

BIVV

OBSERVATORIUM
VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid in het Waals Gewest

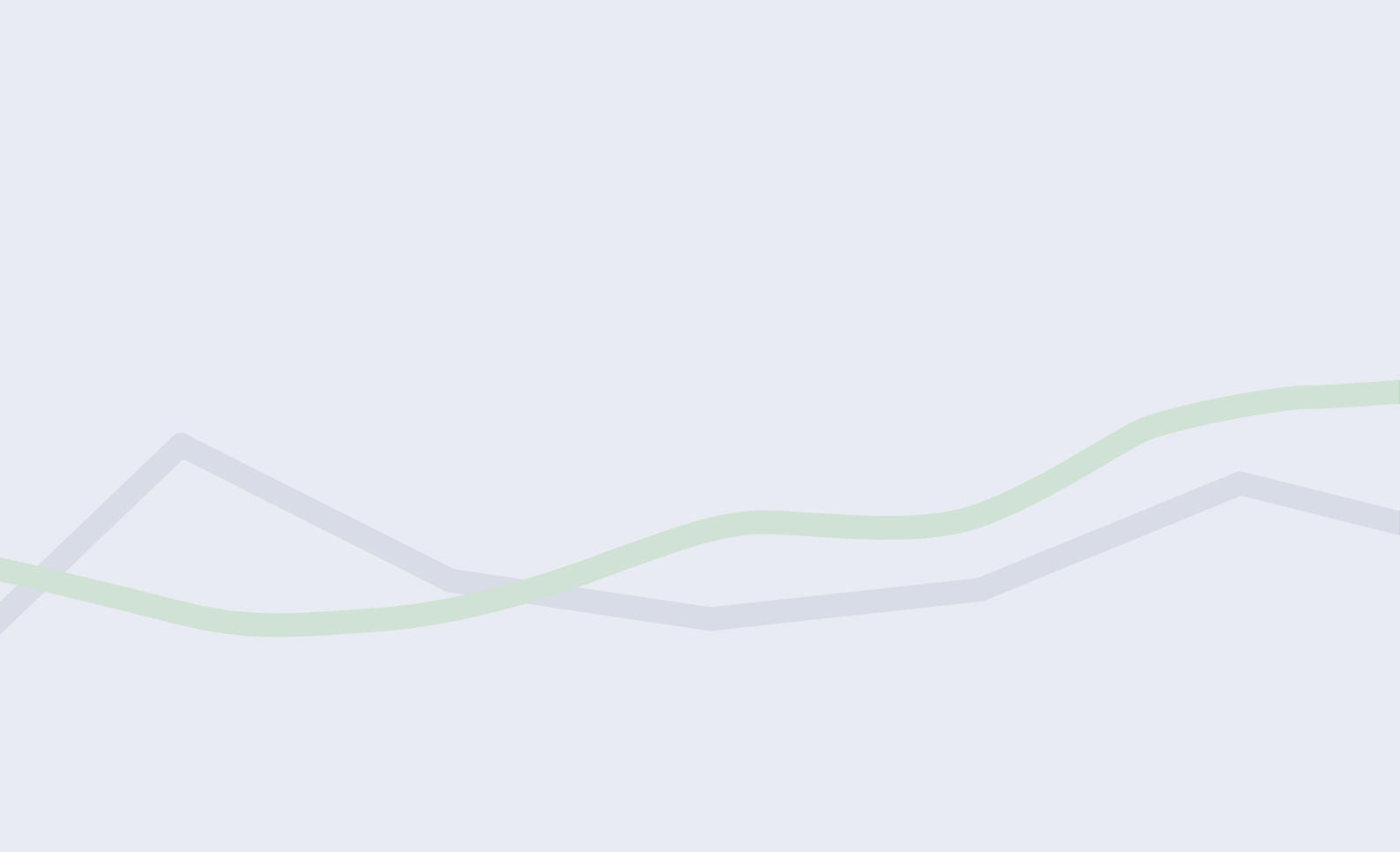
2000 - 2007



ikbenvoor.be ➡



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid



Auteur: Y. Casteels & N. Nuytens
Verantwoordelijke uitgever: Patric Derweduwen

© BIVV, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2009

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
Letselongevallen in het Waals Gewest	9
1. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers	10
1.1. Evolutie van de doden 30 dagen	10
1.2. Ernst van de ongevallen	15
1.3. Evolutie van de licht- en zwaargewonden	17
1.4. Evolutie van de letselongevallen	18
2. Ongevallen naargelang van het tijdstip	21
2.1. Ongevallen per maand	21
2.2. Ongevallen per tijdstip van de week	26
3. Ongevallen naargelang van de plaats	28
3.1. Ongevallen per provincie	28
3.2. Ongevallen op de autosnelweg	30
3.3. Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom	33
3.4. Ongevallen volgens de toegelaten snelheid	36
3.5. Ongevallen op doorlopende weggedeeltes en kruispunten	40
4. Slachtoffers van de ongevallen	41
4.1. Slachtoffers per leeftijd en geslacht	41
4.2. Slachtoffers per type weggebruiker	43
4.3. Slachtoffers per type weggebruiker en leeftijd	44
5. Eigenschappen van de ongevallen	48
5.1. Types ongevallen	48
5.2. Wie komt met wie in botsing?	52
5.3. Het risico op een dodelijk ongeval bij de verschillende soorten weggebruikers	56
5.4. Ongevallen naargelang de weersomstandigheden	58



Samenvatting

Globaal gezien, is 2007 een jaar van stagnatie wat betreft de Belgische en Europese verkeersveiligheid. Het aantal doden in 2006 was gelijk aan 1069 en bedroeg in 2007 nog steeds 1067, wat overeenkomt met de kleinste daling van het aantal doden in België¹ sinds 2001. In het Waals Gewest evolueert het aantal verkeersdoden sinds 2004 niet meer (511 en 2004, 509 en 2007). Andere verkeersveiligheidsindicatoren zoals daar zijn het aantal letselongevallen en het aantal licht-en zwaargewonden doen het niet beter, aangezien deze indicatoren tussen 2006 en 2007 lichtjes zijn gestegen.

In 2007 werden er in het Waals Gewest bijna 13.800 letselongevallen geregistreerd. Daarbij werden 19.145 mensen verwond en vielen er 509 doden. Het cijfer van het aantal Waalse verkeersdoden kan geplaatst worden tegenover het referentiekader van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid vertaald naar Wallonië, met name een doelstelling van maximum 292 doden 30 dagen tegen 2010. In 2007 bevond het Waals Gewest zich echter nog heel ver van deze doelstelling. In vergelijking met het referentiegemiddelde (= het gemiddelde van de jaren 1998, 1999 en 2000) is het aantal doden 30 dagen met 10,3% gezakt terwijl dit aantal in 2010 al met 50% gezakt zou moeten zijn. Daarenboven heeft deze daling zich enkel voorgedaan tussen 2002 en 2005 en niet in de jaren daarna. In vergelijking met het Vlaams Gewest, die een daling sinds het referentiegemiddelde laat optekenen van 37,6%, en in vergelijking met de andere landen van de EU27 laat het Waals Gewest dus geen goede prestatie optekenen.

Kijken we naar de evolutie van het aantal zwaargewonden en het aantal lichtgewonden dan zien we respectievelijke afnames ten opzichte van de gemiddeldes van 1998-1999-2000 van 44% en 13%. Ook hier kunnen we echter niet spreken van een succes aangezien de cijfers voor zwaar- en lichtgewonden na een gestage daling, in 2007 weer zijn gestegen. Ook de evolutie van het aantal letselongevallen vertoont een gelijkaardig patroon: dit wil zeggen een daling sinds het referentiegemiddelde (-14,7%) maar wel een die niet te danken is aan een positieve trend in 2007. De ernst van de letselongevallen is momenteel de zwakste van de verschillende verkeersveiligheidsparameters in Wallonië. Terwijl het aantal slachtoffers en het aantal letselongevallen nog een daling kunnen voorleggen sinds het referentiegemiddelde, zien we wat betreft de ernst zelfs een stijging (+5,1%). Dit staat in schril contrast met de daling van 23,7% in Vlaanderen.

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

Als we kijken naar het tijdstip waarop de ongevallen in het Waals Gewest gebeuren, dan zien we dat er zich in vergelijking met het Vlaams Gewest minder ongevallen tijdens de spits voordoen maar meer tijdens het weekend. De ongevallen in Wallonië zijn in het weekend iets ernstiger dan in de week en zijn 's nachts dubbel zo ernstig als overdag. Voor nachtelijke weekendongevallen zien we zowel voor Wallonië (sinds 2005) als voor Vlaanderen (sinds omstreeks 2000) een niet verwaarloosbare verbetering. Bij weekendongevallen 's nachts zijn jongeren onder de 34 jaar oververtegenwoordigd: 61% van de bestuurders die betrokken raken bij een ongeval op dit tijdstip zijn jongeren terwijl dit cijfer tijdens weekdagen slechts 39% bedraagt. Afgezien van een mogelijk risicovoller rijgedrag (de gegevens ter onze beschikking laten ons niet toe een dergelijke conclusie te trekken) speelt het feit dat jongeren tijdens weekendnachten meer op de baan zijn dan ouderen een belangrijke rol.

Niet alle Waalse provincies dragen in gelijke mate aan de afname van het aantal doden van bijna 10% ten opzichte van het referentiegemiddelde. Vier provincies laten een daling optekenen tussen 13% en 30%, waarbij Luxemburg en Waals-Brabant de uitblinkers zijn. Henegouwen echter, loopt, met een stijging van 11% duidelijk achterop op de andere provincies.

Vergelijken we de ongevallen tussen het Waals Gewest en het Vlaams Gewest dan is een van de meest opmerkelijke vaststellingen het grote verschil in de ernst van de ongevallen. Ongevallen op autosnelwegen, buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom zijn respectievelijk twee; tweeënhalf en drie maal zo ernstig in Wallonië als in Vlaanderen. Bovendien is de ernst in Wallonië sinds 1991 veel minder afgenomen dan in Vlaanderen. De beste verbetering sinds dat jaar (met 12%) sorteerde het Waals Gewest op autosnelwegen, terwijl de minst goede verbetering van het Vlaams Gewest reeds een percentage is van 38% (binnen de bebouwde kom).

Het ongevalsrisico (=het aantal ongevallen per miljard afgelegde kilometers) is op autosnelwegen voor het Waals Gewest en het Vlaams Gewest nochtans zo goed als hetzelfde. De kans op een ongeval op een autosnelweg is voor beide gewesten dus gelijk, maar de gevolgen van een ongeval zijn in het Waals Gewest gemiddeld ernstiger. Toch moet men zeer voorzichtig zijn in de interpretatie van deze verschillen, aangezien deze behalve aan een reëel verschil in ernst ook te wijten kunnen zijn aan een verschillende manier van registreren van niet-dodelijke ongevallen tussen de gewesten. Mogelijk worden in Wallonië lichte ongevallen minder vaak geregistreerd en opgenomen in de statistieken. Verder is het interessant om weten dat maar een klein percentage van de ongevallen zich eigenlijk op autosnelwegen voordoet, namelijk 10%.

Gegeven het verschil tussen het Waals en het Vlaams Gewest qua ernst van ongevallen op autosnelwegen, en op wegen buiten en binnen de bebouwde kom, is het logisch dat het verschil in ernst ook terugkeert in de cijfers over snelheidszones. Met andere woorden: ook per snelheidszone ligt de ernst van ongevallen gevoelig hoger in Wallonië (gemiddeld twee keer hoger).

Andere belangrijke vaststellingen die we kunnen maken in de analyse over snelheidszones voor Wallonië zijn de volgende. In alle snelheidszones registreren we sinds het referentiegemiddelde een lichte daling tussen 5% en 15% (zone 30 buiten beschouwing gelaten). Ook wat betreft het aantal accidenten en de ernst van de ongevallen zien we geen extreme evoluties. Verder wordt de niet onlogische, maar belangrijke vaststelling gedaan dat hoe hoger de snelheidslimiet ligt, hoe groter de ernst van het ongeval is. Enkel zone 90 km/u bevestigt deze stelling niet, want ongevallen in deze zone zijn gemiddeld ernstiger dan ongevallen in zone met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u.

Met betrekking tot de locatie van ongevallen in Wallonië zien we dat 75% zich voordoet op doorlopende weggedeeltes. Zelfs nog een groter aantal verkeersdoden dan ongevallen is verbonden aan deze weglocatie (85%).

Als we de verkeersslachtoffers van ongevallen van naderbij bekijken zien we dat er

in alle leeftijdsklassen, en zowel bij mannen als vrouwen, een afname van het aantal slachtoffers optreedt. Er is nog steeds een piek van slachtoffers tussen de leeftijd van 15 tot 34 jaar, maar deze is voor een groot stuk afgenomen in vergelijking met 2000. Meer nog, voor jongeren onder de 34 jaar (en zeker onder de 17 jaar) treedt er een grotere verbetering op dan voor de oudere leeftijdscategorieën. Mannen blijken wel nog steeds sterk oververtegenwoordigd in het aantal slachtoffers. Indien we de slachtoffers per leeftijdscategorie nog verder opsplitsen naar weggebruikerstype, dan zien we dat steeds dezelfde weggebruikerstypes het goed doen: wageninzittenden, bromfietzers en fietsers maken de grootste progressie. Motorrijders, vrachtwagenbestuurders en voetgangers daarentegen vertonen nauwelijks een evolutie sinds 1998-1999-2000.

62,5% van de ongevallen hebben betrekking op een botsing tussen verschillende weggebruikers, maar ongevallen met één enkele weggebruiker zijn wel dubbel zo gevaarlijk. Bij meer dan 85% van de botsingen tussen verschillende weggebruikers is een personenwagen betrokken. Ook merken we dat in Wallonië het dodelijk ongevalsrisico voor vrachtwagens niet hoger is dan het dodelijk ongevalsrisico voor personenwagens, hetgeen in Vlaanderen niet het geval is.

Tabel 1 :
De cijfers in één
oogopslag

	Slachtoffers 2007 (gewogen cijfers ²)				Evolutie van de doden 30 dagen tussen referentiegemiddelde 98- 2000 en 2007 ³	
	Doden 30 dagen	Zwaar- gewonden	Licht- gewonden	Totaal	Absolute cijfers	Percentage
Vlaams Gewest	527	4550	37566	42643	-317	-37,6%
Waals Gewest	509	2257	16379	19145	-59	-10,3%
BHG ⁴	31	244	4854	5129	-13	-29,5%
België	1067	7051	58799	66917	-389	-26,7%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

- De toegepaste wegings- of kalibratietechniek wordt toegelicht in het gedeelte "Definities en bronnen" van het rapport "Evolutie van de verkeersveiligheid in België van 2000 tot 2006" (Casteels Y. & Scheers M., 2008). Als gevolg van deze techniek zijn het aantal letselongevallen en het aantal gewonden decimale getallen. Om de leesbaarheid te verhogen ronden wij deze decimale getallen af. De kalibratie heeft echter wel als gevolg dat de totalen niet steeds gelijk zijn aan de som van de afgeronde getallen.
- Omdat het gemiddelde van de doden 98-2000 vaak een decimaal getal is, kan het percentage van de evolutie soms vreemd lijken. Een voorbeeldje: in 2007 vielen vier doden op een rondpunt, voor de periode 98-2000 is dat gemiddeld 1,666 (vijf doden op drie jaar tijd), in absolute cijfers is het verschil dus 2,333 (afgerond tot twee in de tabel) wat neerkomt op een evolutie van +140% (2,333 / 1,666).
- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Tabel 1 :
De cijfers in één oogopslag

	Slachtoffers in het Waals Gewest (gewogen cijfers)				Evolutie van de doden 30 dagen tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	
	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Totaal	Absolute cijfers	Percentage
Totaal	509	2257	16379	19145	-59	-10,3%
Per miljoen inwoners	148	657	4767	5572	-22	-13,0%
Per miljard afgelegde reizigerskilometers	11	50	361	422	-2	-17,8%
Tijdstip van de week						
Week dag	221	1126	9528	10875	-28	-3,8%
Week nacht	64	171	1037	1272	+5	+2,8%
Weekend dag	112	610	3978	4700	-27	-6,4%
Weekend nacht	112	349	1836	2297	-9	-2,4%
Provincies						
Waals-Brabant	37	128	1641	1806	-13	-26,0%
Henegouwen	206	851	5669	6726	+21	+11,2%
Luik	120	570	5321	6011	-30	-20,0%
Luxemburg	51	301	1441	1793	-22	-30,1%
Namen	95	407	2306	2808	-14	-13,1%
Plaats						
Autosnelweg	75	388	1588	2051	-10	-11,8%
Buiten bebouwde kom	265	906	5391	6562	-44	-14,2%
Binnen bebouwde kom	146	962	9394	10501	-28	-15,9%
Snelheid						
30 km/u of minder	4	39	318	361	+2	+100%
31 tot 50 km/u	143	913	8959	10015	-16	-10,3%
51 tot 70 km/u	43	216	1736	1994	-2	-5,1%
71 tot 90 km/u	208	712	3727	4647	-38	-15,4%
Meer dan 90 km/u	87	370	1624	2081	-7	-7,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 1 :
De cijfers in één oogopslag

	Slachtoffers in het Waals Gewest (gewogen cijfers)				Evolutie van de doden 30 dagen tussen referentiegemiddelde 98-2000 en 2007	
	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Totaal	Absolute cijfers	Percentage
Kruising						
Buiten kruispunt	446	1809	11835	14090	-33	-6,9%
Op kruispunt	59	405	4113	4577	-28	+32,2%
Op rotonde	4	43	430	477	+2	+140,0%
Geslacht						
Man	414	1529	9748	11691	+2	+0,5%
Vrouw	95	592	6426	7113	-61	-39,0%
Leeftijd						
Jonger dan 18 jaar	34	227	2206	2467	-10	-22,7%
18-24 jaar	95	463	3662	4220	-26	-21,3%
25-34 jaar	115	433	3273	3821	+5	+4,5%
35-44 jaar	95	387	2713	3195	-7	-7,2%
45-54 jaar	65	279	2066	2410	+5	+7,7%
55-64 jaar	47	145	1100	1292	+6	+15,6%
65 jaar en ouder	58	183	1177	1419	-31	-34,6%
Weggebruiker						
Voetganger	49	219	1203	1471	+1	+2,1%
Fiets	10	95	523	628	-5	-34,8%
Bromfiets	20	184	1316	1520	-3	-11,8%
Motorfiets	76	313	1026	1415	+35	+86,9%
Auto	281	1270	11010	12561	-89	-24,0%
Lichte vrachtwagen	21	75	561	657	+5	+34,0%
Autobussen en autocars		3	176	179	0	
Vrachtwagens	13	38	183	234	+8	+178,6%
Andere	15	46	242	303	+13	+800,0%
Onbekend	24	14	139	177	+24	
Ongevalstype						
Tussen bestuurders	241	1288	11217	12746	-50	-17,1%
Eén enkele weggebruiker	243	932	4959	6134	-33	-11,9%

Bront: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW



Letselongevallen in het Waals Gewest

In 2007 werden er in het Waals Gewest bijna 13.800 letselongevallen geregistreerd. Bij deze 13.800 ongevallen vielen er 19.145 slachtoffers, wat neerkomt op meer dan 52 slachtoffers per dag. Een groot deel daarvan zijn lichtgewonden (85,5%) en zwaargewonden (11,8%), maar er vielen ook doden (2,7%). In 2002 heeft de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) als voornaamste doel vooropgesteld om enerzijds het aantal doden 30 dagen met 33% tegen 2006 te verminderen en om anderzijds deze aantallen tegen 2010 met 50% te verminderen ten opzichte van het gemiddelde van 1998, 1999 en 2000. Met dit gemiddelde als referentie doorheen het hele rapport, zullen we zien dat we maar langzaam in de goede richting evolueren, en dat er nog belangrijke inspanningen moeten geleverd worden om de vastgelegde doelstellingen te bereiken. Met een stijging van 1,2% van het aantal doden en een stijging van het aantal zwaar - en lichtgewonden met respectievelijk 3,3% en 2,6% ten opzichte van 2006, is 2007 een jaar van stagnatie op het vlak van de verkeersveiligheid.



1. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers

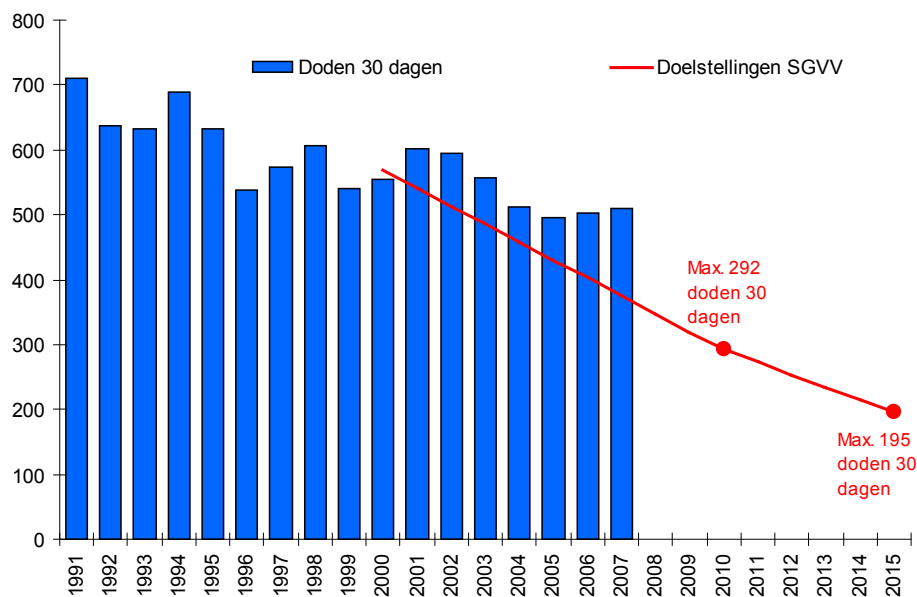
Sinds 1991 is het aantal verkeersdoden in het Waals Gewest met 28% afgenomen en vanaf het gemiddelde van 1998-2000 bedroeg deze daling 10,3%. Een evolutie aan dit ritme is echter onvoldoende om de doelstelling te bereiken om tegen 2010 het aantal verkeersdoden met 50% te verminderen. We stellen immers vast dat Wallonië slechtere resultaten behaalt dan Vlaanderen en het aantal verkeersdoden in Wallonië amper met twee doden is gedaald sinds 2004. Eveneens onrustwekkend is dat de ernst van de ongevallen (aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen) tussen 1991 en 2007 niet noemenswaardig is geëvolueerd.

We zullen ook merken dat het aantal lichtgewonden tussen 1991 en 2007 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 afgezien van een stagnatie in het laatste jaar

1.1. Evolutie van de doden 30 dagen

Van 1991 tot 2007 is het aantal doden 30 dagen in het Waals Gewest met 28% gedaald. Deze evolutie verliep niet lineair maar werd gekenmerkt door een geleidelijke vooruitgang gevolgd door een aanzienlijke terugval. In de periode 1998-2000 vielen er gemiddeld 568 doden 30 dagen per jaar, terwijl men er in 2007 nog altijd 509 telt. De tendens lijkt dus in een licht dalende lijn te liggen. Met deze daling van 10,3% van het aantal doden 30 dagen zitten we nog ver van het vooropgestelde doel van maximum 292 doden in 2010 en zelfs nog ver van het doel dat tegen 2006 vooropgesteld was: maximum namelijk 380 doden. Daarenboven was er in het Waals Gewest tussen 2004 en 2007 nauwelijks nog sprake van een daling.

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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Tabel 2 :
Evolutie van de doden 30 dagen
in het Waals Gewest

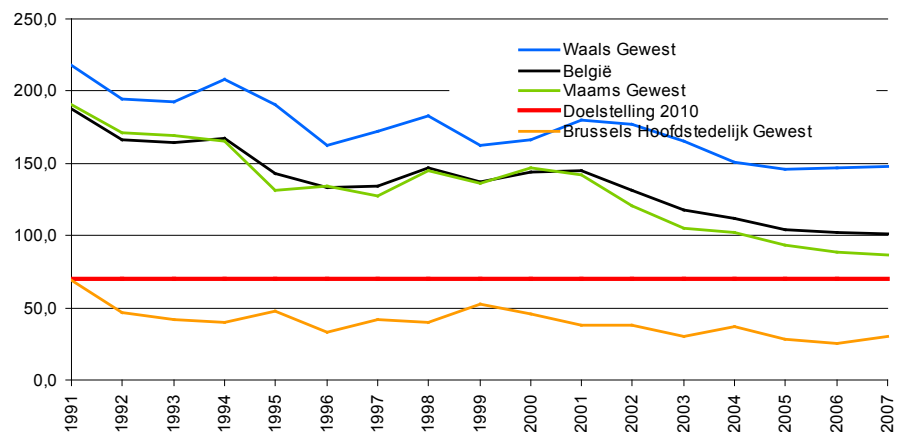
Jaar	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen per miljoen inwoners	Doden 30 dagen per miljard reizigers-kilometers
1991	710	218	20,0
1992	637	194	17,5
1993	633	192	16,9
1994	688	208	18,0
1995	633	191	16,2
1996	538	162	13,8
1997	573	173	14,4
1998	607	182	14,8
1999	541	162	13,0
2000	555	166	13,1
2001	601	180	13,9
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
2007	509	148	11,2
Gemiddelde 98-2000	568	170	13,6
Evolutie*	-10,3%	-13,0%	-17,8%

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

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

Om de verkeersonveiligheid in verschillende administratieve entiteiten te vergelijken, moeten we een gemeenschappelijke eenheid gebruiken. Daarom hebben we ervoor gekozen het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners te berekenen in elk van de drie Gewesten. In 1991 vielen er in Wallonië 220 doden 30 dagen per miljoen inwoners, in Vlaanderen waren dit er 190. Deze twee gewesten kenden tot in 2001 een gelijklopende evolutie. Sindsdien is het aantal doden in Vlaanderen beduidend sneller gedaald dan in Wallonië. In 2007 vielen in Wallonië per miljoen inwoners 148 doden 30 dagen, in Vlaanderen waren dit er 86.

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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 3 :
Evolutie van de doden 30 dagen
per miljoen inwoners in de drie
gewesten

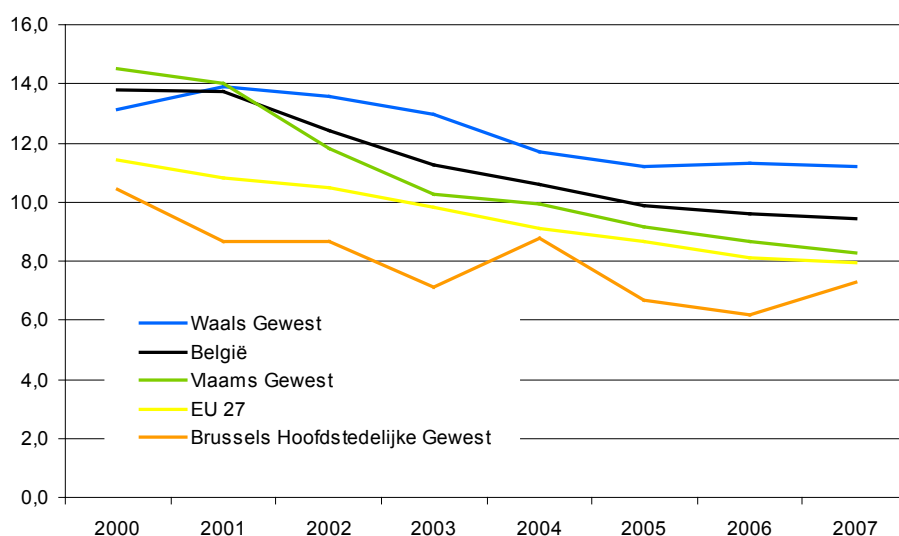
Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	69	190	218	188
1992	46	171	194	167
1993	42	169	192	165
1994	40	165	208	168
1995	47	131	191	143
1996	33	134	162	134
1997	42	127	173	134
1998	40	145	182	147
1999	52	136	162	137
2000	46	147	166	144
2001	38	142	180	145
2002	38	121	177	131
2003	30	105	165	117
2004	37	102	151	112
2005	28	94	146	104
2006	26	89	147	102
2007	30	86	148	101
Gemiddelde 98-2000	46	142	170	142
Evolutie*	-34.7%	-39.5%	-13.0%	-29.3%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

Grafiek 3 stelt het aantal geregistreerde doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers voor, wat eveneens een eenheid is die toelaat om het aantal doden in verschillende regio's te vergelijken. 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 reizigerskilometers 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 (EU27), 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, en dit in alle gewesten.

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



Bron : FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit en Europese Commissie
DG TREN / Infografie : BIVV

Nota: het aantal afgelegde reizigerskilometers in de EU27 is nog niet beschikbaar voor 2007. Deze waarde hebben we dus moeten schatten

Tabel 4 :
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 27)
1991	16,9	20,8	20,0	20,3	16,9
1992	11,1	18,5	17,5	17,8	11,1
1993	10,0	18,1	16,9	17,3	10,0
1994	9,4	17,5	18,0	17,4	9,4
1995	11,0	13,8	16,2	14,6	11,0
1996	7,7	14,0	13,8	13,7	7,7
1997	9,6	13,1	14,4	13,5	9,6
1998	9,1	14,6	14,8	14,4	9,1
1999	11,9	13,3	13,0	13,1	11,9
2000	10,4	14,5	13,1	13,8	10,9
2001	8,7	14,0	13,9	13,8	10,2
2002	8,6	11,8	13,6	12,4	10,4
2003	7,1	10,3	13,0	11,2	9,7
2004	8,7	9,9	11,7	10,6	9,0
2005	6,7	9,2	11,2	9,9	8,7
2006	6,2	8,7	11,3	9,6	8,1
2007	7,3	8,3	11,2	9,4	8,0
Gemiddelde 98-2000	10,5	14,1	13,6	13,8	10,5
Evolutie*	-30,7%	-41,4%	-17,8%	-32,0%	-23,8%

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

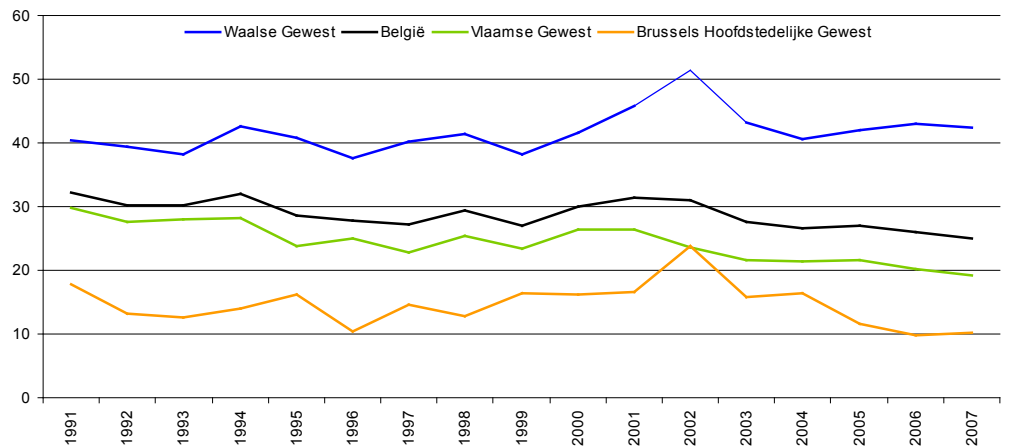
Nota: Het aantal afgelegde reizigerskilometers in de EU27 is nog niet beschikbaar voor 2007. Deze waarde hebben we dus moeten schatten.

Bron: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit en Europese Commissie / Infografie: BIVV

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 Wallonië half zo goed als Vlaanderen en vier keer minder goed als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit is grotendeels te verklaren door het stedelijke karakter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 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 2007 was dit cijfer al geslonken tot ongeveer 20, het laagste cijfer sinds 1991. Een dergelijke evolutie blijft uit in het Waals Gewest want de ernst van de ongevallen blijft zich situeren tussen een ondergrens van 38 doden per 1000 letselongevallen en een bovengrens van 46 doden per 1000 ongevallen (zie hoofdstukken 3.3 en 3.4).

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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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 5:
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
1992	13	28	39	30
1993	13	28	38	30
1994	14	28	43	32
1995	16	24	41	29
1996	10	25	38	28
1997	15	23	40	27
1998	13	25	41	29
1999	16	23	38	27
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
2007	10	19	42	25
2007 (gewogen)	8	17	37	21
Gemiddelde 98-2000	15	25	40	29
Evolutie*	-32,0%	-23,7%	+5,1%	-12,8%

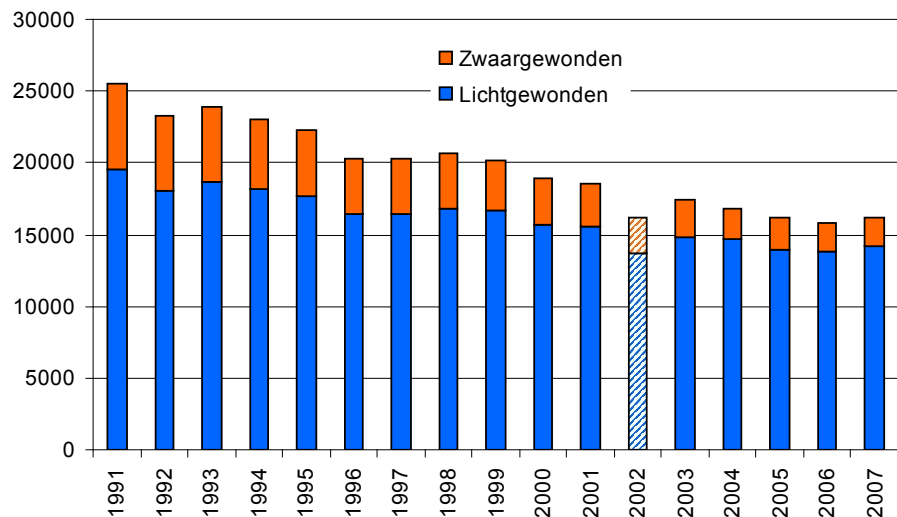
Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

1.3. Evolutie van de licht- en zwaargewonden

Het aantal lichtgewonden kent in het Waals Gewest sinds 1991 een constante daling, maar in 2007 doet zich weer een stijging voor. Dit geldt ook voor het aantal zwaargewonden, dat in 16 jaar tijd fors gedaald is (met meer dan 65%), maar in 2007 weer lichtjes stijgt.

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



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

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 6:
Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het Waals Gewest

Jaar	Lichtgewonden	Zwaargewonden	Zwaargewonden + doden 30 dagen	Lichtgewonden + Zwaargewonden + Doden
1991	19511	5958	6668	26179
1992	18010	5292	5929	23939
1993	18610	5268	5901	24511
1994	18181	4886	5574	23755
1995	17683	4573	5206	22889
1996	16418	3816	4354	20772
1997	16412	3851	4424	20836
1998	16805	3840	4447	21252
1999	16686	3478	4019	20705
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
2007	14174	1998	2507	16681
2007 (gewogen)	16379	2257	2766	19145
Gemiddelde 98-2000	16379	3545	4113	20492
Evolutie*	-13,5	-43,6%	-39,0	-18,6%

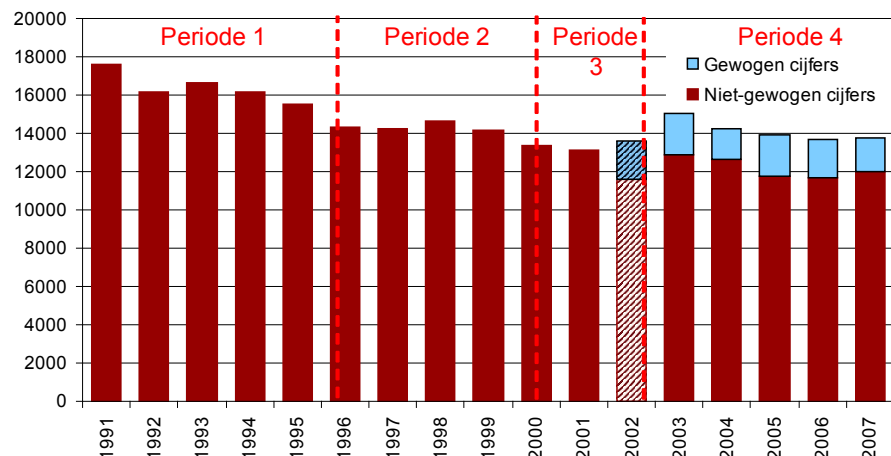
*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

1.4. Evolutie van de letselongevallen

De analyse van de officiële cijfers toont aan dat het aantal ongevallen vermindert van 1991 tot 1996 (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 vierde periode (van 2003 tot 2006) doet zich vervolgens opnieuw een lichte daling voor tot en met 2006. 2007 houdt een lichte stijging in, maar zet geen nieuwe periode van stijging in aangezien we nu reeds weten dat er zich in 2008 opnieuw een daling heeft voorgedaan. De plotse stijging van 2002 tot 2003 is te wijten aan de vanaf 2002 gehanteerde wegingsmethode.

Grafiek 6 :
Evolutie van de letselongevallen
in het Waals Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

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 7:
Evolutie van de letselongevallen
in het Waals Gewest

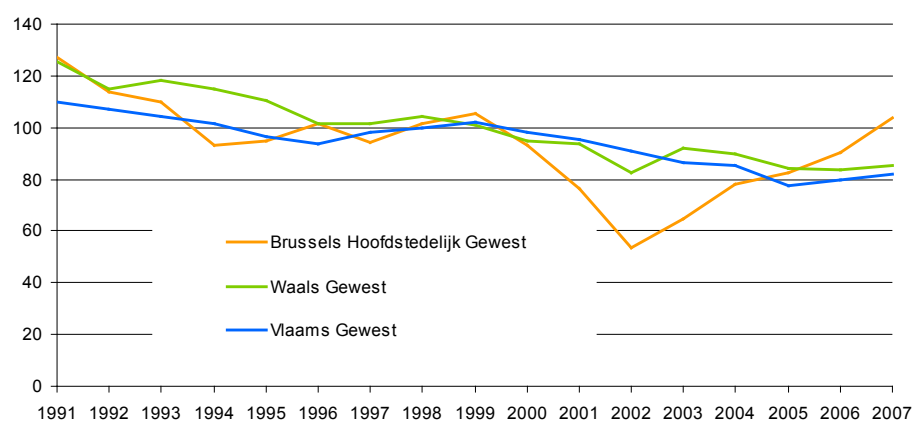
Jaar	Ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen
1991	17613	5140	629
1992	16154	4695	584
1993	16607	4603	577
1994	16132	4318	640
1995	15495	4053	576
1996	14286	3465	483
1997	14278	3502	532
1998	14629	3504	533
1999	14185	3236	500
2000	13335	3119	510
2001	13140	2919	550
2002	11591	2527	543
2003	12896	2568	509
2004	12616	2205	482
2005	11795	2213	442
2006	11720	2054	462
2007	11982	2144	476
2007 (gewogen)	13791	2375	476
Gemiddelde 98-2000	14050	3286	514
Evolutie*	-14,7%	-34,8%	-7,5%

* Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

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, en in 2007) en sinds 2001 in grote lijnen dezelfde trends vertoont als het Vlaams Gewest. In vergelijking met het referentiegemiddelde, is het aantal ongevallen in het Waals Gewest met 15% gedaald en in het Vlaams Gewest met 18%.

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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 8:
Evolutie van de letselongevallen
in de drie gewesten (gemiddelde
1998, 1999 en 2000 = basis 100)
(niet-gewogen cijfers)

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	127	110	125	115
1992	114	107	115	110
1993	110	104	118	109
1994	93	102	115	105
1995	95	97	110	100
1996	102	94	102	96
1997	95	98	102	99
1998	102	100	104	101
1999	105	102	101	102
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
2007	104	82	85	84

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW



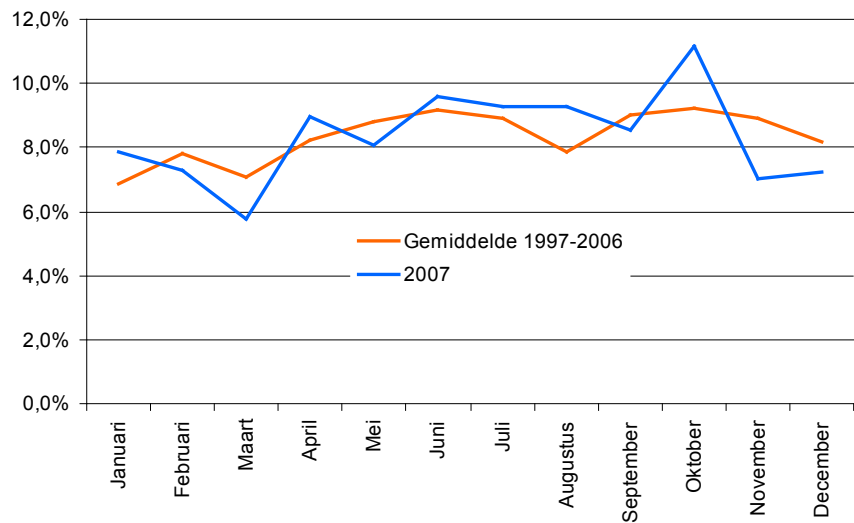
2. Ongevallen naargelang van het tijdstip

Het Waals Gewest telt in verhouding meer weekendongevallen dan de rest van België. De meest ernstige ongevallen doen zich 's nachts en tijdens het weekend voor. Tijdens de 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" 39% uitmaken van de bestuurders die tijdens weekdagen betrokken raken bij ernstige ongevallen.

2.1. Ongevallen per maand

De grafiek hierna stelt de spreiding voor van de dodelijke ongevallen over de 12 maanden van 2007 en vergelijkt deze met de maandgemiddelden voor de periode 1997-2006. Over het algemeen gesproken zijn er in Wallonië relatief weinig dodelijke ongevallen in het begin van het jaar. Vanaf maart is er wel een gestage toename tot juni. In de zomervakantiemaanden zien we een opvallend verschil tussen juli en augustus. Terwijl juli juni bijna in aantallen evenaart is augustus een relatief kalme maand. Daarna volgt er weer een piek in september en oktober die afneemt naar het einde van het jaar toe. Voor het jaar 2007 ligt het aantal dodelijke ongevallen in augustus en oktober opvallend hoog, en in maart en november opvallend laag.

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



Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

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

Tabel 9:
Dodelijke ongevallen in het Waals
Gewest per maand

Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni
1991	57	34	51	43	41	48
1992	45	37	44	41	49	43
1993	50	47	40	33	40	60
1994	55	42	49	46	38	56
1995	39	42	43	42	50	45
1996	38	32	38	42	34	47
1997	37	40	41	33	49	42
1998	34	37	37	45	55	51
1999	35	33	36	51	56	45
2000	37	37	38	39	39	48
2001	40	36	44	46	47	53
2002	29	56	33	45	46	49
2003	31	23	34	41	46	48
2004	46	38	35	41	48	39
2005	40	25	33	36	37	51
2006	25	42	33	34	30	32
2007	38	32	28	42	39	45
Gemiddelde 97-2006	35	37	36	41	45	46
Evolutie*	+7%	-13%	-23%	+2%	-14%	-2%

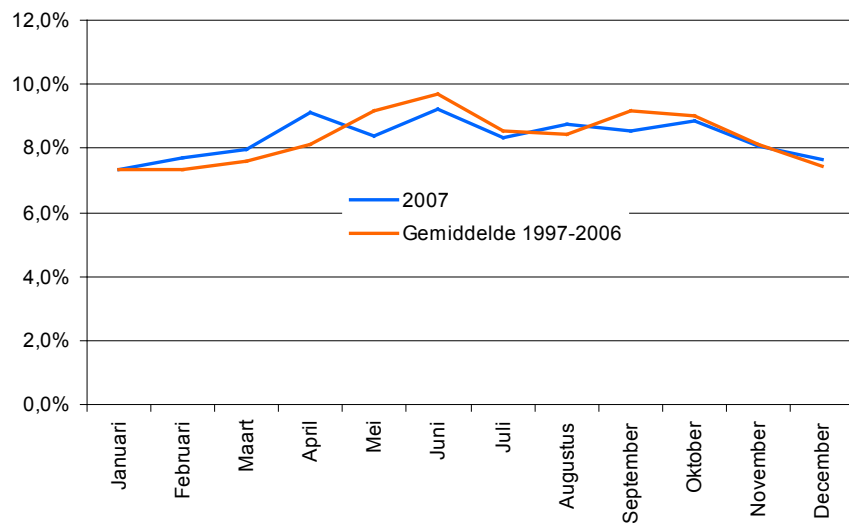
*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1997 tot 2006

Grafiek 9 biedt ons een ruimer overzicht van de evolutie van de letselongevallen. Op dezelfde manier als bij de vorige grafiek kunnen we 2007 vergelijken met het gemiddelde van de tien jaren ervoor. We merken dat de spreiding voor 2007 niet noemenswaardig verschilt van de gemiddelde spreiding. Bij deze laatste spreiding ligt het aantal ongevallen vrij laag in het begin van het jaar, maar neemt het aantal letselongevallen per maand wel toe tot in juni, die traditioneel een piekmaand is wat betreft het aantal ongevallen. In de twee zomervakantiemaanden is er een terugval in het aantal ongevallen, gevolgd door een tweede piek in september die geleidelijk afneemt naar het einde van het jaar toe. 2007 kwam grosso modo overeen met deze gemiddelde tendensen, maar april week wat naar boven af en de maanden mei en september naar onder.

Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
62	57	51	72	58	55	629
55	45	49	65	57	54	584
42	41	60	51	56	57	577
57	63	60	59	76	39	640
53	68	47	53	50	44	576
45	51	44	43	34	35	483
43	53	41	61	49	43	532
47	42	54	59	39	33	533
27	38	39	48	44	48	500
44	27	48	44	50	59	510
54	51	40	44	50	45	550
54	44	56	42	51	38	543
53	48	47	49	53	36	509
46	46	36	44	32	31	482
46	22	38	40	35	39	442
46	34	51	44	41	50	462
45	45	40	54	33	35	476
46	41	45	48	44	42	506
-2%	+11%	-11%	+14%	-26%	-17%	-6%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BVV

Grafiek 9 :
Spreiding van de letselongevallen
per maand



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BVV

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

Tabel 10:
Letselongevallen in het Waals
Gewest per maand (niet-
gewogen cijfers)

Jaar	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni
1991	1372	1068	1309	1458	1413	1651
1992	1069	1114	1267	1217	1469	1476
1993	1317	1102	1169	1310	1556	1595
1994	1278	1120	1244	1249	1428	1433
1995	1045	1121	1296	1156	1384	1400
1996	1043	960	1045	1133	1261	1369
1997	1083	850	1083	1079	1334	1327
1998	1110	1045	1134	1194	1451	1394
1999	1100	990	1124	1184	1358	1302
2000	1062	1014	1063	1126	1220	1246
2001	941	896	1059	965	1126	1219
2002	900	859	993	1016	1161	1160
2003	857	812	983	989	1148	1258
2004	900	802	945	1030	1189	1192
2005	894	806	807	978	1101	1157
2006	872	747	884	886	1041	1213
2007	898	847	971	1079	1026	1092
2007 (gewogen)	1025	978	1116	1242	1176	1252
Gemiddelde 97-2006	978	889	1011	1053	1217	1258
Evolutie*	-8%	-5%	-4%	2%	-16%	-13%

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1997 tot 2006

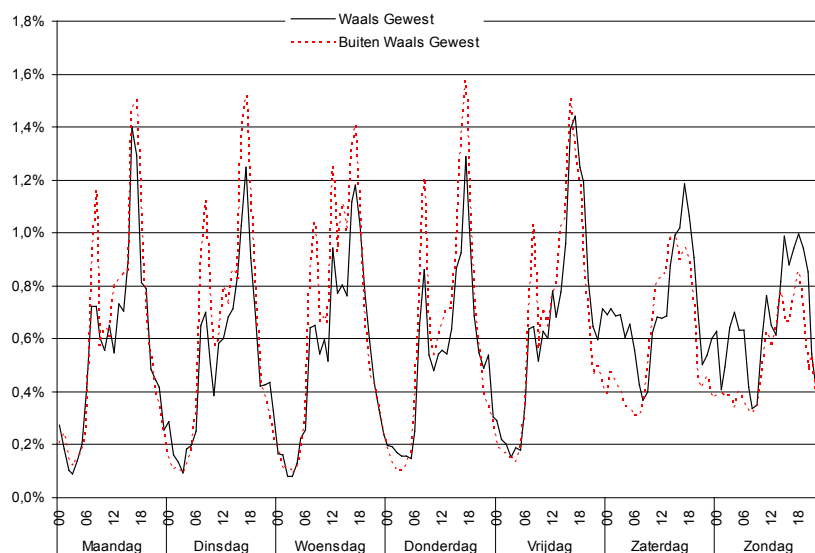
Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec	Totaal
1559	1572	1635	1620	1587	1369	17613
1379	1414	1417	1534	1423	1375	16154
1472	1379	1493	1553	1302	1359	16607
1374	1350	1554	1512	1294	1296	16132
1369	1394	1349	1383	1344	1254	15495
1200	1270	1226	1383	1305	1091	14286
1222	1359	1167	1350	1295	1129	14278
1228	1328	1246	1317	1165	1017	14629
1056	975	1311	1393	1204	1188	14185
1142	1021	1161	1202	1061	1017	13335
1168	1085	1220	1244	1181	1036	13140
1091	1052	1104	1020	621	614	11591
1177	1192	1227	1170	1115	968	12896
1085	1153	1184	1079	999	1058	12616
1013	1060	1060	1094	894	931	11795
1121	982	1086	1100	915	873	11720
1019	1070	1012	1083	953	932	11982
1177	1235	1166	1247	1102	1075	13791
1137	1134	1181	1214	1069	993	13134
-10%	-6%	-14%	-11%	-11%	-6%	-9%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIWV

2.2. Ongevallen per tijdstip van de week

De ongevallen zijn in Wallonië merkbaar anders gespreid over de week dan in de rest van België. Zo merken we lagere pieken tijdens de weekspits en hogere ongevallenaantallen 's nachts en overdag tijdens het weekend. 34,9% van de ongevallen doen zich in Wallonië in het weekend voor, in Vlaanderen is dit slechts 28,4% en in Brussel 25,7%.

Grafiek 10 :
Onderverdeling van de
ongevallen per dag en tijdstip van
de week, binnen en buiten het
Waals Gewest - 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

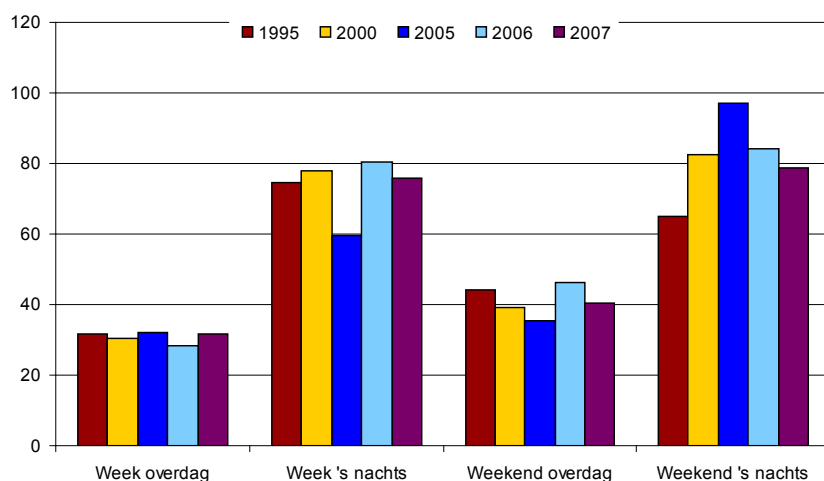
Tabel 11:
Letselongevallen en ernstige
ongevallen per dag en tijdstip in
het Waals Gewest - 2007

Dag van de week	Ongevallen (gewogen cijfers)			Ernstige ongevallen (gewogen cijfers)			% ernstige ongevallen		
	0u tot 5u59	6u tot 21u59	22u tot 23u59	0u tot 5u59	6u tot 21u59	22u tot 23u59	0u tot 5u59	6u tot 21u59	22u tot 23u59
Maandag	137	1626	93	27	234	15	19%	14%	16%
Dinsdag	146	1466	105	35	207	21	24%	14%	20%
Woensdag	116	1603	78	22	213	11	18%	13%	14%
Donderdag	141	1502	116	31	238	21	22%	16%	18%
Vrijdag	170	1838	181	39	286	39	23%	16%	21%
Zaterdag	557	1612	157	140	296	37	25%	18%	23%
Zondag	483	1562	101	116	330	19	24%	21%	19%

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 sinds 1995 niet echt is afgenomen (in tegenstelling tot het Vlaams Gewest). Voor nachtelijke weekendongevallen is deze indicator sinds 1995 zelfs gestegen, maar vergeleken met 2005 echter zien we in deze categorie een verbetering van 20 doden per 1000 ongevallen. Voor elk jaar (1995 uitgezonderd) waren de ongevallen ernstiger tijdens het weekend dan tijdens de week (weekdag vergeleken met weekenddag en weeknacht vergeleken met weekendnacht) en waren de ongevallen die zich 's nachts voordeden ernstiger dan de ongevallen overdag. Zo zijn de ongevallen tijdens weekendnachten tweeënhalve 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 - 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

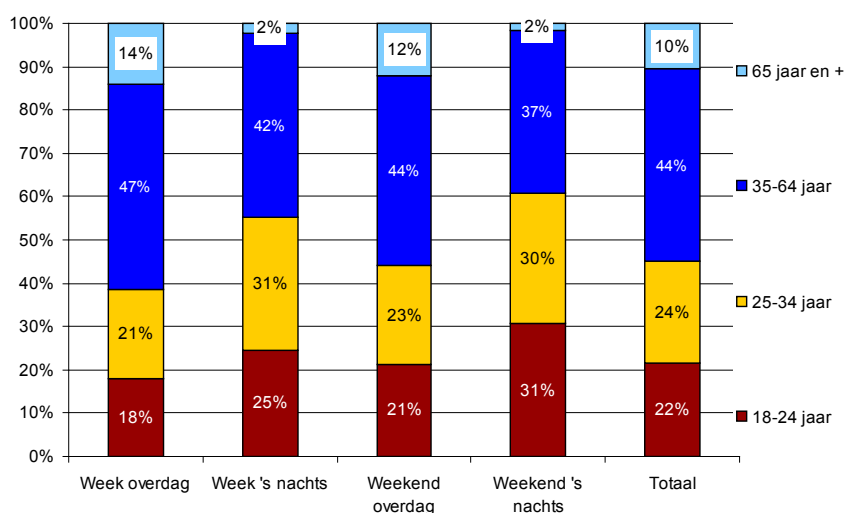
Tabel 12:
Ongevallen per periode van de
week in het Waals Gewest-2007

	Doden 30 dagen	Zwaarge- wonden (gewogen cijfers)	Zwaarge- wonden (niet- gewogen cijfers)	Ongeval- len (gewogen cijfers)	Ongeval- len (niet- gewogen cijfers)	Ernst (doden per 1000 ongeval- len) (ge- wogen)	Ernst (doden per 1000 ongeval- len) (niet- gewogen)
Week dag	221	1126	997	8035	6958	27,5	31,8
Week nacht	64	171	154	966	845	66,3	75,7
Weekend dag	112	610	537	3174	2760	35,3	40,6
Weekend nacht	112	349	310	1616	1419	69,3	78,9

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

22% 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 relatieve ongevals-betrokkenheid zes tot zeven keer hoger). Dit komt natuurlijk omdat het verkeer 's nachts in verhouding beduidend meer jongere bestuurders telt dan overdag. Om te weten of jongeren relatief gezien 's nachts meer betrokken zijn in ongevallen, zouden we rekening moeten houden met het aantal door jongeren per tijdstip afgelegde kilometers. Deze gegevens zijn echter niet beschikbaar.

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 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



3. Ongevallen naargelang van de plaats

De lichte afname van het aantal verkeersdoden tussen het referentiegemiddelde '98-'99-2000 en 2007 is in volgorde van belangrijkheid toe te schrijven aan Luxemburg, Waals-Brabant, Luik en Namen. Henegouwen laat een stijging van 11% optekenen. 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. Daarenboven was er tussen 1991 en 2007 nauwelijks een evolutie merkbaar wat betreft de ernst.

Typerend voor Wallonië is ook dat drie vierde van de ongevallen zich voordoen op doorlopende weggedeeltes, en dat deze ongevallen verantwoordelijk zijn voor 85% van de verkeersdoden.

3.1. Ongevallen per provincie

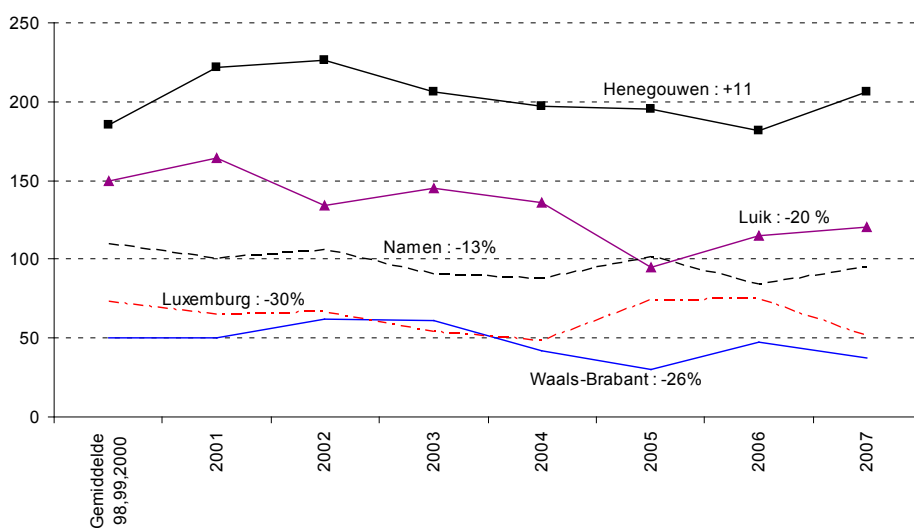
Grafiek 13 toont ons de evolutie in de verschillende Waalse provincies. We merken dat de provincies niet in gelijke mate bijdragen tot het totale aantal verkeersdoden in het gewest. In absolute aantallen torent Henegouwen met haar 202 doden ver boven de andere Waalse provincies uit. Na vier jaar op rij een constante daling gekend te hebben, was er in deze provincie in het jaar 2007 een aanzienlijke stijging, waardoor de provincie zich weer boven het referentiegemiddelde bevindt (cf. cijfers tussen haakjes in tabel 12). De provincie Luik, die zich op de tweede plaats bevindt, telt "slechts" 120 doden. Slechts twee Waalse provincies boeken vooruitgang ten opzichte van 2006. Dat zijn Waals-Brabant en Luxemburg. Het gaat hier om twee provincies die nochtans niet gemakkelijk meer vooruitgang kunnen maken omdat er in absolute aantallen een beperkt aantal doden vallen. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 98-2000 zien we wel een redelijke vooruitgang voor de Waalse provincies, behalve dus voor Henegouwen.

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

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%)
2007	37 (-26,2%)	206 (+11,0%)	120 (-20,0%)	51 (-30,1%)	95 (-13,1%)
Gemiddelde 98-2000	50	185	150	73	109

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIWV

Grafiek 13 :
Evolutie van de doden 30 dagen
per provincie van het Waals
Gewest (Evolutie ten opzichte van
het gemiddelde voor 1998, 1999
en 2000)

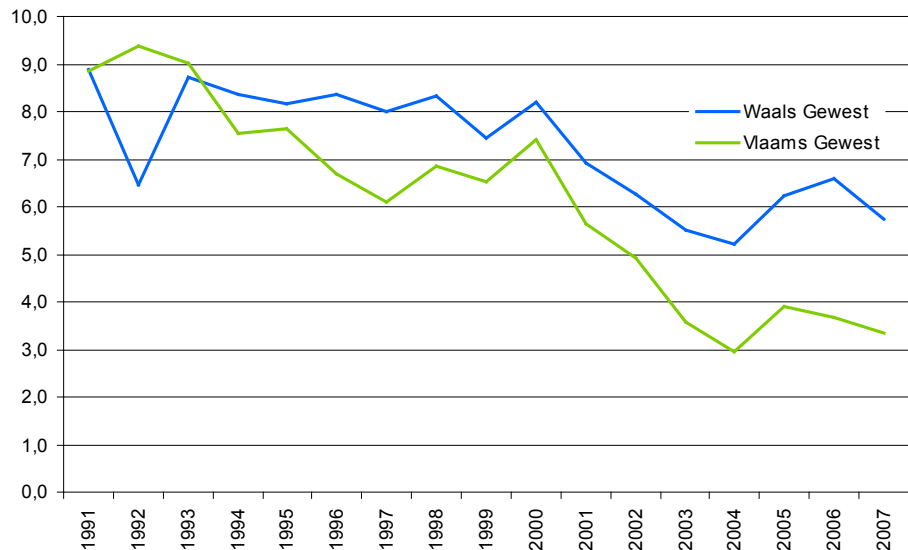


Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIWV

3.2. 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 2007 telde Wallonië per 1000 letselongevallen 55 doden 30 dagen, in Vlaanderen waren dit er "slechts" 31. Merk ook op dat het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers zowel op Vlaamse als op Waalse autosnelwegen een laagterecord heeft gekend in 2004. Daarna was er een korte stijging maar nu laten beide gewesten weer een daling optekenen richting de betere cijfers van 2004.

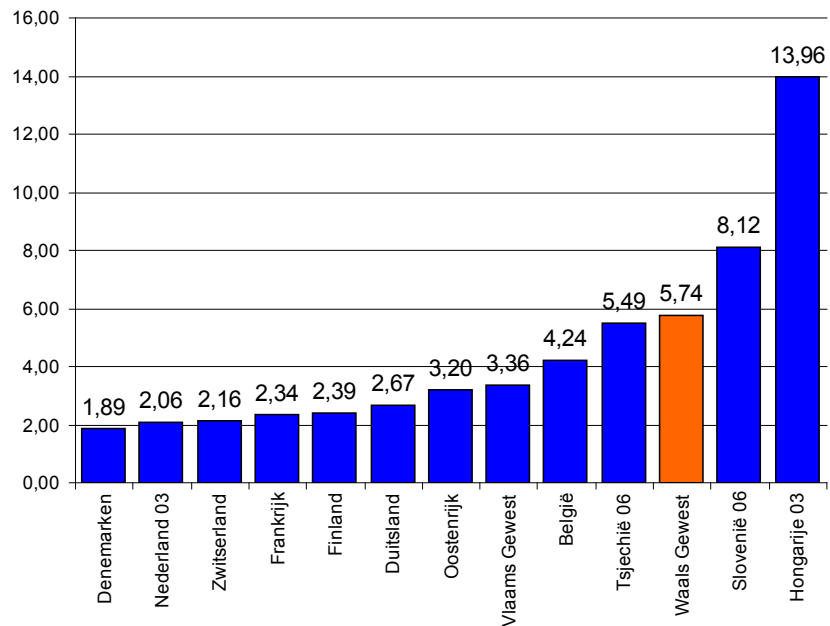
Grafiek 14 :
Evolutie van de doden 30 dagen
op autosnelwegen per miljard
afgelegde voertuigkilometers in
het Waals en het Vlaams Gewest



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Van alle soorten wegen lijken de autosnelwegen in de verschillende landen 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 Tsjechië en Slovenië. Het Vlaams Gewest scoort 40% beter dan het Waals Gewest, maar ook het Vlaams Gewest scoort zwak in vergelijking met onze buurlanden, terwijl de snelheidslimiet in Frankrijk en Duitsland toch hoger ligt. Niet alleen het Waals Gewest, maar België in het algemeen, heeft op dit gebied dus nog een ruime progressiemarge.

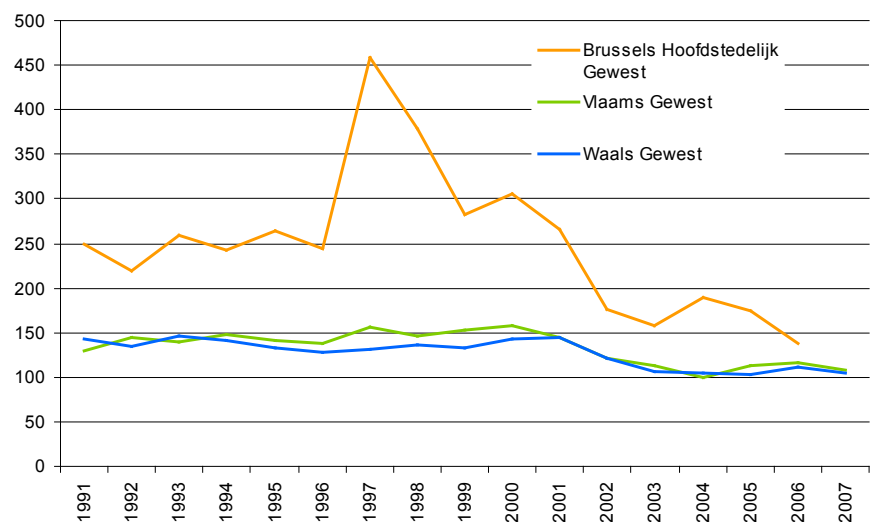
Grafiek 15 :
Evolutie van de doden 30 dagen
op autosnelwegen per miljard
afgelegde voertuigkilometers
in 2007 (behalve vermeld) –
Internationale vergelijking



Bron: FOD Economie AD SEI, FOD Mobiliteit en RTAD
/ Infografie: BWV

Sinds 1991 doen zich jaarlijks op de autosnelwegen in het Waals Gewest gemiddeld 1300 letselongevallen voor. Dit betekent dat 10% van de ongevallen op autosnelwegen 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 Wallonië en Vlaanderen jarenlang beduidend lager lag dan in Brussel. Het ongevalsrisico op autosnelwegen is bijna identiek in Vlaanderen en Wallonië en in deze twee gewesten deed zich tussen 2000 en 2004 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



Bron: FOD Economie AD SEI, FOD Mobiliteit / Infografie: BWV

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

Jaar	Ongevallen	Ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilome- ters	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilo- meters
1991	1123	143	70	8,9
1992	1128	135	54	6,5
1993	1280	147	76	8,7
1994	1261	140	75	8,4
1995	1213	132	75	8,2
1996	1227	128	80	8,4
1997	1270	132	77	8,0
1998	1394	136	85	8,3
1999	1447	133	81	7,5
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
2007	1361	104	75	5,7
2007 (gewogen)	1368	105	75	5,7
Gemiddelde 98-2000	1462	137	85	8,0
Evolutie*	-6,9%	-24,2%	-11,8%	-28,2%

*Evolutie: percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

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

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

Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1991	248	129	143	136
1992	220	145	135	143
1993	258	140	147	144
1994	243	148	140	147
1995	265	141	132	140
1996	245	138	128	136
1997	458	156	132	152
1998	379	146	136	146
1999	282	153	133	148
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
2007	145	107	104	107
2007 (gewogen)	145	108	105	107
Gemiddelde 98-2000	322	153	137	149
Evolutie*	-54,8%	-29,6%	-24,2%	-28,6%

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

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

3.3. Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom⁵

De meest ernstige ongevallen doen zich uiteraard voor buiten de bebouwde kom, want de snelheden liggen er hoger. Naargelang van het gewest, merken we echter aanzienlijke verschillen tussen ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom. Zo zijn ongevallen buiten de bebouwde kom in Wallonië twee keer zo ernstig als in Vlaanderen. En ongevallen binnen de bebouwde kom zijn in Wallonië drie maal 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 2007 respectievelijk met de helft en een derde verminderd is, de ernst in Wallonië respectievelijk slechts met 6,5% en 5% afnam.

We kunnen enkele mogelijke verklaringen aanvoeren voor de grote verschillen tussen het Vlaams en het Waals Gewest, maar deze zijn slechts hypothesen die pas na nader onderzoek hierover echt gestaafd kunnen worden. Een mogelijke oorzaak is dat er in het Vlaams Gewest zowel binnen als buiten de bebouwde kom vaker lagere snelheidslimieten worden gehanteerd. En een lagere snelheid betekent een lagere kans op een dodelijk ongeval (zie verder). Een andere mogelijke oorzaak is dat lichte letselongevallen zonder dodelijke afloop minder vaak door de politie worden geregistreerd in Wallonië, waardoor dodelijke ongevallen een schijnbaar groter aandeel innemen in het totale aantal letselongevallen.

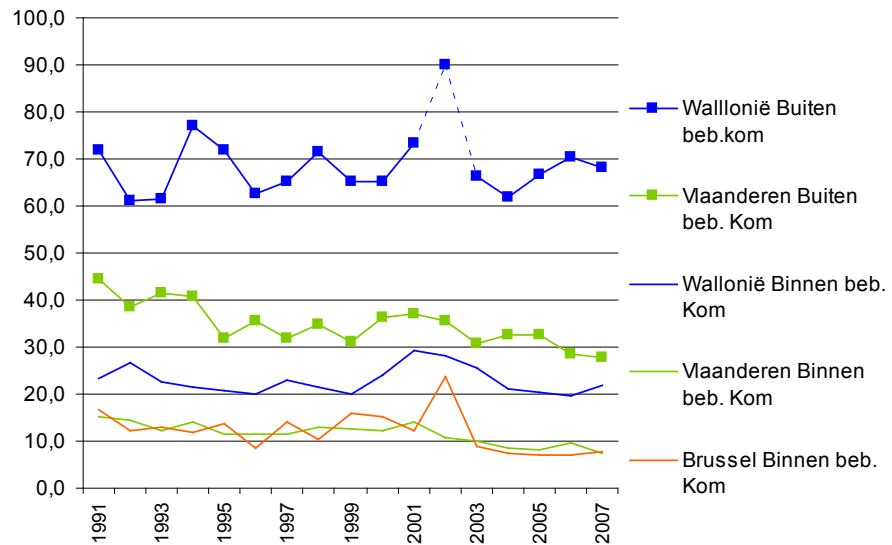
Het verschil in ernst tussen de gewesten in de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom wordt ook herbevestigd door de cijfers over de ernst in de verschillende snelheidszones⁶, want voor elke snelheidszone – zone 30 tot zone met een toegelaten

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

6. De onderverdeling van de snelheidszones in dit rapport is als volgt:

snelheid van meer dan 90 km/u – scoort het Waals Gewest ongeveer dubbel zo slecht.

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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

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

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
1992	9722	261	26,8
1993	9900	224	22,6
1994	9593	207	21,6
1995	9162	191	20,8
1996	8424	168	19,9
1997	8349	192	23,0
1998	8441	180	21,3
1999	8175	163	19,9
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
2007	6708	146	21,8
2007 (gewogen)	7976	146	18,3
Gemiddelde 98-2000	7998	174	21,7
Evolutie*	-16,1%	-15,1%	-6,5%

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

Zone 30: snelheidslimiet ≤ 30 km/u
 Zone 50: snelheidslimiet > 30 km/u en ≤ 50 km/u
 Zone 70: snelheidslimiet > 50 km/u en ≤ 70 km/u
 Zone 90: snelheidslimiet > 70 km/u en ≤ 90 km/u
 Zone met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u: snelheidslimiet ≥ 90 km/u

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

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 on- gevallen buiten de bebouwde kom
1991	5266	378	71,8
1992	5284	322	60,9
1993	5413	333	61,5
1994	5272	406	77,0
1995	5117	367	71,7
1996	4635	290	62,6
1997	4659	304	65,3
1998	4793	342	71,4
1999	4563	297	65,1
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
2007	3887	265	68,2
2007 (gewogen)	4422	265	59,9
Gemiddelde 98-2000	4589	309	67,3
Evolutie*	-15,3%	-14,2	+1,2%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

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
1992	12,1	14,5	26,8	38,5	60,9
1993	12,8	12,4	22,6	41,4	61,5
1994	11,8	14,0	21,6	40,6	77,0
1995	13,9	11,6	20,8	32,0	71,7
1996	8,6	11,6	19,9	35,5	62,6
1997	13,9	11,4	23,0	31,8	65,3
1998	10,5	12,8	21,3	34,8	71,4
1999	16,0	12,5	19,9	31,3	65,1
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
2007	7,9	7,5	21,8	27,6	68,2
2007 (gewogen)	5,8	6,3	18,3	23,8	59,9
Gemiddelde 98-2000	13,8	12,6	21,7	34,1	67,3
Evolutie*	-43,1%	-40,2%	+0,2%	-18,9%	+1,2%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

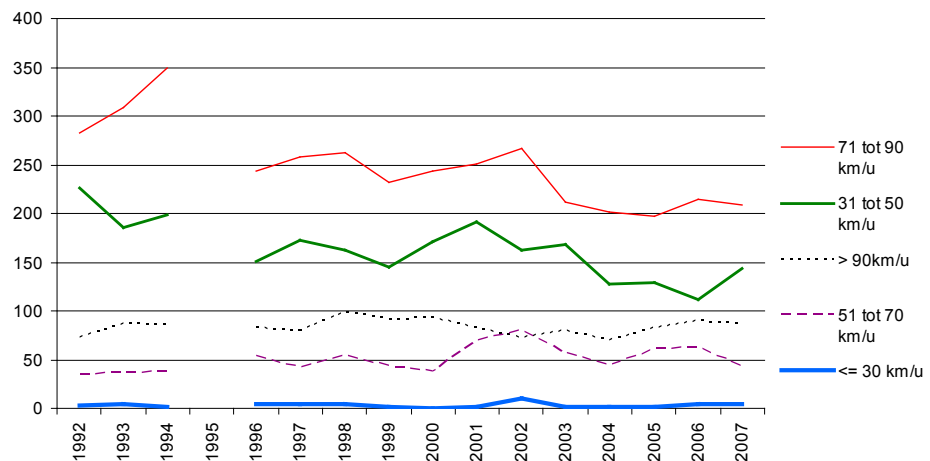
*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

3.4. Ongevallen volgens de toegelaten snelheid

De meeste doden in Wallonië vallen op wegen met een snelheidsbeperking tussen 71 en 90 km/u (voornamelijk de 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 2007 met 15,4% is afgenomen. In zones 50 (van 31 tot 50 km/u) gaan ongeveer 140 mensenlevens verloren. Daar stellen we een daling vast tussen het referentiegemiddelde en 2007 (30,3%), maar tussen 2006 en 2007 doet er zich een aanzienlijke stijging voor. Op autosnelwegen en gelijkgestelde wegen (met een maximumsnelheid hoger dan 90 km/u) en in zones 70 (van 51 tot 70 km/u) zijn de waarden ten opzichte van 1992 licht gestegen en ten opzichte van het referentiegemiddelde maar licht afgenomen. In zones met lage snelheden (30 km/u of trager) ten slotte, is het aantal dodelijke slachtoffers miniem.

In vergelijking met het Vlaams Gewest zien we hier een relatieve gelijkmatigheid over de verschillende snelheidszones heen met afnames tussen 5% en 15% sinds de referentiegemiddeldes (zone 30 buiten beschouwing gelaten). In het Vlaams Gewest schommelen de trends over de snelheidszones heen tussen -70% en +40% (zone 30 buiten beschouwing gelaten).

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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

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
1993	4	185	36	308	87
1994	1	198	37	350	86
1995	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
1996	4	151	53	243	83
1997	4	172	42	258	80
1998	4	162	54	263	98
1999	2	145	44	232	91
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
2007	4	143	43	208	87
Gemiddelde 98-2000	2	159	45	246	94
Evolutie*	100,0%	-10,3%	-5,1%	-15,4%	-7,4%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

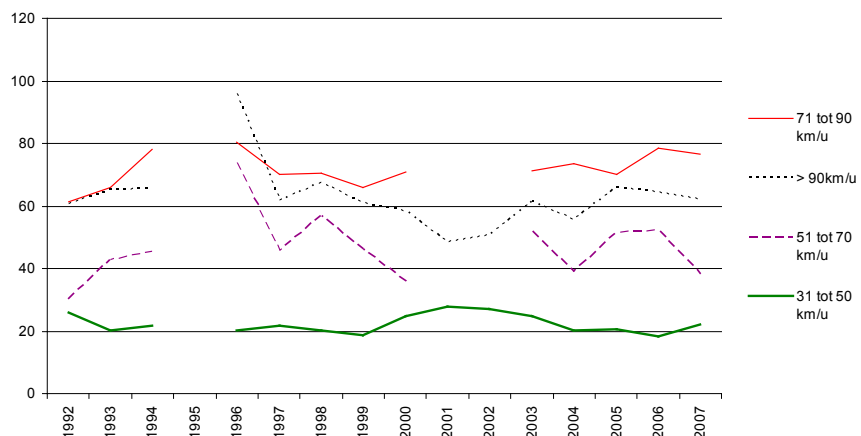
* Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000
Nota: 1991 en 1995 zijn niet weergegeven omdat we door problemen met de invoering van de gegevens de toegelaten snelheid niet correct konden berekenen.

Het aantal doden binnen een bepaalde snelheidszone wordt bepaald door twee belangrijke factoren, enerzijds het aantal ongevallen binnen die snelheidszone en anderzijds door de ernst van die ongevallen. Op zijn beurt wordt het aantal ongevallen (de eerste factor) binnen een snelheidszone natuurlijk sterk beïnvloed door het totale aantal voertuigkilometers dat er op gereden wordt.

In een volgende paragraaf trachten we te achterhalen welke factor het meest bepalend was in de daling van het aantal doden in de zones 50 en 90 en in de beperkte daling van het aantal doden in de zones 70 en de zones met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u.

Grafiek 19 geeft ons een overzicht van de ernst van de ongevallen. We zien dat de ernst niet in grote mate evolueert voor een van de snelheidsregimes, behalve de afname van 17% voor de zone 70. In de zone 90 (met een maximumsnelheid tussen 71 km/u en 90 km/u), vertoont de ernst een licht stijgende tendens, zowel sinds 1991 als sinds het referentiegemiddelde 98-2000. Ook stellen we vast dat hoe hoger de snelheid is, hoe groter de ernst van het ongeval is. Deze stelling gaat echter niet op voor de snelheidszones 90 en de zones met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u waar de snelheidszone met een maximumsnelheid van 90 km/u net gevaarlijker lijkt te zijn. De mogelijke aanwezigheid van kruispunten en de minder aan een hoge snelheid aangepaste infrastructuur in de zones 90 zijn mogelijke medeoorzaken hiervan

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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

- 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 zone 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 ernst 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
1993	91	20	43	66	65
1994	22	22	45	78	65
1995	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.
1996	70	20	74	80	96
1997	56	22	46	70	62
1998	85	20	57	70	67
1999	28	19	46	66	61
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
2007	16	22	38	76	62
2007 (gewogen)	14	19	33	67	62
Gemiddelde 98-2000	36	21	46	69	62
Evolutie*	-54,6%	+5,9%	-16,9%	+10,8%	0,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

* Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

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

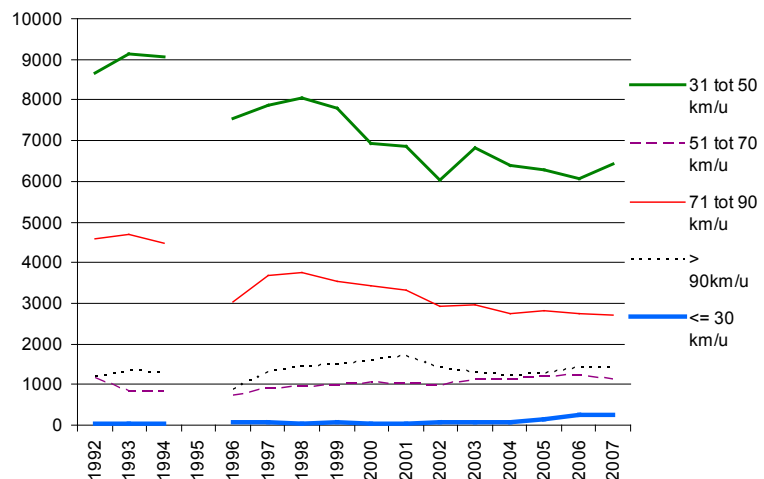
In deze paragraaf komen we terug op de relatie tussen het aantal doden in een snelheidszone en het aantal ongevallen en/of de ernst van de ongevallen⁷.

Aangezien de ernst van de ongevallen sinds het referentiegemiddelde lichtjes is gestegen in zones 50 en 90, kan de vermindering van het aantal doden 30 dagen enkel te wijten zijn aan een daling van het aantal ongevallen, wat wel degelijk het geval is

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

voor deze zones (zie onderstaande tabel). In de snelheidszone 70 neemt het aantal ongevallen met 14% toe maar de ernst van de ongevallen neemt met 17% af. Deze twee factoren gecombineerd zorgen voor een bijna constant gebleven aantal doden in deze zone. In de zone met een toegelaten snelheid van meer dan 90 km/u blijft de ernst gelijk maar het aantal ongevallen neemt met 7% af, waardoor het aantal doden ook met 7% afneemt. In zones 30 uiteindelijk, zien we een duidelijke stijging van het aantal ongevallen sinds 2001 wat in het geheel niet verwonderlijk is gezien de toename van het aantal zones 30 en de invoering van de zones 30 schoolomgeving

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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

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 21:
Evolutie van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest (niet-gewogen cijfers)

Jaar	30 km/u of minder	31 tot 50 km/u	51 tot 70 km/u	71 tot 90 km/u	Meer dan 90 km/u
1992	44	8675	1165	4599	1204
1993	44	9151	847	4678	1334
1994	46	9062	816	4476	1315
1995	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.
1996	57	7538	716	3024	865
1997	72	7880	915	3688	1294
1998	47	8056	953	3741	1457
1999	72	7798	958	3526	1493
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
2007	248	6444	1131	2720	1403
2007 (gewogen)	287	7655	1316	3085	1413
Gemiddelde 98-2000	56	7601	991	3564	1516
Evolutie*	+340,2%	-15,2%	+14,2%	-23,7%	-7,4%

* Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

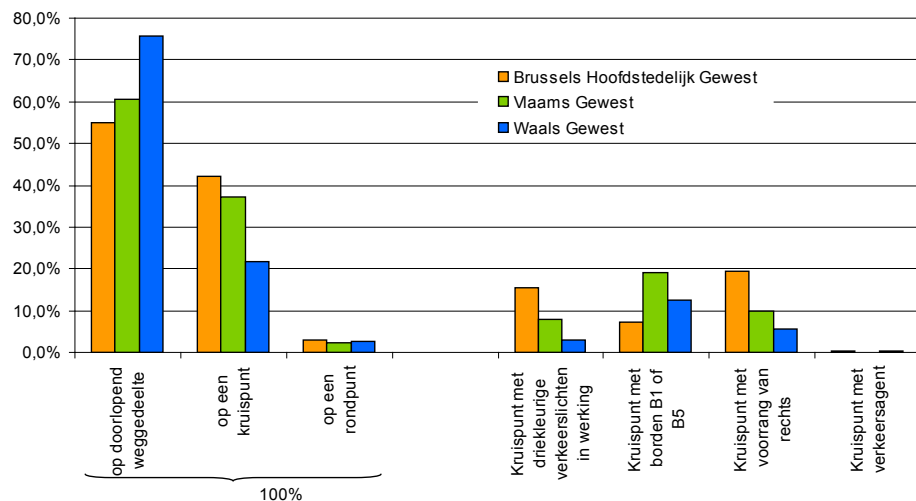
Nota: 1991 en 1995 zijn niet weergegeven, omdat we door problemen met de invoering van de gegevens de toegelaten snelheid niet correct konden berekenen.

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

3.5. 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 55%. 22% van de ongevallen in Wallonië doen zich voor op een kruispunt (op het kruispunt zelf of bij het naderen ervan). De overige 3% van de ongevallen vindt plaats op rotondes. Merk op dat meer dan 85% van de 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 - 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 22:
Ongevallen per type kruispunt in
het Waals Gewest-2007

Type kruispunt	Ongevallen (gewogen cijfers)	Ongevallen (%)	Doden 30 dagen	Doden 30 dagen (%)
Op doorlopend weggedeelte	10371	75,2%	446	87,6%
Op kruispunt	3053	22,1%	59	11,6%
met driekleurige verkeerslichten in werking	442	3,2%	12	2,4%
met verkeersbord B1 (voorrang geven) of B5 (stoppen)	1780	12,9%	33	6,5%
voorrang van rechts	801	5,8%	14	2,8%
met bevoegd persoon	30	0,2%	0	0,0%
Op rotonde	366	2,7%	4	0,8%
Totaal	13791	100%	509	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 23:
Ongevallen per type kruispunt
in de drie gewesten (gewogen
cijfers) - 2007

Type kruispunt	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
Op doorlopend weggedeelte	2250	19127	10371	31748
Op kruispunt	1715	12068	3053	16836
met driekleurige verkeerslichten in werking	638	2601	442	3681
met verkeersbord B1 (voorrang geven) of B5 (stoppen)	284	6194	1780	8258
voorrang van rechts	781	3242	801	4824
met bevoegd persoon	11	31	30	72
Op rotonde	117	726	366	1209
Totaal	4082	31920	13791	49793

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

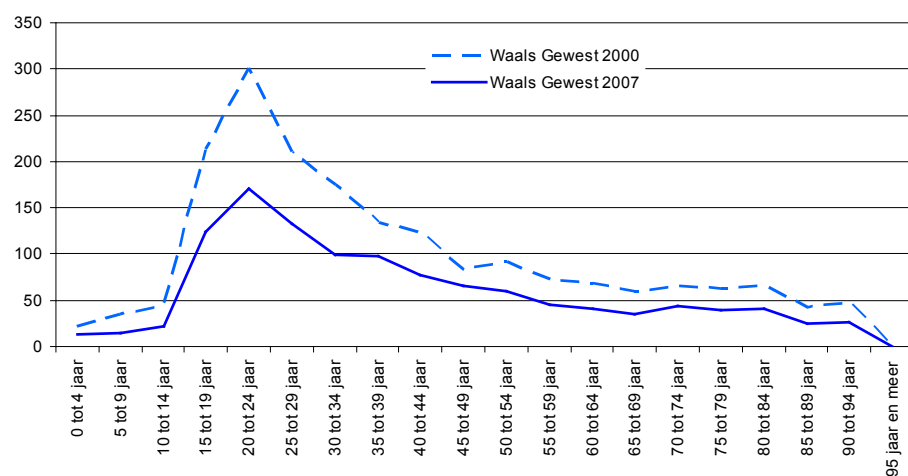
4. Slachtoffers van de ongevallen

Slachtoffers van ongevallen zijn meestal vrij jong en voornamelijk van het mannelijk 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 auto-inzittenden maar tussen 2000 en 2007 is dit aantal afgenomen, in tegenstelling tot bij motorrijders.

4.1. Slachtoffers per leeftijd en geslacht

In 2007 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



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

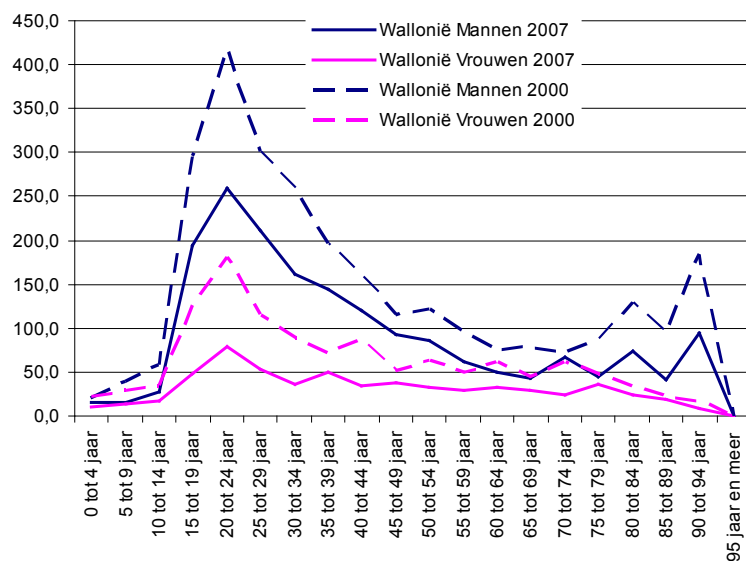
Tabel 24:
Doden 30 dagen en
zwaargewonden per geslacht
en leeftijdsklasse in het Waals
Gewest - 2007

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	15	10	26	14,9	10,3	13,2
5 tot 9 jaar	17	13	30	16,2	13,0	14,6
10 tot 14 jaar	29	17	46	27,0	16,6	21,9
15 tot 19 jaar	223	54	278	194,0	48,9	123,4
20 tot 24 jaar	276	81	358	259,0	78,3	170,4
25 tot 29 jaar	219	55	275	210,7	53,8	133,4
30 tot 34 jaar	180	40	221	161,2	36,1	99,4
35 tot 39 jaar	175	60	235	144,5	49,8	97,3
40 tot 44 jaar	154	44	199	120,0	34,3	77,6
45 tot 49 jaar	119	48	168	93,6	37,5	65,9
50 tot 54 jaar	102	39	142	86,2	32,3	59,4
55 tot 59 jaar	69	34	104	61,0	29,4	45,4
60 tot 64 jaar	41	29	70	49,9	32,9	41,1
65 tot 69 jaar	29	22	51	43,7	28,6	35,6
70 tot 74 jaar	41	19	60	67,6	24,3	43,3
75 tot 79 jaar	23	28	51	44,9	36,2	39,7
80 tot 84 jaar	24	15	39	73,0	24,1	41,0
85 tot 89 jaar	5	6	11	40,4	19,2	25,2
90 tot 94 jaar	3	1	4	94,7	8,5	26,7
95 en ouder	0	0	0	0,0	0,0	0,0

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

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 2007 is er zowel bij mannen als bij vrouwen van alle leeftijdsklassen, maar vooral bij personen van 15 tot 34 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 – 2000 en 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

4.2. Slachtoffers per type weggebruiker

De tabel van de slachtoffers per type weggebruiker leert ons dat in Wallonië vooral inzittenden van auto's het slachtoffer 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 (zie tabel 25).

Tabel 25:
Lichtgewonden, zwaargewonden
en doden 30 dagen per type
weggebruiker in het Waals
Gewest - 2000 en 2007 (gewogen
cijfers)

Type weggebruiker	Lichtgewonden			Zwaargewonden			Doden 30 dagen	
	2000	2007	2007 (gewogen)	2000	2007	2007 (gewogen)	2000	2007
Voetgangers	938	1009	1203	232	184	219	49	49
Fietsers	496	446	523	131	81	95	12	10
Bromfietsers	1510	1106	1316	297	155	184	28	20
Motorfietsers	720	878	1026	315	268	313	43	76
Personenwagens	11111	9585	11010	2154	1145	1270	393	281
Lichte vrachtauto's	526	502	561	117	70	75	19	21
Bussen en autocars	70	151	176	4	3	3	0	0
Vrachtwagens	153	170	183	42	36	38	7	13
Andere	96	208	242	24	43	46	4	15
Onbekend	26	119	139	2	13	14		24
Totaal	15646	14174	16379	3318	1998	2257	555	509

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

Tabel 26:
Lichtgewonden, zwaargewonden
en doden 30 dagen per type
weggebruiker in het Waals
Gewest - 2000 en 2007 (%)

Type weggebruiker	Lichtgewonden		Zwaargewonden		Doden 30 dagen	
	2000	2007 (niet-gewogen)	2000	2007 (niet-gewogen)	2000	2007
Voetgangers	6,0%	7,1%	7,0%	9,2%	8,8%	9,6%
Fietsers	3,2%	3,1%	3,9%	4,1%	2,2%	2,0%
Bromfietsers	9,7%	7,8%	9,0%	7,8%	5,0%	3,9%
Motorfietsers	4,6%	6,2%	9,5%	13,4%	7,7%	14,9%
Personenwagens	71,0%	67,6%	64,9%	57,3%	70,8%	55,2%
Lichte vrachtauto's	3,4%	3,5%	3,5%	3,5%	3,4%	4,1%
Bussen en autocars	0,4%	1,1%	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%
Vrachtwagens	1,0%	1,2%	1,3%	1,8%	1,3%	2,6%
Andere	0,6%	1,5%	0,7%	2,2%	0,7%	2,9%
Onbekend	0,2%	0,8%	0,1%	0,7%	0,0%	4,7%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

4.3. Slachtoffers per type weggebruiker en leeftijd

De volgende grafiek verschilt van de bovenstaande tabel in die zin dat het type weggebruikers verder opgesplitst is naar leeftijd, zodat we per leeftijdscategorie de evolutie kunnen waarnemen. Wat betreft de evolutie zijn er ook andere referentiepunten genomen: namelijk, de periode 2005-2006-2007 is vergeleken met de periode 1998-1999-2000. Deze evolutie wordt vermeld tussen de haakjes.

Ten eerste bevinden we dat meer weggebruikercategorieën in positieve zin zijn geëvolueerd dan in negatieve zin sinds het referentiegemiddelde. Ten tweede stellen we vast dat er zich een positievere evolutie aftekent bij de jongeren dan bij de ouderen. Dit stemt ons optimistisch naar de toekomst toe, omdat wij hopen dat deze dalende evolutie bij de jongeren een voorbode is van een voorzichtiger wordend weggedrag van deze leeftijdscategorie. Factoren die mogelijk een rol spelen in dit generatieverschil, zijn de sensibilisatiecampagnes speciaal gericht naar jongeren en een attitudeverandering bij jongeren ten opzichte van verkeersveiligheid. Daarenboven zijn de gewoontes op de weg van jongeren gemakkelijker te wijzigen dan bij ouderen.

Ten derde zien we een behoorlijke constante in de volgorde van de weggebruikertypes per leeftijdscategorie. Bij de weggebruikercategorieën die de grootste progressie kennen, vinden we steeds de categorieën wageninzittenden, bromfietzers en fietsers terug. Daarentegen vinden we bij de weggebruikercategorieën die een minder goede evolutie doormaken vaak de categorieën motorfietsen, vrachtwagens en voetgangers terug. Kijken we naar de percentages voor de motorfietsen overheen de verschillende leeftijdscategorieën, dan doen we een opvallende vaststelling. Het aantal slachtoffers bij motorgebruikers neemt bij de 18- tot 34-jarigen af, maar stijgt sterk bij oudere motorgebruikers.

Tabel 27:
Slachtoffers per type
weggebruiker en leeftijd: evolutie

	Tot en met 17 jaar	18 tot 24 jaar	25 tot 34 jaar	35 tot 64 jaar	65 jaar en ouder	Totaal
[+90%,+100%[	Moto (+83%)				Moto (+86%)	
[+80%,+90%[						
[+70%,+80%[						
[+60%,+70%[						
[+50%,+60%[						
[+40%,+50%[						
[+30%,+40%[						
[+20%,+30%[				Vrachtwagen (+25%)		Moto (+22%) Vrachtwagen (+10%)
[+10%,+20%[						
[0%,+10%[		Vrachtwagen (+9%)	Voetganger (+3%)	Fiets (+9%)	Voetganger (+2%)	
Gemiddelde 1998-1999-2000						
[-10%,0%[		Voetganger (-5%)	Vrachtwagen (-7%)	Voetganger (-3%) Bromfiets (-9%)		Voetganger (-8%)
[-20%, -10%[		Moto (-17%)	Moto (-19%)	Wagen (-17%)	Fiets (-16%) Wagen (-18%)	
[-30%, -20%[	Voetganger (-23%) Wagen (-26%)	Wagen (-21%)	Wagen (-27%) Bromfiets (-3%)		Bromfiets (-29%)	Wagen (-21%) Fiets (-23%)
[-40%, -30%[		Bromfiets (-38%) Fiets (-35%)	Fiets (-33%)			Bromfiets (-33%)
[-50%, -40%[	Bromfiets (-41%) Fiets (-41%)					
[-60%, -50%[						
[-70%, -60%[						
[-80%, -70%[						
[-90%, -80%[						
[-100%, -90%[						

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Opmerking : de evolutie van de slachtoffers van minder dan 18 jaar en van meer dan 65 jaar in vrachtwagens worden niet besproken omwille van te kleine absolute cijfers.

Tabel 28:
Lichtgewonden, zwaargewonden
en doden 30 dagen per leeftijd en
type weggebruiker in het Waals
Gewest (gewogen cijfers) – 2007

Leeftijds- categorieën	Voetgangers	Fietsers	Brom- fietsers A	Brom- fietsers B	Motorfietsers <400cc	Motorfietsers ≥400cc
Van 0 tot 4 jaar	56	1	0	0	0	1
Van 5 tot 9 jaar	106	25	1	0	0	0
Van 10 tot 14 jaar	130	105	10	5	4	9
Van 15 tot 19 jaar	162	98	394	302	36	43
Van 20 tot 24 jaar	100	35	161	72	37	109
Van 25 tot 29 jaar	73	25	81	37	20	151
Van 30 tot 34 jaar	81	29	65	33	33	136
Van 35 tot 39 jaar	89	45	53	20	14	174
Van 40 tot 44 jaar	82	45	51	35	26	197
Van 45 tot 49 jaar	77	40	36	46	18	183
Van 50 tot 54 jaar	84	34	20	28	9	116
Van 55 tot 59 jaar	61	55	14	20	6	42
Van 60 tot 64 jaar	62	40	3	7	3	24
Van 65 tot 69 jaar	64	22	5	4	1	4
Van 70 tot 74 jaar	74	13	1	2	1	2
Van 75 tot 79 jaar	86	10	3	2	0	1
Van 80 tot 84 jaar	52	2	2	4	0	0
Van 85 tot 89 jaar	18	2	0	0	0	0
Van 90 tot 94 jaar	9	0	0	0	1	0
95 jaar en meer	0	0	0	0	0	0
Onbekend	7	1	0	3	0	13
Totaal	1471	628	900	620	209	1206

Nota: De cijfers hebben betrekking op het aantal licht-, zwaargewonden en doden 30 dagen per betreffende weggebruiker-
scategorieën

Auto- bestuurders	Auto- passagiers	Lichte vracht- auto's	Vracht- wagens	Andere	Onbekend	Totaal
0	237	3	0	6	3	307
0	255	6	0	10	5	408
3	262	4	0	46	3	583
445	734	38	5	85	46	2386
1624	666	90	24	56	29	3003
1211	302	86	31	31	18	2065
1016	207	82	34	25	16	1756
928	186	78	34	36	4	1660
792	160	84	32	23	10	1535
648	154	65	25	43	8	1343
535	143	37	17	35	9	1066
397	123	36	10	19	2	785
254	88	11	5	10	1	507
176	81	13	6	6	2	384
188	89	7	5	10	4	397
136	61	1	2	13	0	316
107	51	1	0	4	1	223
32	20	0	0	5	2	78
3	3	0	0	3	0	20
0	1	0	0	0	0	1
0	180	15	5	0	12	321
0	4001	657	234	0	177	19145

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV



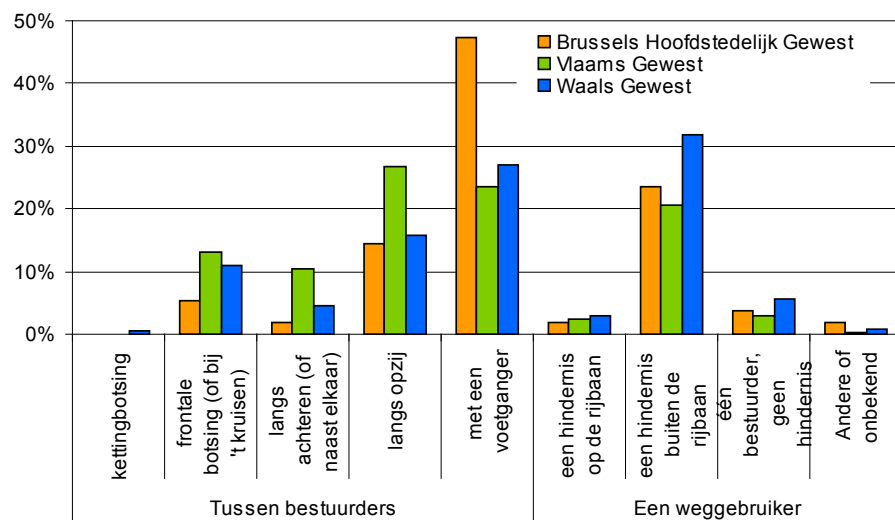
5. Eigenschappen van de ongevallen

Hoewel 60% van de ongevallen betrekking hebben op een botsing tussen verschillende weggebruikers, 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, het dodelijk ongevalsrisico voor vrachtwagens niet hoger is dan het dodelijk ongevalsrisico voor personenwagens.

5.1. Types ongevallen

In Vlaanderen zijn drie ongevallen op vier het gevolg van een botsing tussen twee weggebruikers. In Wallonië is dit het geval voor zes ongevallen op tien. 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 62 doden 30 dagen, dit zijn er “slechts” 37 per 1000 als we alle types ongevallen gezamenlijk in ogenschouw nemen.

Grafiek 24 :
Verdeling van de ongevallen per
type botsing in de drie gewesten
(eerste botsing) - 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 29:
Ongevallen per type botsing
(eerste botsing) in het Waals
Gewest (gewogen cijfers) - 2007

Type botsing	Ongevallen	Ongevallen (%)	Doden 30 dagen	Ernst
tussen bestuurders				
kettingbotsing	79	0,6%	3	38
frontale botsing (of bij het kruisen)	1590	11,5%	80	50
langs achter (of naast elkaar)	2249	16,3%	55	24
langs opzij	3386	24,6%	54	16
met voetganger	1322	9,6%	49	37
weggebruiker tegen obstakel				
op de rijbaan	464	3,4%	9	19
buiten de rijbaan	3314	24,0%	204	62
één weggebruiker, geen hindernis	1168	8,5%	30	26
ander, onbekend	218	1,6%	25	115
Totaal	13791	100,0%	509	37

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

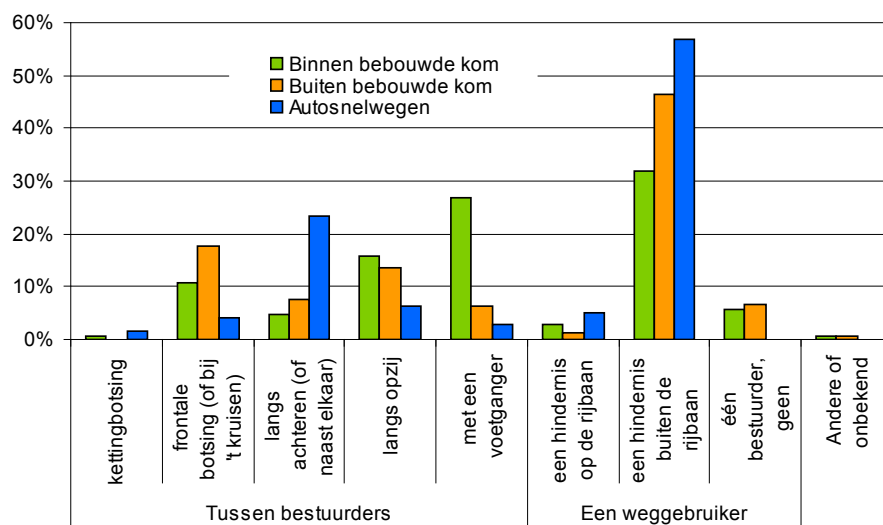
Tabel 30:
Ongevallen per type botsing
(eerste botsing) in de drie
gewesten (gewogen cijfers) -2007

Type botsing	BHG		Vlaams Gewest		Waals Gewest	
	On-gevallen	%	On-gevallen	%	On-gevallen	%
tussen bestuurders						
kettingbotsing	33	0,8%	228	0,7%	79	0,6%
frontale botsing (of bij het kruisen)	317	7,8%	3947	12,4%	1590	11,5%
langs achter (of naast elkaar)	734	18,0%	6933	21,7%	2249	16,3%
langs opzij	1327	32,5%	11593	36,3%	3386	24,6%
met voetganger	1061	26,0%	2043	6,4%	1322	9,6%
weggebruiker tegen obstakel						
op de rijbaan	55	1,4%	782	2,4%	464	3,4%
buiten de rijbaan	256	6,3%	4428	13,9%	3314	24,0%
één weggebruiker, geen hindernis	153	3,8%	1268	4,0%	1168	8,5%
ander, onbekend	146	3,6%	698	2,2%	218	1,6%
Totaal	4082	100,0%	31920	100,0%	13791	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

De grafiek hierna splitst voor de laatste drie beschikbare jaren (2005, 2006 et 2007) de dodelijke ongevallen in Wallonië op per aard van de eerste botsing en per wegtype waarop de ongevallen zich voordeden. Wij stellen grote verschillen vast naargelang de ongevallen zich voordoen binnen of buiten de bebouwde kom, of op de autosnelweg. Dodelijke ongevallen op de autosnelweg zijn vooral het gevolg van een botsing tegen een obstakel buiten de rijbaan (57%) of van een botsing langs achter (of naast elkaar) (23%). Een flink deel (47%) van de dodelijke ongevallen buiten de bebouwde kom zijn eveneens ongevallen tegen obstakels buiten de rijbaan, maar het gaat ook om frontale aanrijdingen (18%) en aanrijdingen langs opzij (13%). In Vlaanderen liggen frontale botsingen eveneens aan de basis van 18% van de dodelijke ongevallen buiten de bebouwde kom, maar er doen zich dubbel zoveel aanrijdingen langs opzij voor als in Wallonië. Eveneens kenmerkend voor het Waals Gewest is dat de meeste (32%) dodelijke ongevallen binnen de bebouwde kom betrekking hebben op één enkele weggebruiker die tegen een obstakel buiten de rijbaan rijdt, gevolgd door aanrijdingen met een voetganger (27%), aanrijdingen langs opzij (16%) en frontale aanrijdingen (11%).

Grafiek 25 :
Dodelijke ongevallen in Wallonië
per type van de eerste botsing en
per wegtype - 2005, 2006 en 2007



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Door hun frequentie concentreren wij ons nu op dodelijke ongevallen die het resultaat zijn van botsingen van weggebruikers tegen obstakels buiten de rijbaan. Zowel op Waalse als op Vlaamse autosnelwegen is de vangrail het vaakst voorkomende obstakel (46% in Wallonië). Een belangrijk verschil is echter dat weggebruikers in Wallonië in één op de twee gevallen door de vangrail gaan tegen één op de drie gevallen in Vlaanderen. Palen vormen in Vlaanderen het tweede vaakst voorkomende obstakel (21%). In Wallonië nemen muren en gebouwen (17%) de tweede plaats in, bomen komen op de derde plaats (14%).

Zowel in Vlaanderen als in Wallonië loopt men buiten de bebouwde kom dezelfde gevaren als men van de weg raakt: bomen in 42 % van de gevallen (43% in Vlaanderen) en palen in 28 % van de gevallen (in Vlaanderen is dit 23%). Binnen de bebouwde kom ten slotte vormen in Wallonië muren en gebouwen (40%), palen (25%) en bomen (16%) de vaakst aangereden obstakels. Palen komen in Vlaanderen op de eerste plaats (33%), gevolgd door muren en gebouwen (25%) en bomen (15%).

5.2. 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 85% van de botsingen tussen verschillende weggebruikers is een personenauto betrokken. De andere betrokken partij is (in dalende volgorde van belangrijkheid): een andere wagen, een voetganger, een motorrijder (>400cc) en een bromfietser categorie A.

Tabel 31:
Onderverdeling van de
ongevallen per type botsing en
per type weggebruiker betrokken
in de eerste botsing - 2007

	Voetgangers	Fietzers	Brom- fiets A	Brom- fiets B	Motorfietsen	Motorfietsen > 400cc
Tussen weggebruikers*:						
Voetgangers	0,0%	0,1%	0,3%	0,2%	0,0%	0,2%
Fietzers	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Bromfietsers kl. A	0,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Bromfietsers kl. B	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%
Motorrijders ≤400cc	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Motorrijders > 400cc	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,3%
Personenwagens	12,8%	4,6%	5,7%	4,3%	1,4%	6,7%
Minibussen	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autobussen en autocars	0,6%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Lichte vrachtwagens	0,5%	0,3%	0,4%	0,2%	0,1%	0,4%
Vrachtwagens met trekker	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%
Andere weggebruikers en onbekend	0,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%
Totaal tussen weggebruikers	15,2%	5,6%	7,0%	5,1%	1,6%	8,1%
Botsing tegen obstakel	0,0%	0,2%	0,5%	0,3%	0,2%	1,2%
Andere botsing** en onbekend	0,0%	0,5%	0,9%	0,6%	0,2%	1,5%
Totaal	9,7%	4,3%	5,8%	4,1%	1,4%	7,8%

*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbele telling

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

Personen-wagens	Mini-bussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens met trekker	Andere weggebruikers en onbekend	Totaal
12,8%	0,0%	0,6%	0,5%	0,2%	0,3%	
4,6%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	
5,7%	0,0%	0,1%	0,4%	0,2%	0,1%	
4,3%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	
1,4%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
6,7%	0,0%	0,1%	0,4%	0,1%	0,2%	
42,4%	0,1%	1,2%	5,8%	4,3%	3,0%	
0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
1,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
5,8%	0,0%	0,1%	0,3%	0,5%	0,2%	
4,3%	0,0%	0,0%	0,5%	0,4%	0,1%	
3,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	
92,2%	0,1%	2,2%	8,8%	6,2%	4,1%	63,8%
22,9%	0,0%	0,1%	1,2%	0,5%	0,4%	27,4%
3,8%	0,0%	0,1%	0,2%	0,3%	0,6%	8,8%
85,7%	0,1%	1,6%	7,0%	4,8%	3,6%	100,0%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BWV

Tabel 32:
Onderverdeling van de
ongevallen per type botsing en
per type weggebruiker betrokken
in de eerste botsing in het Waals
Gewest - 2007 (gewogen cijfers)

	Voetgangers	Fietsers	Brom- fiets A	Brom- fiets B	Motorfietsen	Motorfietsen > 400cc
Tussen weggebruikers*:						
Voetgangers	0	10	23	15	2	17
Fietsers	10	10	5	3	2	5
Bromfietsers kl. A	23	5	10	3	0	4
Bromfietsers kl. B	15	3	3	6	1	4
Motorrijders <=400cc	2	2	0	1	1	1
Motorrijders > 400cc	17	5	4	4	1	30
Personenwagens	1122	403	503	374	125	586
Minibussen	3	0	0	1	0	1
Autobussen en autocars	49	11	5	3	1	7
Lichte vrachtwagens	47	23	34	20	6	33
Vrachtwagens met trekker	20	12	16	13	1	11
Andere weggebruikers en onbekend	23	8	12	2	0	13
Totaal tussen weggebrui- kers	1332	492	613	446	141	712
Botsing tegen obstakel	1	24	63	48	23	162
Andere botsing** en onbekend	0	72	121	76	31	201
Totaal	1333	588	797	570	195	1075

*Symmetrische matrix: opgepast voor dubbele telling

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

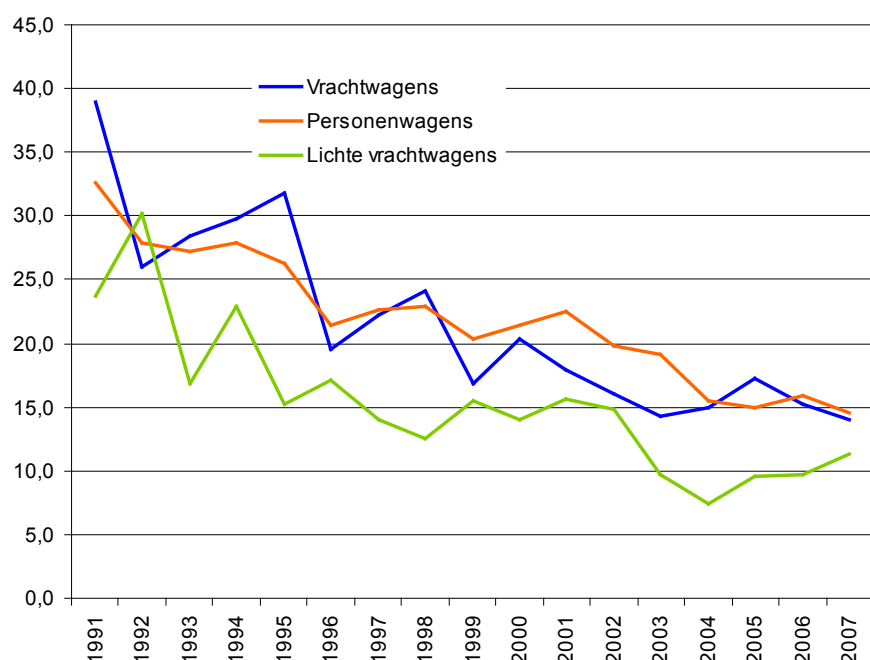
Personen-wagens	Mini-bussen	Autobussen en autocars	Lichte vrachtwagens	Vrachtwagens met trekker	Andere weggebruikers en onbekend	Totaal
1122	3	49	47	20	23	
403	0	11	23	12	8	
503	0	5	34	16	12	
374	1	3	20	13	2	
125	0	1	6	1	0	
586	1	7	33	11	13	
3728	6	102	513	379	264	
6	0	0	0	1	0	
102	0	2	9	2	1	
513	0	9	25	44	17	
379	1	2	44	36	11	
264	0	1	17	11	4	
8106	13	192	772	547	357	8787
3154	5	7	161	71	51	3771
529	1	19	32	36	86	1205
11789	19	218	966	655	494	13763

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

5.3. Het risico op een dodelijk ongeval bij de verschillende soorten weggebruikers

De grafiek hierna illustreert het risico op dodelijke ongevallen bij vrachtwagens, bestelwagens en personenwagens. Dit risico wordt uitgedrukt in het aantal voertuigen dat betrokken raakt bij dodelijke ongevallen per miljard voertuigkilometers voor het betreffende voertuigtype. In Wallonië stellen we vast dat vrachtwagens in verhouding tot het aantal kilometers dat ze afleggen niet meer of niet minder bij dodelijke ongevallen betrokken zijn dan personenwagens. Zo raakten in 2007 per miljard vrachtwagenkilometers iets meer dan 15 vrachtwagens betrokken bij een dodelijk ongeval. Dit risico ligt lager voor bestelwagens. Merk op dat de globale evolutie sinds 1991 positief is voor alledrie deze voertuigcategorieën, hoewel het risico voor alledrie deze voertuigcategorieën sinds 2003 niet meer gedaald is en zelfs toeneemt bij de bestelwagens.

Grafiek 26 :
Evolutie van het risico op dodelijke ongevallen (het aantal voertuigen dat betrokken raakt bij dodelijke ongevallen per miljard voertuigkilometers voor het betreffende voertuigtype) voor vrachtwagens, bestelwagens en personenwagens in Wallonië

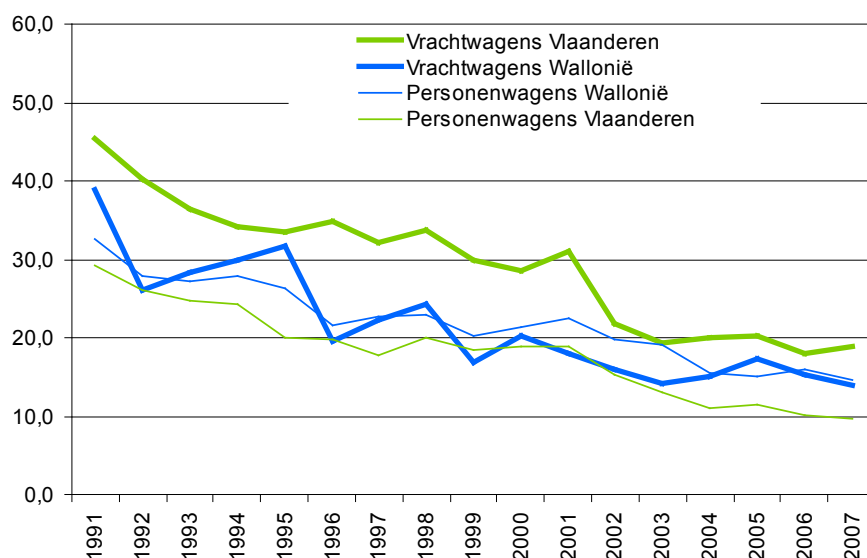


Bron: FOD Economie AD SEI en FOD Mobiliteit / Infografie : BWV

Het risico op vrachtwagenongevallen verschilt sterk per gewest. In grafiek 28 is het dodelijke ongevalsrisico voor vrachtwagens in de twee gewesten aangegeven en ter vergelijking ook het dodelijke ongevalsrisico voor personenwagens voor elk gewest. In Vlaanderen is het ongevalsrisico voor vrachtwagens hoger dan in Wallonië en ook veel hoger dan het dodelijke ongevalsrisico voor personenwagens in Vlaanderen. In Wallonië zien we weinig verschil tussen het ongevalsrisico voor vrachtwagens en personenwagens. Voor personenwagens is het ongevalsrisico in Vlaanderen dan weer lager dan in Wallonië.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is moeilijk met de andere twee gewesten te vergelijken aangezien het hier bijna uitsluitend om stedelijk gebied gaat, waarvoor bekend is dat er meestal veel ongevallen gebeuren, maar dat deze niet zo vaak dodelijk zijn. Het dodelijk ongevalsrisico voor vrachtwagens is met een score van 13 dan ook lager in het Brussels Gewest dan in het Vlaams en het Waals Gewest (respectievelijk 14 en 19). Het risico voor vrachtwagens op alle types letselongevallen is met 840 dan weer veel hoger dan het risico in het Vlaams en Waals Gewest (respectievelijk 350 en 224).

Grafiek 27 :
Evolutie van de betrokkenheid
van auto's en vrachtwagens
bij dodelijke ongevallen –
Vergelijking tussen het Vlaams en
het Waals Gewest



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

De tabel hierna geeft in absolute cijfers de evolutie weer van de doden 30 dagen bij ongevallen met ten minste één vrachtwagen, één personenwagen, één motor of een bestelwagen. Slechts bij de ongevallen met ten minste één vrachtwagen en ten minste één personenwagen ligt de dodentol in dalende lijn. Bij de motorongevallen zien we een stijging met 65% en bij de ongevallen met ten minste één bestelwagen merken we een stijging met 27,4%. De evolutie van de ongevallen verloopt stabiel dan de evolutie van de doden 30 dagen, wat betekent dat de ernst van de vrachtwagenongevallen en de ongevallen met personenwagens afgenomen is, terwijl de ernst van de ongevallen met ten minste één motorfiets of bestelwagen gestegen is.

Tabel 33:
Evolutie van de ongevallen met
ten minste één vrachtwagen,
één personenauto, één motor
of één bestelwagen en evolutie
van de doden 30 dagen bij deze
ongevallen

	Doden 30 dagen in ongevallen met minstens één...				Letselongevallen met minstens één ...			
	vracht- wagen	wagen	motor- fiets	lichte vracht- wagen	vracht- wagen	wagen	motor- fiets	lichte vracht- wagen
1991	78	633	44	36	987	15706	876	1000
1992	54	558	39	46	839	14410	795	894
1993	67	560	51	30	853	14842	864	952
1994	71	590	48	43	856	14457	823	821
1995	76	559	40	32	885	13816	898	859
1996	48	464	43	43	741	12685	842	857
1997	58	489	43	29	805	12603	888	883
1998	71	526	46	33	791	12891	930	962
1999	52	469	51	39	755	12476	978	918
2000	58	490	48	41	757	11768	969	939
2001	59	515	67	51	735	11574	970	925
2002	55	502	78	47	625	10066	973	827
2003	41	453	62	34	683	10987	1184	883
2004	43	382	63	27	624	10587	1131	926
2005	52	388	61	38	701	10015	1165	871
2006	46	397	75	37	707	10011	1155	914
2007	48	384	80	48	653	10304	1106	916
2007 (gewogen)					712	11873	1282	1036
Gemiddelde 98-2000	60	495	48	38	768	12378	959	940
Evolutie*	-20,4%	-22,4%	65,5%	27,4%	-14,9%	-16,8%	15,3%	-2,5%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

*Percentverschil 2007 ten opzichte van gemiddelde tussen 1998, 1999 en 2000

5.4. Ongevallen naargelang de weersomstandigheden

De overgrote meerderheid van de ongevallen doet zich voor bij normale weersomstandigheden. De letselongevallen in Wallonië en Brussel gingen vaker gepaard met regen dan in Vlaanderen. Ofwel regent het minder vaak in Vlaanderen ofwel is regen er minder vaak een medeoorzaak van een letselongeval. Kenmerkend voor Wallonië is dat er zich meer ongevallen voordoen bij sneeuwval of bij "onbekende" weersomstandigheden dan in Vlaanderen. In Vlaanderen lijken slechte weersomstandigheden weinig invloed te hebben op de ongevallen.

Tabel 34:
Onderverdeling van de
ongevallen naargelang de
weersomstandigheden in de drie
gewesten

Weersomstandigheden	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest
Normaal weer	78,1%	86,1%	75,3%
Regen	13,6%	9,9%	13,6%
Mist	0,3%	0,5%	1,0%
Hevige wind, rukwinden	0,5%	0,5%	0,9%
Sneeuwval	0,2%	0,3%	0,5%
hagel	0,1%	0,1%	0,1%
andere (dichte rook...)	0,3%	0,4%	0,4%
Onbekend	7,2%	2,4%	8,8%
Totaal	100%	100%	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

Tabel 35:
Ongevallen naargelang de
weersomstandigheden in de drie
gewesten (gewogen cijfers)

Weersomstandigheden	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest
Normaal weer	3187	27492	10382
Regen	555	3148	1870
Mist	12	170	136
Hevige wind, rukwinden	21	144	120
Sneeuwval	7	86	73
hagel	3	35	8
andere (dichte rook...)	13	115	49
Onbekend	294	758	1207
Totaal	4082	31920	13791

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIW

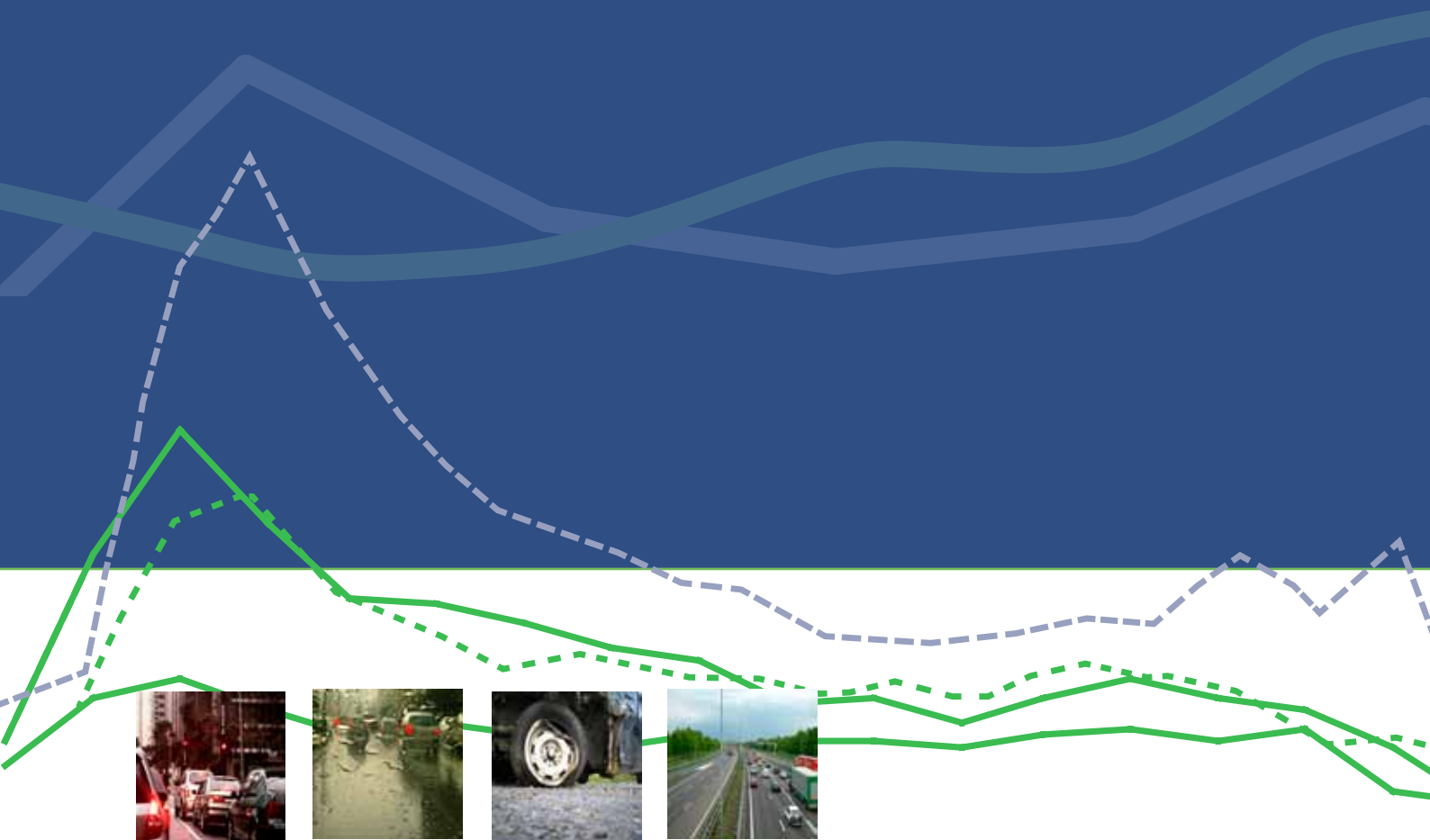
GRAFIEKEN

Grafiek 1 :	Evolutie van de doden 30 dagen in het Waals Gewest.....	11
Grafiek 2 :	Evolutie van de doden 30 dagen per 1 000 000 inwoners in de drie gewesten.....	12
Grafiek 3 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde reizigerskilometers in de drie gewesten	14
Grafiek 4 :	Ernst van de ongevallen per gewest (doden 30 dagen per 1000 letselongevallen - niet-gewogen cijfers)	15
Grafiek 5 :	Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het Waals Gewest (niet-gewogen cijfers).....	17
Grafiek 6 :	Evolutie van de letselongevallen in het Waals Gewest.....	18
Grafiek 7 :	De evolutie van de letselongevallen in niet-gewogen cijfers voor de drie gewesten (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100)	19
Grafiek 8 :	Spreiding van de dodelijke ongevallen per maand (niet-gewogen cijfers).....	22
Grafiek 9 :	Spreiding van de letselongevallen per maand	24
Grafiek 10 :	Onderverdeling van de ongevallen per dag en tijdstip van de week, binnen en buiten het Waals Gewest - 2007	26
Grafiek 11 :	Ernst van de ongevallen per periode van de week in het Waals Gewest - 2007	27
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 2007	27
Grafiek 13 :	Evolutie van de doden 30 dagen per provincie van het Waals Gewest (Evolutie ten opzichte van het gemiddelde voor 1998, 1999 en 2000)	29
Grafiek 14 :	Evolutie van de doden 30 dagen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in het Waals en het Vlaams Gewest	30
Grafiek 15 :	Evolutie van de doden 30 dagen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in 2007 (behalve vermeld) – Internationale vergelijking.....	31
Grafiek 16 :	Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen per miljard afgelegde voertuigkilometers in de drie gewesten	31
Grafiek 17 :	Ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in de drie gewesten (doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen).....	34
Grafiek 18 :	Evolutie van de doden 30 dagen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest.....	36
Grafiek 19 :	Evolutie van de ernst van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest	38
Grafiek 20 :	Evolutie van het aantal ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest.....	39
Grafiek 21 :	Onderverdeling van de ongevallen naargelang ze zich voordoen op een kruispunt, rotonde, of buiten een kruising voor de drie gewesten - 2007	40
Grafiek 22 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie in het Waals Gewest.....	41
Grafiek 23 :	Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners uit de betreffende leeftijdscategorie in het Waals Gewest – vergelijking mannen/vrouwen – 2000 en 2007	42
Grafiek 24 :	Verdeling van de ongevallen per type botsing in de drie gewesten (eerste botsing) - 2007	49
Grafiek 25 :	Dodelijke ongevallen in Wallonië per type van de eerste botsing en per wegtype - 2005, 2006 en 2007	51
Grafiek 26 :	Evolutie van het risico op dodelijke ongevallen (het aantal voertuigen dat betrokken raakt bij dodelijke ongevallen per miljard voertuigkilometers voor het betreffende voertuigtype) voor vrachtwagens, bestelwagens en personenwagens in Wallonië	56
Grafiek 27 :	Evolutie van de betrokkenheid van auto's en vrachtwagens bij dodelijke ongevallen – Vergelijking tussen het Vlaams en het Waals Gewest	57

TABELLEN

Tabel 1 :	De cijfers in één oogopslag	6
Tabel 2 :	Evolutie van de doden 30 dagen in het Waals Gewest.....	11
Tabel 3 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljoen inwoners in de drie gewesten.....	13
Tabel 4 :	Evolutie van de doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometers in de drie gewesten.....	14
Tabel 5:	Ernst van de ongevallen in de drie gewesten (doden 30 dagen per 1000 ongevallen).....	16
Tabel 6:	Evolutie van de licht- en zwaargewonden in het Waals Gewest.....	17
Tabel 7:	Evolutie van de letselongevallen in het Waals Gewest.....	18
Tabel 8:	Evolutie van de letselongevallen in de drie gewesten (gemiddelde 1998, 1999 en 2000 = basis 100) (niet-gewogen cijfers).....	19
Tabel 9:	Dodelijke ongevallen in het Waals Gewest per maand	22
Tabel 10:	Letselongevallen in het Waals Gewest per maand (niet-gewogen cijfers).....	24
Tabel 11:	Letselongevallen en ernstige ongevallen per dag en tijdstip in het Waals Gewest - 2007	26
Tabel 12:	Ongevallen per periode van de week in het Waals Gewest-2007	27
Tabel 13:	Evolutie van de doden 30 dagen per provincie in het Waals Gewest	29
Tabel 14:	Evolutie van de ongevallen op autosnelwegen in het Waals Gewest.....	32
Tabel 15:	Evolutie van de ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers op autosnelwegen in de drie gewesten (niet-gewogen cijfers)	33
Tabel 16:	Evolutie van de ongevallen binnen de bebouwde kom in het Waals Gewest.....	34
Tabel 17:	Evolutie van de ongevallen buiten de bebouwde kom in het Waals Gewest	35
Tabel 18:	Evolutie van de ernst van de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom in de drie gewesten	35
Tabel 19:	Evolutie van het aantal doden 30 dagen in het Waals Gewest volgens de toegelaten snelheid.....	37
Tabel 20:	Evolutie van de ernst van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest	38
Tabel 21:	Evolutie van de ongevallen volgens de toegelaten snelheid in het Waals Gewest (niet-gewogen cijfers).....	39
Tabel 22:	Ongevallen per type kruispunt in het Waals Gewest-2007	40
Tabel 23:	Ongevallen per type kruispunt in de drie gewesten (gewogen cijfers) - 2007	40
Tabel 24:	Doden 30 dagen en zwaargewonden per geslacht en leeftijdsklasse in het Waals Gewest - 2007.....	42
Tabel 25:	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Waals Gewest - 2000 en 2007 (gewogen cijfers).....	43
Tabel 26:	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per type weggebruiker in het Waals Gewest - 2000 en 2007 (%).....	43
Tabel 27:	Slachtoffers per type weggebruiker en leeftijd: evolutie.....	45
Tabel 28:	Lichtgewonden, zwaargewonden en doden 30 dagen per leeftijd en type weggebruiker in het Waals Gewest (gewogen cijfers) - 2007	46
Tabel 29:	Ongevallen per type botsing (eerste botsing) in het Waals Gewest (gewogen cijfers) - 2007	49
Tabel 30:	Ongevallen per type botsing (eerste botsing) in de drie gewesten (gewogen cijfers) -2007	50
Tabel 31:	Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing - 2007	52
Tabel 32:	Onderverdeling van de ongevallen per type botsing en per type weggebruiker betrokken in de eerste botsing in het Waals Gewest - 2007 (gewogen cijfers)	54
Tabel 33:	Evolutie van de ongevallen met ten minste één vrachtwagen, één personenauto, één motor of één bestelwagen en evolutie van de doden 30 dagen bij deze ongevallen.....	58
Tabel 34:	Onderverdeling van de ongevallen naargelang de weersomstandigheden in de drie gewesten	59

Tabel 35:	Ongevallen naargelang de weersomstandigheden in de drie gewesten (gewogen cijfers).....	59
-----------	--	----



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid

ikbenvoor.be ➤