



Rapport nr. 2026-F-01-NL

Factsheet – Evolutie van de verkeersveiligheid in Vlaanderen



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Rapportnummer	2026-F-01-NL
Wettelijk depot	D/2026/0779/03
Opdrachtgever	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse overheid
Publicatiedatum	15/01/2026
Auteur(s)	Freya Slootmans
Verantwoordelijke uitgever	Karin Genoe

Inzichten of standpunten in dit rapport zijn niet noodzakelijk deze van de opdrachtgever.

Overname van informatie uit dit rapport is toegestaan mits expliciete bronvermelding:
Slootmans, F. (2026). Factsheet – Evolutie van de verkeersveiligheid in Vlaanderen, Brussel: Vias institute

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	4
1 Hoe ontwikkelde onze maatschappij zich in de laatste tien jaar?	6
1.1 Demografische veranderingen	6
1.2 Evolutie van het voertuigenpark	7
1.3 Aantal en aard van de verplaatsingen	11
2 De kost van verkeersveiligheid	14
3 Hoe evolueren verkeersongevallen in Vlaanderen?	15
3.1 Evolutie van letselgevallen en slachtoffers	15
3.2 Evolutie van kernindicatoren	18
3.2.1 Ongevalsernst	18
3.2.2 Mortaliteit	20
3.2.3 Ongevalsrisico	21
3.3 Evolutie van kenmerken van slachtoffers	24
3.3.1 Leeftijd en geslacht	24
3.3.2 Type weggebruiker	30
3.3.3 Letselprofielen	31
3.4 Evolutie van kenmerken van de ongevallen	32
3.4.1 Locatie	32
3.4.2 Tijdstip	34
3.5 Evolutie van kenmerken van de botsingen	35
3.6 Verzwarende omstandigheden	37
3.6.1 Rijden onder invloed van alcohol	37
3.6.2 Vluchtmisdrijf	38
4 Weggebruikers in conflict: wie botst met wie?	39
Referenties	42

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1	Eenheidskost, aantal slachtoffers en ongevallen en totale kost per ernstcategorie (EUR 2024).	14
Tabel 2	Aantal doden 30 dagen en slachtoffers per verplaatsingswijze, 2024 versus 2015	31
Tabel 3	Procentuele en absolute letsselfrequenties per verplaatsingswijze, Vlaamse ziekenhuizen (2016-2022)	32
Figuur 1	Projectie aangroei van de bevolking in het Vlaams Gewest	6
Figuur 2	Leeftijdsverdeling van de Vlaamse bevolking, 2015-2024	6
Figuur 3	Aandeel van leeftijdsgroepen in de Vlaamse bevolking, 2024 versus 2015	7
Figuur 4	Aantal ingeschreven vrachtwagens, bussen, bestelwagens, bromfietsen en motorfietsen, Vlaanderen, 2015-2024	7
Figuur 5	Evolutie van het aantal ingeschreven personenwagens, het aantal ingeschreven SUV's en het aandeel SUV's in personenwagens, Vlaanderen, 2015-2024	8
Figuur 6	Evolutie van ingeschreven personenwagens per brandstoftype, Vlaanderen, 2015-2024	8
Figuur 7	Gemiddelde massa voor alle personenwagens en volledig elektrische personenwagens, 2015-2024	9
Figuur 8	Gemiddeld vermogen voor alle personenwagens en volledig elektrische personenwagens, 2015-2024	9
Figuur 9	Gemiddelde leeftijd voor alle personenwagens en volledig elektrische personenwagens, 2015-2024	9
Figuur 10	Gemiddelde leeftijd personenwagens, lidstaten van de Europese Unie & Vlaanderen	10
Figuur 11	Evolutie aantal ingeschreven lichte vrachtwagens, vrachtwagens en bussen in Vlaanderen, 2014-2023	10
Figuur 12	Gemiddelde leeftijd van lichte vrachtwagens, lidstaten van de EU & Vlaanderen	11
Figuur 13	Aandeel elektrische voertuigen in de lichte vrachtwagenvloot, lidstaten van de EU & Vlaanderen	11
Figuur 14	Evolutie van de indicatoren 'filelengte' en 'filezwaarte', Vlaanderen, 2015-2024	12
Figuur 15	Evolutie van de indicator 'verzadigingsgraad', Vlaanderen, 2015-2024	13
Figuur 16	Evolutie van de indicator 'verkeersprestatie', Vlaanderen, 2015-2024	13
Figuur 17	Indeling van de kosten van verkeersongevallen	14
Figuur 18	Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen, 2015-2024	15
Figuur 19	Evolutie (2015 = index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype, 2015-2024	16
Figuur 20	Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van het streefdoel 2030, 2015-2024	16
Figuur 21	Evolutie van het aantal doden 30 dagen, Europese lidstaten & Vlaanderen, 2014-2023	16
Figuur 22	Evolutie van het aantal zwaargewonden ten opzichte van het streefdoel 2030, 2015-2024	17
Figuur 23	Evolutie van gehospitaliseerde verkeersslachtoffers ernstige verwondingen (MAIS3+), 2013-2022.	17
Figuur 24	Procentuele verdeling van het aantal gehospitaliseerde verkeersgewonden volgens hun MAIS-score (2022).	17
Figuur 25	Evolutie van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden per verplaatsingswijze (2016-2022; 2016 = index 100).	18
Figuur 26	Evolutie van de ongevalsernst (doden 30 dagen/1.000 letselongevallen), Vlaanderen & Europese Unie, 2014-2023	19
Figuur 27	Evolutie van de ongevalsernst (doden 30 dagen/1.000 letselongevallen), Vlaanderen & buurlanden, 2014-2023	19
Figuur 28	Evolutie van de ongevalsernst (doden 30 dagen/1.000 letselongevallen) per type weggebruiker, 2015-2017 versus 2021-2024	20
Figuur 29	Evolutie van de mortaliteit (aantal doden 30 dagen/miljoen inwoners), Vlaanderen & Europese Unie, 2014-2023	20
Figuur 30	Evolutie van de mortaliteit (aantal doden 30 dagen/miljoen inwoners), Vlaanderen & buurlanden, 2014-2023	21
Figuur 31	Evolutie van de mortaliteit (aantal doden 30 dagen/miljoen inwoners) per type weggebruiker, 2015-2024	21
Figuur 32	Evolutie afgelegde kilometers voor voetgangers, gemotoriseerde tweewielers, fietsers en personenwagens, op basis van hoofdvervoerswijze, 2015 – 2024	22

Figuur 33	Overlijdensrisico en risico op verwondingen, hoofdvervoerswijze, personenwagen = index 1, 2024	23
Figuur 34	Relatief overlijdensrisico per vervoerswijze en leeftijdscategorie op basis van het aantal afgelegde kilometers (in miljoen) in België (2012-2018)	23
Figuur 35	Aandeel slachtoffers (links) en doden 30 dagen (rechts) per leeftijdsgroep, 2015-2024	24
Figuur 36	Aantal slachtoffers naargelang verplaatsingswijze en leeftijd, 2024 versus 2015	25
Figuur 37	Evolutie van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners naargelang geslacht en leeftijd, 2024 versus 2015	26
Figuur 38	Aantal slachtoffers per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2024)	26
Figuur 39	Aandeel slachtoffers naargelang type weggebruiker voor kinderen en jongeren (0-18 jaar), 2024	28
Figuur 40	Evolutie van slachtoffers bij jongeren (0-18 jaar) volgens weggebruikerstype, 2015-2024	28
Figuur 41	Evolutie van het aantal ongevallen met jongeren en het aandeel ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar), 2015-2024	29
Figuur 42	Slachtoffers naargelang type weggebruiker voor ouderen (60+ jaar), 2024	29
Figuur 43	Evolutie van slachtoffers bij ouderen (60+ jaar) volgens weggebruikerstype, 2015-2024	30
Figuur 44	Aandeel doden 30 dagen per type weggebruiker, 2015-2024	30
Figuur 45	Procentuele verdeling van ernstige (AIS3+) letsels over de lichaamsregio's bij MAIS3+ verkeersgewonden per verplaatsingswijze, Vlaamse ziekenhuizen (2016-2022)	32
Figuur 46	Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers per provincie, 2024 versus 2015	32
Figuur 47	Evolutie van letselongevallen naargelang de snelheidslimiet (links) en evolutie van de ernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 verkeersongevallen) naargelang de snelheidslimiet, 2015-2024	33
Figuur 48	Evolutie van letselongevallen naargelang het wegsegment, 2015-2024	34
Figuur 49	Evolutie van letselongevallen naargelang het type weg, 2015-2024.	34
Figuur 50	Letselongevallen naargelang de periode van de week, 2024 versus 2015	34
Figuur 51	Verdeling van de letselongevallen over de uren van de week, 2022-2024 versus 2015-2017	35
Figuur 52	Verdeling van de doden 30 dagen over de uren van de week, 2022-2024 versus 2015-2017	35
Figuur 53	Evolutie aandeel eenzijdige letselongevallen en dodelijke eenzijdige letselongevallen, 2015-2024	36
Figuur 54	Verdeling eenzijdige ongevallen per type botsing, 2015-2024	36
Figuur 55	Verdeling meerzijdige ongevallen met minstens één personenwagen per type botsing, 2015-2024	37
Figuur 56	Evolutie van het aandeel geteste en positieve bestuurders, 2015-2024	37
Figuur 57	Aandeel geteste en positieve bestuurders per type weggebruiker, 2024 versus 2015	38
Figuur 58	Evolutie van het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf, 2015-2024	38
Figuur 59	Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, absolute aantallen, 2024 versus 2015	39
Figuur 60	Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, relatief aandeel, 2024 versus 2015	39
Figuur 61	Aantal letselongevallen naar conflicttype, 2024 versus 2015	40
Figuur 62	Aandeel letselongevallen naar conflicttype, 2024 versus 2015	40
Figuur 63	Botsingsmatrix met procentuele verdeling van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden volgens verplaatsingswijze en opponent (2022)	41

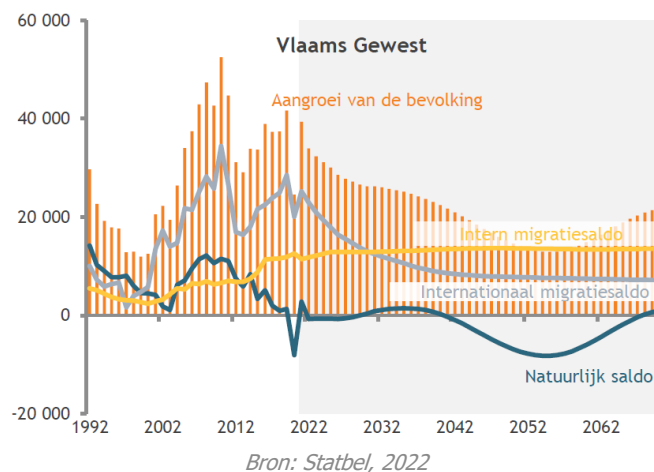
1 Hoe ontwikkelde onze maatschappij zich in de laatste tien jaar?

1.1 Demografische veranderingen

De Vlaamse bevolking groeide in de periode 2015-2024 met ongeveer 5%, van 6,5 miljoen Vlamingen in 2015 naar 6,82 miljoen Vlamingen in 2024. Het 'natuurlijke saldo', dat wil zeggen het verschil tussen het aantal geboorten en het aantal overlijdens, is negatief sinds 2020. Zo werden er in 2024 in Vlaanderen 61.781 geboorten en 65.468 overlijdens geregistreerd, wat neerkomt op een saldo van -3.687. De bevolkingsgroei is dan ook het resultaat van een positief intern (migratie tussen gewesten) en internationaal (migratie vanuit andere landen) migratiesaldo. Zo waren er in 2024 94.367 immigraties, die 61.372 emigraties compenseerden en voor een positief migratiesaldo van +32.995 zorgden (Statbel, 2025).

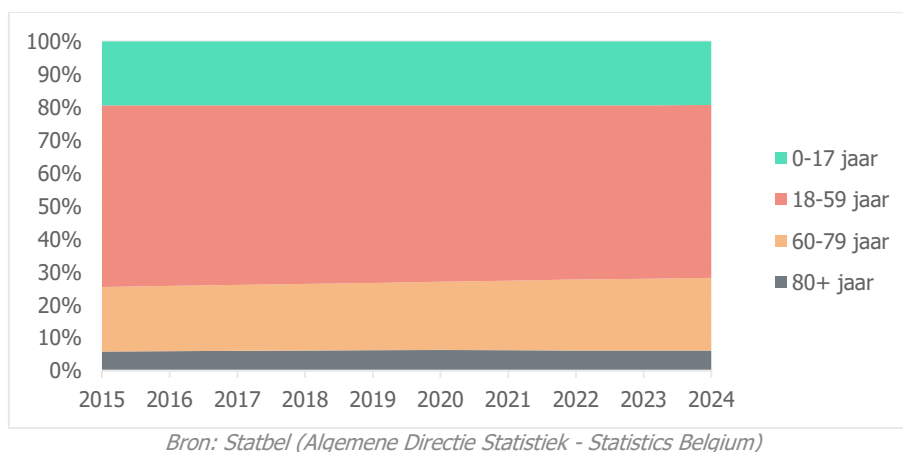
Volgens de projecties zal de bevolking in het Vlaams Gewest jaarlijks met ongeveer 21.000 personen toenemen. Dat is minder dan de gemiddelde jaarlijkse groei sinds 1992 (+30.000), maar deze toename blijft ondersteund door een (vooral intern) positief migratiesaldo. Dit wil zeggen dat in 2030 het aantal inwoners in het Vlaamse Gewest zou oplopen tot 6,95 miljoen. Tegen 2070 wordt een stijging van 1 miljoen mensen verwacht. Over de periode 2021-2070 betekent dat een bevolkingsgroei van 15% (Statbel, 2022).

Figuur 1 Projectie aangroei van de bevolking in het Vlaams Gewest



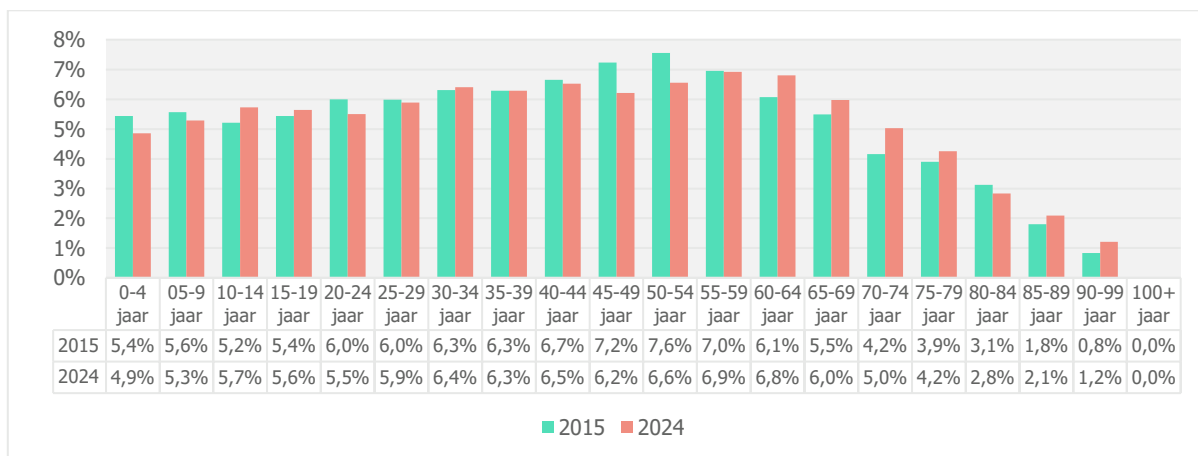
In het Vlaams Gewest zien we een smalle basis van de bevolkingspiramide – wat wijst op een lager geboortecijfer – en een bredere top – wat typisch is voor een vergrijzende bevolking. In 2024 was meer dan 1 op 4 Vlamingen ouder dan 60 jaar. Hoewel het aandeel 80plussers stabiel blijft doorheen de tijd, neemt hun aantal wel toe met 13% in de periode 2015-2024. Ook het aantal 60plussers steeg sterk (+19%) in diezelfde periode.

Figuur 2 Leeftijdsverdeling van de Vlaamse bevolking, 2015-2024



Ook uit onderstaande figuur kunnen we afleiden dat in de periode 2015-2024 het aandeel van jongere leeftijdsgroepen in Vlaanderen over het algemeen afnam, terwijl het aandeel voor oudere leeftijdsgroepen toenam. Deze toename zien we vooral vanaf 60 jaar. Voor de groep 60-79 jarigen steeg het aandeel van 19,8% in 2015 naar 22,1% in 2024. Het aandeel 80plussers steeg minder sterk, van 5,8% naar 6,2%. in 2024 maken de 80-plussers 6% van de bevolking uit, goed voor circa 419.991 personen. Tegen 2040 wordt dit aantal geraamd op ongeveer 420.000 personen.

Figuur 3 Aandeel van leeftijdsgroepen in de Vlaamse bevolking, 2024 versus 2015



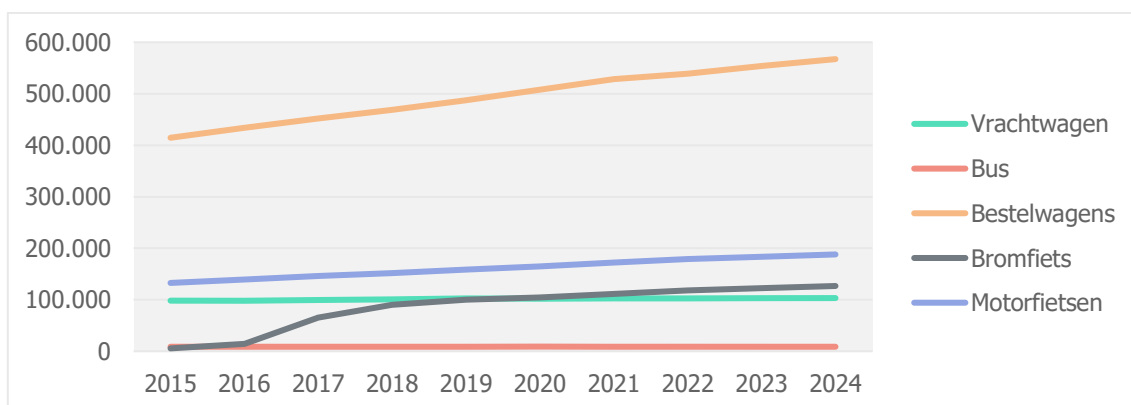
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

1.2 Evolutie van het voertuigenpark

Terwijl het aantal in Vlaanderen ingeschreven vrachtwagens en bussen licht steeg of stabiel bleef in de periode 2015-2022, zien we voor andere voertuigtypen een stijging van het aantal inschrijvingen. De grootste stijging wordt waargenomen voor bromfietzers: van 5.699 ingeschreven bromfietsen in 2015 naar 126.752 ingeschreven bromfietsen in 2024. Bij de interpretatie van de cijfers voor bromfietsen moet echter rekening worden gehouden met het feit dat de verplichte registratie van bromfietsen pas aan het eind van 2017 volledig van kracht werd. De procentuele stijging van het aantal geregistreerde bromfietsen in de periode 2018-2024 bedroeg 40%.

Ook voor motorfietsen (+42%) en bestelwagens (+37%) zien we een sterke stijging van het aantal inschrijvingen.

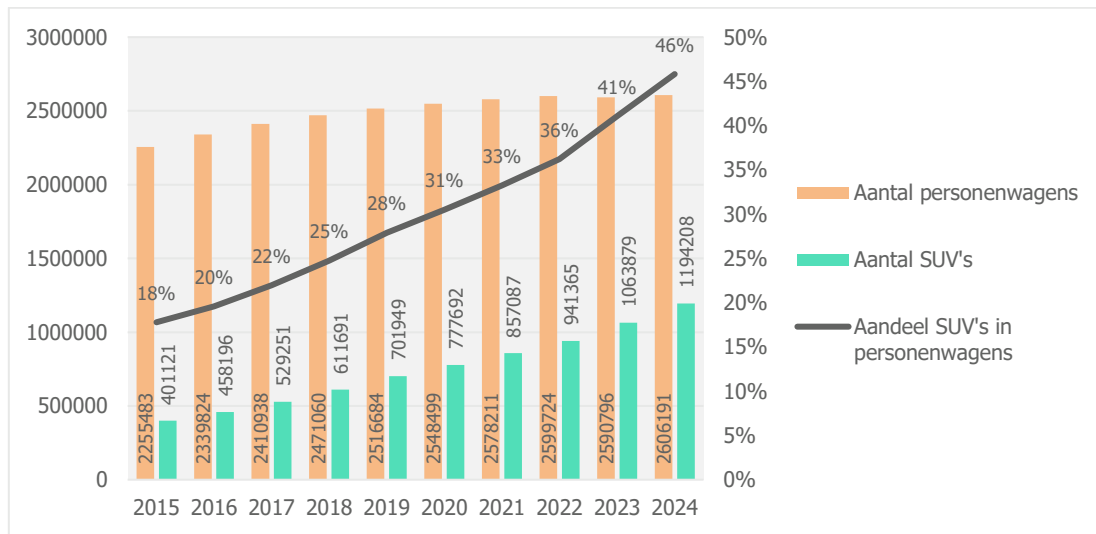
Figuur 4 Aantal ingeschreven vrachtwagens, bussen, bestelwagens, bromfietsen en motorfietsen, Vlaanderen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het aantal ingeschreven personenwagens nam toe met 16% in de periode 2015-2024. Het aantal SUV's binnen het wagenpark nam eveneens sterk toe in dezelfde periode. Het aandeel SUV's in personenwagens steeg van 18% in 2015 naar 46% in 2024.

Figuur 5 Evolutie van het aantal ingeschreven personenwagens, het aantal ingeschreven SUV's en het aandeel SUV's in personenwagens, Vlaanderen, 2015-2024

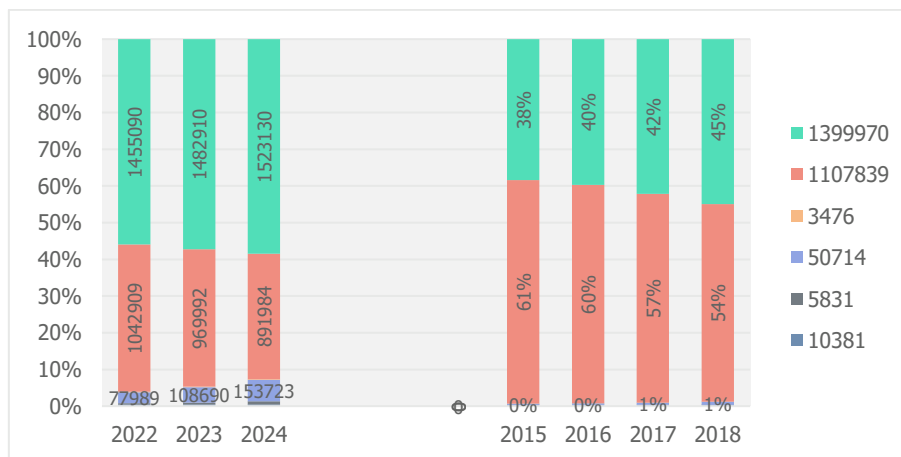


Bron: DIV & FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

De laatste jaren is er een verschuiving zichtbaar in de samenstelling van het Vlaamse wagenpark op vlak van brandstoftypes. Waar diesel in 2015 nog goed was voor 61% van het wagenpark, is dat aandeel in 2024 gedaald tot 34%. Benzinewagens hebben in dezelfde periode een omgekeerde evolutie doorgemaakt: hun aandeel steeg van 38% naar 58%.

Hybride voertuigen kenden een bescheiden groei van ongeveer 3%. Het aantal volledig elektrische wagens nam sterk toe sinds 2015, van 253 ingeschreven voertuigen in 2015 naar 21.700 ingeschreven voertuigen in 2024. Hun aandeel in het totale wagenpark blijft echter klein, met een aandeel van 1% in 2024.

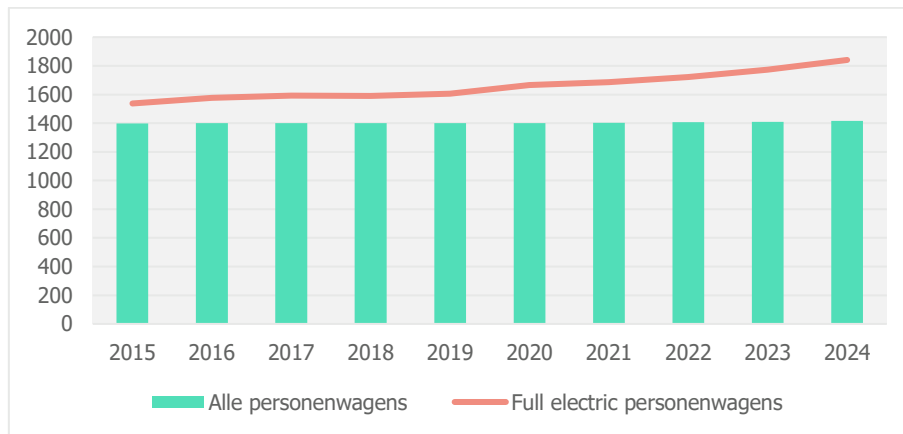
Figuur 6 Evolutie van ingeschreven personenwagens per brandstoftype, Vlaanderen, 2015-2024



Bron: DIV

De gemiddelde massa van alle in Vlaanderen ingeschreven personenwagens bleef stabiel tussen 2015 en 2024. Voor volledig elektrische voertuigen is er daarentegen wel sprake van een jaarlijkse toename van de gemiddelde massa. Naarmate het aandeel elektrische wagens op onze wegen verder toeneemt, verwachten we ook een stijging van de gemiddelde massa van het volledige personenwagenpark.

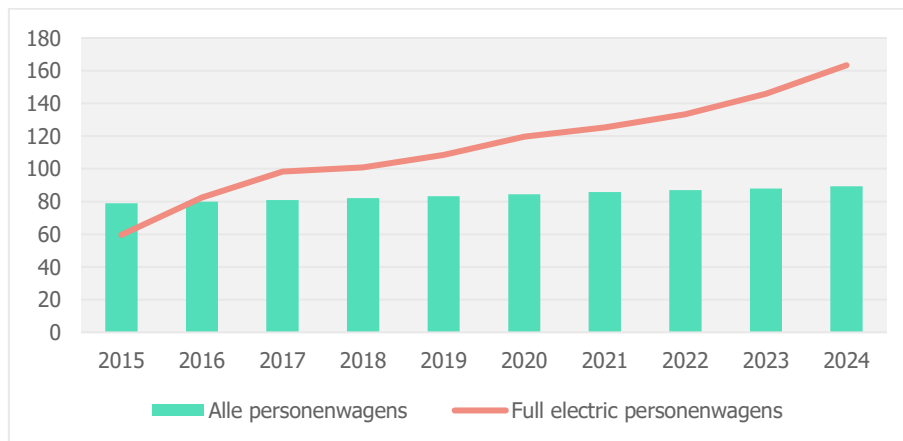
Figuur 7 Gemiddelde massa voor alle personenwagens en volledig elektrische personenwagens, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het gemiddelde vermogen van het personenwagenpark steeg sinds 2015 met 13%. Voor volledig elektrische personenwagens is deze toename nog sterker. Ook hier verwachten we dat het gemiddeld vermogen van het volledige wagenpark verder zal toenemen naarmate het aandeel elektrische voertuigen groeit.

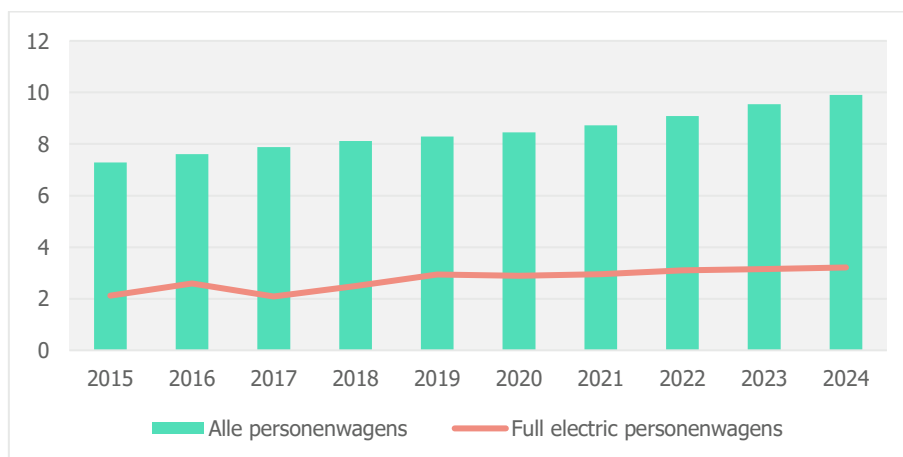
Figuur 8 Gemiddeld vermogen voor alle personenwagens en volledig elektrische personenwagens, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De leeftijd van het personenwagenpark nam toe in de periode 2015-2024. Dit is het geval voor alle personenwagens evenals voor elektrische personenwagens. Het is niet verbazend dat elektrische personenwagens gemiddeld jonger zijn in vergelijking met alle personenwagens.

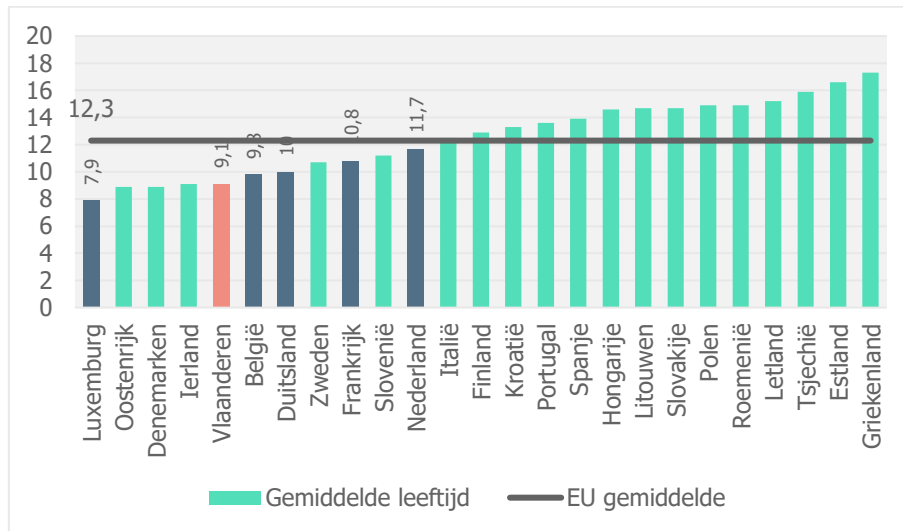
Figuur 9 Gemiddelde leeftijd voor alle personenwagens en volledig elektrische personenwagens, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De gemiddelde leeftijd van personenwagens in Vlaanderen is vergelijkbaar met die in de buurlanden. Enkel in Luxemburg is het wagenpark gemiddeld iets jonger, terwijl personenwagens in Duitsland, Frankrijk en Nederland doorgaans iets ouder zijn (ACEA, 2024).

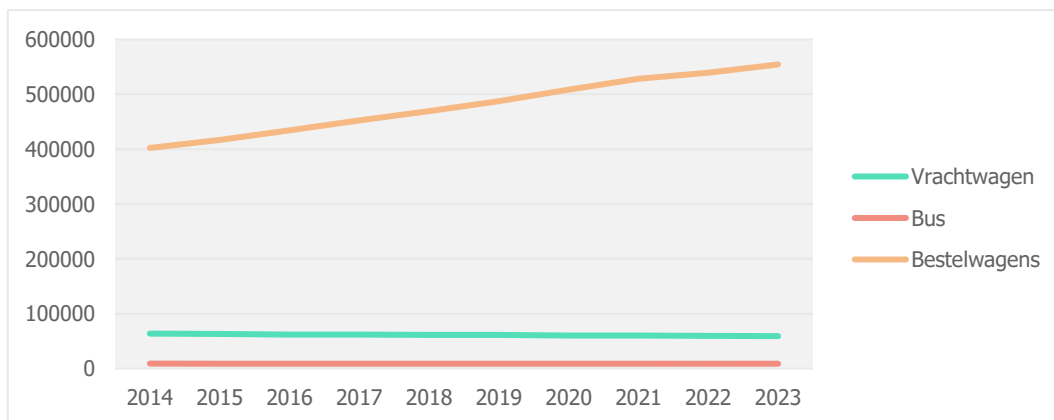
Figuur 10 Gemiddelde leeftijd personenwagens, lidstaten van de Europese Unie & Vlaanderen



Bron: ACEA (2024) & DIV

Eind 2023 waren er in het Vlaamse Gewest 9.037 bussen ingeschreven. In de periode 2014-2023 bleef het aantal inschrijvingen stabiel (-1%). Ter vergelijking zijn er in het Vlaamse Gewest eind 2023 59.179 vrachtwagens ingeschreven (-7% t.o.v. 2014) en 554.272 lichte vrachtwagens (+38% t.o.v. 2014). Deze cijfers zeggen niets over de aanwezigheid van buitenlandse voertuigen of voertuigen ingeschreven in de andere gewesten op het Vlaamse wegennet (FOD Mobiliteit).

Figuur 11 Evolutie aantal ingeschreven lichte vrachtwagens, vrachtwagens en bussen in Vlaanderen, 2014-2023

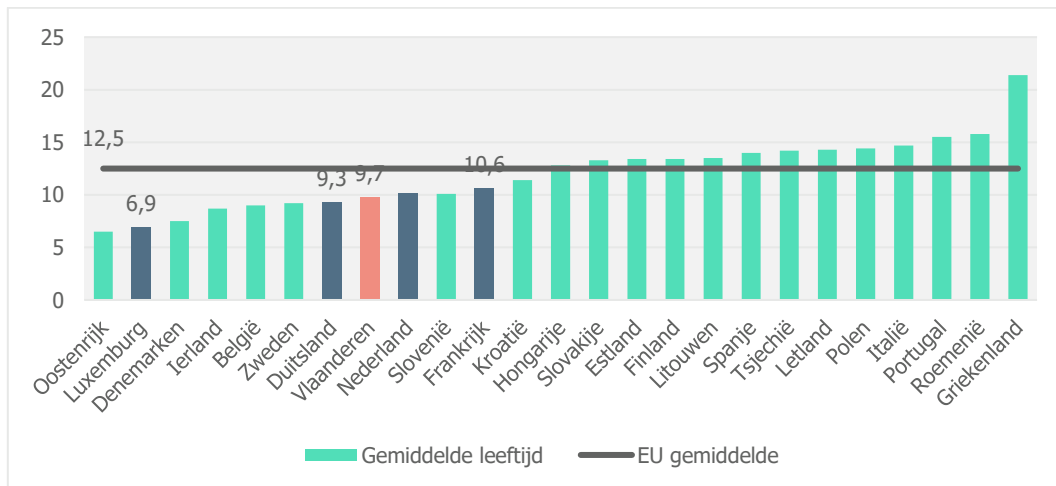


Bron: FOD Mobiliteit

Onderstaande figuur geeft de gemiddelde leeftijd weer van lichte vrachtwagens per land binnen de Europese Unie. In 2022 bedroeg de gemiddelde leeftijd in de EU 12,5 jaar. In Vlaanderen lag dit cijfer op 9,7 jaar, wat lager is dan het Europese gemiddelde. Vlaanderen behoort daarmee tot de jongere helft van Europa qua vlootleeftijd.

De gemiddelde leeftijd van lichte vrachtwagens in onze buurlanden is gelijkaardig. De lichte vrachtwagenvloot is iets jonger in Duitsland en Luxemburg, en iets ouder in Nederland en Frankrijk.

Figuur 12 Gemiddelde leeftijd van lichte vrachtwagens, lidstaten van de EU & Vlaanderen

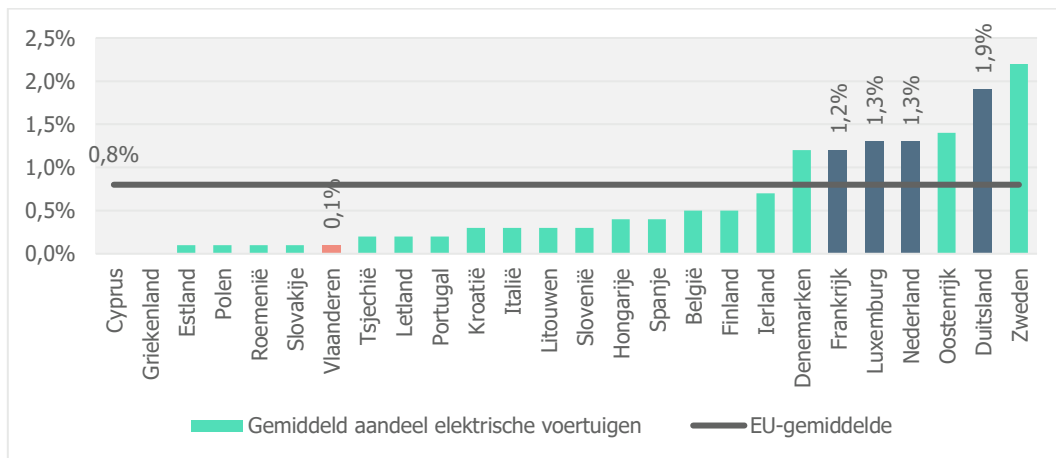


Bron: ACEA (2024) & Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 13 toont het gemiddelde aandeel elektrische lichte vrachtwagens per land binnen de Europese Unie. In 2022 bedroeg het EU-gemiddelde 0,8%. In Vlaanderen lag dit aandeel op slechts 0,1%, wat aanzienlijk lager is dan het Europese gemiddelde. Daarmee behoort Vlaanderen tot de landen met het kleinste aandeel elektrische lichte vrachtwagens in de EU.

In onze buurlanden ligt het aandeel hoger: Duitsland (1,9%) en Nederland (1,3%) scoren bovengemiddeld, terwijl Frankrijk (1,2%) en Luxemburg (1,3%) rond het EU-gemiddelde zitten.

Figuur 13 Aandeel elektrische voertuigen in de lichte vrachtwagenvloot, lidstaten van de EU & Vlaanderen



Bron: ACEA (2024) & Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

1.3 Aantal en aard van de verplaatsingen

Het verplaatsingsgedrag van de Vlaamse bevolking (berekend op basis van de hoofdvervoerswijze¹) heeft de voorbije jaren significante veranderingen ondergaan, onder invloed van onder meer technologische innovaties, veranderende maatschappelijke voorkeuren en de impact van de COVID-19-pandemie.

Tussen 2015 en 2024 bleef het **gemiddelde aantal verplaatsingen** per persoon per dag in Vlaanderen relatief stabiel. Uit de OVG bevragingen blijkt dat Vlamingen in de periode 2015-2020 gemiddeld tussen de 2,42 en 2,55 verplaatsingen per dag maakten (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2020). In de meest recente meetperiode (OVG 7) werd een lichte stijging waargenomen naar gemiddeld 2,6 verplaatsingen

¹ De hoofdvervoerswijze is het vervoermiddel waarmee, binnen een verplaatsing bestaande uit meerdere ritten, de grootste afstand wordt afgelegd. De afstand die bedoeld wordt, is de afstand van de totale verplaatsing en niet alleen de afstand van het hoofdvervoermiddel. (Onderzoek Verplaatsingsgedrag)

per dag. Deze toename kan deels worden toegeschreven aan het herstel van de mobiliteit na de COVID-19-maatregelen (OVG7).

De **gemiddelde afgelegde afstand** per dag bedroeg in Vlaanderen 45 kilometer in 2018 (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2019). In 2019 daalde deze afstand naar 31,8 kilometer per dag, in 2024 bedroeg de gemiddelde dagelijks afgelegde afstand nog 29,3 km (OVG7). De bijbehorende gemiddelde reistijd varieerde in de periode 2015-2024 tussen 71 en 79 minuten per dag, wat wijst op een vrij constante dagelijkse mobiliteitsinspanning. Ondanks de daling in afgelegde afstand is de totale dagelijkse reistijd dus relatief stabiel gebleven. Dit bevestigt dat mensen doorgaans een vast tijdsbudget hanteren voor mobiliteit, ongeacht de afstand – de zogenoemde Brever-wet (Mobiliteitsbrief, 2021).

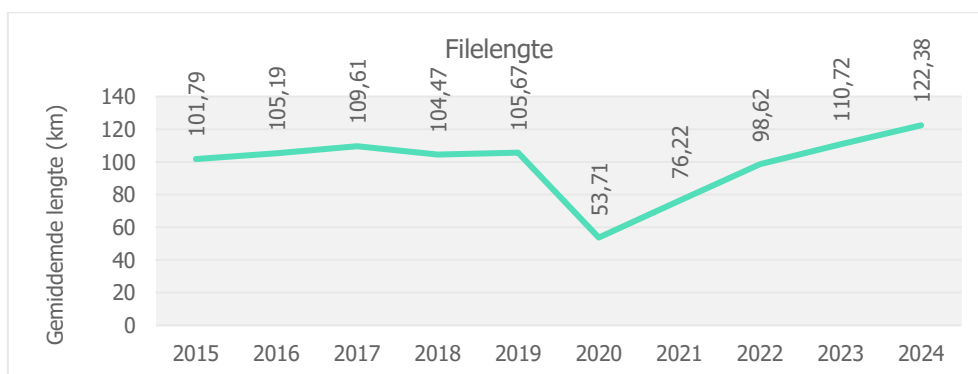
De **modal split** evolueerde in de richting van duurzamere vervoerswijzen, met een opmerkelijke opmars van de (elektrische) fiets en een lichte daling in het gebruik van de auto. In Vlaanderen was de auto in de periode 2015–2019 het dominante vervoermiddel. Ongeveer 65% van alle verplaatsingen werd met de auto afgelegd, waarvan 50% als bestuurder en 15% als passagier. Het aandeel van de fiets schommelde tussen 12 en 14%, terwijl stappen ongeveer 12 tot 15% van de verplaatsingen uitmaakte. Het openbaar vervoer had een relatief bescheiden aandeel van 5 tot 7% (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2020).

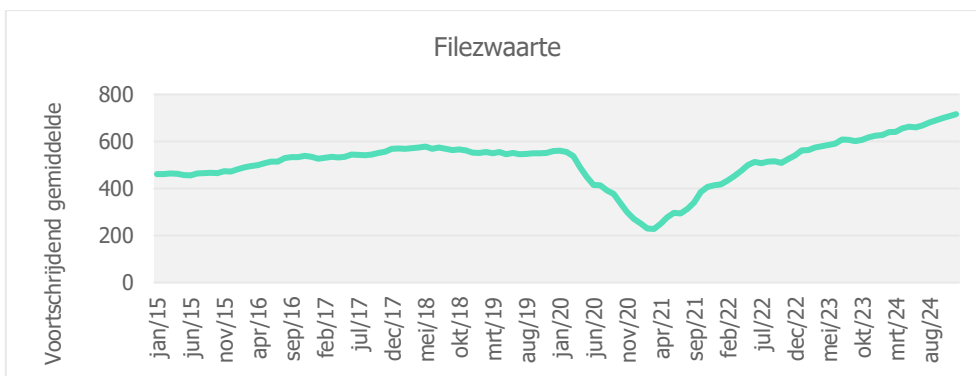
Na de COVID-19-pandemie werden duidelijke verschuivingen zichtbaar. In de laatste meting daalde het aandeel van de auto voor het eerst onder de 60%, terwijl het fietsgebruik verder toenam. De populariteit van de elektrische fiets speelde hierin een belangrijke rol. In 2019 werd slechts 3% van alle verplaatsingen met een e-bike gedaan; in 2024 was dit aandeel al gestegen tot 5,3% (Departement Mobiliteit en Openbare werken, 2025). In 2024 bezit 80,2% van de Vlaamse gezinnen een fiets. De verdere stijging van elektrische fiets (incl. speedpedelec) valt op: in 2024 bezit 44,4% van de Vlaamse gezinnen een elektrische fiets.

Het **rijbewijsbezit** bij Vlamingen (17 jaar of ouder) steeg van 83,4% in 2019 (OVG5) naar 89% in 2024. In 2022 had 90% van de mannen een rijbewijs, tegenover 81% van de vrouwen. Het **gemiddelde aantal wagens** per huishouden in Vlaanderen bedraagt 1,16 in 2022. Uit de meest recente cijfers blijkt dat 18,8% van de Vlaamse gezinnen geen eigen auto bezit. Een meerderheid van de huishoudens (54,5%) beschikt over één wagen, terwijl 28% meer dan één auto bezit. Binnen deze laatste groep heeft 4,1% van de gezinnen zelfs drie of meer voertuigen ter beschikking (Departement Mobiliteit en Openbare werken, 2025).

De verkeersdruk op het Vlaamse wegennet blijft jaar na jaar toenemen. Zowel de **filelengte** – gedefinieerd als de maximale lengte van de file op een gemiddelde dag binnen een groep wegsegmenten – als de **filezwaarte** – die de totale omvang van de files op een gemiddelde dag weergeeft – vertonen een structurele stijging. Deze evolutie bevestigt dat de capaciteit van het wegennet steeds vaker onder druk komt te staan, met als gevolg een toename van congestie en vertragingen.

Figuur 14 Evolutie van de indicatoren 'filelengte' en 'filezwaarte', Vlaanderen, 2015-2024

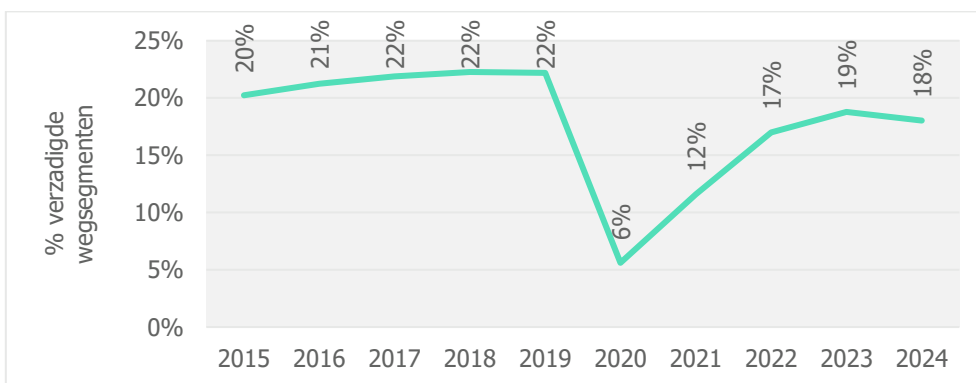




Bron: Vlaams verkeerscentrum

De verzadigingsgraad, die aanduidt welk aandeel van de wegsegmenten binnen een bepaalde groep als verzadigd wordt beschouwd, vertoont de afgelopen jaren opnieuw een stijgende lijn. Na een duidelijke terugval in 2020 ten gevolge van de COVID-19-pandemie, is sindsdien opnieuw een toename waarneembaar. In 2024 bedroeg de verzadigingsgraad 18%, wat weliswaar nog onder het niveau van 2015 ligt, toen deze 20% bedroeg.

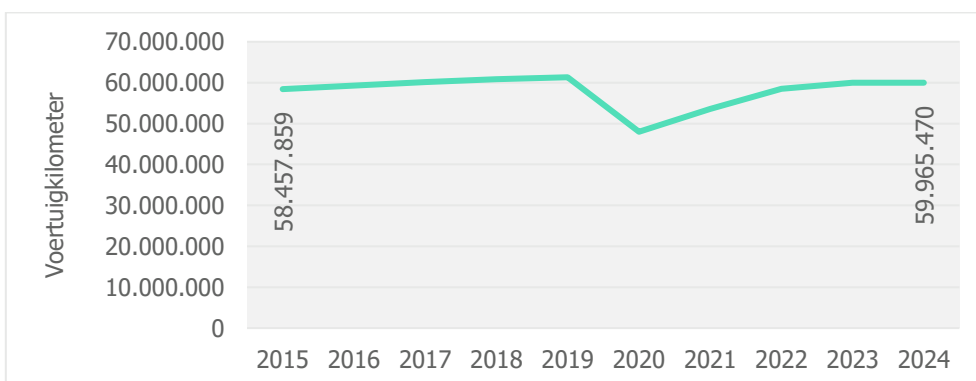
Figuur 15 Evolutie van de indicator 'verzadigingsgraad', Vlaanderen, 2015-2024



Bron: Vlaams verkeerscentrum

De **indicator verkeersprestatie**, die de totale afstand weergeeft die voertuigen gezamenlijk afleggen op het Vlaamse wegennet op een gemiddelde dag, vertoont sinds 2015 een stabiel verloop. Ondanks de toenemende verkeersdruk, filelengte en filezwaarte, is de **gemiddeld afgelegde afstand door voertuigen** in de afgelopen jaren **nauwelijks veranderd**.

Figuur 16 Evolutie van de indicator 'verkeersprestatie', Vlaanderen, 2015-2024



Bron: Vlaams verkeerscentrum

2 De kost van verkeersveiligheid

Verkeersongevallen hebben uiteenlopende gevolgen voor slachtoffers en hun omgeving. Naast materiële schade en medische kosten gaat het ook om inkomensverlies en menselijk leed. Deze effecten kunnen financieel worden becijferd en samengeteld, waardoor de totale maatschappelijke kost van verkeersonveiligheid zichtbaar wordt.

Figuur 17 Indeling van de kosten van verkeersongevallen



Bron: Vias institute (2024) Briefing "De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid". Brussel, België, Vias institute, <https://briefings.vias.be/>

Onder de slachtoffergerelateerde kosten vallen:

- medische kosten: kosten van zorg, ziekenhuisverblijf, therapie, ...
- productieverlies wanneer mensen tijdelijk of permanent niet kunnen werken na een ongeval
- menselijke kosten
- andere kosten zoals vervroegde begrafenis kosten van dodelijke verkeersslachtoffers, kosten voor familie en vrienden die slachtoffers bezoeken in het ziekenhuis en verhuis- of verbouwkosten wanneer de woning niet geschikt is voor iemand met een beperking

Daarnaast zijn er de ongevalsgerelateerde kosten, waaronder:

- eigendomsschade: materiële schade aan zowel private als publieke eigendommen
- administratieve kosten, wanneer een externe partij zoals de brandweer een dienst verleent naar aanleiding van een verkeersongeval
- filekosten: directe en indirecte kosten van vertragingen door ongevallen
- andere kosten, bijvoorbeeld kosten wanneer iemand (tijdelijk) niet over zijn voertuig beschikt en dus een voertuig moet huren of het voertuig moet vervangen

Op basis van deze methode (Vias institute, 2024) komen we tot een kostenschattning van €7.243.825 voor een dodelijk verkeersslachtoffer, €739.614 voor een zwaargewond slachtoffer en €71.864 voor een lichtgewond slachtoffer. Wanneer we de eenheidskosten vervolgens vermenigvuldigen met het aantal slachtoffers in 2024, komen de totale kosten op €5 miljard, ofwel €745 per Vlaming per jaar.

Tabel 1 Eenheidskost, aantal slachtoffers en ongevallen en totale kost per ernstcategorie (EUR 2024).

Slachtoffers	Eenheidskost	Aantal slachtoffers	Totale kost
Doden 30 dagen²	€ 7.243.825,58	253	€ 1.832.687.871,74
Zwaargewonden	€ 739.614,52	2016	€ 1.491.062.872,32
Lichtgewonden	€ 71.864,84	24.787	€ 1.763.131.984,56
Alle slachtoffers			€ 5.086.882.728,62

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium); Eigen berekeningen Vias institute (2024)

Ongevallen met enkel materiële schade worden afgeleid uit het aantal schadegevallen in burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers van verzekeringsmaatschappijen (Assuralia). Er is echter geen data voorhanden specifiek voor Vlaanderen. De kost van ongevallen met enkel materiële schade werd dus niet meegenomen in bovenstaande berekening.

² Slachtoffers die binnen 30 dagen na het ongeval overlijden

3 Hoe evolueren verkeersongevallen in Vlaanderen?

Voor deze ongevalanalyse maken we gebruik van de verkeersongevallendatabank die beheerd wordt door Statbel. Deze databank omvat alle verkeersongevallen met lichamelijk letsel die door de politiediensten worden geregistreerd in een proces-verbaal, en omvatten zowel de ongevallen waarbij de politie ter plaatse kwam als degenen die achteraf op het politiebureau werden aangegeven. **We nemen daarbij enkel de cijfergegevens voor Vlaanderen in rekening.**

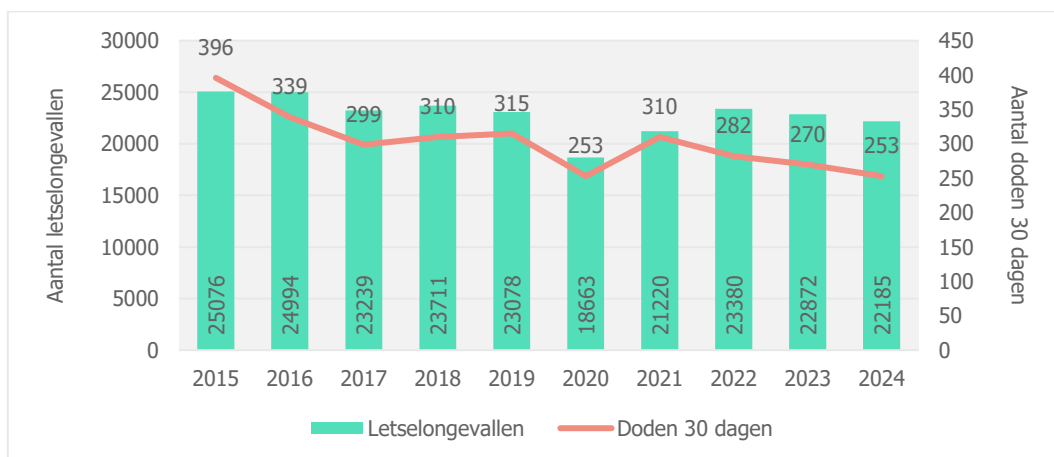
Waar relevant wordt de situatie in Vlaanderen afgezet tegen de Europese context. Aangezien voor 2024 nog geen Europese ongevalldata beschikbaar zijn, wordt in dit document uitsluitend gebruikgemaakt van EU-data over de periode 2014–2023.

3.1 Evolutie van letselongevallen en slachtoffers

Het [Vlaams verkeersveiligheidsplan 2021-2025](#) formuleerde streefcijfers voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Tegen 2025 wordt een vermindering van 25% van het aantal doden en zwaargewonde slachtoffers nagestreefd ten opzichte van het referentiejaar 2019, terwijl tegen 2030 een reductie van 50% voorop gesteld wordt.

Het aantal letselongevallen daalde in Vlaanderen van 25.076 ongevallen in 2015 naar 22.185 ongevallen in 2024 (-12%). Het aantal doden 30 dagen daalde nog sterker, van 396 doden in 2015 naar 253 doden in 2024, wat een daling van 36% betekent.

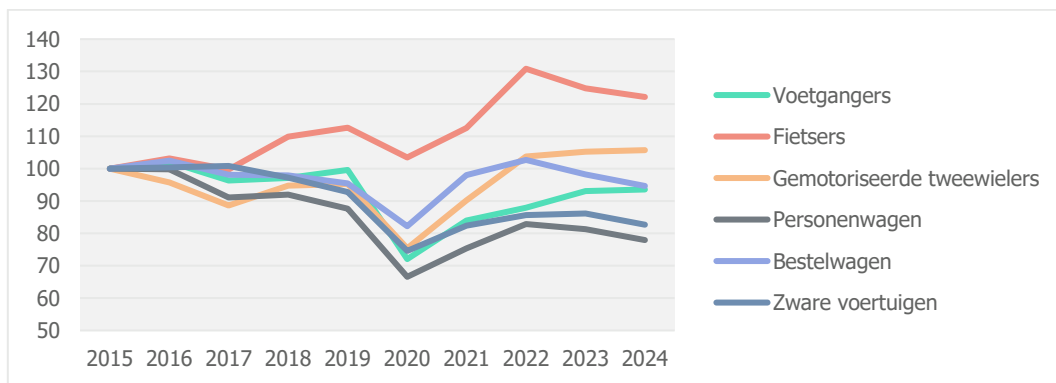
Figuur 18 Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 19 toont de evolutie van het aantal letselongevallen per type weggebruiker, waarbij 2015 als referentiejaar (index = 100) wordt genomen. Voor de meeste weggebruikerstypes – met uitzondering van gemotoriseerde tweewielers en fietsers - zien we over een periode van tien jaar een daling van het aantal letselongevallen. De sterkste afnames werden genoteerd bij inzittenden van personenwagens (-22%), motorfietsers (-22%) en zware voertuigen (-21%). In 2021 en 2022 was er een duidelijke toename in het aantal letselongevallen bij alle weggebruikerstypes, als gevolg van het herstel na de COVID-19-crisis.

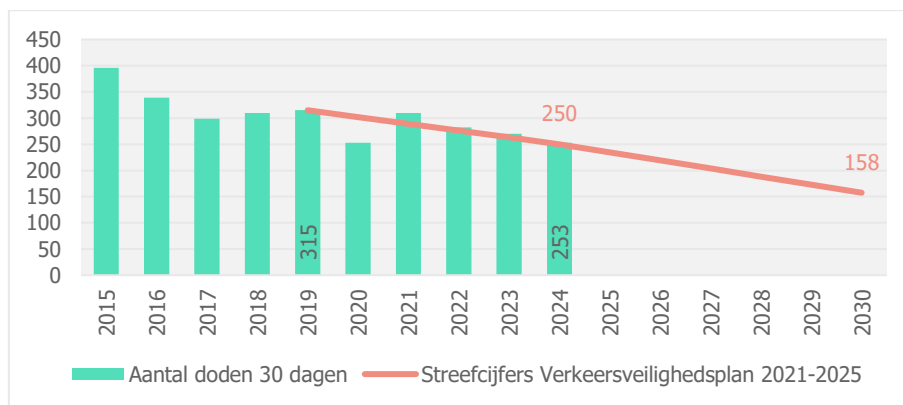
Figuur 19 Evolutie (2015 = index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Ondanks de sterke daling van het aantal verkeersdoden lag Vlaanderen in 2024 nog steeds net boven de streeflijn die nodig is om tegen 2030 een halvering van het aantal verkeersdoden te realiseren (Figuur 20). Om het streefdoel van maximaal 158 verkeersdoden te behalen, is vanaf 2024 een gemiddelde jaarlijkse daling van 16 doden vereist.

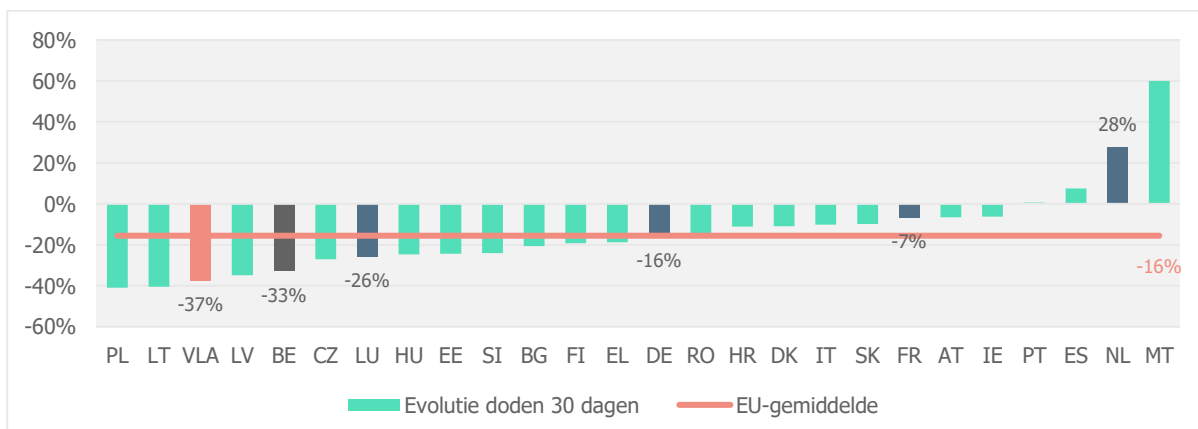
Figuur 20 Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van het streefdoel 2030, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 21 toont de evolutie van het aantal verkeersdoden in de Europese Unie over de periode 2014–2023. De rode lijn geeft het EU-gemiddelde weer: een daling van 16% in deze periode. Voor Vlaanderen is er een daling van 37% zichtbaar, wat duidelijk sterker is dan het EU-gemiddelde. Duitsland behaalde een daling van 16%, wat exact overeenkomt met het EU-gemiddelde. Frankrijk liet slechts een beperkte daling van 7% optekenen, en in Nederland is er zelfs een stijging te zien van 28%, wat een negatieve evolutie betekent ten opzichte van de doelstelling om verkeersdoden terug te dringen.

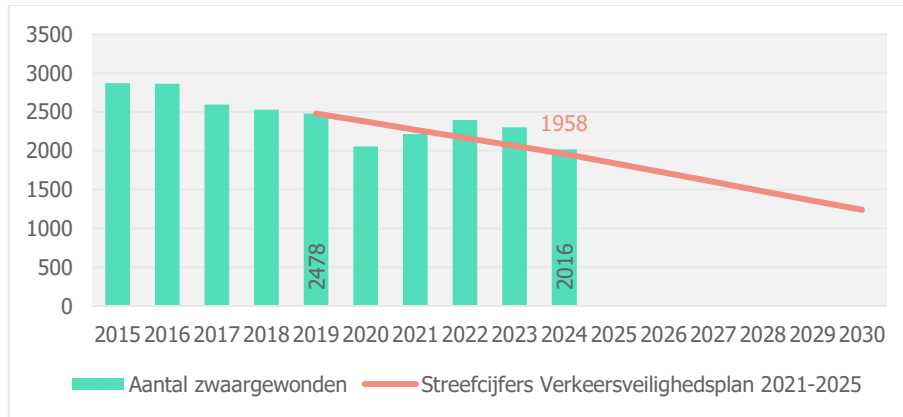
Figuur 21 Evolutie van het aantal doden 30 dagen, Europese lidstaten & Vlaanderen, 2014-2023



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & CARE

Voor het aantal zwaargewonden is de tendens in Vlaanderen gelijkaardig aan die van het aantal doden 30 dagen. Hoewel het aantal zwaargewonden met 20% daalde, ligt Vlaanderen met 2.016 zwaargewonden in 2024 nog steeds boven de streeflijn om tegen 2030 een halvering te realiseren. Om deze doelstelling te behalen, is een jaarlijkse daling van 130 zwaargewonden nodig.

Figuur 22 Evolutie van het aantal zwaargewonden ten opzichte van het streefdoel 2030, 2015-2024



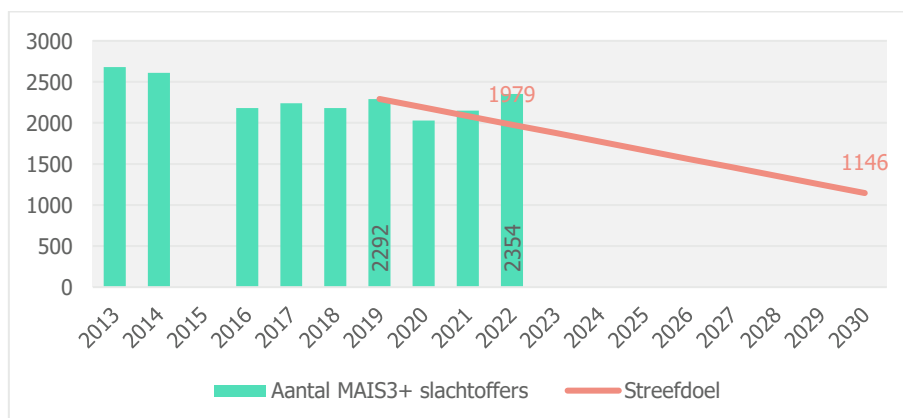
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Ongevallendata op basis van politiegegevens geven slechts een gedeeltelijk beeld van de werkelijkheid. Sommige ongevallen worden niet geregistreerd omdat de politie er niet van op de hoogte wordt gebracht. Bovendien is het voor politiediensten, die hun registratie baseren op observaties ter plaatse, niet eenvoudig om correcte inschattingen te maken van de opnameduur van slachtoffers.

Ziekenhuisgegevens bieden hierbij een waardevolle aanvulling. Via deze gegevens kan de Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS) worden afgeleid, die de ernst van het letsel bij een persoon weergeeft. Een verkeersslachtoffer met een MAIS-score van 3 of hoger (MAIS3+) wordt beschouwd als een zwaar gewond slachtoffer (Bouwen, 2024).

In het referentiejaar 2019 werden 2.292 MAIS3+ slachtoffers geregistreerd in Vlaamse ziekenhuizen. In 2022 steeg dat aantal tot 2.354 slachtoffers, een stijging van 3% ten opzichte van 2019. We kunnen het streefdoel voor zwaargewonden, namelijk een halvering tegen 2030, doortrekken naar het aantal MAIS3+ slachtoffers (die een andere maatstaf vormen voor ernstige verkeersslachtoffers). Ook voor deze indicator stellen we vast dat Vlaanderen boven het vooropgestelde streefdoel blijft om deze halvering te kunnen verwezenlijken.

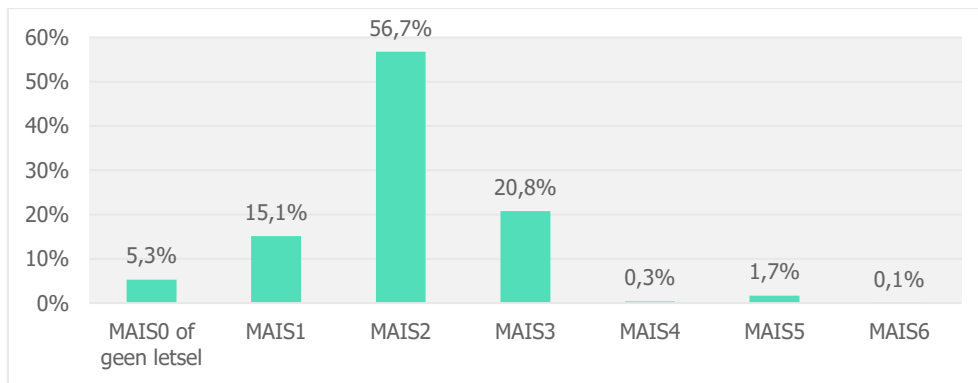
Figuur 23 Evolutie van gehospitaliseerde verkeersslachtoffers ernstige verwondingen (MAIS3+), 2013-2022.



Bron: Gegevens verstrekt door de FOD Volksgezondheid op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG)

Figuur 24 geeft voor 2022 de verdeling weer van het aantal gehospitaliseerde verkeersslachtoffers volgens hun MAIS-score voor Vlaamse ziekenhuizen. Uit de gegevens blijkt dat meer dan de helft van de slachtoffers (56,7%) een MAIS2 letsel opliep, wat beschouwd wordt als matig ernstig. Daarnaast liep bijna één op vier (22,9%) van de gehospitaliseerde slachtoffers ernstige verwondingen op (MAIS3+).

Figuur 24 Procentuele verdeling van het aantal gehospitaliseerde verkeersgewonden volgens hun MAIS-score (2022).

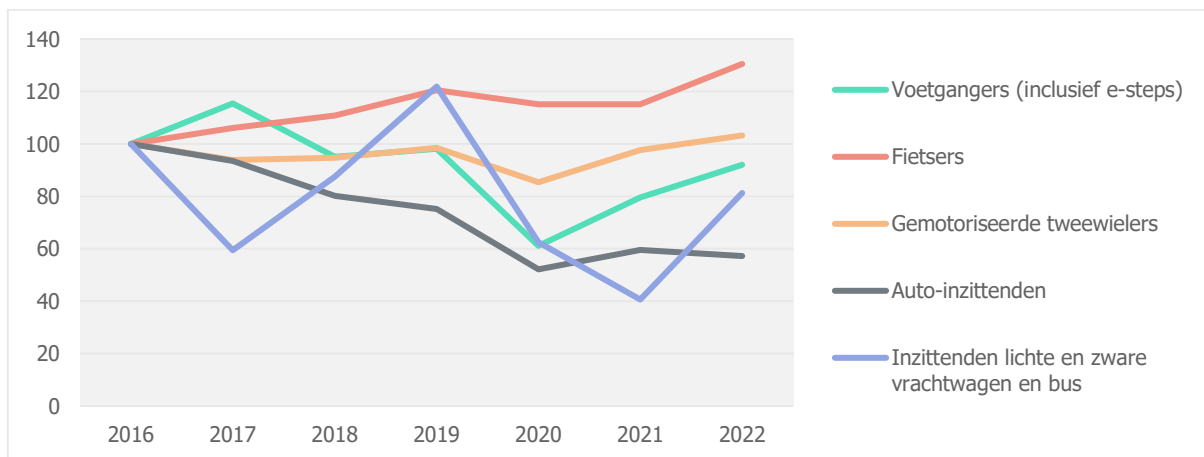


Bron: Gegevens verstrekt door de FOD Volksgezondheid op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG)

Ook op basis van ziekenhuisgegevens kunnen we vaststellen dat fietsers de enige groep zijn waarvoor bijna elk jaar een toename van het aantal ernstig gewonden wordt vastgesteld. Tussen 2016 en 2022 steeg het aantal MAIS3+ fietsslachtoffers met 31%.

De grootste daling wordt waargenomen bij inzittenden van personenwagens, waar het aantal ernstig gewonden met 43% daalde over dezelfde periode.

Figuur 25 Evolutie van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden per verplaatsingswijze (2016-2022; 2016 = index 100).



Bron: Gegevens verstrekt door de FOD Volksgezondheid op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG)

3.2 Evolutie van kernindicatoren

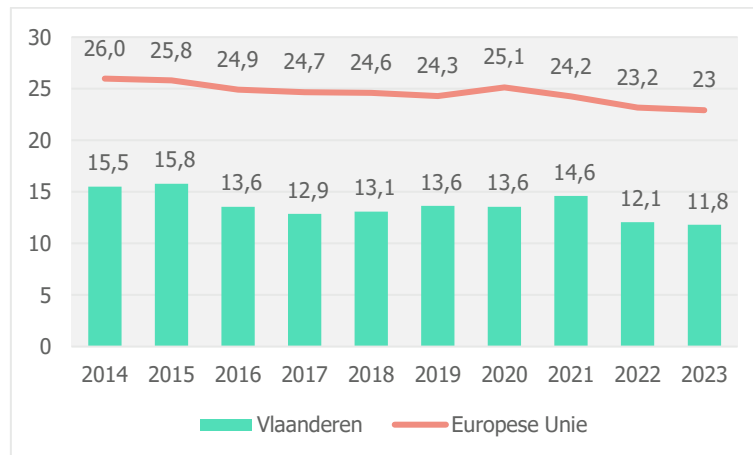
Hieronder bespreken we verkeersveiligheidsindicatoren. Dit zijn relatieve cijfers waarbij het aantal verkeersdoden in verhouding wordt gesteld met het aantal letselongevallen (ongevalsernst), het aantal inwoners (mortaliteit) en het aantal afgelegde kilometer (overlijdens- en/of ongevalsrisico).

3.2.1 Ongevalsernst

De ongevalsernst vertoont een algemene dalende trend: van 15,5 doden per 1.000 letselongevallen in 2015 naar 11,4 in 2024, wat neerkomt op een daling van 28%.

Daarmee ligt de ongevalsernst in Vlaanderen lager dan het Europese gemiddelde. Op Europees niveau daalde de ongevalsernst in de periode 2014-2023 met 12%, wat een minder sterke afname is dan die in Vlaanderen.

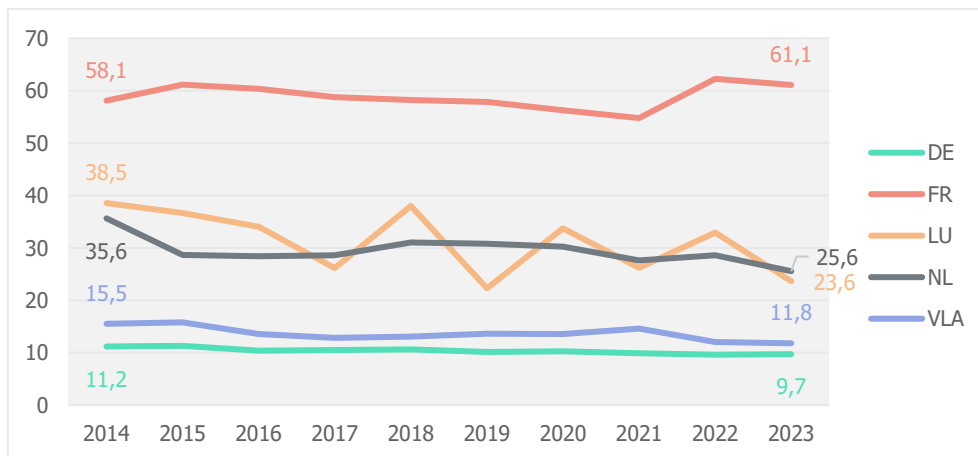
Figuur 26 Evolutie van de ongevalsernst (doden 30 dagen/1.000 letselongevallen), Vlaanderen & Europese Unie, 2014-2023



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & CARE

Uit de onderstaande figuur blijkt dat de ongevalsernst in Vlaanderen relatief laag is in vergelijking met de buurlanden. Enkel in Duitsland ligt de ongevalsernst nog iets lager. De sterkste daling tussen 2014 en 2023 werd geregistreerd in Luxemburg (-39%), gevolgd door Nederland (-28%) en vervolgens Vlaanderen met een daling van 24%. In Frankrijk nam de ongevalsernst licht toe.

Figuur 27 Evolutie van de ongevalsernst (doden 30 dagen/1.000 letselongevallen), Vlaanderen & buurlanden, 2014-2023



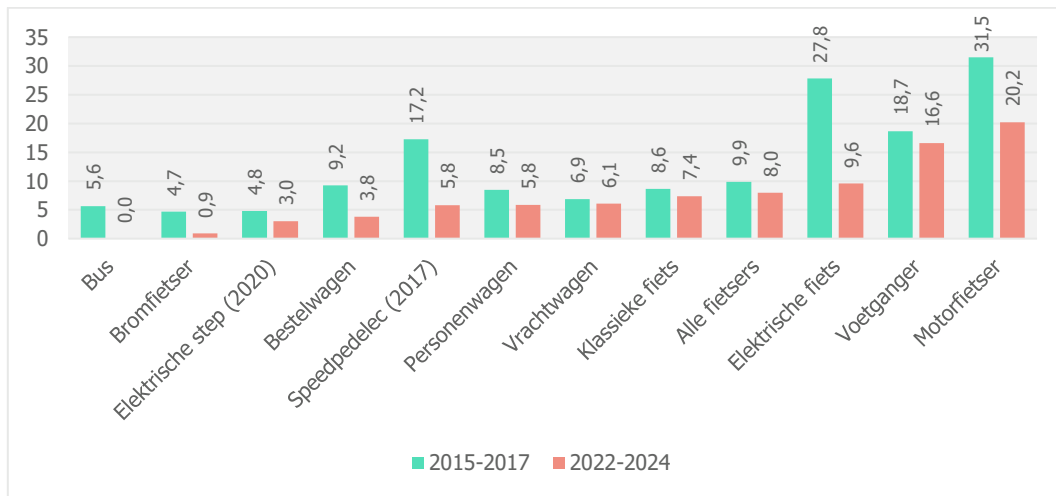
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & CARE

Wanneer we de ongevalsernst in Vlaanderen per type weggebruiker bekijken, kunnen we vaststellen dat de daling in ongevalsernst niet voor alle vervoersmodi even uitgesproken is. We vergelijken daarbij de ongevalsernst in de periode 2021-2024 met de ongevalsernst in de periode 2015-2017. De sterkste daling werd opgetekend bij de inzittenden van autobussen, waar in 2024 geen dodelijke slachtoffers opgetekend werden. De ongevalsernst voor dit weggebruikerstype fluctueert wel zeer sterk doorheen de tijd.

Daarnaast is er een sterke daling van de ongevalsernst voor bromfietzers (-81%), gebruikers van een speedpedelec (-66%), elektrische fietsers (-66%) en inzittenden van bestelwagens (-59%). De kleinste dalingen zijn te zien bij voetgangers (-11%), inzittenden van vrachtwagens (-11%) en klassieke fietsers (-15%).

Voor de berekening van de ongevalsernst wordt geen rekening gehouden met de mate van blootstelling van de verschillende types weggebruikers.

Figuur 28 Evolutie van de ongevalsernst (doden 30 dagen/1.000 letselongevallen) per type weggebruiker, 2015-2017 versus 2021-2024



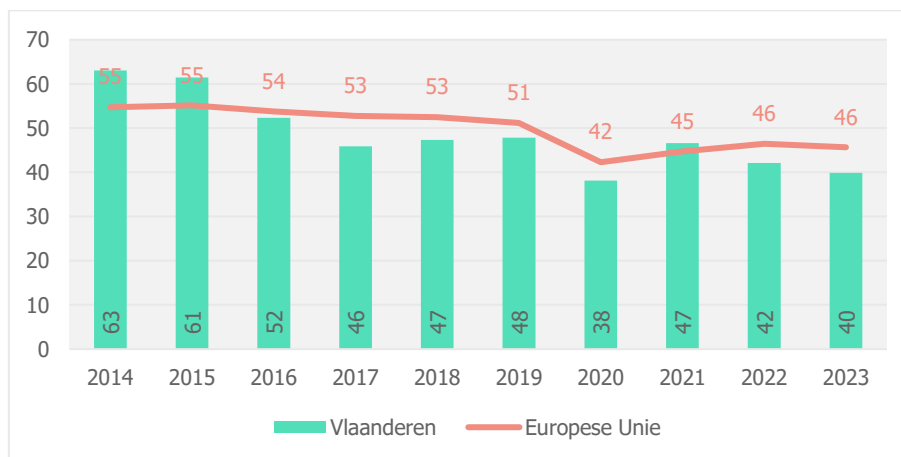
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3.2.2 Mortaliteit

De mortaliteit, ofwel het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, daalde in Vlaanderen aanzienlijk tussen 2015 en 2024: van 61 doden per miljoen inwoners in 2015 naar 37 doden per miljoen inwoners in 2024.

Ook op Europees niveau was er een daling in de periode 2014-2023, zij het minder uitgesproken: van 55 naar 46 doden per miljoen inwoners over dezelfde periode. Waar Vlaanderen in 2014 nog boven het Europese gemiddelde zat, bevindt het zich vanaf 2016 onder dat gemiddelde. In 2023 vielen er in Vlaanderen 40 doden per miljoen inwoners tegenover 46 doden per miljoen inwoners in de Europese Unie.

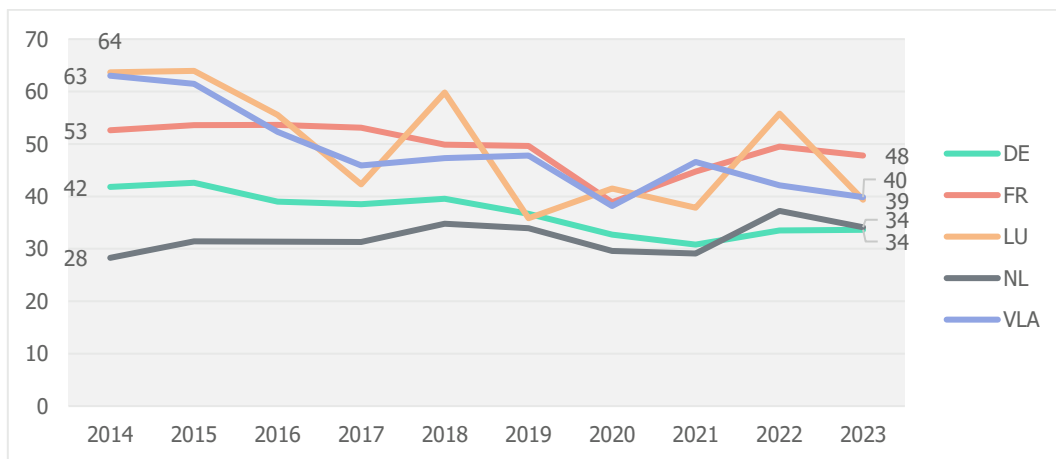
Figuur 29 Evolutie van de mortaliteit (aantal doden 30 dagen/miljoen inwoners), Vlaanderen & Europese Unie, 2014-2023



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & CARE

De onderstaande figuur toont de evolutie van de verkeersmortaliteit in Vlaanderen en de buurlanden tussen 2014 en 2023. Ondanks een stijgende trend in Nederland blijft de mortaliteit daar het laagst. In Luxemburg zien we sterke jaarlijkse schommelingen, wat te verklaren is door het beperkte aantal verkeersdoden, maar de algemene trend is dalend en vergelijkbaar met die in Vlaanderen. In Duitsland en Frankrijk daalt de mortaliteit minder sterk in vergelijking met Vlaanderen.

Figuur 30 Evolutie van de mortaliteit (aantal doden 30 dagen/miljoen inwoners), Vlaanderen & buurlanden, 2014-2023

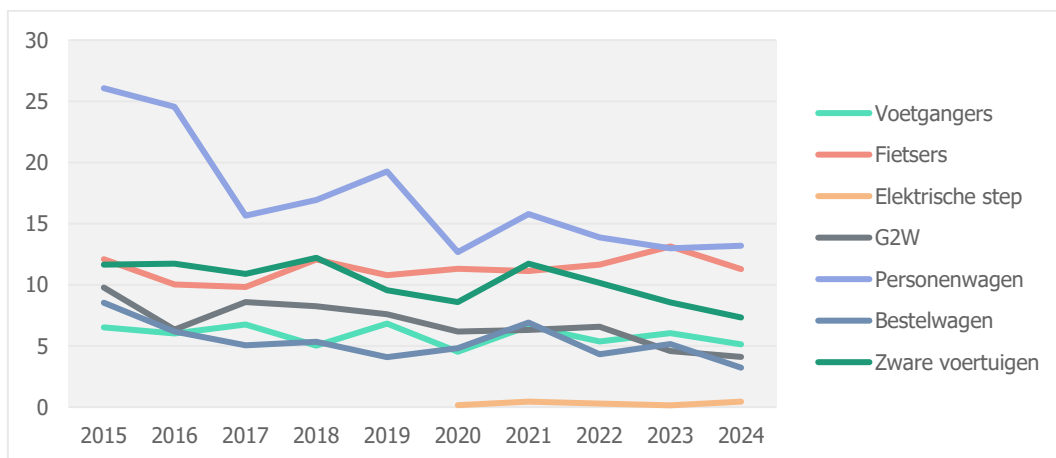


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & CARE

Naast de algemene daling in de verkeersmortaliteit zien we de sterkste afnames bij inzittenden van bestelwagens (-62%), inzittenden van personenwagens (-49%) en gebruikers van gemotoriseerde tweewielers (-35%). Voor elektrische steps wordt de laagste mortaliteit vastgesteld. Sinds 2020 blijft het aantal verkeersdoden voor deze vervoersmodi nagenoeg stabiel. We zien voor elektrische steps echter wel een sterke toename van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers.

De mortaliteit neemt toe voor fietsers, in het bijzonder voor elektrische fietsers en gebruikers van een speedpedelec (hoewel ook voor deze laatste categorie de mortaliteit zeer laag ligt).

Figuur 31 Evolutie van de mortaliteit (aantal doden 30 dagen/miljoen inwoners) per type weggebruiker, 2015-2024



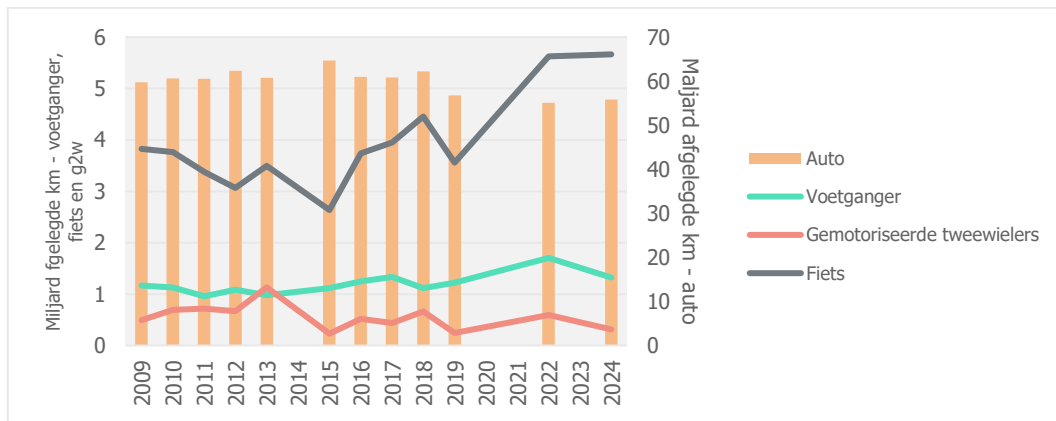
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3.2.3 Ongevalsrisico

In het kader van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen worden deelnemers bevraagd over diverse aspecten van hun verplaatsingen, zoals de verplaatsingsmotieven, -tijdstippen, -middelen en de bestemmingen. Deze studie geeft een helikopterperspectief op het mobiliteitsgedrag van de Vlaming (vanaf 6 jaar). Zo kan de evolutie van de afstand afgelegd door verschillende vervoersmodi in kaart gebracht worden.

Volgens de OVG metingen daalde het aantal afgelegde kilometer met 14% in de periode 2009-2024: van 64,7 miljard kilometer in 2015 naar 55,8 miljard kilometer in 2024.

Figuur 32 Evolutie afgelegde kilometers voor voetgangers, gemotoriseerde tweewielers, fietsers en personenwagens, op basis van hoofdvervoerswijze, 2015 – 2024



Bron: OVG

Omdat niet voor alle vervoersmodi gegevens beschikbaar zijn binnen de edities van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, en omdat sinds 2014 nieuwe modi zoals de elektrische fiets, speedpedelec en elektrische step hun intrede hebben gedaan, is het niet mogelijk om de evolutie van het **ongevalsrisico** op een consistente wijze in kaart te brengen.

Bij de berekening van het ongevalsrisico wordt uitgegaan van het totaal aantal afgelegde kilometers volgens het begrip "hoofdvervoerswijze"³. Dit heeft echter als gevolg dat de risico's voor modi die vaak als voor- en natransport worden gebruikt - zoals te voet (OVG 7) – overschat zijn. Hoewel de hoofdvervoerswijze doorgaans een goede benadering vormt van het totale vervoersgebruik in Vlaanderen - slechts 5% van de verplaatsingen is multimodaal (OVG 7) - blijft het belangrijk om in de toekomst detailanalyses uit te voeren voor een meer accurate risicobeoordeling, zeker in het licht van de evolutie naar meer multimodale verplaatsingen.

Figuur 33 geeft de stand van zaken van het risico in 2024. Het **overlijdensrisico**, uitgedrukt als het aantal verkeersdoden per miljard kilometer, ligt het laagst bij auto-inzittenden (1,7 doden per miljard kilometer). We nemen dit risico als index, om de relatieve risico's voor andere typen weggebruikers in kaart te kunnen brengen.

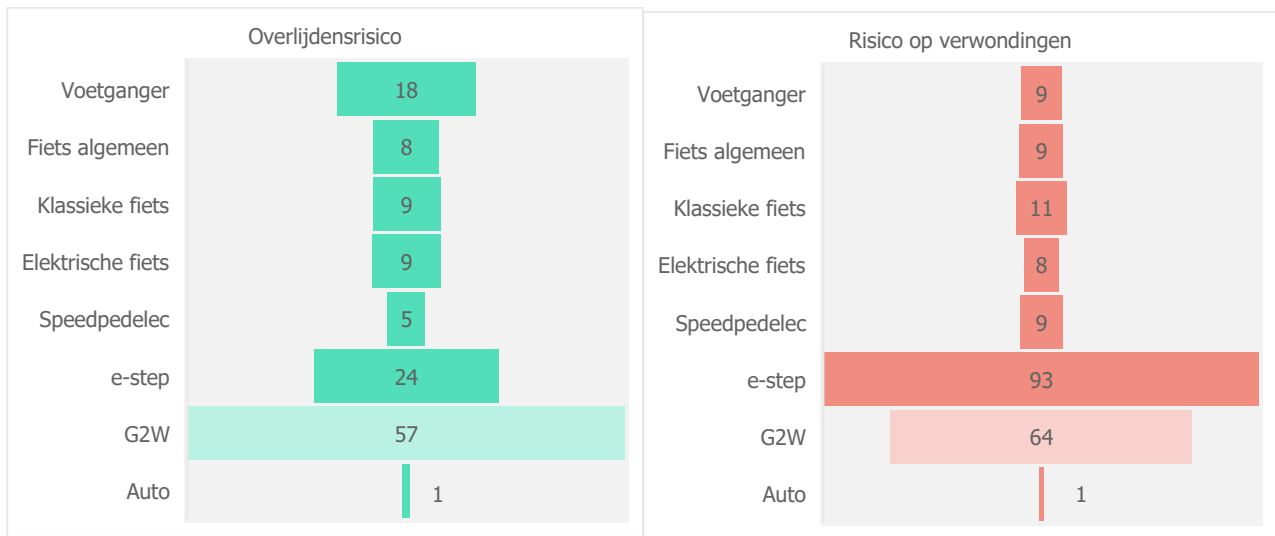
Het hoogste relatieve overlijdensrisico wordt geregistreerd bij motorrijders, al moet daarbij worden opgemerkt dat dit cijfer met de nodige voorzichtigheid moet worden geïnterpreteerd. De data heeft twee belangrijke beperkingen: (1) Door de in het verleden beperktere steekproef in verband met het aantal gereden voertuigkilometers met G2W's, zijn er sterke schommelingen in de cijfers, die het letselrisico op zichzelf al onnauwkeurig kunnen beïnvloeden. (2) In de meest recente versie van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 7) werden motorfietsen en bromfietsen op heden samengenomen, waardoor een onderscheid tussen beide categorieën momenteel niet mogelijk is.

Ook voor gebruikers van een elektrische step ligt het relatieve overlijdensrisico hoog. Wanneer we kijken naar de actieve vervoersmodi, blijken elektrische fietsen en klassieke fietsers een vergelijkbaar relatief overlijdensrisico te kennen. Opvallend is dat het laagste relatieve overlijdensrisico binnen deze groep wordt vastgesteld bij gebruikers van speedpedelec. Het relatieve overlijdensrisico voor voetgangers is hoger dan voor fietsers.

Het relatieve **risico op verwondingen**, uitgedrukt als het aantal slachtoffers per miljard kilometer waarbij de auto als index genomen wordt, is veruit het hoogst bij gebruikers van een elektrische step, gevolgd door gebruikers van gemotoriseerde tweewielers. Voor die laatste categorie gelden voor het risico op verwondingen dezelfde beperkingen als hierboven beschreven. Onder de typen fietsen ligt het relatieve risico op verwondingen iets hoger voor klassieke fietsers dan voor de andere type fietsen.

³ De hoofdvervoerswijze is het vervoermiddel waarmee, binnen een verplaatsing bestaande uit meerdere ritten, de grootste afstand wordt afgelegd. De afstand die bedoeld wordt, is de afstand van de totale verplaatsing en niet alleen de afstand van het hoofdvervoermiddel. (OVG)

Figuur 33 Overlijdensrisico en risico op verwondingen, hoofdvervoerswijze, personenwagen = index 1, 2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & OVG

Figuur 34 toont de risicomatrix op basis van het aantal afgelegde kilometers, zoals berekend door Pelsers (2020). Als referentie wordt het overlijdensrisico van de gemiddelde autobestuurder genomen, dat gelijkgesteld is aan 1. Voor elke groep — per vervoerswijze en leeftijdscategorie — wordt het overlijdensrisico vergeleken met dat van deze referentiegroep. Een waarde boven 1 betekent dat het risico om te overlijden in het verkeer hoger ligt dan dat van een gemiddelde autobestuurder; een waarde onder 1 wijst op een lager risico.

Het risico voor gemotoriseerde tweewielers is bijzonder hoog (factor 27,0). Dit betekent dat overstappen van de auto naar een brom- of motorfiets, zonder bijkomende veiligheidsmaatregelen, tot een aanzienlijke stijging van het aantal verkeersdoden kan leiden.

Ook voetgangers lopen per afgelegde kilometer een aanzienlijk hoger risico. Gemiddeld is een kilometer te voet acht keer gevaarlijker dan een kilometer met de auto.

Voor fietsers, vooral jonge en oudere gebruikers, is het overlijdensrisico ook hoger dan bij autobestuurders, al blijft dit risico lager dan bij voetgangers. Een opvallende vaststelling is dat jongeren tussen 18 en 24 jaar hun fietskilometers zelfs veiliger afleggen dan wanneer ze met de auto rijden.

Figuur 34 Relatief overlijdensrisico per vervoerswijze en leeftijdscategorie op basis van het aantal afgelegde kilometers (in miljoen) in België (2012-2018)

	Te voet	Per fiets	Met PTW	Auto-bestuurder	Auto-passagier	Met de bus
6-17	4,8	2,0	32,5	n.v.t.	0,3	0,0
18-24	5,3	1,0		2,3	1,7	0,0
25-44	4,2	1,1	40,3	0,9	0,7	0,0
45-64	6,5	2,8	14,0	0,7	0,5	0,1
65-74	12,4	8,8	127,6	0,9	0,7	0,2
75+	54,2	16,0		2,1	1,8	0,5
Total	8,4	3,5	27,0	1,0	0,7	0,1

Bron: Pelsers (2020)

3.3 Evolutie van kenmerken van slachtoffers

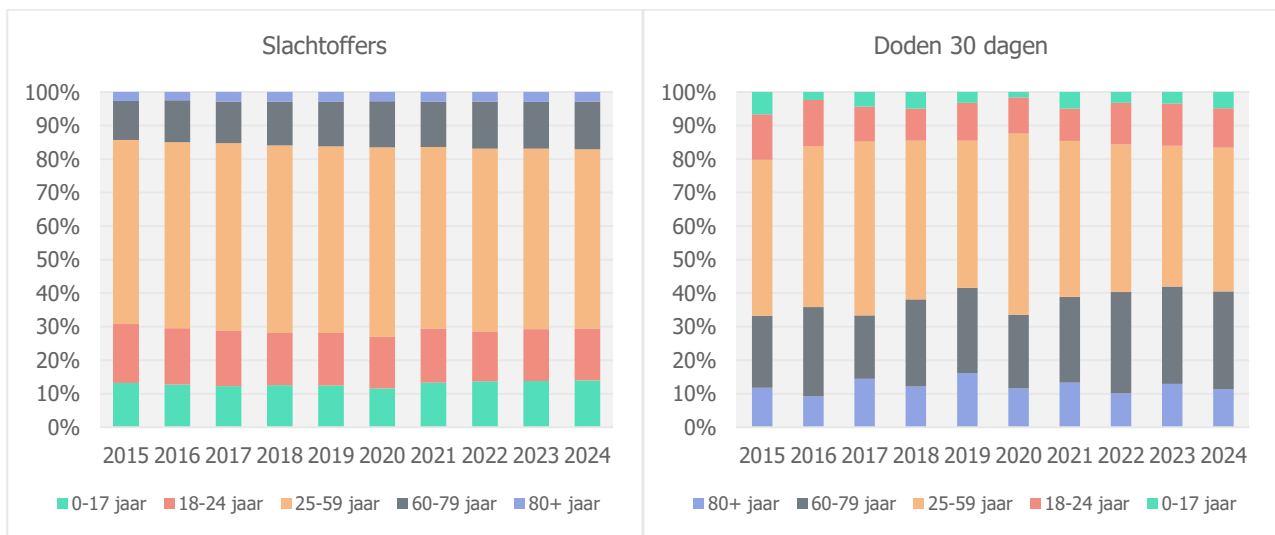
3.3.1 Leeftijd en geslacht

Zoals we reeds zagen in hoofdstuk 1.1, daalt het geboortecijfer terwijl het aandeel ouderen sterk toeneemt. Meer dan een kwart van de Vlaamse bevolking is intussen ouder dan 60 jaar, met vooral een sterke groei bij de 60-79-jarigen. Het aantal 80-plussers stijgt minder sterk in aandeel, maar wel in absolute aantallen.

De onderstaande figuur toont de evolutie van het aandeel slachtoffers (links) en het aandeel verkeersdoden (rechts) per leeftijdsgroep. Wat de slachtoffers betreft, zijn de verschuivingen beperkt: het aandeel van de 18-24-jarigen daalt met 2 procentpunten tussen 2015 en 2024, terwijl het aandeel van de 60-79-jarigen met 3 procentpunten stijgt.

Voor de verkeersdoden zijn de veranderingen opvallender. Het aandeel doden in de leeftijdsgroep 60-79 jaar stijgt met 8 procentpunten over een periode van tien jaar. Tegelijk zien we een daling van het aandeel dodelijke slachtoffers in de jongere leeftijdsgroepen. Het aandeel van de 80-plussers blijft relatief stabiel doorheen de jaren. De gevolgen van de vergrijzing zijn dus nog niet voelbaar voor deze leeftijdsgroep.

Figuur 35 Aandeel slachtoffers (links) en doden 30 dagen (rechts) per leeftijdsgroep, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Hieronder vergelijken we het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen in de jaren 2015 en 2024, opgedeeld naar leeftijdscategorie en verplaatsingswijze. Tussen 2015 en 2024 is het totale aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen gedaald van 32.549 naar 27.056, een afname van ongeveer 17%.

Hoewel het absolute aantal slachtoffers in de groep 15-19 jaar daalde, blijft dit ook in 2024 de meest betrokken leeftijdsgroep in het verkeer. Daarnaast is er een lichte stijging in het aantal slachtoffers onder ouderen (65 jaar en ouder), voornamelijk bij fietsers en voetgangers. Er is een duidelijke daling in het aantal slachtoffers onder autobestuurders en -passagiers, in alle leeftijdsgroepen.

Figuur 36 Aantal slachtoffers naargelang verplaatsingswijze en leeftijd, 2024 versus 2015

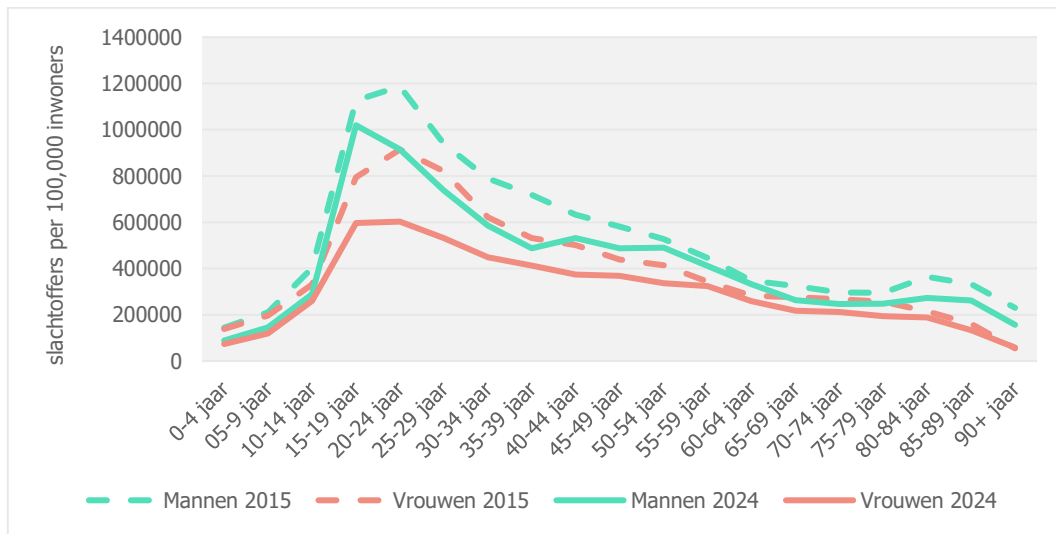
2015										Totaal
0-4 jaar	91	25	-	0	1	353	11	2	0	483
05-9 jaar	135	112	-	14	2	448	9	4	0	724
10-14 jaar	142	683	-	19	10	314	11	28	1	1208
15-19 jaar	178	1053	-	1032	34	958	42	20	3	3320
20-24 jaar	175	656	-	384	156	2434	170	13	18	4006
25-29 jaar	117	534	-	215	194	2088	160	10	27	3345
30-34 jaar	122	503	-	163	149	1708	141	9	29	2824
35-39 jaar	125	451	-	147	176	1445	99	16	44	2503
40-44 jaar	111	483	-	150	200	1246	129	20	50	2389
45-49 jaar	142	552	-	140	226	1110	104	20	48	2342
50-54 jaar	133	632	-	151	212	958	116	17	36	2255
55-59 jaar	118	569	-	101	122	720	55	17	32	1734
60-64 jaar	111	468	-	63	62	442	26	12	16	1200
65-69 jaar	117	406	-	36	29	402	19	11	2	1022
70-74 jaar	84	291	-	19	8	302	7	11	2	724
75-79 jaar	106	260	-	9	2	270	5	3	1	656
80-84 jaar	96	178	-	10	0	242	0	6	0	532
85-89 jaar	49	55	-	2	0	121	0	4	0	231
90+ jaar	15	7	-	0	0	29	0	1	0	52
Onbekend	31	60	-	15	4	98	7	5	4	224
Totaal	2198	7978	0	2670	1587	15688	1111	229	313	

2024										Totaal
0-4 jaar	74	41	0	1	0	143	2	3	0	264
05-9 jaar	104	101	5	0	0	240	5	12	0	467
10-14 jaar	131	637	33	21	5	202	1	25	1	1056
15-19 jaar	154	980	186	1155	48	515	36	22	4	3100
20-24 jaar	117	601	151	335	182	1293	126	12	17	2834
25-29 jaar	114	659	134	135	162	1191	109	8	25	2537
30-34 jaar	115	698	76	75	130	1011	111	12	21	2249
35-39 jaar	103	639	82	84	99	800	80	12	17	1916
40-44 jaar	120	717	56	91	117	777	80	16	25	1999
45-49 jaar	90	675	38	70	107	693	80	16	28	1797
50-54 jaar	113	714	26	79	116	653	63	19	28	1811
55-59 jaar	126	783	18	80	104	526	46	18	20	1721
60-64 jaar	119	637	5	56	68	425	22	9	12	1353
65-69 jaar	95	444	1	35	54	308	16	8	3	964
70-74 jaar	95	377	5	15	16	241	8	7	2	766
75-79 jaar	90	248	0	9	5	246	3	13	1	615
80-84 jaar	79	159	0	5	2	163	4	4	1	417
85-89 jaar	56	105	0	2	1	81	0	3	0	248
90+ jaar	11	18	0	0	1	38	2	0	0	70
Onbekend	22	68	28	42	7	75	8	3	0	253
Totaal	1928	9301	844	2290	1224	9621	802	222	205	

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Door rekening te houden met het aantal inwoners, wordt vermeden dat verschillen in bevolkingssamenstelling naar leeftijd en geslacht de resultaten vertekenen. Figuur 37 vergelijkt het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) in 2015 en 2024, opgesplitst naar leeftijd en geslacht. De grafiek toont een duidelijke piek bij jongeren, in het bijzonder bij de leeftijdsgroepen 15-19 jaar en 20-24 jaar. Daarnaast ligt het aantal mannelijke slachtoffers in elke leeftijdscategorie systematisch hoger dan bij vrouwen.

Figuur 37 Evolutie van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners naargelang geslacht en leeftijd, 2024 versus 2015

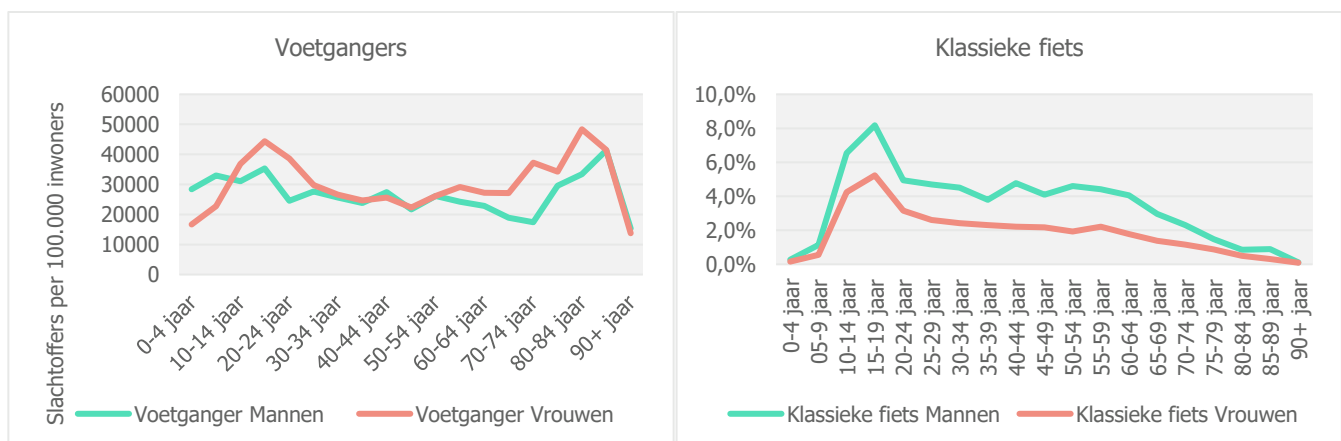


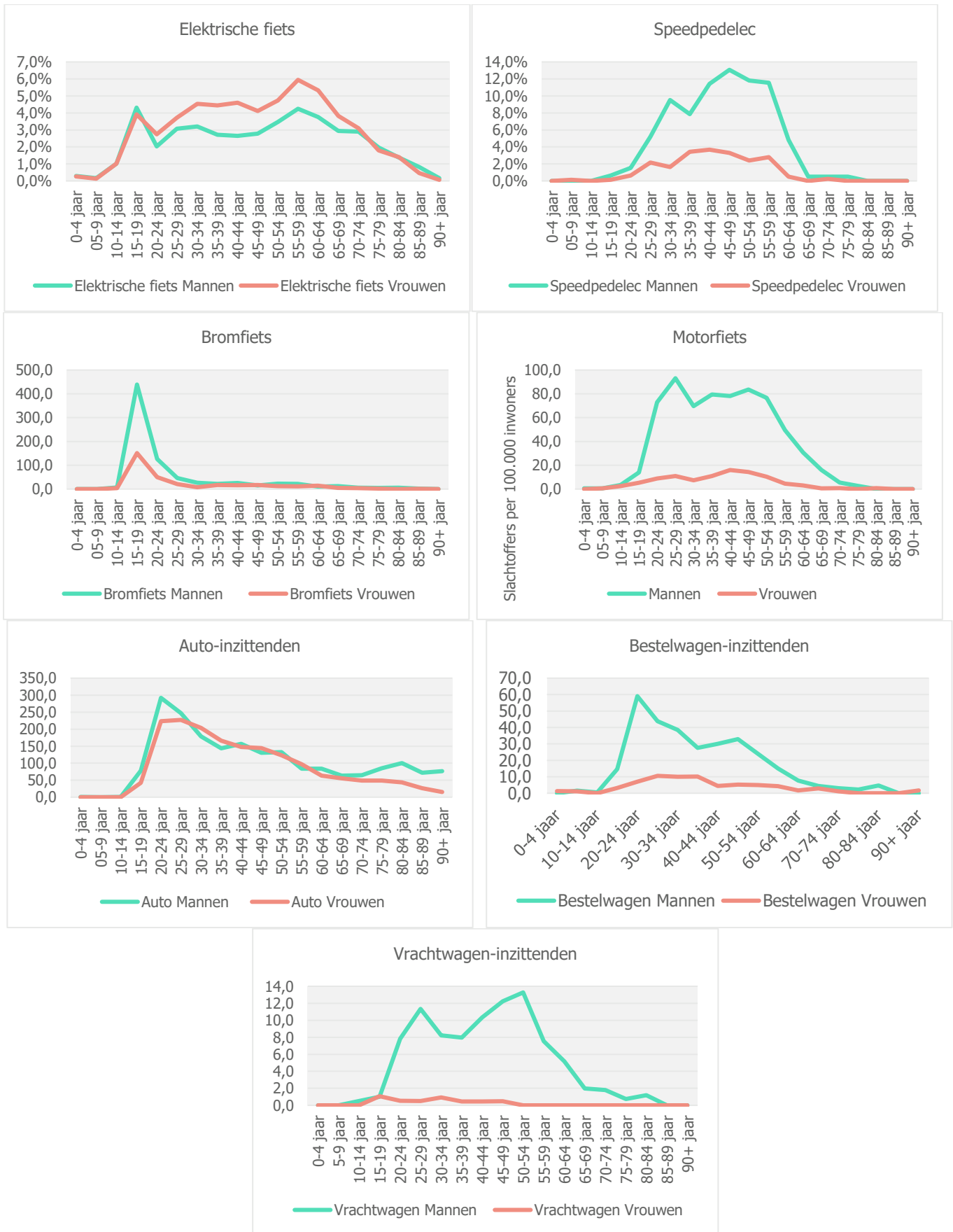
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De figuur hieronder toont de verdeling van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners over de leeftijd, naargelang het weggebruikerstype en het geslacht. Er zijn enkele opvallende trends:

- **Voetgangers:** Er is een eerste piek in het aantal slachtoffers bij jongeren tussen 15 en 19 jaar. Daarna daalt het aantal, om vanaf de leeftijd van 65 jaar opnieuw toe te nemen.
- **Fietsers:** Voor Klassieke fietsers zien we een piek bij jongeren, gevolgd door een geleidelijke daling met de leeftijd. In de groep elektrische fietsers zijn vrouwen vaker slachtoffer dan mannen, in bijna alle leeftijdsgroepen. Dit hangt samen met het hogere gebruik van de elektrische fiets door vrouwen. Het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners blijft relatief hoog tussen 15 en 85 jaar. Het merendeel van de speedpedelec slachtoffers zijn mannen van middelbare leeftijd. Dit type fiets wordt dan ook voornamelijk gebruikt voor woon-werkverplaatsingen.
- **Bromfietsers en auto-inzittenden:** Beide groepen kennen een uitgesproken piek bij jongeren. Voor bromfietsers ligt die piek bij de 15- tot 19-jarigen; bij auto-inzittenden bij de 18- tot 24-jarigen. Bij beide vervoerstypes is het aandeel mannelijke slachtoffers per 100.000 inwoners beduidend hoger dan dat van vrouwen. Het verschil is het grootst bij bromfietsers.
- **Motorfietsers:** De leeftijdsverdeling bij motorrijders verschilt sterk van die van andere weggebruikers. Bij vrouwen blijft het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners in alle leeftijdsgroepen laag. Bij mannen ligt dat cijfer veel hoger, met een piek bij de 20- tot 29-jarigen, die overgaat in een plateau tot de leeftijdsgroep 55-59 jaar. Pas vanaf 60 jaar daalt het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners duidelijk.
- **Bestel- en vrachtwageninzittenden:** Slachtoffers binnen deze categorieën zijn overwegend mannelijke weggebruikers van middelbare leeftijd.

Figuur 38 Aantal slachtoffers per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2024)



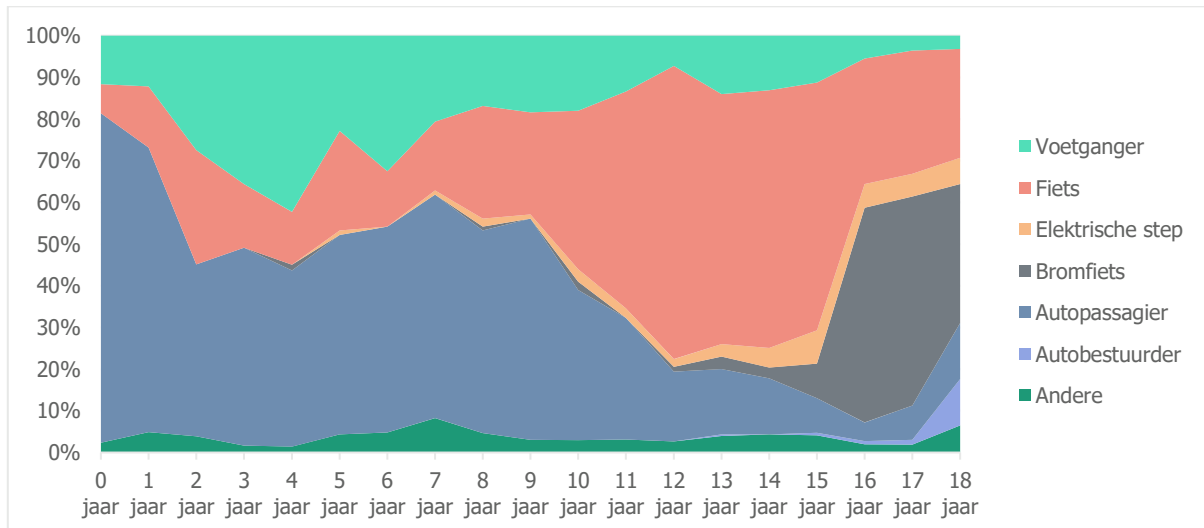


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Er zijn ook opvallende trends vast te stellen in het aandeel slachtoffers per weggebruikerstype bij kinderen en jongeren van 0 tot 18 jaar in 2024. Zo neemt het aandeel **autopassagiers** af naarmate de leeftijd stijgt. Omgekeerd neemt het aandeel **fietsluchtoffers** juist toe met de leeftijd, met een piek rond de leeftijd van

11 à 12 jaar. Dit is het moment dat kinderen zich zelfstandig met de fiets naar de middelbare school beginnen te begeven. Het aandeel fietsslachtoffers daalt terug vanaf de leeftijd van 16 jaar. Van alle 15-jarige verkeersslachtoffers was 59% met de fiets onderweg op het moment van het ongeval, voor 16-jarigen bedraagt dat aandeel nog 30%. Op die leeftijd neemt het aandeel bromfiets-slachtoffers wel toe, wat wijst op een gedeeltelijke overschakeling op een andere vervoerwijze. Het aandeel **voetgangers** stijgt tot de leeftijd van ongeveer 4 jaar, waarna het geleidelijk afneemt.

Figuur 39 Aandeel slachtoffers naargelang type weggebruiker voor kinderen en jongeren (0-18 jaar), 2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

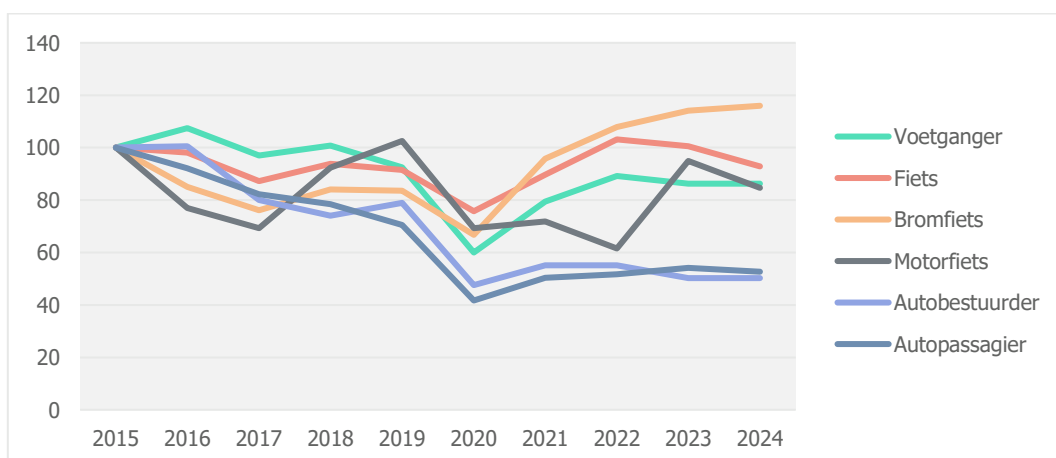
Tussen 2015 en 2024 is het aantal jonge verkeersslachtoffers als inzittenden van een auto het sterkst gedaald. Ook bij jonge voetgangers is over deze periode een duidelijke daling van het aantal slachtoffers waarneembaar, wat wijst op een verbeterde verkeersveiligheid voor deze groepen.

Bij jonge bromfietzers zien we echter een tegenovergestelde trend: het aantal slachtoffers nam toe, van 914 in 2015 tot 1.060 in 2024.

Het aantal jonge motorfietsslachtoffers vertoont aanzienlijke schommelingen per jaar, maar op de lange termijn is een lichte daling te zien.

Voor jonge fietsers is de evolutie weer anders: het aantal slachtoffers nam aanvankelijk af tot 2020, maar steeg daarna opnieuw. Over de volledige periode 2015-2024 bedraagt de daling slechts 7%.

Figuur 40 Evolutie van slachtoffers bij jongeren (0-18 jaar) volgens weggebruikerstype, 2015-2024

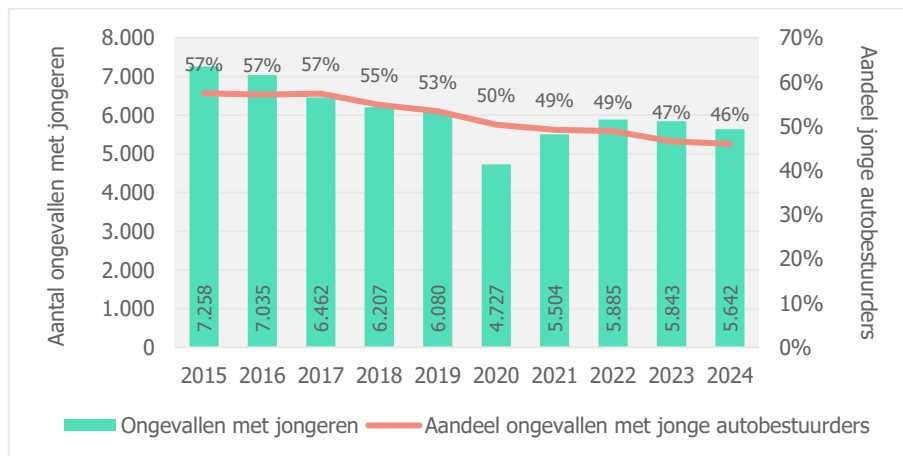


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het aantal verkeersongevallen waarbij jongeren betrokken zijn, is de afgelopen tien jaar sterk gedaald, met een totale afname van 23%. Bij jonge autobestuurders is deze daling nog duidelijker zichtbaar: het aantal ongevallen nam af van 4.171 in 2015 tot 2.596 in 2024, een vermindering van maar liefst 38%.

Ook het aandeel van jonge autobestuurders binnen alle ongevallen met jongeren nam af. In 2015 was dit nog 57%, terwijl dit aandeel in 2024 gedaald is tot 46%.

Figuur 41 Evolutie van het aantal ongevallen met jongeren en het aandeel ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar), 2015-2024



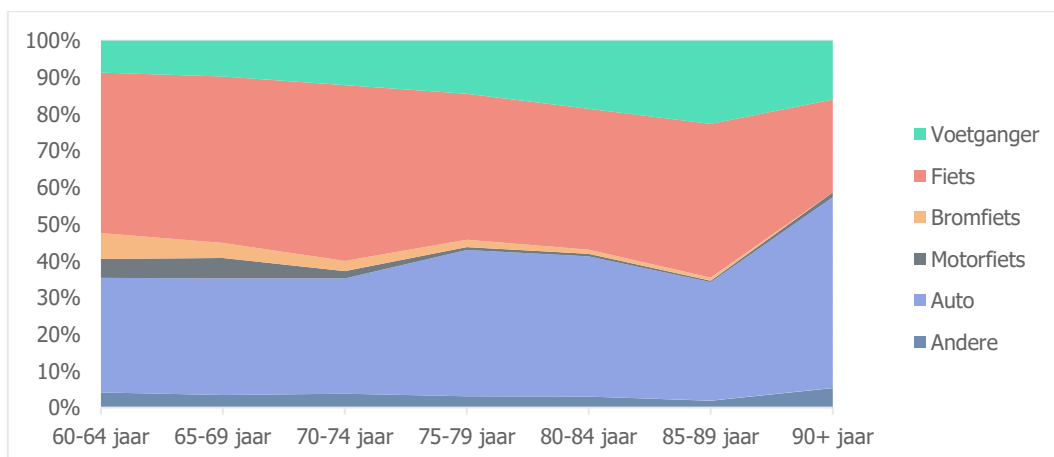
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Bij ouderen van 60 jaar en ouder zien we dat het aandeel van slachtoffers als auto-inzittende toeneemt met de leeftijd. In de oudste leeftijdsgroep is ongeveer de helft van alle verkeersslachtoffers een inzittende van een auto.

Een vergelijkbare trend is zichtbaar bij voetgangers: ook hier neemt het aandeel van slachtoffers toe naarmate de leeftijd vordert. Bij fietsslachtoffers stijgt het aandeel tot de leeftijd van 84 jaar, waarna het weer afneemt.

Deze patronen zijn sterk verbonden met de verplaatsingsgewoonten van ouderen. Naarmate mensen ouder worden, verplaatsen ze zich vaker als autopassagier of te voet. De verdeling van slachtoffers over de verschillende vervoerswijzen weerspiegelt met andere woorden de manier waarop ouderen zich in het verkeer bewegen.

Figuur 42 Slachtoffers naargelang type weggebruiker voor ouderen (60+ jaar), 2024



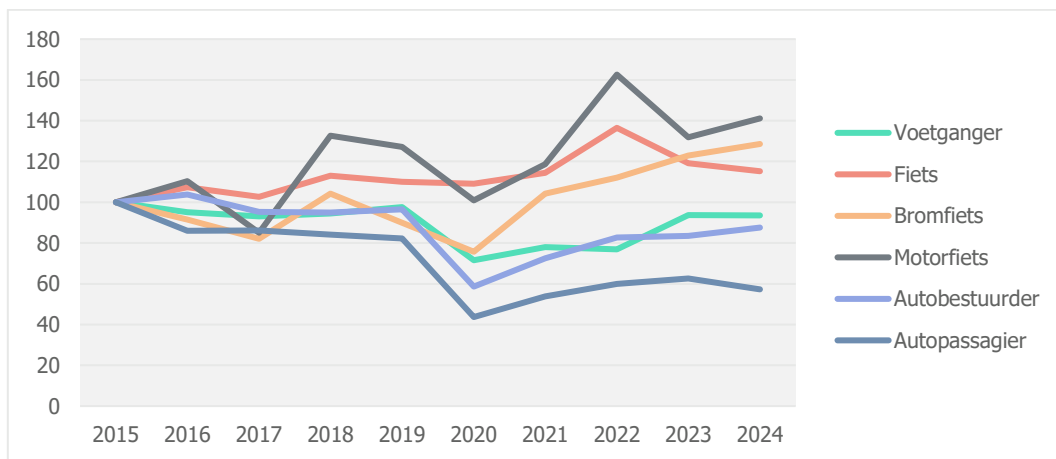
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In de afgelopen tien jaar nam het aantal verkeersslachtoffers onder senioren (65+) die op een motorfiets reden toe met 41%. Het absolute aantal blijft echter relatief klein, van 107 slachtoffers in 2015 tot 151 in 2024.

Ook bij senioren die fietsen of bromfietsen is een stijging van het aantal slachtoffers te zien, respectievelijk met 15% en 29%.

Voor de overige categorieën weggebruikers onder senioren is het aantal slachtoffers juist gedaald over dezelfde periode. De grootste daling doet zich voor bij autopassagiers, met een afname van 43%.

Figuur 43 Evolutie van slachtoffers bij ouderen (60+ jaar) volgens weggebruikerstype, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

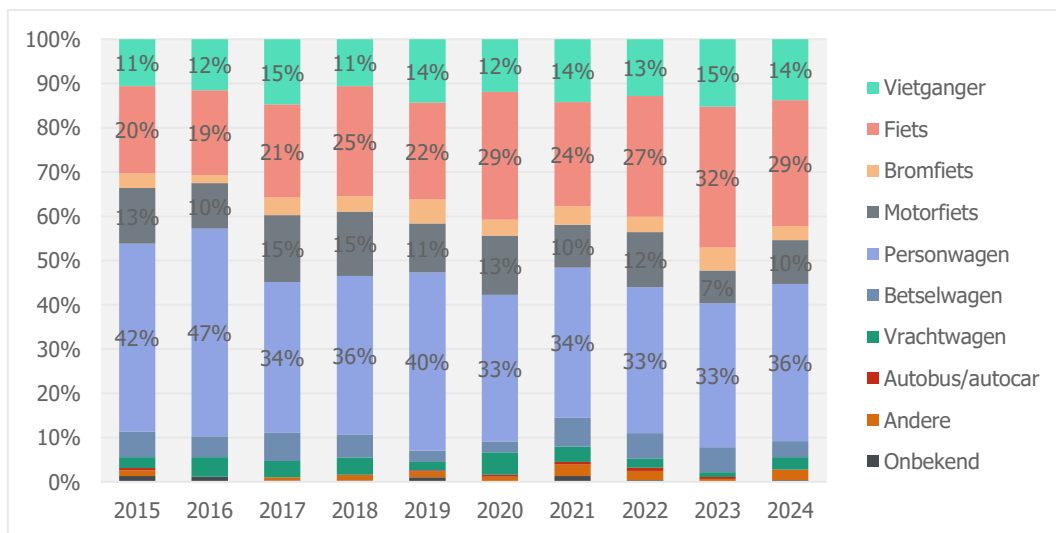
3.3.2 Type weggebruiker

Tussen 2015 en 2024 is het aandeel van auto-inzittenden onder de verkeersdoden gedaald. Waar zij in 2015 nog goed waren voor 42% van alle verkeersdoden, was dit in 2024 gedaald tot 36%.

Tegelijkertijd is het aandeel fietsdoden duidelijk toegenomen, van 20% in 2015 naar 29% in 2024. Deze verschuiving hangt samen met de *modal shift* in Vlaanderen, waarbij steeds meer verplaatsingen per fiets worden afgelegd.

De aandelen van voetgangers, bromfietzers, motorfietzers, bestelwagenezittenden en inzittenden van zware voertuigen zijn de afgelopen tien jaar relatief stabiel gebleven.

Figuur 44 Aandeel doden 30 dagen per type weggebruiker, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Tussen 2015 en 2024 is er over het algemeen een positieve evolutie zichtbaar in de verkeersveiligheid in Vlaanderen (zie Tabel 2). De meeste vervoersmodi laten een daling zien in zowel het aantal verkeersdoden als het totaal aantal slachtoffers. Bij inzittenden van zware voertuigen, motorfietzers, gemotoriseerde tweewielers en voetgangers is een duidelijke afname van het aantal verkeersdoden en het aantal slachtoffers merkbaar.

Personenwagens blijven in 2024 weliswaar de vervoersmodus met het hoogste aantal verkeersslachtoffers, maar het aantal verkeersdoden is sterk gedaald: van 193 in 2015 naar 90 in 2024. Voor bromfietzers is eveneens een duidelijke daling in het aantal verkeersdoden vast te stellen.

Een uitzondering op deze positieve trend vormen de fietsers. In deze categorie is het aantal doden stabiel gebleven, en aantal slachtoffers is toegenomen. Deze stijging houdt verband met de groeiende populariteit van het fietsen en het toegenomen aantal afgelegde fietskilometers.

Tabel 2 Aantal doden 30 dagen en slachtoffers per verplaatsingswijze, 2024 versus 2015

	Dodens 30 dagen			Slachtoffers		
	2015	2024	Evolutie	2015	2024	Evolutie
Voetganger	42	35	-17%	2.240	1.963	-12%
Fietser	78	77	-1%	8.056	9.378	+16%
Bromfietser	13	3	-77%	2.683	2.293	-15%
Motorfietser	50	25	-50%	1.637	1.249	-24%
Personenwagens	193	90	-46%	15.856	9.711	-39%
Bestelwagens	23	9	-61%	1.134	811	-28%
Vrachtwagens	10	7	-30%	323	212	-34%
Autobussen/autocars	2	0	/	231	222	-4%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3.3.3 Letselprofielen

Op basis van de Minimale Ziekenhuisgegevens krijgen we beter inzicht in de letselprofielen. Deze gegevens tonen de verdeling van ernstige verwondingen (AIS3+) over verschillende lichaamsregio's. In de analyse worden tien lichaamsdelen onderscheiden: (1) hoofd, gezicht en nek, (2) borst, (3) wervelkolom, (4) buik en bekken, (5) schouder en bovenarm, (6) elleboog en onderarm, (7) pols, hand en vingers, (8) heup en bovenbeen, (9) knie en onderbeen, en (10) enkel, voet en tenen.

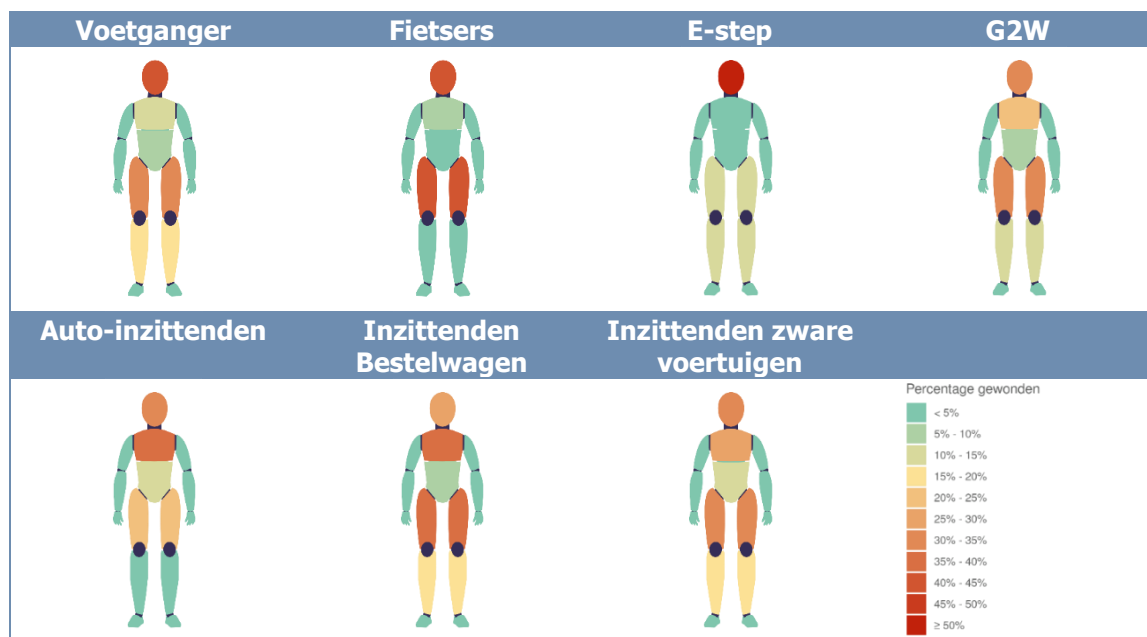
In de onderstaande figuren komt de kleur van elk lichaamsdeel overeen met het aandeel MAIS3+-gewonden met een letsel aan dit lichaamsdeel. Omdat per gewonde alle ernstige letsels meegerekend worden, tellen de percentages in de figuren op tot meer dan 100%.

Ernstige letsels aan het hoofd komen het vaakst voor bij bestuurders van elektrische steps (71,4%), voetgangers (43,4%) en fietsers (42,3%) . Bij fietsers merken we ook een hoog aandeel gewonden met een ernstig letsel aan het bovenbeen (43,2%).

In vergelijking met de andere kwetsbare weggebruikers, toont de letselfiguur voor de gemotoriseerde tweewielers een meer gespreide verdeling van de letsels over de lichaamsregio's. Ernstige letsels bij deze weggebruikers doen zich in eerste instantie voor aan de bovenbenen (32,5%), gevolgd door het hoofd (30,6%) en de borst (22,5%).

Inzittenden van gemotoriseerde voertuigen raken het vaakst gekwetst aan de borst (36,6% bij auto-inzittenden; 38,5% bij inzittenden van lichte vrachtwagens; 24,9% bij inzittenden zware vrachtwagens). Inzittenden van lichte vrachtwagens en zware voertuigen raken ook relatief vaak ernstig gekwetst aan de bovenbenen (respectievelijk 36,9% en 43,0%).

Figuur 45 Procentuele verdeling van ernstige (AIS3+) letsels over de lichaamsregio's bij MAIS3+ verkeersgewonden per verplaatsingswijze, Vlaamse ziekenhuizen (2016-2022)



Bron: Gegevens verstrekt door de FOD Volksgezondheid op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG) en verwerkt door Vias Institute

Tabel 3 Procentuele en absolute letselfrequenties per verplaatsingswijze, Vlaamse ziekenhuizen (2016-2022)

	Voetganger (N = 871)	Fietser (N = 7667)	E-step (N = 28)	G2W (N = 1984)	Auto- inzittenden (N = 1873)	Inzittenden lichte vrachtwagen (N = 65)	Inzittenden zware voertuigen (N = 147)
Hoofd, gezicht en nek	43,4% (n = 378)	42,3% (n = 3240)	71,4% (n = 20)	30,6% (n = 608)	34,0% (n = 637)	26,2% (n = 17)	25,0% (n = 39)
Borst	10,8% (n = 94)	7,5% (n = 576)	0,0% (n = 0)	22,5% (n = 446)	36,3% (n = 679)	38,5% (n = 25)	24,9% (n = 38)
Wervelkolom	4,6% (n = 40)	4,0% (n = 307)	0,0% (n = 0)	7,7% (n = 153)	14,5% (n = 272)	9,2% (n = 6)	5,6% (n = 8)
Buik en bekken	6,4% (n = 56)	2,8% (n = 213)	3,6% (n = 1)	8,7% (n = 172)	10,0% (n = 188)	9,2% (n = 6)	6,8% (n = 11)
Schouder en bovenarm	0,1% (n = 1)	0,3% (n = 26)	0,0% (n = 0)	0,5% (n = 9)	0,5% (n = 9)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)
Elleboog en onderarm	0,5% (n = 4)	1,4% (n = 107)	0,0% (n = 0)	2,2% (n = 44)	1,5% (n = 29)	1,5% (n = 1)	2,2% (n = 3)
Pols, hand en vingers	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)
Heup en bovenbeen	31,3% (n = 273)	43,2% (n = 3310)	14,3% (n = 4)	32,5% (n = 645)	23,0% (n = 430)	36,9% (n = 24)	43,0% (n = 60)
Knie en onderbeen	15,5% (n = 135)	2,8% (n = 213)	10,7% (n = 3)	12,7% (n = 251)	4,2% (n = 79)	16,9% (n = 11)	12,0% (n = 19)
Enkel, voet en tenen	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)

Bron: Gegevens verstrekt door de FOD Volksgezondheid op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG) en verwerkt door Vias Institute

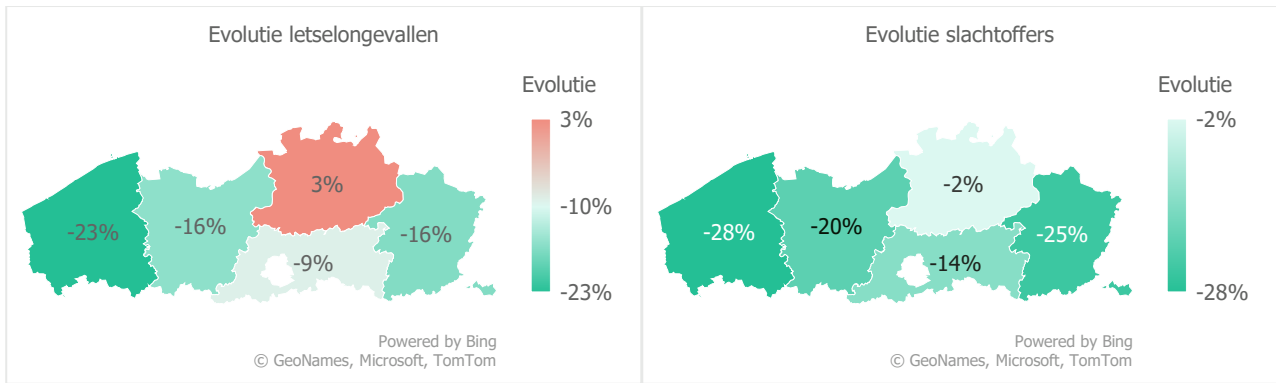
3.4 Evolutie van kenmerken van de ongevallen

3.4.1 Locatie

Tussen 2015 en 2024 kende de provincie West-Vlaanderen de sterkste daling in het aantal letselongevallen, met een afname van 23%. In Antwerpen daarentegen was er een lichte stijging: van 6.703 ongevallen in 2014 naar 6.881 in 2024.

Ook het aantal slachtoffers nam in dezelfde periode af, met de grootste daling in West-Vlaanderen, gevolgd door Limburg en Oost-Vlaanderen. In Antwerpen was de daling het minst uitgesproken.

Figuur 46 Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers per provincie, 2024 versus 2015



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

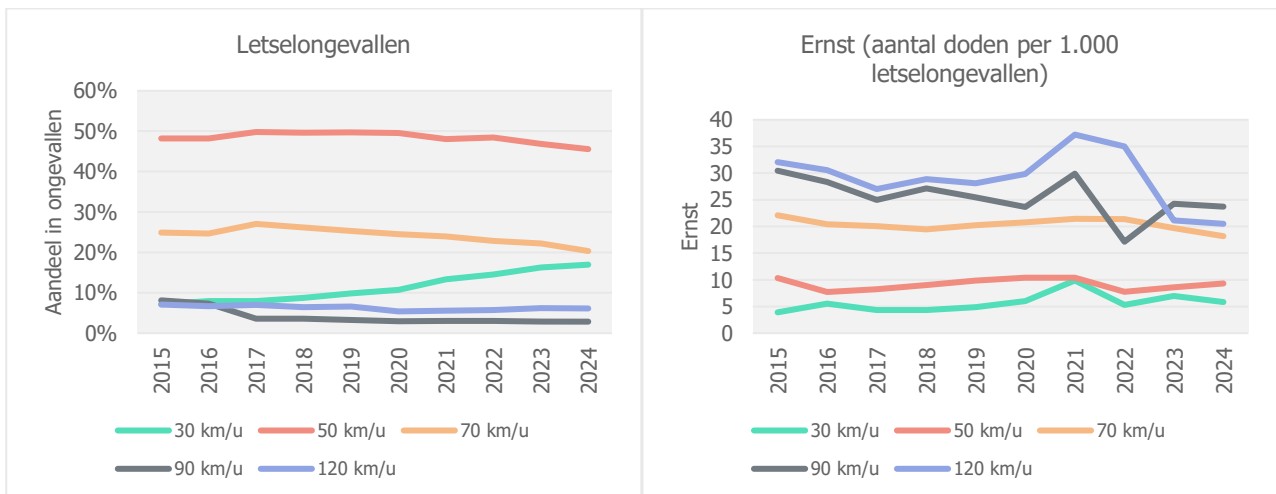
De meeste letselongevallen vonden plaats op wegen met een snelheidslimiet van 50km/u. Dit aandeel bleef de voorbije tien jaar stabiel.

De sterkste toename deed zich voor op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u: het aandeel steeg van 7% in 2015 naar 17% in 2024, wat overeenkomt met een groei in absolute aantallen van 1.792 ongevallen in 2015 tot 3.762 in 2024. Deze stijging houdt rechtstreeks verband met de uitbreiding van zone-30-regimes in tal van Vlaamse steden en gemeenten de afgelopen jaren.

Ondanks deze sterke toename blijft de ernst van ongevallen in zone 30 relatief laag. Op wegen met een snelheidslimiet van 120 km/u is de ernst daarentegen het hoogst. In het algemeen geldt: hoe lager de snelheidslimiet, hoe minder ernstig de ongevallen.

Het aandeel ongevallen op 90km/u wegen daalde sterk (van 7% in 2015 naar 3% in 2024), wat gelinkt kan worden aan de aanpassing van de snelheidslimiet op gewestwegen in 2017, waarbij de maximumsnelheid werd teruggebracht van 90 km/u naar 70 km/u.

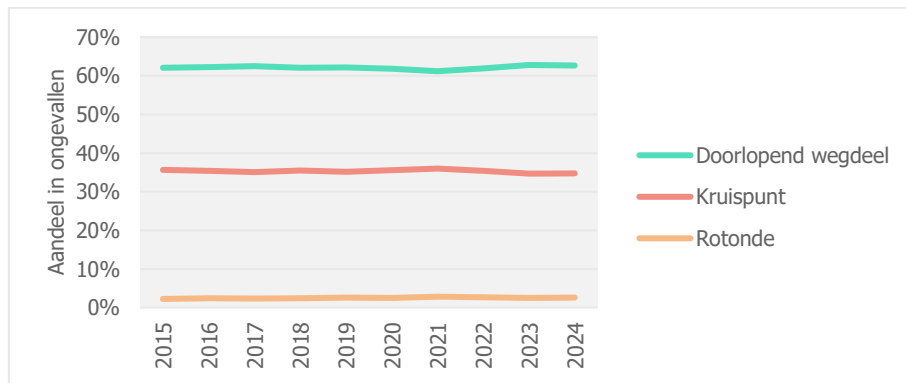
Figuur 47 Evolutie van letselongevallen naargelang de snelheidslimiet (links) en evolutie van de ernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 verkeersongevallen) naargelang de snelheidslimiet, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In 2024 vond het merendeel van de letselongevallen plaats op een doorlopend wegdeel (63%). Dit aandeel is de afgelopen tien jaar nagenoeg stabiel gebleven. Ook de verdeling van ongevallen over de verschillende kruispunttypes bleef in de periode 2015-2024 onveranderd.

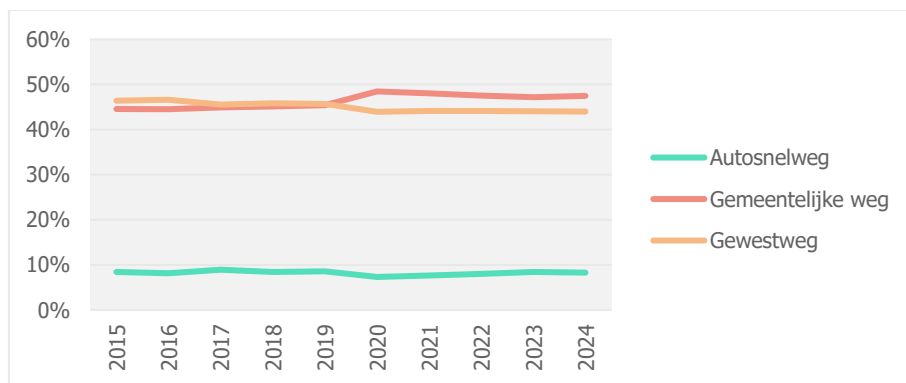
Figuur 48 Evolutie van letselongevallen naargelang het wegsegment, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Autosnelwegen zijn goed voor 8% van alle letselongevallen. Dit aandeel bleef de afgelopen tien jaar nagenoeg onveranderd. Het merendeel van de letselongevallen doet zich voor op gewestwegen en gemeentewegen, die samen bijna gelijk vertegenwoordigd zijn. Binnen deze verdeling zijn wel beperkte verschuivingen zichtbaar: waar in 2015 het aandeel ongevallen op gewestwegen iets hoger lag, is in 2024 het aandeel op gemeentewegen licht toegenomen.

Figuur 49 Evolutie van letselongevallen naargelang het type weg, 2015-2024.

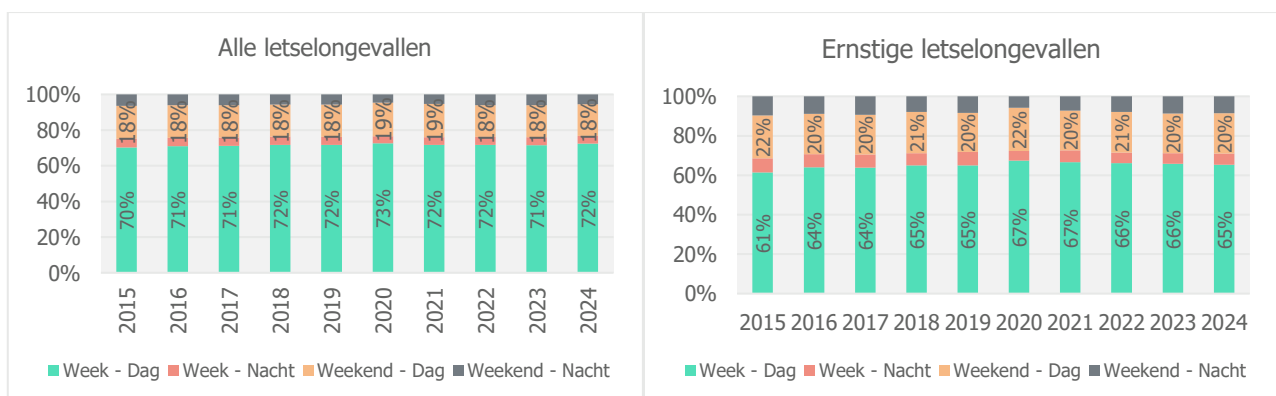


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3.4.2 Tijdstip

In 2024 vond 72% van de letselongevallen plaats op weekdays tijdens de daguren (6u–21u59), gevolgd door 18% in het weekend overdag. Deze verdeling is de afgelopen tien jaar opmerkelijk stabiel gebleven. Wanneer uitsluitend de ernstige ongevallen in rekening worden gebracht – dat wil zeggen ongevallen met ten minste één dode of zwaargewonde – blijkt het aandeel nachtelijke ongevallen (22u–5u59) beduidend hoger te liggen: bijna één op de zes ernstige ongevallen vindt tijdens de nacht plaats.

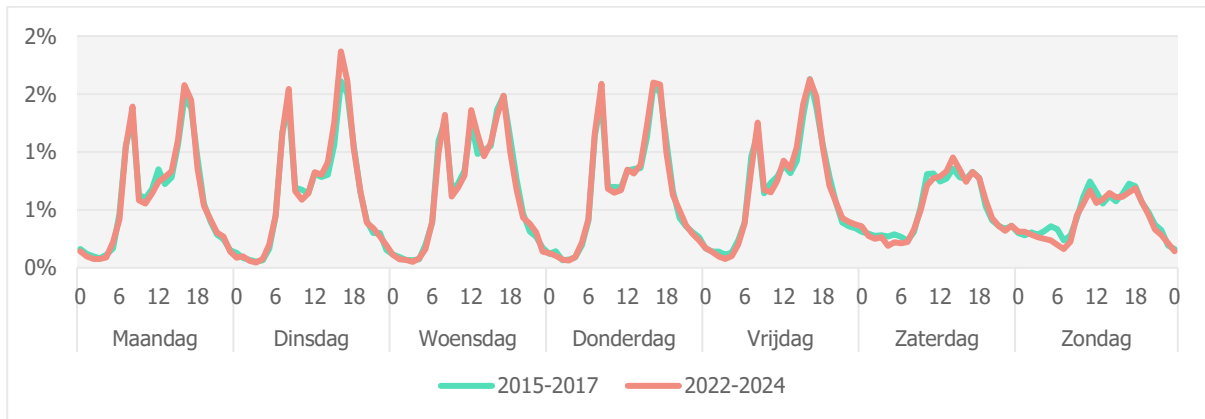
Figuur 50 Letselongevallen naargelang de periode van de week, 2024 versus 2015



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Hetzelfde patroon is zichtbaar in de spreiding van letselongevallen over de uren van de week (Figuur 51), met uitgesproken pieken tijdens de spitsuren op weekdays en overdag in het weekend. In de voorbije tien jaar zijn er nauwelijks verschuivingen in deze tijdsverdeling waar te nemen.

Figuur 51 Verdeling van de letselongevallen over de uren van de week, 2022-2024 versus 2015-2017

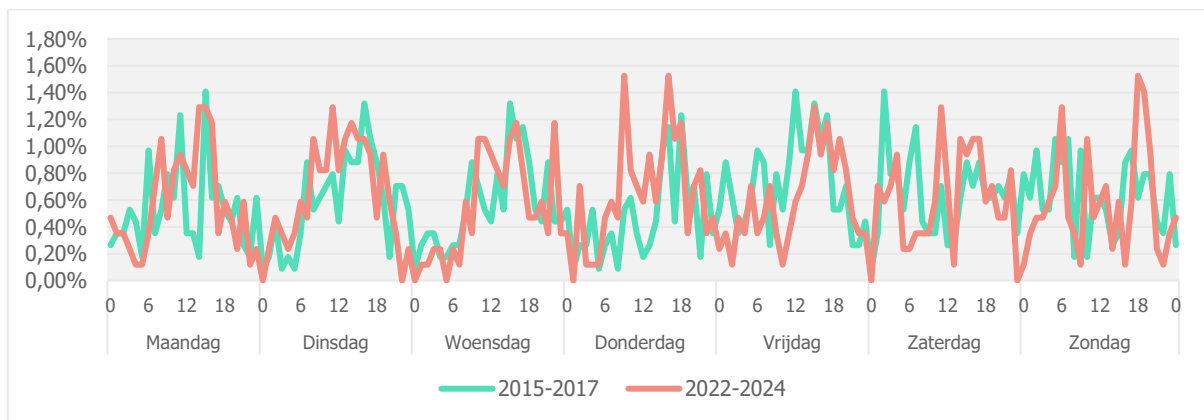


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De evolutie in de verdeling van doden binnen 30 dagen over de uren van de week is moeilijk te interpreteren. Door het relatief beperkte aantal verkeersdoden is de figuur gevoelig voor toevallige schommelingen.

Desondanks zijn er op bepaalde momenten duidelijke pieken zichtbaar tijdens de spitsuren, zij het niet consistent over de jaren heen. In tegenstelling tot de letselongevallen, die slechts een klein aandeel in de weekendnachten vertegenwoordigen, komen bij verkeersdoden wel opvallende pieken voor tijdens de nachtelijke uren in het weekend.

Figuur 52 Verdeling van de doden 30 dagen over de uren van de week, 2022-2024 versus 2015-2017

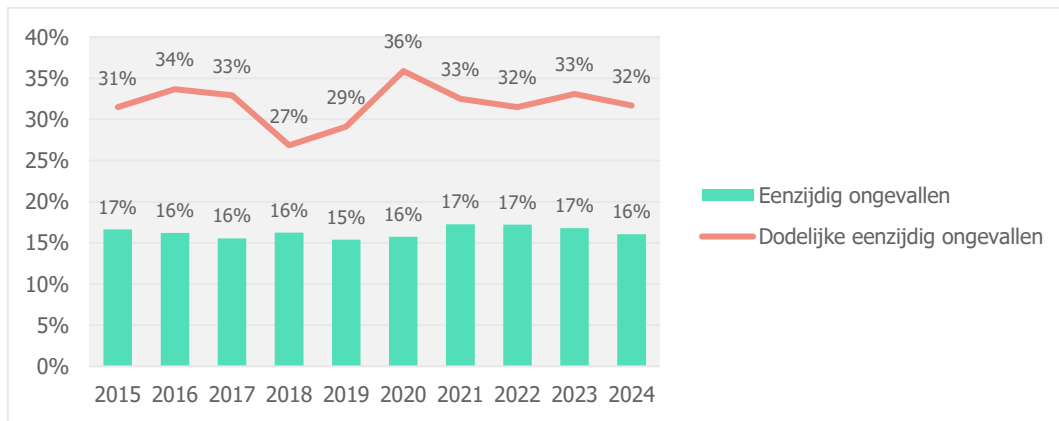


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3.5 Evolutie van kenmerken van de botsingen

In 2024 was 16% van de letselongevallen een eenzijdig ongeval, waarbij geen andere weggebruikers betrokken waren. Dit aandeel bleef de afgelopen tien jaar relatief stabiel. Bij de dodelijke ongevallen lag het aandeel eenzijdige ongevallen aanzienlijk hoger, namelijk 32% in 2024. Dit aandeel schommelt rond 30% in de laatste 10 jaar, met een duidelijke daling in 2017 die gevolgd wordt door een stijging van het aandeel in 2019.

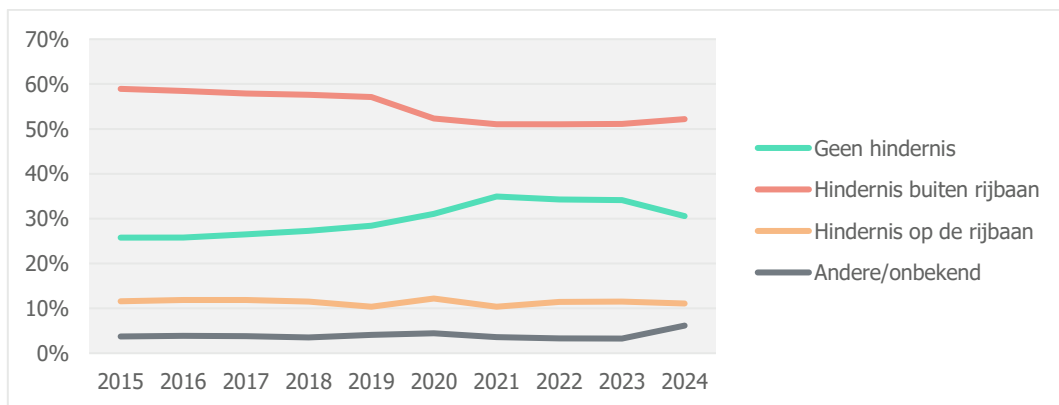
Figuur 53 Evolutie aandeel eenzijdige letselgevallen en dodelijke eenzijdige letselgevallen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Iets meer dan de helft van de eenzijdige ongefallen in 2024 gebeurde met een hindernis buiten de rijbaan (52%). Dat is een daling ten opzichte van 2015, toen dit aandeel nog 59% bedroeg. Tegelijkertijd nam het aandeel eenzijdige ongefallen zonder hindernis toe: van 26% in 2015 naar 31% in 2024. Dit aandeel stagneert sinds 2020, en daalt in 2024 voor het eerst weer.

Figuur 54 Verdeling eenzijdige ongefallen per type botsing, 2015-2024



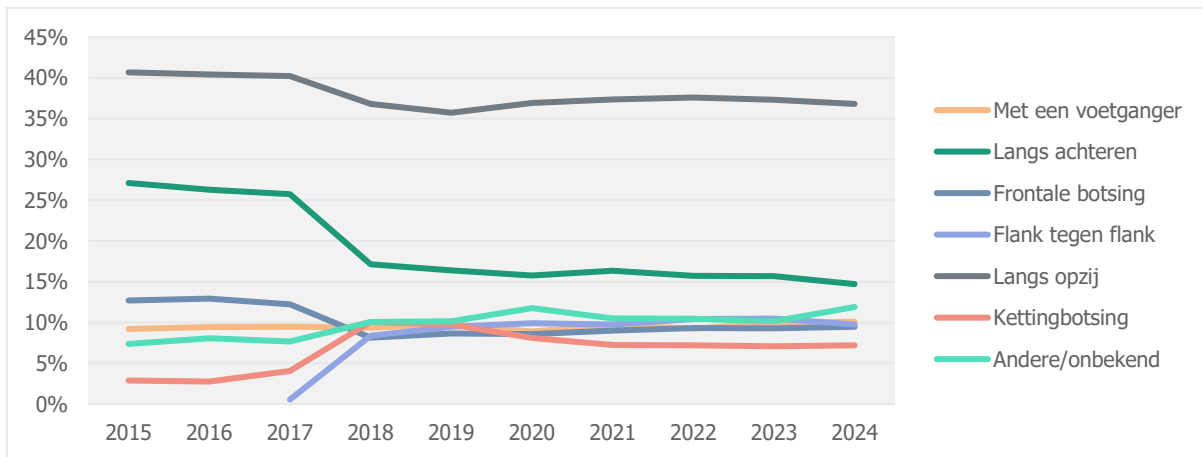
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 55 geeft inzicht in de verdeling van meerzijdige verkeersongevallen volgens het type botsing. Doorheen de jaren werd deze variabele aangepast. Zo wijzigde de definitie van een kettingbotsing van een botsing met minstens vier voertuigen naar een botsing met minstens drie voertuigen. Daarnaast werd het botsingstype 'flank tegen flank' pas in de loop van het afgelopen decennium toegevoegd en komt dit niet voor in de ongevallendata van 2015. Bij de interpretatie van onderstaande figuur is daarom de nodige voorzichtigheid geboden.

Bij meerzijdige aanrijdingen vond in 2024 het grootste deel van de ongefallen plaats langs opzij (37%). Sinds 2015 is het aandeel van dit type botsing gedaald, maar deze evolutie moet genuanceerd worden. De categorie 'flank tegen flank' bestond namelijk nog niet in de ongevallendata van 2015. Wanneer we beide categorieën samen beschouwen, is er geen sprake van een reële daling, maar eerder van een verschuiving in de manier waarop ongefallen worden geclassificeerd.

Het aandeel frontale botsingen is sinds 2015 wel gedaald, net als het aandeel aanrijdingen langs achteren. Daarentegen nam het aandeel van kettingbotsingen toe. Deze stijging kan mogelijk verklaard worden door een wijziging in de definitie van dit type ongeval, waardoor meer ongefallen in deze categorie terechtkomen.

Figuur 55 Verdeling meerzijdige ongevallen met minstens één personenwagen per type botsing, 2015-2024



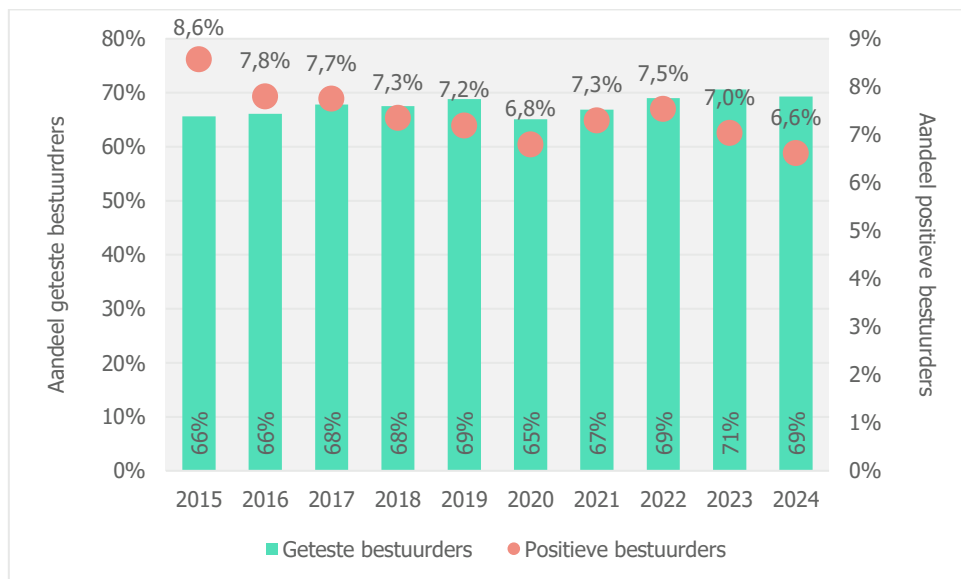
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3.6 Verzwarende omstandigheden

3.6.1 Rijden onder invloed van alcohol

Het aandeel bestuurders dat getest wordt op alcohol na een verkeersongeval is sinds 2015 licht gestegen. Tegelijk daalde het percentage bestuurders dat positief testte: van 8,6% in 2015 naar 6,6% in 2024.

Figuur 56 Evolutie van het aandeel geteste en positieve bestuurders, 2015-2024

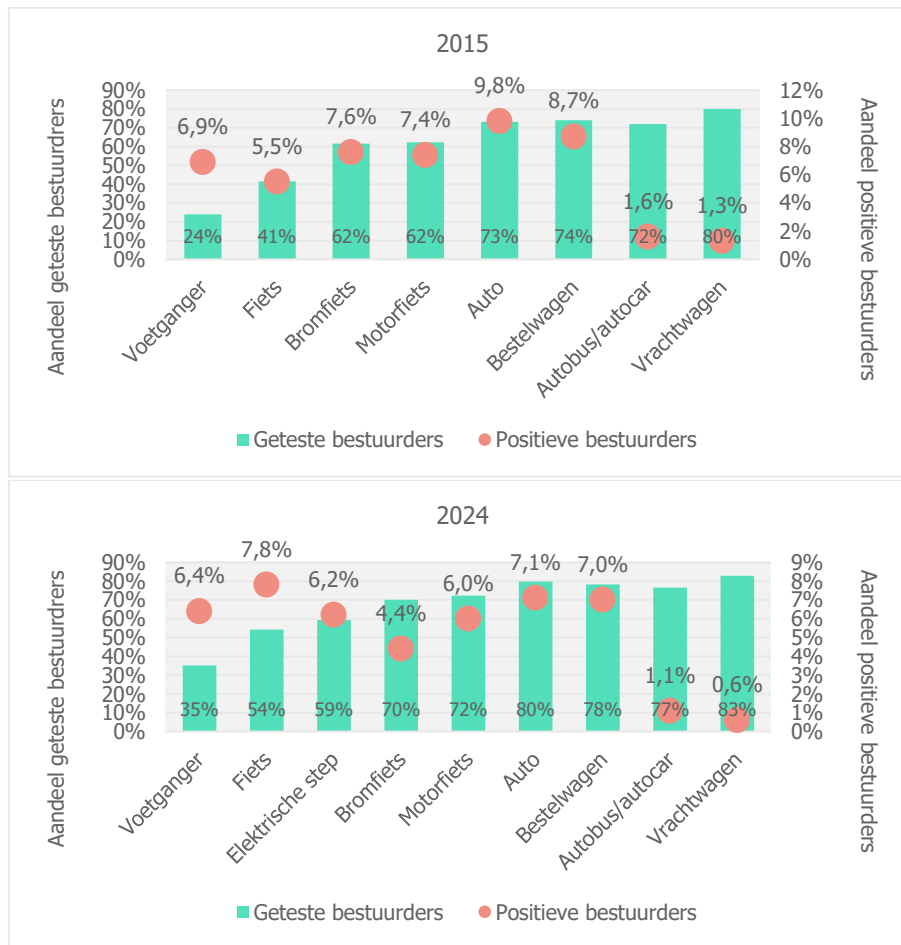


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het aandeel geteste en positieve bestuurders verschilt naargelang het type weggebruiker.

Voetgangers worden het minst vaak getest, en bij hen is er sprake van een lichte daling in het percentage positieve gevallen in de periode 2015-2024. Bij fietsers daarentegen stijgt het aandeel positieve bestuurders, van 5,5% in 2015 tot 7,8% in 2024. Voor bestuurders van bussen en vrachtwagens blijft het aandeel positieve testen relatief laag. Bij bromfietzers, motorrijders, automobilisten en bestuurders van bestelwagens is er een daling merkbaar in het aantal positieve testen, een stijging van het aantal geteste bestuurders.

Figuur 57 Aandeel geteste en positieve bestuurders per type weggebruiker, 2024 versus 2015

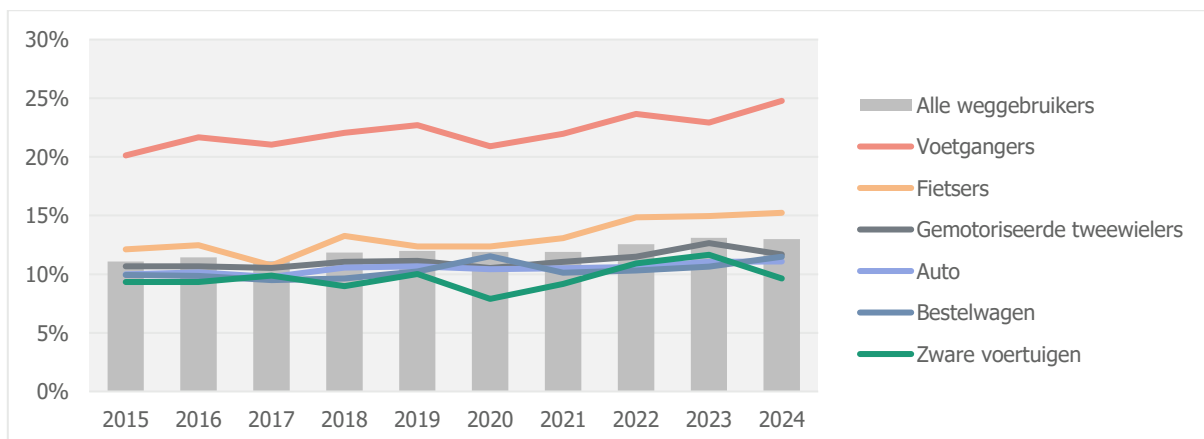


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3.6.2 Vluchtmisdrijf

Tussen 2015 en 2024 schommelt het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf rond de 11–13% voor alle weggebruikers, waarbij een lichte stijging zichtbaar is in de loop van de jaren. Voor specifieke groepen ligt het aandeel echter hoger. Voor voetgangers stijgt het aandeel van 20% in 2015 naar 25% in 2024, met een piek van 24% in 2022. Voor fietsers fluctueert het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf tussen 12% en 15%, met een lichte stijging over tien jaar. Voor bestelwagens en zware voertuigen ligt het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf doorgaans lager, tussen 8% en 12%.

Figuur 58 Evolutie van het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

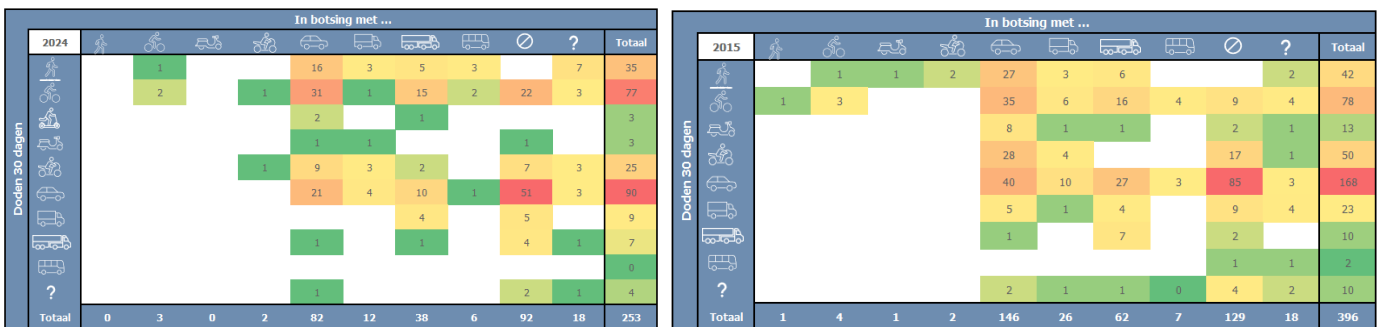
4 Weggebruikers in conflict: wie botst met wie?

In de botsingsmatrix hieronder tonen we de dodelijke slachtoffers van 2015 en 2024. In de rijen staan de doden 30 dagen, in de kolommen hun opponenten. De meerderheid van de dodelijke ongevallen is eenzijdig of tweezijdig. Indien er toch drie of meer partijen betrokken zijn, wordt de tegenpartij met de hoogste massa als opponent van de verkeersdode voor deze figuur geselecteerd. Dit is immers de partij die doorgaans (maar niet altijd) de meest ernstige gevolgen veroorzaakt. Deze berekeningswijze van de botsingsmatrix wordt tevens toegepast door het Directoraat-Generaal voor Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie.

In 2015 vielen de meeste verkeersdoden in eenzijdige ongevallen met personenwagens (85 dodelijke slachtoffers). Hoewel dit aantal in 2024 is gedaald tot 51, blijven dergelijke ongevallen een belangrijke oorzaak van dodelijke verkeersslachtoffers. Ondanks de daling in het absolute aantal blijft hun aandeel in het totaal aantal verkeersdoden relatief hoog.

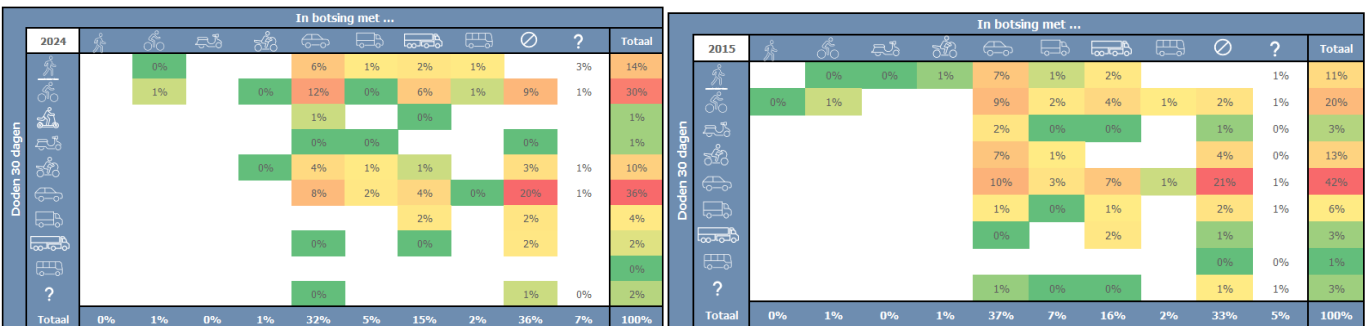
Het aantal en aandeel dodelijke slachtoffers onder auto-inzittenden als gevolg van een botsing met een andere auto zijn afgenomen. Daartegenover staat een stijging in het aantal dodelijke slachtoffers bij eenzijdige fietsongevallen.

Figuur 59 Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, absolute aantallen, 2024 versus 2015



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 60 Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, relatief aandeel, 2024 versus 2015



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In de figuur hieronder wordt weergegeven wie met wie botst in letselongevallen. Deze cijfers zijn gebaseerd op de eerste aanrijding in een ongeval. Een verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen; in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen. De in Figuur 61 waarneembare trends wijken af van de hierboven beschreven patronen die enkel gebaseerd waren op doden 30 dagen.

In 2024 kwam het botsingstype fiets-personenwagen het vaakst voor, een opvallende verschuiving ten opzichte van 2015, toen botsingen tussen personenwagens onderling het vaakst voorkwamen. Het aandeel van dit type botsingen daalde in de periode 2015-2024 van 24,6% naar 16,7%.

Figuur 61 Aantal letselgevallen naar conflicttype, 2024 versus 2015

2015												Totaal
	3	290	93	33	1318	138	35	55	0	61		2026
		593	270	44	4556	388	193	65	694	118		6921
			29	8	1667	147	48	17	277	38		2231
				32	938	87	36	9	297	20		1419
					5709	995	659	125	2257	219		9964
						85	112	14	187	15		413
							32	10	85	13		200
								0	22	3		25
									37	9		46
Totaal	3	0	883	392	14188	1840	1175	295	3856	496		23245

2024												Totaal
	1	79	436	123	13	964	104	29	54	0	71	1874
		5	171	27	1	487	45	9	5	78	11	839
			996	388	44	4341	557	155	71	1027	128	7707
					44	11	1291	142	33	11	231	24
						22	627	110	26	8	274	13
							3406	785	517	114	1544	150
								82	85	11	132	17
									54	11	68	17
										2	17	4
											48	8
Totaal	1	84	1603	582	91	11116	1825	908	287	3419	443	20359

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 62 Aandeel letselgevallen naar conflicttype, 2024 versus 2015

2015												Totaal
	0,0%	1,2%	0,4%	0,1%	5,7%	0,6%	0,2%	0,2%	0,0%	0,3%		9%
		2,6%	1,2%	0,2%	19,6%	1,7%	0,8%	0,3%	3,0%	0,5%		30%
			0,1%	0,0%	7,2%	0,6%	0,2%	0,1%	1,2%	0,2%		10%
				0,1%	4,0%	0,4%	0,2%	0,0%	1,3%	0,1%		6%
					24,6%	4,3%	2,8%	0,5%	9,7%	0,9%		43%
						0,4%	0,5%	0,1%	0,8%	0,1%		2%
							0,4%	0,0%	0,4%	0,1%		1%
								0,0%	0,1%	0,0%		0%
									0,2%	0,0%		0%
Totaal	0%	0%	4%	2%	1%	61%	8%	5%	1%	17%	2%	100%

2024												Totaal
	0,0%	0,4%	2,1%	0,6%	0,1%	4,7%	0,5%	0,1%	0,3%	0,0%	0,3%	9%
		0,0%	0,8%	0,1%	0,0%	2,4%	0,2%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	4%
			4,9%	1,9%	0,2%	21,3%	2,7%	0,8%	0,3%	5,0%	0,6%	38%
				0,2%	0,1%	6,3%	0,7%	0,2%	0,1%	1,1%	0,1%	9%
					0,1%	3,1%	0,5%	0,1%	0,0%	1,3%	0,1%	5%
							16,7%	3,3%	2,5%	0,6%	7,6%	0,7%
								0,4%	0,4%	0,1%	0,6%	2%
									0,3%	0,1%	0,3%	1%
									0,0%	0,1%	0,0%	0%
										0,2%	0,0%	0%
Totaal	0%	0%	8%	3%	0%	55%	9%	4%	1%	17%	2%	100%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De botsingsmatrix op basis van de Minimale ziekenhuis data is een aanvulling op de botsingsmatrix gebaseerd op officiële ongevalldata, die hierboven gepresenteerd wordt. In deze matrix wordt de verplaatsingswijze van de ernstig gewonde verkeersslachtoffers weergegeven in de rijen, terwijl de verplaatsingswijze van de opponent (indien aanwezig) in de kolommen staat.

De gegevens tonen aan dat het merendeel van de ernstig gewonde voetgangers (75%) slachtoffer wordt van een aanrijding met een gemotoriseerd voertuig.

Bij de andere weggebruikers – zoals fietsers, gebruikers van elektrische steps en bromfietzers – valt op dat in een aanzienlijk aantal gevallen de tegenpartij onbekend is. Ondanks deze beperking biedt de botsingsmatrix waardevolle inzichten voor de groep ernstig gewonden waarbij de tegenpartij wél gekend is.

Voor deze groep zien we dat ook zij vaak ernstig gewond raken bij een botsing met een gemotoriseerd voertuig. Daarnaast is er een opvallend hoog aandeel eenzijdige ongevallen, waarbij geen andere verkeersdeelnemer betrokken is. Ongeveer een derde van de ernstig gewonde slachtoffers raakt gewond in dergelijke eenzijdige situaties.

Fietsers en gebruikers van elektrische steps hebben het hoogste aandeel eenzijdige ongevallen: bij beide groepen gaat het om 39%. Indien we enkel de slachtoffers met een bekende tegenpartij in rekening brengen, stijgt het aandeel eenzijdige ongevallen nog verder. Voor fietsers zou in dat geval zelfs meer dan de helft van de ernstig gewonden betrokken zijn bij een ongeval zonder opponent.

Figuur 63 Botsingsmatrix met procentuele verdeling van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden volgens verplaatsingswijze en opponent (2022)

		In aanrijding met ...					
		Voetganger	Fietser	G2W	Gemotoriseerd voertuig	∅	?
MAIS3+ slachtoffers	Voetganger	2%	10%	9%	75%	0%	5%
	Fietser	1%	5%	0%	18%	39%	37%
	E-step	0%	21%	0%	36%	39%	4%
	G2W	1%	3%	2%	33%	35%	27%
	Auto	0%	0%	0%	39%	33%	28%
	(Lichte) Vrachtwagen/bus	0%	0%	0%	49%	26%	24%
	?	0%	0%	0%	7%	33%	60%

Bron: Gegevens verstrekt door de FOD Volksgezondheid op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG) en verwerkt door Vias Institute

Referenties

- Statbel. (2025). Structuur van de bevolking. Statbel. Geraadpleegd op 27 juni 2025, van <https://statbel.fgov.be/nl/themas/bevolking/structuur-van-de-bevolking>
- Statbel. (2022). 1,3 miljoen inwoners meer tegen 2070, vergeleken met 1,5 miljoen in de afgelopen 30 jaar. Statbel. Geraadpleegd op 27 juni 2025, van <https://statbel.fgov.be/nl/nieuws/13-miljoen-inwoners-meer-tegen-2070-vergeleken-met-15-miljoen-de-afgelopen-30-jaar>
- Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst?– Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute– Kenniscentrum Verkeersveiligheid)
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken. (2019, 29 mei). Cijfers van analyserapport OVG 5.3 beschikbaar. <https://d201gzvprbtpxy.cloudfront.net/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/persberichten/cijfers-van-analyserapport-ovg-53-beschikbaar>
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken. (2020, 27 november). Elektrische fiets wordt populairder bij Vlaming, auto blijft hoofdvervoermiddel. <https://cdn.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/pers/persberichten/elektrische-fiets-wordt-populairder-bij-vlaming-auto-blijft-hoofdvervoermiddel>
- Mobiliteitsbrief. (2021, 18 januari). Bijna 8% van de verplaatsingen met meerdere vervoermiddelen. <https://mobiliteitsbrief.be/nummers/215-onderzoek-verplaatsingsgedrag/bijna-8-van-de-verplaatsingen-met-meerdere-vervoermiddelen>
- ACEA (2024). Vehicles on European Roads. <https://www.acea.auto/files/ACEA-Report-Vehicles-on-European-roads-.pdf>
- Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst?– Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute– Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Harkin, A. M., Nikolaou, D., Yannis, G. & Surges, F. (2024). Speeding. ESRA3 Thematic report Nr. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). (2024-R-28-EN). Federal Highway Research Institute Germany (BAST). <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023thematicreportno7speeding.pdf>
- Vermeulen, C., Vervoort, M., Moreau, N., Boets, S., Wardenier, N., & Silverans, P. (2023). Helmdracht en rijsnelheid bij de gebruikers van gemotoriseerde tweewielers – Prevalentie in België, Brussel: Vias institute



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be