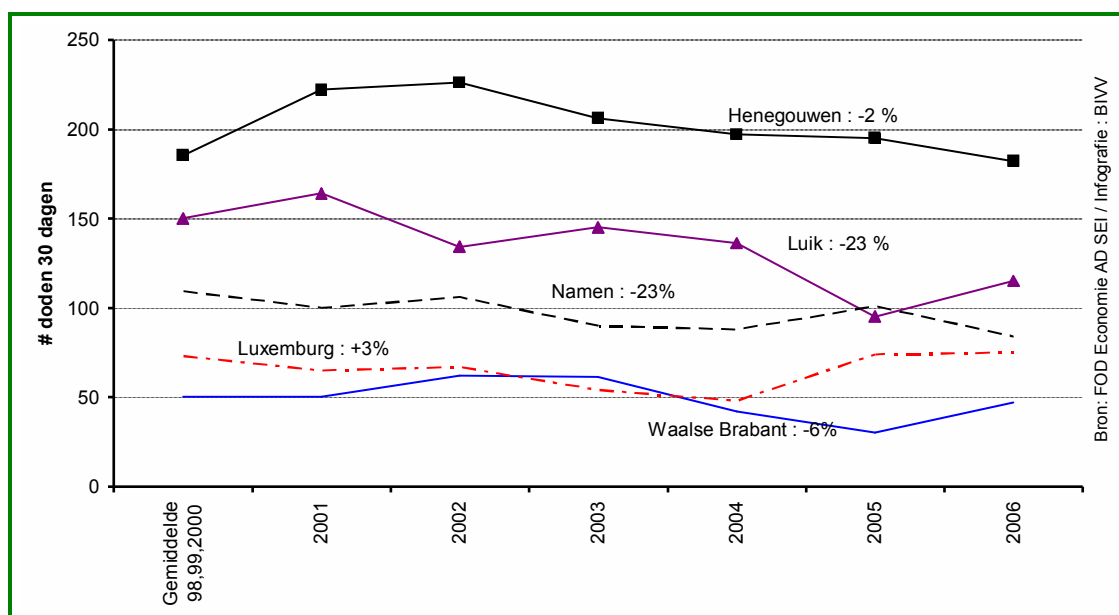
Op Waalse autosnelwegen, maar ook op andere wegen, binnen of buiten de bebouwde kom, ligt de ernst van de ongevallen systematisch hoger dan in Vlaanderen, erger nog: tussen 1991 en 2006 was er nauwelijks evolutie merkbaar.

Typisch voor Wallonië is ook dat $\frac{3}{4}$ van de ongevallen zich voordoen op doorlopende weggedeeltes, en dat deze ongevallen het leven kosten aan 85% van de verkeersdoden in het gewest.

Ongevallen per provincie

Grafiek 13 toont ons de evolutie in de verschillende Waalse provincies. We merken dat de provincies niet in gelijke mate bijdragen tot het totale aantal verkeersdoden in het gewest. Met 200 doden per jaar betaalt Henegouwen duidelijk de hoogste tol in het verkeer. Maar hierbij moeten we wel vermelden dat alleen Henegouwen gedurende vier jaar op rij een constante daling kende, hoewel het aantal verkeersdoden uiteindelijk slechts 2% gedaald is ten opzichte van het referentiegemiddelde (cf. cijfers tussen haakjes in tabel 12). Slechts twee provincies kennen substantiële dalingen tussen het gemiddelde van 1998-2000 en 2006: het gaat hier om Luik en Namen (-23%). Luxemburg en Waals-Brabant, die elk jaar het kleinste aantal doden tellen, vertonen sinds 2000 geen enkele duidelijke tendens.

Grafiek 13 : Evolutie van de doden 30 dagen per provincie in het Waals Gewest



Tabel 12 : Evolutie van de doden 30 dagen per provincie van het Waals Gewest (Evolutie ten opzichte van het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000)

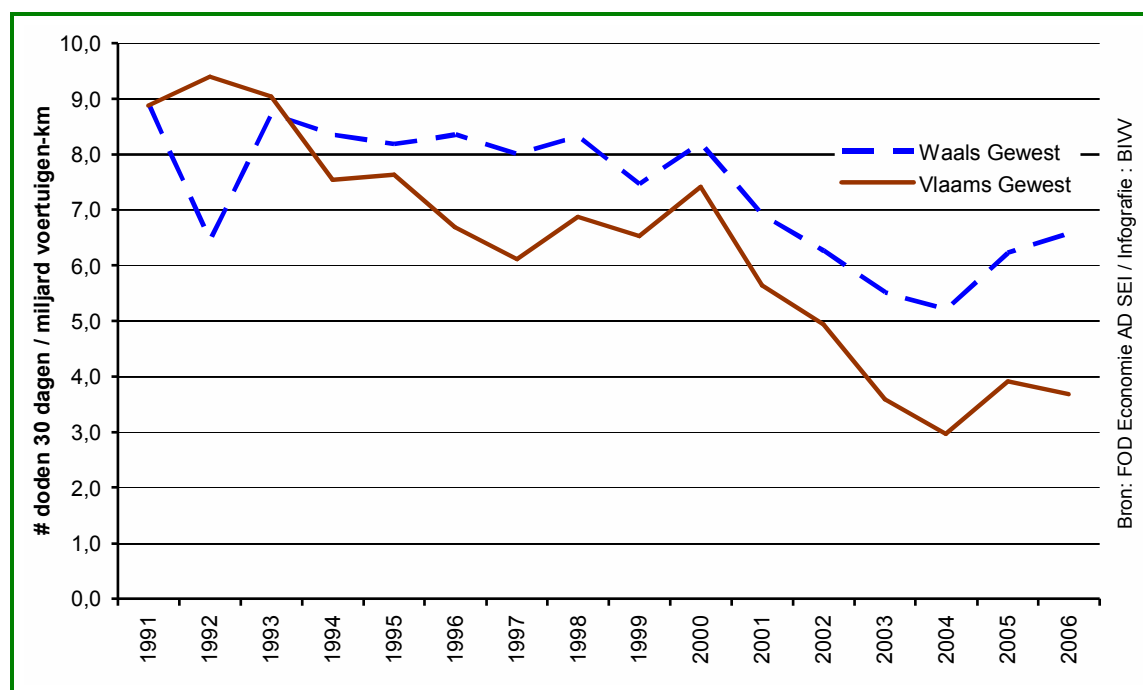
Jaar	Waals-Brabant	Henegouwen	Luik	Luxemburg	Namen
1991	59	238	194	81	138
1992	63	235	152	74	113
1993	51	215	172	80	115
1994	62	218	191	88	129
1995	63	221	148	100	101
1996	43	169	152	77	97
1997	49	168	168	78	110
1998	53	200	155	70	129
1999	49	164	150	81	97
2000	48	192	145	68	102
2001	50 (0%)	222 (+19,8%)	164 (+9,3%)	65 (-11,0%)	100 (-8,5%)
2002	62 (+24,0%)	226 (+21,9%)	134 (-10,7%)	67 (-9,6%)	106 (-3,0%)
2003	61 (+22,0%)	206 (+11,2%)	145 (-3,3%)	54 (-26,0%)	90 (-17,7%)
2004	42 (-16,0%)	197 (+6,3%)	136 (-9,3%)	48 (-34,2%)	88 (-19,5%)
2005	30 (-40,0%)	195 (+5,2%)	95 (-36,7%)	74 (+1,4%)	101 (-7,6%)
2006	47 (-6,0%)	182 (-1,8%)	115 (-23,3%)	75 (-2,7%)	84 (-23,2%)

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Ongevallen op de autosnelweg

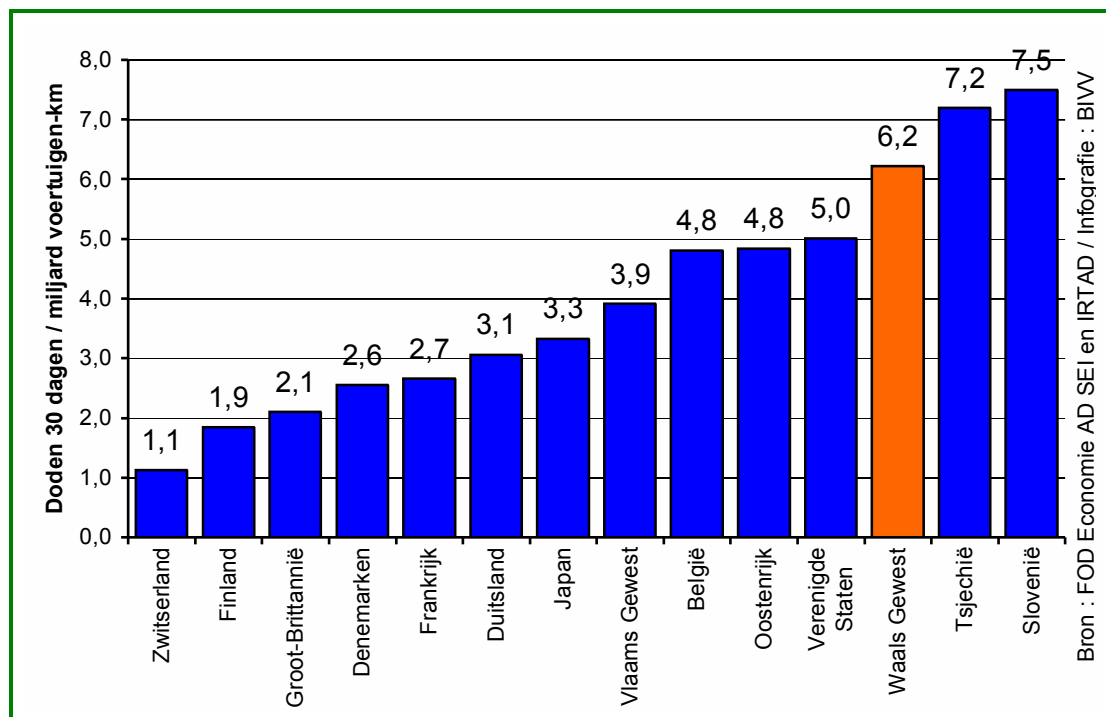
Het aantal doden 30 dagen op autosnelwegen ligt in het Waals gewest in verhouding weliswaar hoger dan in Vlaanderen, maar dit komt niet omdat er zich proportioneel meer ongevallen voordoen (cf. grafiek 16), maar omdat de ongevallen er ernstiger zijn. In 2006 telde Wallonië per 1000 letselongevallen 59 doden 30 dagen, in Vlaanderen waren dit er “slechts” 32. Merk ook op dat het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers zowel op Waalse als op Vlaamse autosnelwegen sinds 2005 niet meer vermindert.

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



Van alle soorten wegen lijken autosnelwegen in elk land het meest op elkaar, waardoor het mogelijk wordt om bepaalde vergelijkingen te maken. In de figuur hierna vergelijken we het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen in verschillende landen die hiervoor over de nodige informatie beschikken. We merken dat het Waals Gewest niet goed scoort in deze klassering: het staat onderaan de rangschikking, tussen de Verenigde Staten en Tsjechië. Europese landen zoals Frankrijk (met een maximumsnelheid van 130 km/u op autosnelwegen), Duitsland (ook hier ligt de maximumsnelheid hoger dan bij ons), het Verenigd Koninkrijk, Finland of Zwitserland kunnen cijfers voorleggen die minstens de helft lager liggen dan in Wallonië. Het Waals Gewest heeft op dit gebied dus nog een ruime progressiemarge.

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



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

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

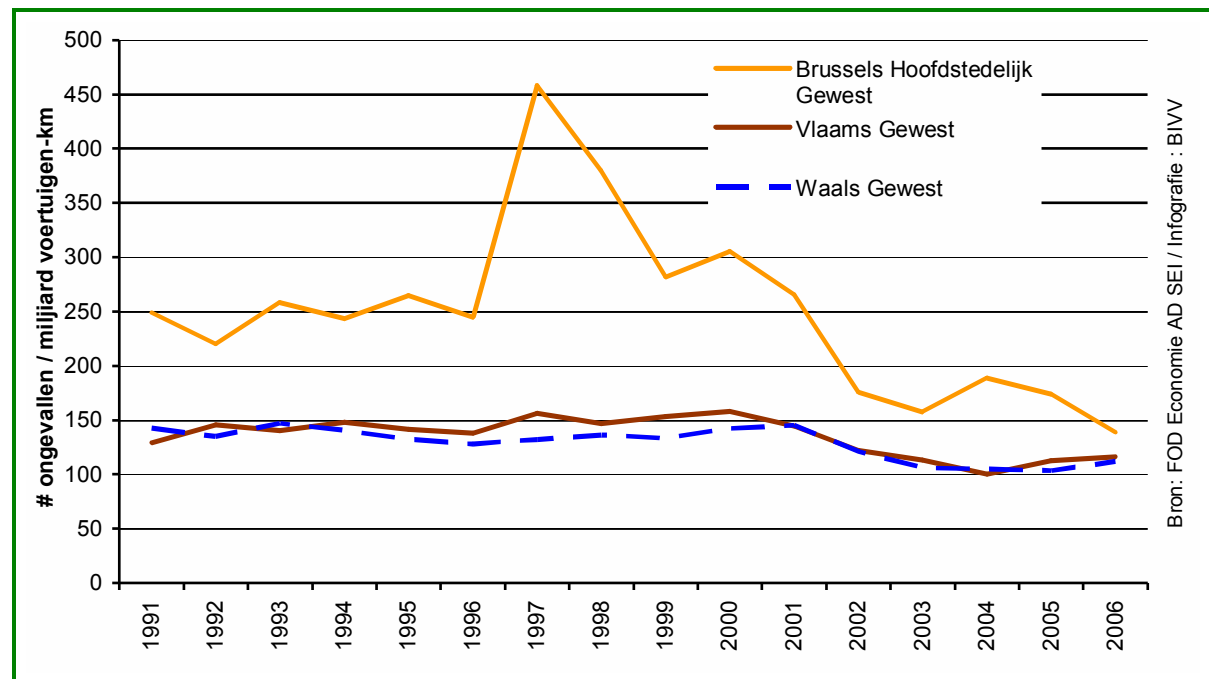
	Waals Gewest	Vlaams Gewest
% doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één vrachtwagen	15,9%	39,7%
% door vrachtwagens afgelegde voertuigkilometers	15,6%	17,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Jaarlijks doen zich in het Waals Gewest gemiddeld 1300 letselongevallen voor. Dit betekent dat 10% van de ongevallen in het gewest op de autosnelweg plaatsvinden. Om een beeld te krijgen van de frequentie van de ongevallen in de tijd, rekening houdend met de toename van het verkeer op autosnelwegen, kijken we naar het aantal ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers. Dit cijfer kan beschouwd worden als een indicator voor het ongevalsrisico. We stellen vast dat het ongevalsrisico in Brussel jarenlang beduidend hoger lag dan in Vlaanderen of in Wallonië. De kloof tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de twee andere gewesten is sinds het begin van de jaren 2000 echter aanzienlijk verkleind. Het ongevalsrisico op autosnelwegen is bijna identiek in

Vlaanderen en Wallonië en in deze twee gewesten deed zich tussen 2000 en 2003 een geleidelijke vermindering voor van het aantal ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers.

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



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

Jaar	Ongevallen	Ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers
1991	1123	143	70	8,9
1995	1213	132	75	8,2
2000	1545	142	89	8,2
2001	1658	145	79	6,9
2002	1407	121	73	6,3
2003	1252	106	65	5,5
2004	1251	105	62	5,2
2005	1264	103	76	6,2
2006	1393	112	82	6,6
2006 (gewogen)	1403	113		
2006/gemiddeld de 98-2000	-4,7%	-18,6%	-3,5%	-17,6%

Nota: het aantal afgelegde voertuigkilometers is nog niet beschikbaar voor 2006

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

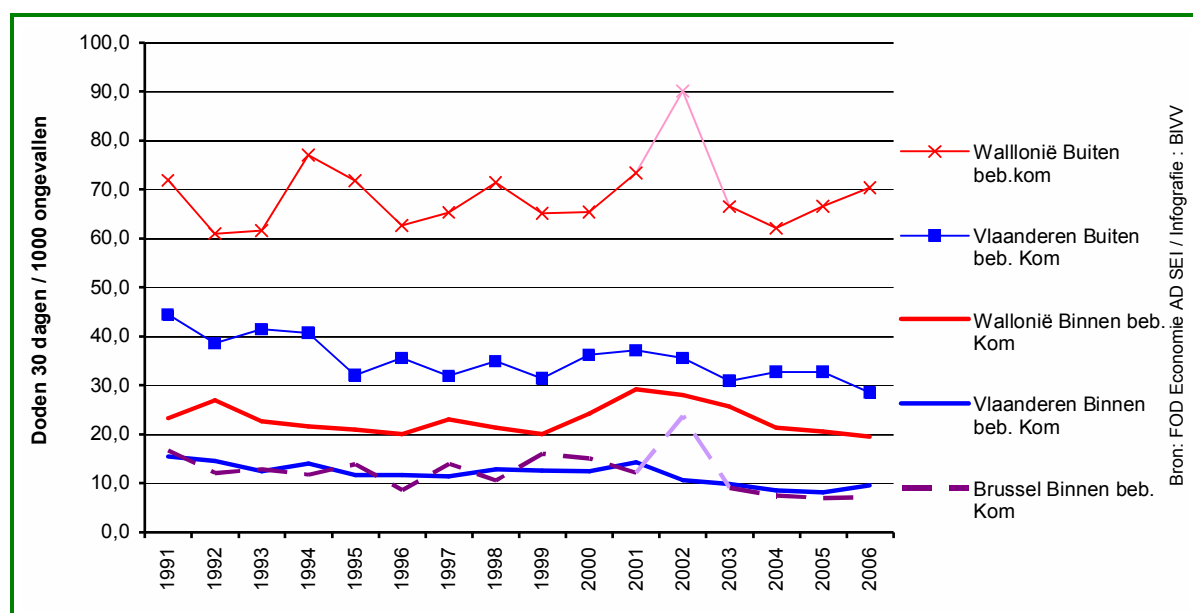
Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest (niet-gewogen)	Vlaams Gewest (niet-gewogen)	Waals Gewest (niet-gewogen)	België (niet-gewogen)
1991	248	129	143	136
1995	265	141	132	140
2000	305	158	142	154
2001	265	144	145	146
2002	173	122	121	122
2003	151	113	106	111
2004	188	100	105	103
2005	174	112	103	110
2006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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom²

De meest ernstige ongevallen doen zich uiteraard voor buiten de bebouwde kom, want de snelheden liggen er hoger. Naargelang van het gewest, merken we echter aanzienlijke verschillen tussen ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom. Zo zijn ongevallen buiten de bebouwde kom in Wallonië twee keer zo ernstig als in Vlaanderen. En ook ongevallen binnen de bebouwde kom zijn in Wallonië dubbel zo ernstig als ongevallen binnen de bebouwde kom in Vlaanderen of Brussel. Merk op dat, hoewel de ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in Vlaanderen tussen 1991 en 2006 met een derde verminderd is, de ernst in Wallonië slechts met 15% afnam binnen de bebouwde kom, en dat de situatie buiten de bebouwde kom zo goed als onveranderd bleef.

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



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

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

Tabel 16 : Evolutie van de ongevallen binnen de bebouwde kom in het Waals Gewest

Jaar	Ongevallen binnen de bebouwde kom	Doden 30 dagen binnen de bebouwde kom	Ernst van de ongevallen binnen de bebouwde kom
1991	11127	259	23,3
1995	9162	191	20,8
2000	7378	178	24,1
2001	7240	211	29,1
2002	6364	178	28,0
2003	7424	190	25,6
2004	7294	155	21,3
2005	6519	134	20,6
2006	6352	124	19,5
2006 (gewogen)	7723		16,1
2006/gemiddeld de 98-2000	-20,6%	-28,6%	-10,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 17 : Evolutie van de ongevallen buiten de bebouwde kom in het Waals Gewest

Jaar	Ongevallen buiten de bebouwde kom	Doden 30 dagen buiten de bebouwde kom	Ernst van de ongevallen buiten de bebouwde kom
1991	5266	378	71,8
1995	5117	367	71,7
2000	4411	288	65,3
2001	4242	311	73,3
2002	3820	344	90,1
2003	4155	276	66,4
2004	4014	249	62,0
2005	3984	265	66,5
2006	3953	278	70,3
2006 (gewogen)	4496		61,8
2006/gemiddeld de 98-2000	-13,9%	-10,0%	+4,6%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

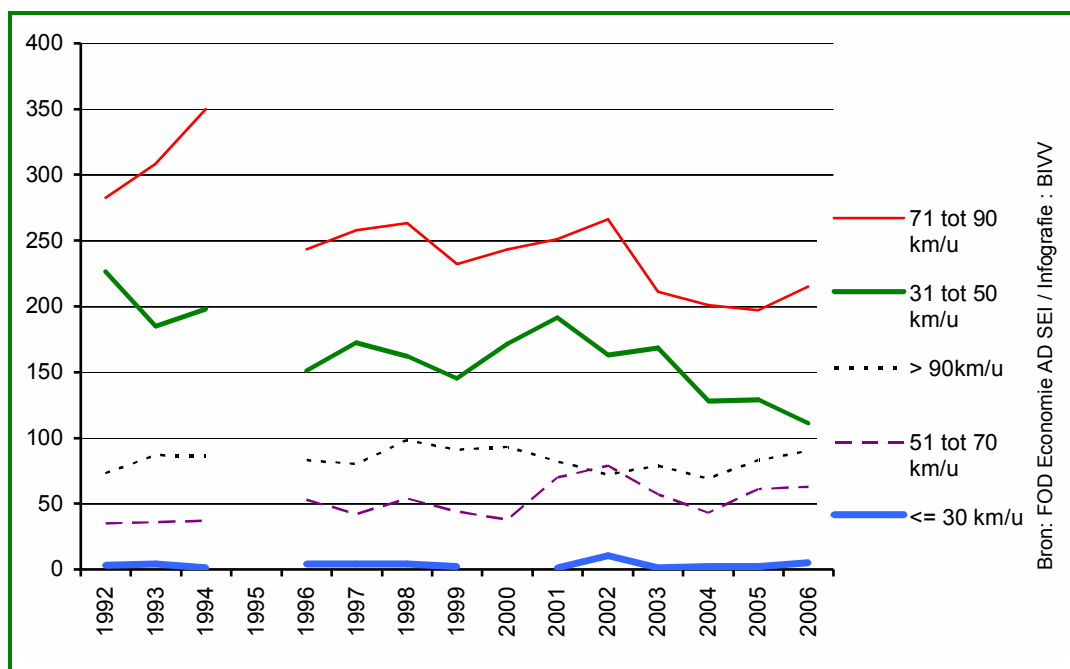
Jaar	In de bebouwde kom			buiten de bebouwde kom	
	BHG	Vlaanderen	Wallonië	Vlaanderen	Wallonië
1991	16,7	15,3	23,3	44,4	71,8
1995	13,9	11,6	20,8	32,0	71,7
2000	15,0	12,4	24,1	36,1	65,3
2001	12,1	14,2	29,1	37,0	73,3
2002	23,7	10,6	28,0	35,4	90,1
2003	9,0	9,9	25,6	30,8	66,4
2004	7,5	8,5	21,3	32,6	62,0
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 volgens de toegelaten snelheid

De meeste doden in Wallonië vallen op wegen met een snelheidsbeperking tussen 71 en 90 km/u (voornamelijk zones 90). Jaarlijks kosten deze wegen het leven aan 200 personen. Merk echter op dat het aantal verkeersdoden op deze wegen vanaf het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000 tot 2006 met 12,6% is afgenomen. In zones 50 (van 31 tot 50 km/u) gaan iets meer dan honderd mensenlevens verloren. Daar stellen we een aanzienlijke daling vast tussen het referentiegemiddelde en 2006 (-30,3%). Op autosnelwegen en gelijkgestelde wegen (maximumsnelheid hoger dan 90 km/u) ligt het aantal doden sinds 1991 elk jaar rond de 100. In zones 70 (van 51 tot 70 km/u), neemt het aantal doden 30 dagen geleidelijk aan, om in 2006 een niveau te bereiken van ongeveer 60. In zones met lage snelheden (30 km/u of trager) tenslotte, is het aantal dodelijke slachtoffers miniem.

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



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

Tabel 19 : Evolutie van het aantal doden 30 dagen in het Waals Gewest volgens de toegelaten snelheid

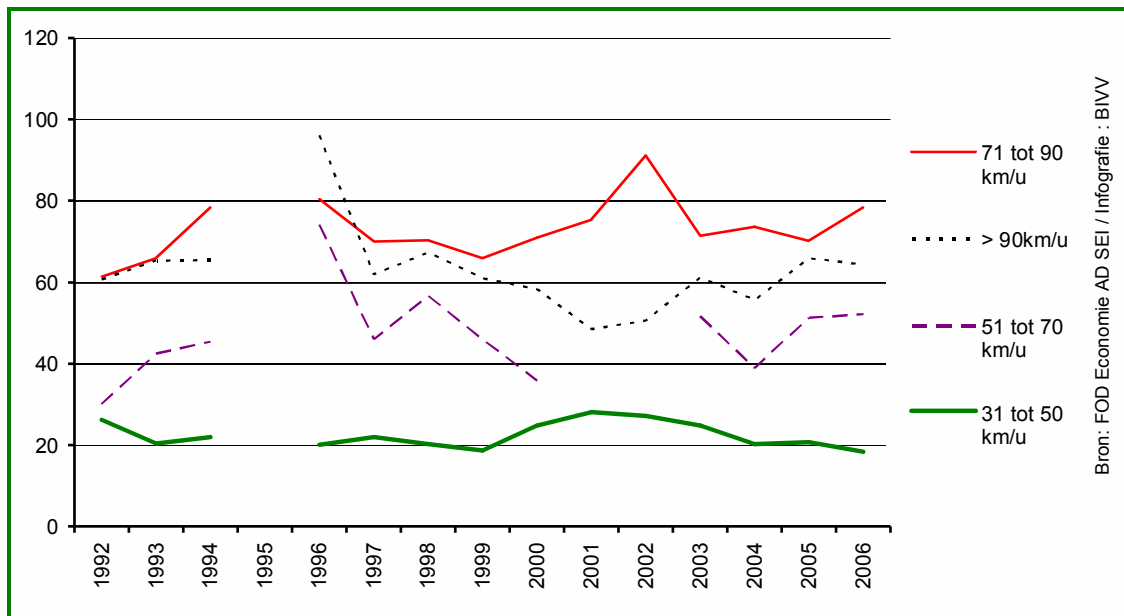
Jaar	30 km/u of minder	31 tot 50 km/u	51 tot 70 km/u	71 tot 90 km/u	Meer dan 90 km/u
1992	3	226	35	282	73
1996	4	151	53	243	83
2000	0	171	38	243	93
2001	1	191	70	251	82
2002	10	163	79	266	72
2003	1	168	57	211	79
2004	2	128	43	201	69
2005	2	129	61	197	83
2006	5	111	63	215	90
2006/gemiddelde 98-2000	+66,7%	-30,3%	+39,0%	-12,6%	-4,3%

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Het aantal doden hangt af van twee parameters: het ongevalsrisico en het overlijdensrisico bij een ongeval. Als één van deze twee parameters daalt, daalt ook het aantal doden (uiteraard op voorwaarde dat de andere parameter niet stijgt). Grafiek 19 geeft ons een overzicht van de ernst van de ongevallen, we zien dat de ernst niet beduidend evolueert voor geen enkel van de snelheidsregimes in Wallonië. Op snellere wegen (maximumsnelheid hoger dan 71 km/u), zou de ernst zelfs een stijgende tendens vertonen.

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



- Nota: 1. Het aantal doden 30 dagen in zones 30 is te laag om de ernst van de ongevallen te berekenen.
2. De politiehervorming heeft een invloed gehad op de cijfers van 2001 en 2002, die dus met de grootste voorzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd (wij hebben deze jaren trouwens weggelaten voor zones 70, omdat de gegevens te sterke afwijkingen vertoonden).
3. 1991 en 1995 zijn niet weergegeven, omdat we door problemen met de invoering van de gegevens de toegelaten snelheid niet correct konden berekenen.

Tabel 20 : Evolutie van de ernst³ van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest

Jaar	30 km/u of minder	31 tot 50 km/u	51 tot 70 km/u	71 tot 90 km/u	Meer dan 90 km/u
1992	68	26	30	61	61
1996	70	20	74	80	96
2000	0	25	36	71	58
2001	23	28	N.B.	75	48
2002	N.B.	27	N.B.	91	51
2003	14	25	52	71	61
2004	24	20	39	74	56
2005	13	21	51	70	66
2006	19	18	52	78	64
2006 (gewogen)	16	15	45	70	64
2006/gemiddelde 98-2000	-49,1%	-13,4%	+12,9%	+13,6%	+3,4%

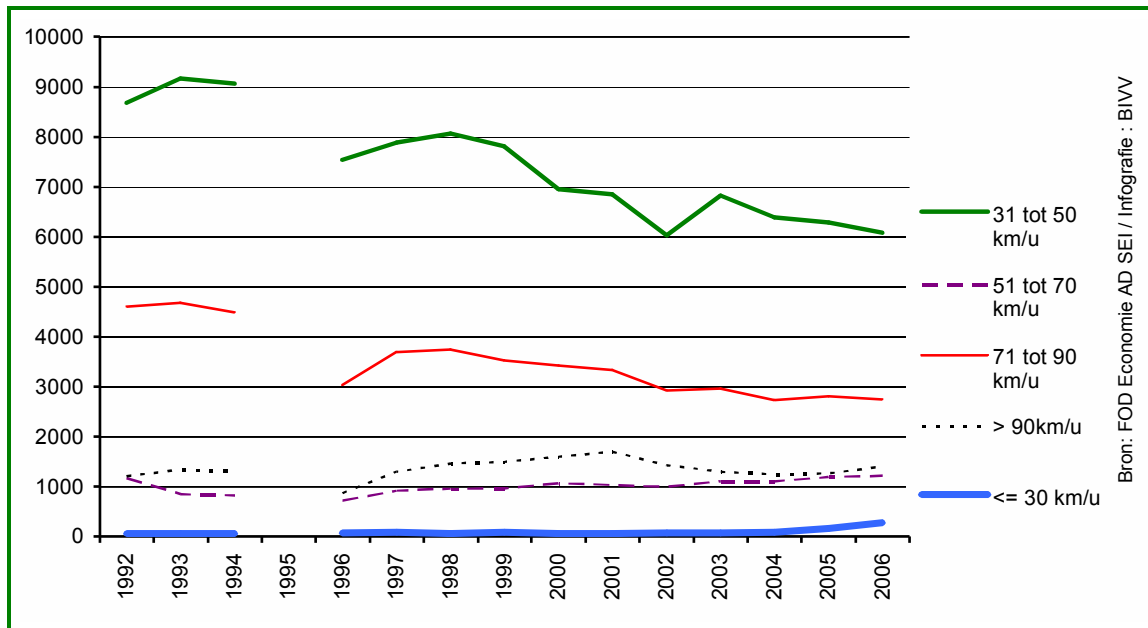
Nota: 1991 en 1995 zijn niet weergegeven, omdat we door problemen met de invoering van de gegevens de toegelaten snelheid niet correct konden berekenen.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

³ Ernst van de ongevallen = aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen

Aangezien de ernst van de ongevallen slechts heel weinig evolueert, kan het aantal doden 30 dagen alleen maar verminderen als het aantal ongevallen daalt. En dit is wel degelijk het geval, maar dan alleen in zones 50 (van 31 tot 50 km/u) en zones 90 (van 71 tot 90 km/u). Op andere wegen blijft het aantal ongevallen ongewijzigd of stijgt het zelfs: dit is het geval voor zones 70 (een mogelijke verklaring voor deze stijging is dat steeds meer zones 90 omgevormd werden tot zones 70) en voor zones 30 (gevolg van de invoering van de zones 30 schoolomgeving).

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



Tabel 21 : Evolutie van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest

Jaar	30 km/u of minder	31 tot 50 km/u	51 tot 70 km/u	71 tot 90 km/u	Meer dan 90 km/u
1992	44	8675	1165	4599	1204
1996	57	7538	716	3024	865
2000	50	6949	1061	3426	1597
2001	44	6843	1027	3332	1692
2002	57	6016	990	2923	1423
2003	69	6814	1104	2957	1292
2004	82	6376	1106	2734	1241
2005	154	6276	1190	2809	1260
2006	261	6074	1210	2743	1400
2006 (gewogen)	308	7387	1407	3093	1414
2006/gemiddelde 98-2000	+363,3%	-20,1%	+22,1%	-23,0%	-7,6%

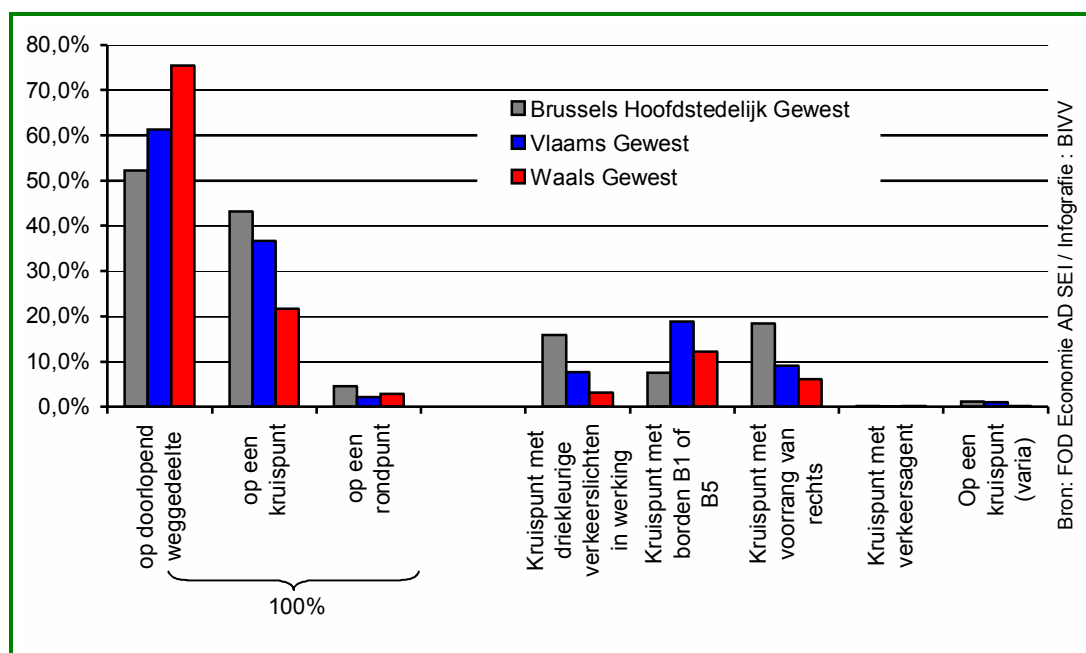
Nota: 1991 en 1995 zijn niet weergegeven, omdat we door problemen met de invoering van de gegevens de toegelaten snelheid niet correct konden berekenen.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten

In Wallonië doen de meeste ongevallen zich niet voor op een kruispunt, maar op een doorlopend weggedeelte (75%). Dit hoge cijfer is typerend voor Wallonië, want in Vlaanderen vindt slechts 60% van de ongevallen plaats op een doorlopend weggedeelte, in Brussel is dit 50%. 20% van de ongevallen doen zich voor op een kruispunt (op het kruispunt zelf of bij het naderen ervan), de rest vindt plaats op een rotonde. Merk op dat bijna 9 van de 10 verkeersdoden het slachtoffer zijn van een ongeval op een doorlopend weggedeelte.

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



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

Type kruispunt	Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (%)	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen (%)
Op doorlopend weggedeelte	10185	75,5%	439	87,3%
Op kruispunt	3058	21,7%	58	11,5%
met driekleurige verkeerslichten in werking	448	3,1%	7	1,4%
met verkeersbord B1 (voorrang geven) of B5 (stoppen)	1689	12,1%	45	8,9%
voorrang van rechts	867	6,1%	5	1,0%
met bevoegd persoon	22	0,2%	0	0%
Diversen	32	0,2%	1	0,2%
op rotonde	400	2,8%	6	1,2%
Totaal	13644	100%	503	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

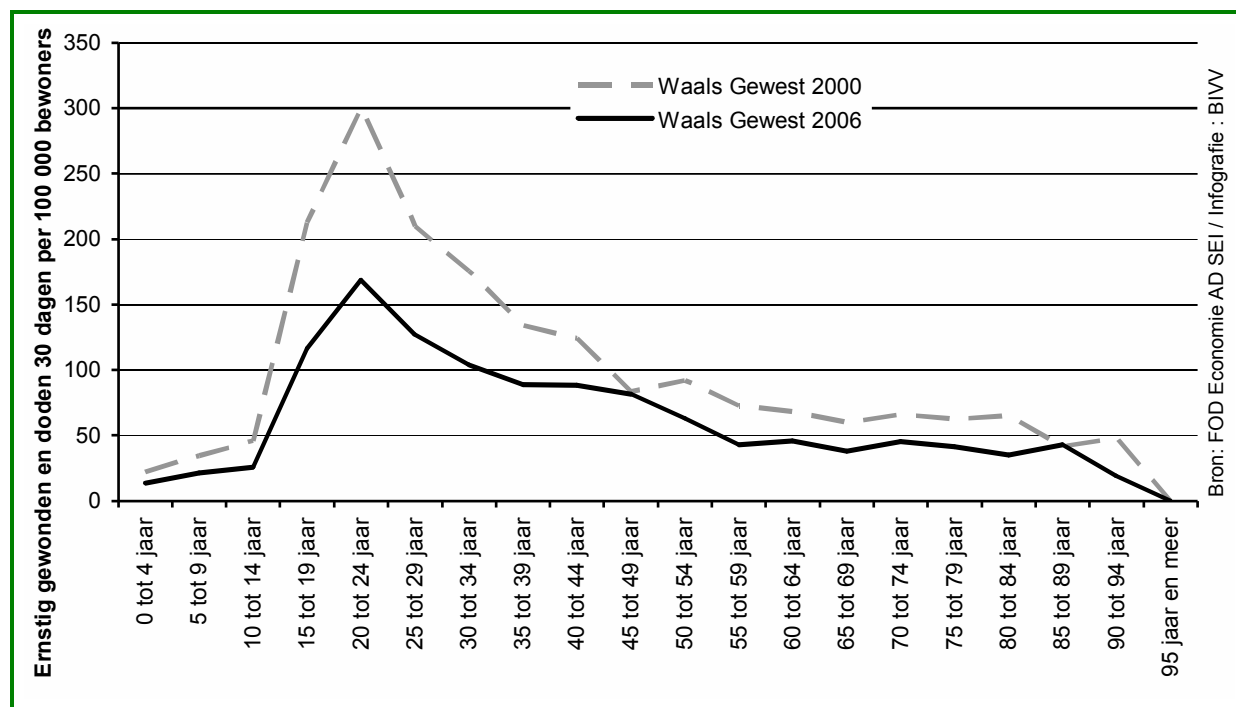
5.3.2.3. Slachtoffers van de ongevallen

Slachtoffers van ongevallen zijn meestal vrij jong en voornamelijk van het mannelijke geslacht, maar toch merken we dat de piek bij de jongeren verkleint. Bij jonge vrouwen is deze piek zelfs zo goed als verdwenen. In Wallonië vallen er relatief veel slachtoffers onder de autopassagiers, maar tussen 2000 en 2006 is dit aantal afgenomen, in tegenstelling tot bij voetgangers en motorrijders.

Slachtoffers per leeftijd en geslacht

In 2006 vertoont het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse in Wallonië een sterke piek voor de leeftijdsklasse tussen 15 en 29 jaar, dit aantal neemt nadien geleidelijk af naarmate de leeftijd. In vergelijking met 2000 merken we een forse verbetering voor alle leeftijdscategorieën, en dan in het bijzonder voor personen van 15 tot 44 jaar.

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



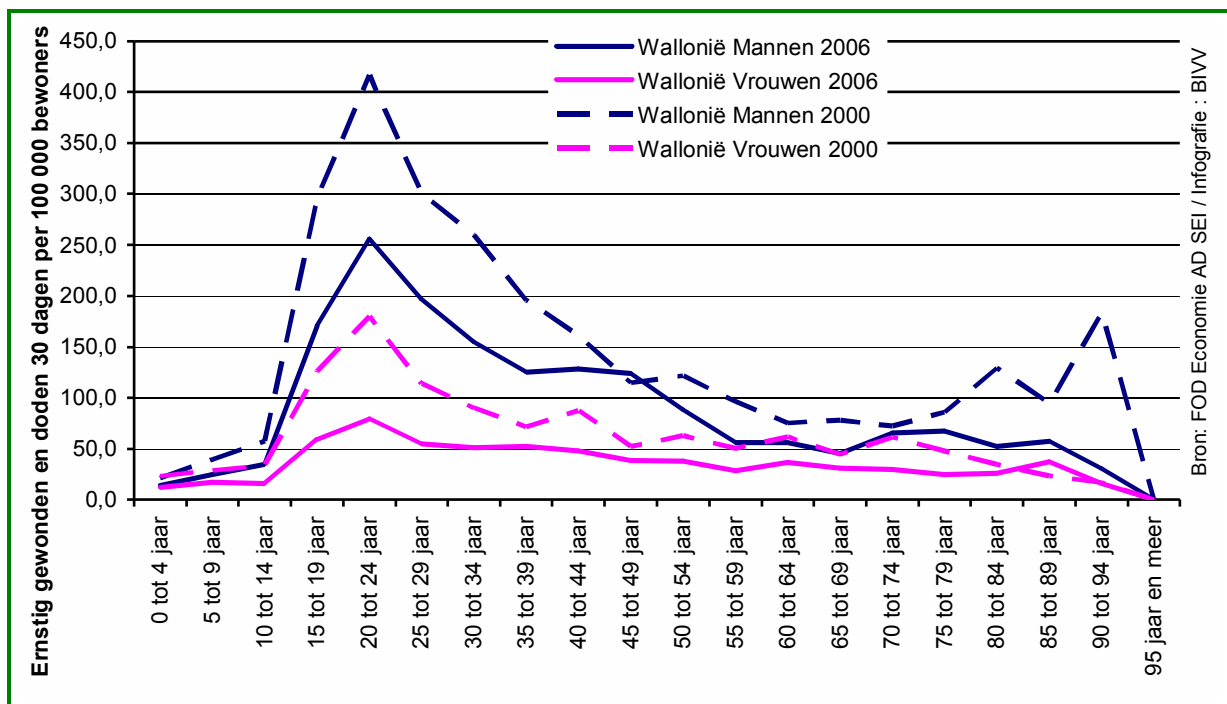
Tabel 24 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per leeftijdsklasse in het Waals Gewest-2006

Leeftijdscategorieën	Doden 30 dagen + ernstig gewonden (niet-gewogen)			Doden 30 dagen + zwaargewonden per 100.000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie		
	Man	Vrouw	Totaal ("geslacht onbekend" meegerekend)	Man	Vrouw	Totaal
0 tot 4 jaar	14	12	26	13,9	12,5	13,2
5 tot 9 jaar	26	17	43	24,9	17,1	21,1
10 tot 14 jaar	38	17	55	34,9	16,3	25,8
15 tot 19 jaar	193	64	258	170,4	59,1	116,4
20 tot 24 jaar	269	81	350	255,5	79,0	168,4
25 tot 29 jaar	203	55	259	196,6	54,5	126,8
30 tot 34 jaar	177	58	236	154,9	51,3	103,8
35 tot 39 jaar	151	63	214	125,2	52,4	88,9
40 tot 44 jaar	165	62	227	128,1	48,1	88,1
45 tot 49 jaar	156	49	205	123,8	38,7	81,1
50 tot 54 jaar	103	45	149	88,2	37,8	63,2
55 tot 59 jaar	64	33	98	56,2	28,4	42,6
60 tot 64 jaar	41	29	70	55,9	36,6	45,9
65 tot 69 jaar	31	25	56	45,4	31,4	37,9
70 tot 74 jaar	41	24	65	65,9	29,7	45,5
75 tot 79 jaar	34	19	53	67,4	24,6	41,5
80 tot 84 jaar	17	16	33	52,6	25,6	34,8
85 tot 89 jaar	6	10	16	57,2	37,1	42,8
90 tot 94 jaar	1	2	3	30,1	16,0	18,9
95 en ouder	0	0	0	0,0	0,0	0,0

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

We merken dat vrouwen op alle leeftijden steeds beduidend minder verkeersslachtoffers in hun rangen tellen dan hun mannelijke leeftijdsgenoten. Ook bij jonge vrouwen zien we een "piek", maar deze is veel minder uitgesproken dan bij jonge mannen. Tussen 2000 en 2006 is er zowel bij mannen als bij vrouwen van alle leeftijdsklassen, maar vooral bij personen van 15 tot 39 jaar een verbetering zichtbaar.

Grafiek 23 : Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie in het Waals Gewest – vergelijking mannen/vrouwen



Slachtoffers per type weggebruiker

De tabel van de slachtoffers per vervoermiddel leert ons dat in Wallonië vooral inzittenden van auto's het slachtoffers worden van een verkeersongeval. Dit komt ongetwijfeld doordat het autogebruik in Wallonië meer verspreid is dan in Brussel en in Vlaanderen. Merk evenwel op dat het aandeel van inzittenden van auto's in verkeersongevallen daalt, terwijl dit aandeel in stijgende lijn ligt voor voetgangers en motorrijders.

Tabel 25 : Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Waals Gewest-2006

Type weggebruiker	Lichtgewonden			Zwaargewonden			Doden 30 dagen	
	2000	2006	2006 (gewogen)	2000	2006	2006 (gewogen)	2000	2006
Voetgangers	938	903	1109	232	164	197	49	58
Fietzers	496	427	508	131	77	91	12	11
Bromfietzers	1510	1046	1271	297	149	178	28	16
Motorfietzers	720	958	1134	315	261	304	43	66
Personenwagens	11111	9324	10832	2154	1148	1290	393	308
Lichte vrachtauto's	526	529	594	117	68	74	19	15
Bussen en autocars	70	164	199	4	3	4		
Vrachtwagens	153	170	183	42	27	28	7	7
Overige	96	191	224	24	25	28	4	2
Onbekend	26	106	124	2	12	14		20
Totaal	15646	13818	16177	3318	1934	2209	555	503

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

Type weggebruiker	Lichtgewonden		Zwaargewonden		Doden 30 dagen	
	2000	2006 (niet-gewogen)	2000	2006 (niet-gewogen)	2000	2006
Voetgangers	6,0%	6,5%	7,0%	8,5%	8,8%	11,5%
Fietzers	3,2%	3,1%	3,9%	4,0%	2,2%	2,2%
Bromfietzers	9,7%	7,6%	9,0%	7,7%	5,0%	3,2%
Motorfietzers	4,6%	6,9%	9,5%	13,5%	7,7%	13,1%
Personenwagens	71,0%	67,5%	64,9%	59,4%	70,8%	61,2%
Lichte vrachtauto's	3,4%	3,8%	3,5%	3,5%	3,4%	3,0%
Bussen en autocars	0,4%	1,2%	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%
Vrachtwagens	1,0%	1,2%	1,3%	1,4%	1,3%	1,4%
Overige	0,6%	1,4%	0,7%	1,3%	0,7%	0,4%
Onbekend	0,2%	0,8%	0,1%	0,6%	0,0%	4,0%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

Leeftijdscategorieën	Voetgangers	Fietzers	Bromfietzers A	Bromfietzers B	Motorfietzers <400cc	Motorfietzers >=400cc	Autobestuurders	Autopassagiers	Lichte vrachtauto's	Vrachtwagen	Andere	Onbekend	Totaal
Van 0 tot 4 jaar	7					1		17				1	25
Van 5 tot 9 jaar	16	3	1		1	1		20	1				43
Van 10 tot 14 jaar	18	13	1	2	1	2		15	1		1	1	54
Van 15 tot 19 jaar	21	5	48	21	8	4	43	89	4	2	4	9	249
Van 20 tot 24 jaar	16	1	15	7	2	24	188	80	12	2	3		350
Van 25 tot 29 jaar	11	3	6	3	11	27	140	37	10	3	2	6	253
Van 30 tot 34 jaar	14	2	3	3	6	31	126	34	9	4	2	2	234
Van 35 tot 39 jaar	13	5	4	5	7	39	92	28	13	5	1	2	212
Van 40 tot 44 jaar	12	8	9	7	3	51	98	21	10	3	3	2	225
Van 45 tot 49 jaar	9	2	2	4	3	54	98	15	10	5	2	1	204
Van 50 tot 54 jaar	15	10	3	2	5	29	57	12	5	4	4	3	146
Van 55 tot 59 jaar	9	6	3	4		7	45	11	3	4	5	1	97
Van 60 tot 64 jaar	7	10	2	1		3	32	13		1	1		70
Van 65 tot 69 jaar	8	4	1		2	1	26	10	2			2	54
Van 70 tot 74 jaar	12	6	1	2	1	2	30	9			1	1	64
Van 75 tot 79 jaar	15	7	1	2			21	5			1	1	52
Van 80 tot 84 jaar	12	2	1	1			14	2	1				33
Van 85 tot 89 jaar	4	1					5	5	1				16
Van 90 tot 94 jaar	2							1					3
95 jaar en meer													
Onbekend	1					1	13	4	1	1			
Totaal	222	88	101	64	50	277	1028	428	83	34	30	32	2437

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.3.2.4. Bestuurders betrokken in ongevallen

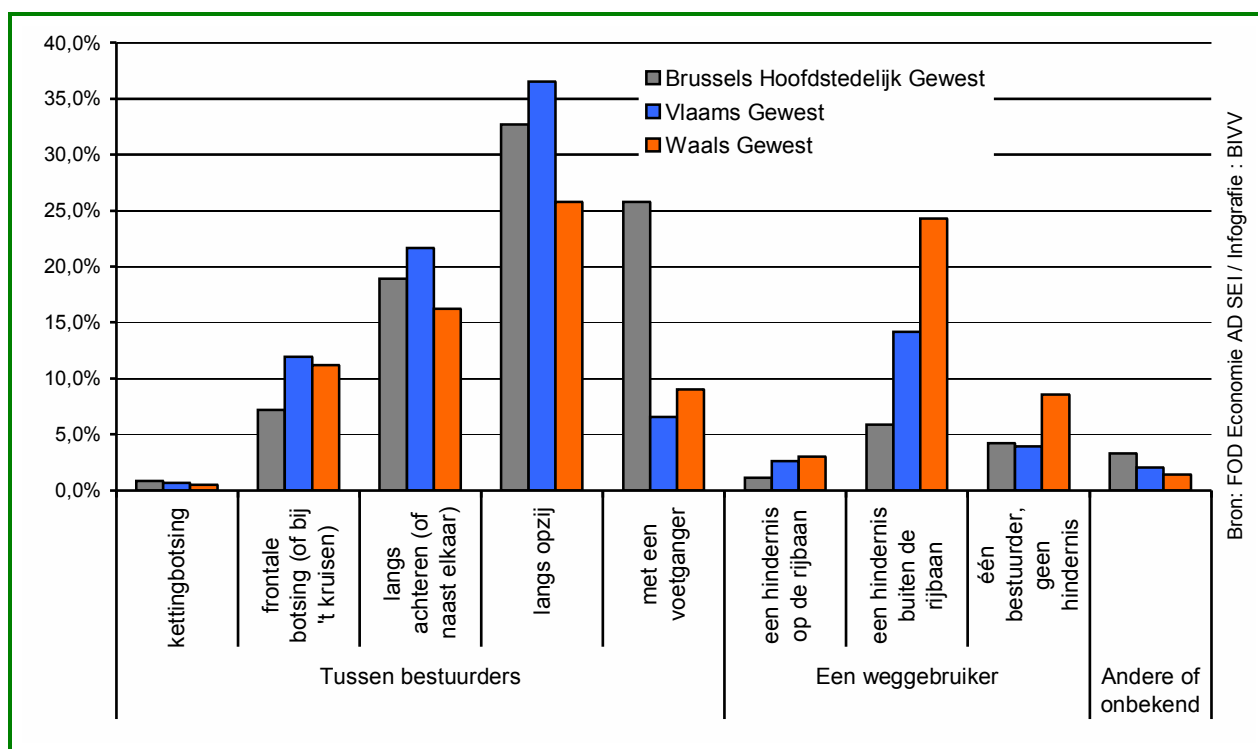
Hoewel 60% van de ongevallen betrekking hebben op een botsing tussen verschillende voertuigen, zijn ongevallen met één enkele weggebruiker beduidend gevaarlijker. Zo komen meer dan 45% van de verkeersdoden om in een ongeval waarbij één enkele weggebruiker tegen een obstakel rijdt dat zich buiten de rijbaan bevindt, terwijl dit soort ongevallen “slechts” 25% uitmaakt van alle ongevallen.

Merk ook op dat, in tegenstelling tot in Vlaanderen, de ongevallen met ten minste één vrachtwagen in Wallonië niet beduidend meer mensenlevens kosten dan de ongevallen met ten minste één personenwagen of bestelwagen. Van alle ongevallen met weggebruikers waarvoor het aantal afgelegde voertuigkilometers bekend is, veroorzaken ongevallen met motorrijders het meest doden per miljard afgelegde voertuigkilometers, dit omwille van de kwetsbaarheid van deze weggebruikers.

Types ongevallen

In België zijn drie ongevallen op vier het gevolg van een botsing tussen twee weggebruikers. In Wallonië is dit het geval voor 6 ongevallen op 10. Ongevallen met slechts één weggebruiker zijn dus typerend voor het Waals Gewest. Deze ongevallen zijn kenmerkend voor wegen met snel verkeer, waar de weggebruiker de controle over zijn voertuig verliest. Bij één op de vier ongevallen in Wallonië botst een weggebruiker tegen een obstakel buiten de rijbaan. Deze ongevallen met één enkele weggebruiker tegen een obstakel buiten de rijbaan zijn veruit het meest ernstig, want voor 1000 van deze ongevallen tellen we 68 doden 30 dagen, dit zijn er “slechts” 37 per 1000 als we alle types ongevallen gezamenlijk in ogenschouw nemen.

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



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

Type botsing	Ongevallen	Ongevallen (%)	Doden 30 dagen	Ernst
tussen bestuurders				
-kettingbotsing	66	0,5%	2	30
-frontale botsing (of bij het kruisen)	1525	11,2%	63	41
-langs achter (of naast elkaar)	2214	16,2%	35	16
-langs opzij	3514	25,8%	72	20
-met voetganger	1234	9,0%	55	45
weggebruiker tegen obstakel				
-op de rijbaan	411	3,0%	11	27
-buiten de rijbaan	3316	24,3%	227	68
-één weggebruiker, geen hindernis	1171	8,6%	18	15
-ander, onbekend	193	1,4%	20	104
Totaal	13644	100%	503	37

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

Type botsing		BHG Ongevallen		Vlaams Gewest Ongevallen		Waals Gewest 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 ongevallen waarbij twee partijen met elkaar in botsing komen, is de onderverdeling per type voertuig kenschetsend voor de belangrijke plaats die de auto inneemt bij de verplaatsingen in het Waals Gewest. Bij meer dan 90% van de botsingen tussen verschillende weggebruikers is een personenauto betrokken. De andere betrokken partij is (in dalende volgorde van belangrijkheid): een andere wagen, een voetganger, een motorrijder (>400cc) en een bromfietser categorie A.

Tabel 30 : Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing-2006

	Voetgangers	Fietsers	Bromfiets A	Bromfiets B	Motors <=400cc	Motors > 400cc	Personen-wagens	Minibussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens met trekker	Andere weggebruikers en onbekend	Totaal
Tussen weggebruikers*:													
Voetgangers	0,0%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%	11,7%	0,0%	0,4%	0,7%	0,3%	0,3%	0,0%
Fietsers	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	4,6%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%
Bromfietsers kl. A	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,1%	0,3%	0,3%	0,1%	0,0%
Bromfietsers kl. B	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	3,9%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	0,0%
Motorrijders <=400cc	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%
Motorrijders > 400cc	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,4%	6,2%	0,0%	0,1%	0,5%	0,2%	0,2%	0,0%
Personenwagens	11,7%	4,6%	5,9%	3,9%	1,9%	6,2%	42,9%	0,2%	1,1%	5,5%	4,9%	2,8%	0,0%
Minibussen	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autobussen en autocars	0,4%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	1,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Lichte vrachtwagens	0,7%	0,2%	0,3%	0,3%	0,2%	0,5%	5,5%	0,0%	0,2%	0,4%	0,6%	0,1%	0,0%
Vrachtwagens met trekker	0,3%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	0,2%	4,9%	0,0%	0,0%	0,6%	0,3%	0,1%	0,0%
Andere weggebruikers en onbekend	0,3%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,2%	2,8%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%
Totaal tussen weggebruikers	14,2%	5,7%	7,1%	4,8%	2,3%	7,9%	91,4%	0,2%	2,1%	9,0%	7,0%	3,8%	100,0 %
Botsing tegen obstakel	0,0%	0,2%	0,4%	0,2%	0,3%	1,2%	22,8%	0,0%	0,1%	1,2%	0,6%	0,4%	27,3 %
Andere botsing** en onbekend	0,1%	0,6%	0,8%	0,6%	0,4%	1,5%	3,8%	0,0%	0,2%	0,3%	0,2%	0,4%	8,9%
Totaal	9,2%	4,4%	5,8%	3,8%	2,1%	7,8%	84,9%	0,2%	1,6%	7,2%	5,2%	3,3%	100,0 %

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbele telling

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

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

	Voetgangers	Fietzers	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Motors <=400cc	Motors > 400cc	Personen -wagens	Minibussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens met trekker	Andere weggebruikers en onbekend	Totaal
Tussen weggebruikers*:													
Voetgangers	0	20	16	10	7	17	1015	1	33	65	28	26	
Fietzers	20	14	12	6	3	8	396	0	1	18	11	3	
Bromfietzers kl. A	16	12	9	2	0	4	514	0	7	27	23	4	
Bromfietzers kl. B	10	6	2	5	1	6	338	0	13	24	5	5	
Motorrijders <=400cc	7	3	0	1	3	0	162	0	1	14	5	2	
Motorrijders > 400cc	17	8	4	6	0	38	538	0	6	40	15	18	
Personen-wagens	1015	396	514	338	162	538	3738	15	96	476	424	247	
Minibussen	1	0	0	0	0	0	15	0	1	1	1	0	
Autobussen en autocars	33	1	7	13	1	6	96	1	3	19	3	0	
Lichte vrachtwagens	65	18	27	24	14	40	476	1	19	31	55	10	
Vrachtwagens met trekker	28	11	23	5	5	15	424	1	3	55	29	11	
Andere weggebruikers en onbekend	26	3	4	5	2	18	247	0	0	10	11	5	
Totaal tussen weggebruikers	1240	493	618	414	199	689	7959	19	183	780	610	330	8704
Botsing tegen obstakel	1	21	55	34	35	161	3114	1	9	161	76	59	3727
Andere botsing** en onbekend	7	82	115	77	54	209	513	2	29	34	27	63	1213
Totaal	1248	595	788	525	288	1058	11585	22	221	975	713	453	13644

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

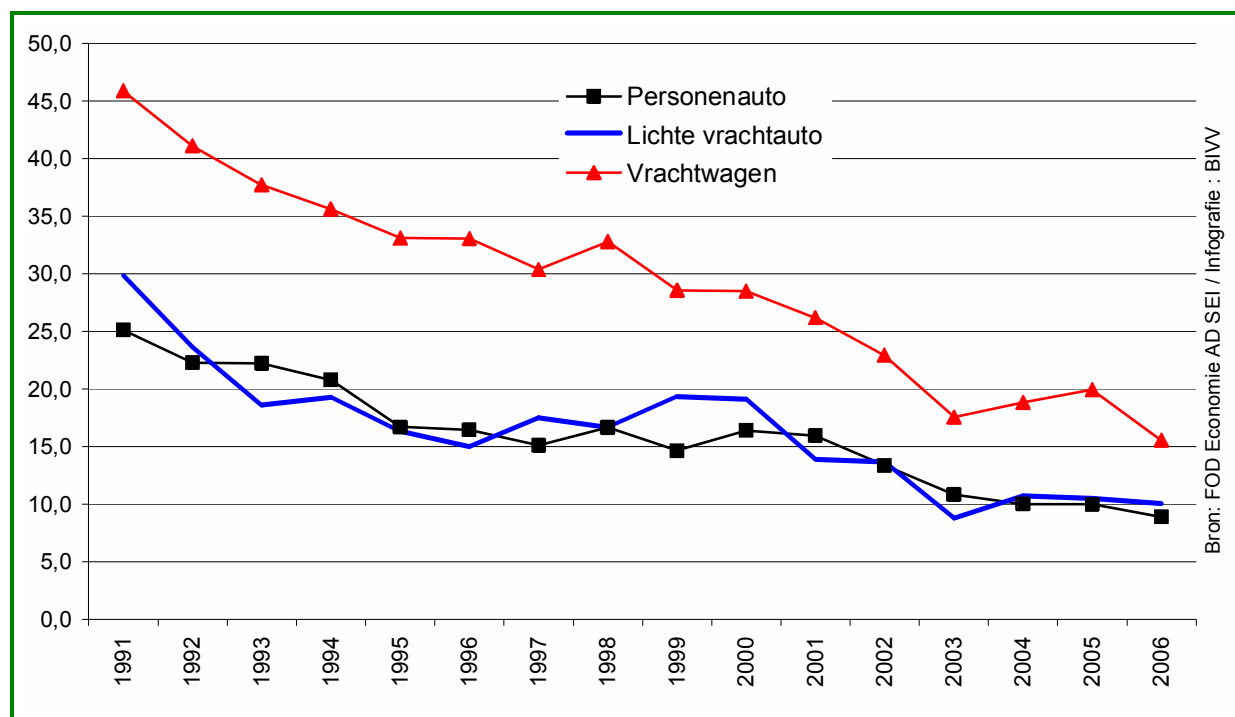
*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbele telling

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

Slachtoffers per betrokken weggebruikerscategorie

De grafiek hierna toont ons voor het Waals Gewest de jaarlijkse evolutie van het aantal doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één auto, per miljard afgelegde voertuigkilometers. De twee andere curven stellen de evolutie van de ongevallen voor met ten minste één vrachtwagen, en de ongevallen met ten minste één bestelwagen. We merken dat het aantal doden 30 dagen bij ongevallen met vrachtwagens, personenwagens en bestelwagens tussen 1991 en 2006 een gelijkaardige evolutie kende. Na een daling van 1991 tot 1996, bleef het aantal doden van 1997 tot 2002 stabiel (voor ongevallen met ten minste één lichte vrachtauto zien we zelfs een lichte stijging), van 2002 tot 2004 is het gedaald, en sindsdien bereikt de curve opnieuw een plateau.

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



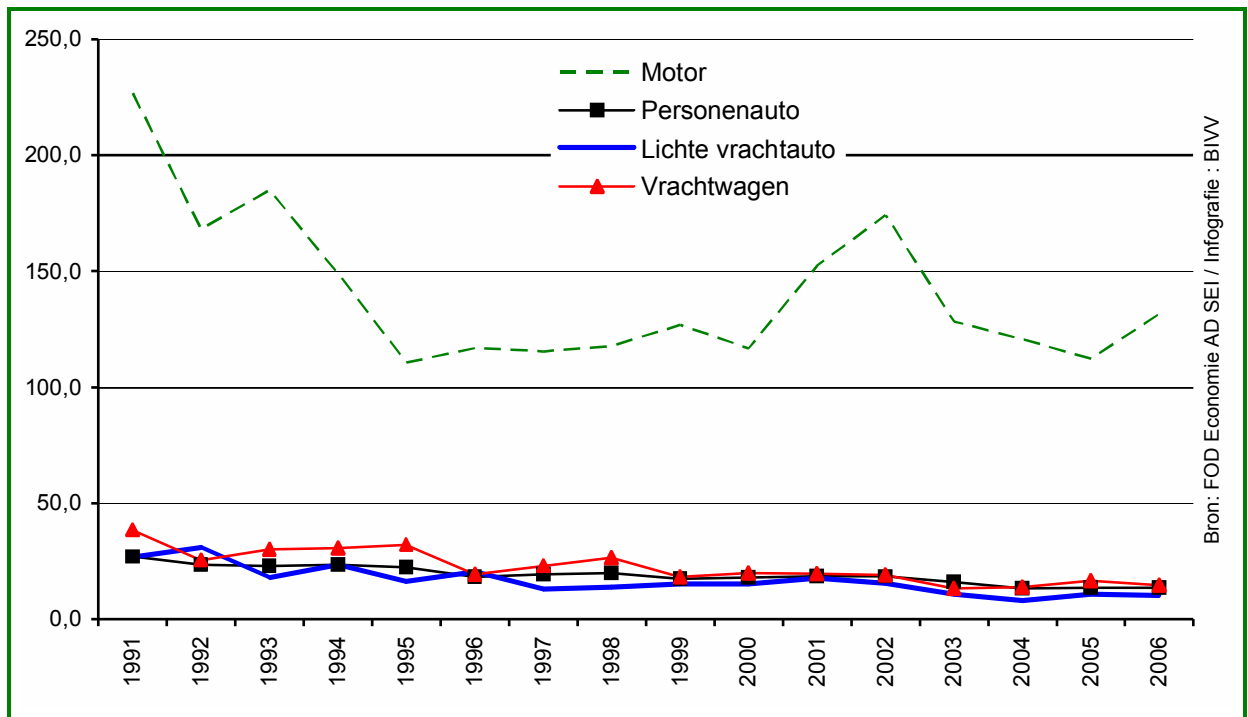
Tabel 32 : Evolutie van de doden 30 dagen bij ongevallen met respectievelijk ten minste één motorfiets, één personenauto, één vrachtwagen of één bestelwagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het Vlaams Gewest

Jaar	Doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste ...				Doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste... per miljard afgelegde voertuigkilometers in...			
	Eén motor	Eén voertuig	Eén vrachtwagen	Eén bestelwagen	Eén motor	Eén voertuig	Eén vrachtwagen	Eén bestelwagen
1991	44	633	36	78	226,7	27,0	26,7	38,4
1995	40	559	32	76	110,6	22,2	16,2	32,2
2000	48	490	41	58	116,7	18,0	15,1	20,0
2001	67	515	51	59	152,4	18,5	17,7	19,6
2002	81	518	47	58	174,2	18,4	15,5	19,0
2003	63	455	34	41	128,4	16,0	10,7	13,3
2004	63	382	27	43	120,6	13,2	8,1	13,7
2005	61	388	38	52	112,3	13,4	10,9	16,6
2006	75	397	37	46	131,5	13,6	10,2	14,6
2006/gemiddelde 98-2000	55,2%	-19,8%	-1,8%	-23,8%	9,1%	-26,1%	-30,5%	-32,2%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Het aantal doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één motor per miljard per motor afgelegde kilometers ligt ruimschoots hoger dan voor ongevallen met personenwagens, vrachtwagens of lichte vrachtauto's. Het ligt voor de hand dat de motorrijders zelf doorgaans het slachtoffer zijn van deze ongevallen, hetgeen bewijst dat de motor beduidend gevaarlijker is dan andere vervoermiddelen. Sinds 1995 is het aantal dodelijke slachtoffers bij motorongevallen trouwens niet gedaald.

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



5.3.2.5. Rijden onder invloed

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

De proportie van de bestuurders onder invloed wordt bepaald door het aantal bestuurders onder invloed te delen door het aantal op alcohol geteste bestuurders. Welnu, zoals we kunnen vaststellen in tabel 33, wordt in het Waals Gewest 47% van de bestuurders en voetgangers op alcohol getest bij letselongevallen. Die verhouding varieert trouwens volgens het weggebruikertype waarvan er sprake is: van één geteste voetganger op tien tot zes geteste vrachtwagenchauffeurs op tien.

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

	% gecontroleerde bestuurders	% bestuurders onder invloed van alcohol	Deel van alle betrokken bestuurders
Voetgangers	11%	22%	6%
Fietsers	21%	5%	3%
Bestuurders van personenwagens	50%	17%	69%
Vrachtwagenchauffeurs	64%	1%	4%
Bestuurders van bestelwagens	58%	13%	5%
Bus- en autocarbestuurders	47%	1%	1%
Totaal	47%	15%	87%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

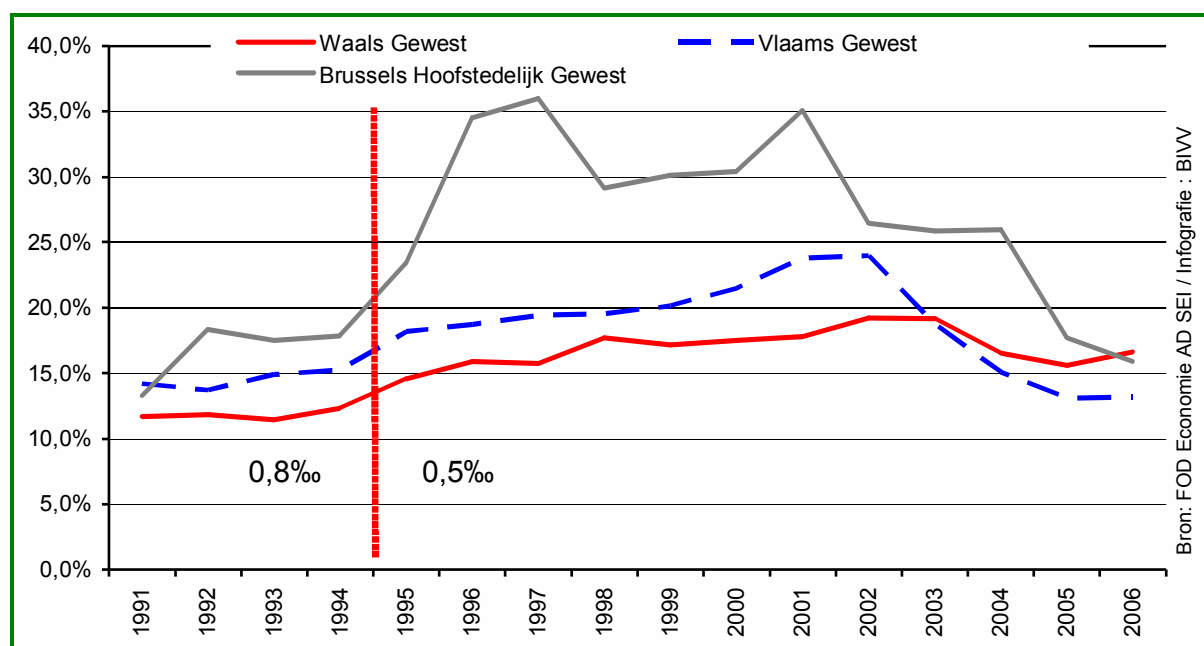
Het vervolg van de analyse focust zich enkel op bestuurders van personenwagens. Deze keuze is ingegeven door het feit dat de bestuurders van personenwagens de overgrote meerderheid van bestuurders representeren die betrokken zijn bij letselongevallen (69%), maar ook de verschillende weggebruikertypes 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 de proportie bestuurders onder invloed omgekeerd evenredig is met de proportie geteste bestuurders. Hoe groter het aantal geteste bestuurders, hoe kleiner 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

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

kennen wanneer alle bestuurders (en alle weggebruikers) bij alle letselongevallen worden getest op alcohol.⁵

Laten we evenwel een bondige analyse maken van de beschikbare informatie. De drie gewesten kennen een soortgelijke 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 27 : Hoeveel % van alle bestuurders die in één van de drie gewesten bij een letselongeval op alcohol werden getest, waren positief?



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

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

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

Tabel 34 : Hoeveel % van alle bestuurders die in de verschillende gewesten bij een letselongeval op alcohol getest werden, waren positief?

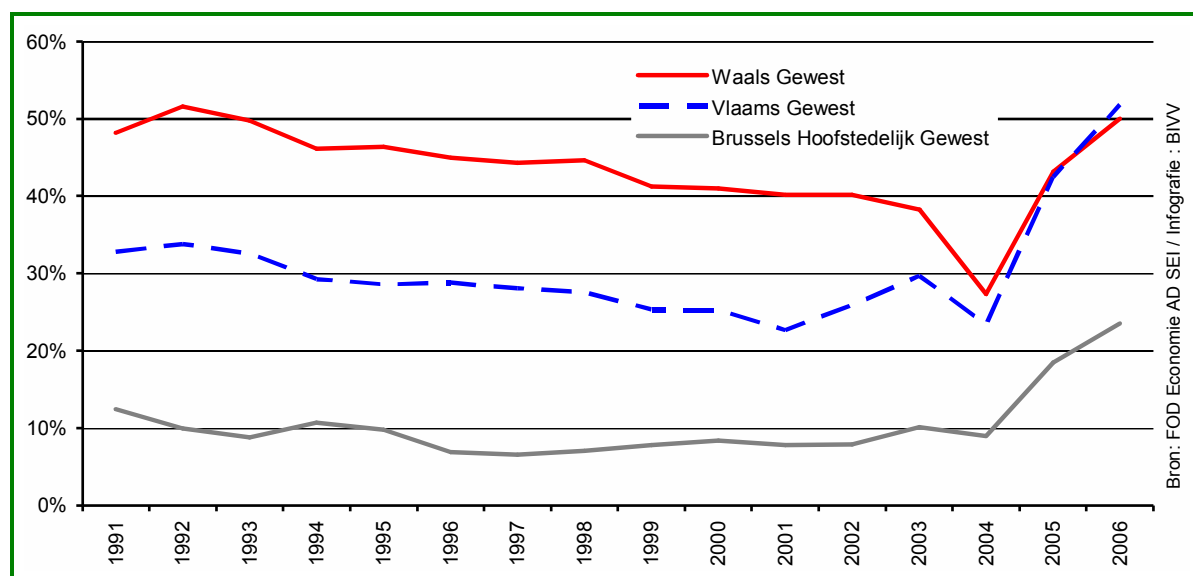
Jaar	% bestuurders onder invloed van alcohol in het BHG	% bestuurders onder invloed van alcohol in het Vlaams Gewest	% bestuurders onder invloed van alcohol in het Waals Gewest
1991	13,2%	14,2%	11,7%
1995	23,4%	18,2%	14,6%
2000	30,4%	21,5%	17,5%
2001	35,0%	23,8%	17,8%
2002	26,4%	24,0%	19,2%
2003	25,9%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

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

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



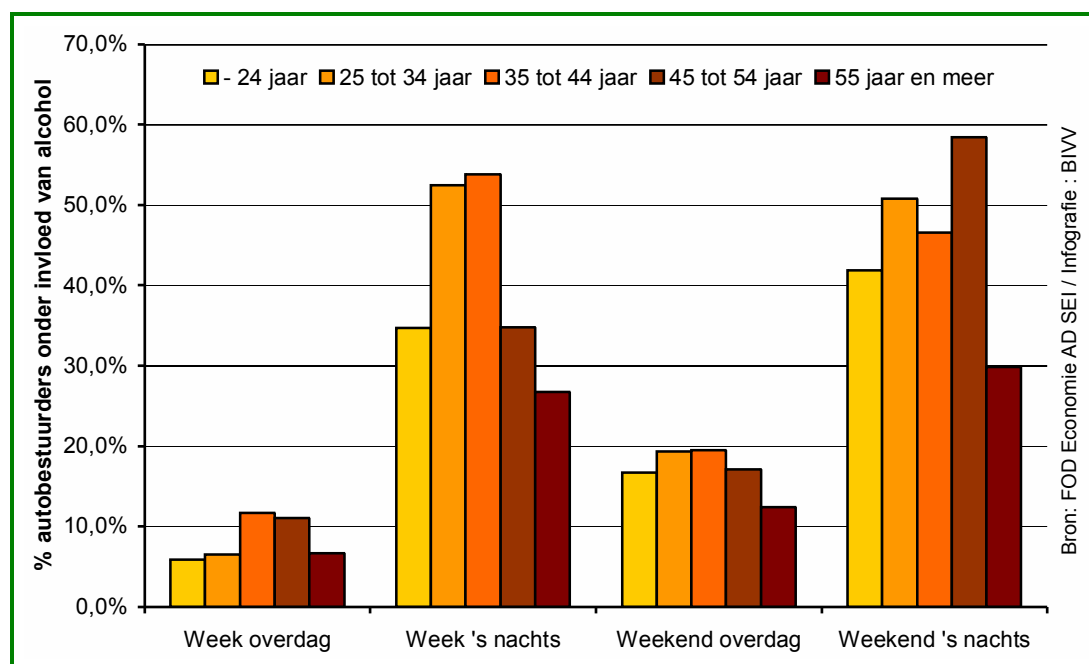
Tabel 35 : Hoeveel % van alle bestuurders die betrokken raakten bij een letselongeval werden getest op alcohol? Evolutie per gewest

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Op basis van de (onvolledige) gegevens waarover wij beschikken, kunnen we toch 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 ruim meer dan 30% van de bestuurders die bij een letselongeval betrokken raken positief, dit geldt niet enkel voor jongeren, maar ook voor de andere leeftijdscategorieën.

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



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

Leeftijdscategorie	Week dag	Week nacht	Weekend dag	Weekend nacht
Jonger dan 24 jaar	5,9%	34,7%	16,7%	41,9%
25 tot 34 jaar	6,5%	52,5%	19,3%	50,8%
35 tot 44 jaar	11,6%	53,8%	19,5%	46,5%
45 tot 54 jaar	11,1%	34,8%	17,1%	58,4%
55 jaar en ouder	6,6%	26,8%	12,4%	29,9%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

5.3.2.6. Andere ongevalsomstandigheden

Ongevallen naargelang van de weersomstandigheden

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

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

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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

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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV