Rapport nr. 2026-F-02-NL

Factsheet – Evolutie van fietsongevallen in Vlaanderen

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Rapportnummer	2026-F-02-NL
Wettelijk depot	D/2026/0779/04
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 fietsongevallen in Vlaanderen, Brussel: Vias institute

VIAS institute

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst 4
1 Hoe nemen fietsers deel aan het verkeer? 6
1.1 Aandeel in het verkeer 6
1.2 Verkoopcijfers 8
1.3 Gebruikersprofielen 10
1.4 Fietscultuur en tevredenheid van fietsers 11
2 Hoe evolueren ongevallen met fietsers? 14
2.1 Evolutie van letselongevallen en slachtoffers 14
2.1.1 Alle fietsongevallen 14
2.1.2 Naargelang het type fiets 16
2.2 Evolutie van kenmerken van slachtoffers 19
2.2.1 Alle fietsers 19
2.2.2 Naargelang het type fiets 20
2.3 Evolutie van kenmerken van de ongevallen 23
2.3.1 Locatie 23
2.3.2 Tijdstip 28
2.4 Evolutie van kenmerken van de botsingen 29
2.5 Verzwarende omstandigheden 31
2.5.1 Rijden onder invloed van alcohol 31
2.5.2 Vluchtmisdrijf 32
3 Hoe (on)veilig is fietsen? 33
3.1 Risico voor fietsers 33
3.2 Letselprofielen 35
3.3 Gebruik van de fietshelm 37
4 Wie zijn de botsingspartners van fietsers? 40
Referenties 43

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1 Evolutie van de fietsverkoop in België, 2023 versus 2024 9
Tabel 2 Totaal aantal fietsgewonden opgenomen in het ziekenhuis, aantal fietsgewonden opgenomen in het ziekenhuis gedurende minstens één nacht en aantal MAIS3+ fietsgewonden, Vlaamse ziekenhuizen, 2016-2022 18
Tabel 3 Procentuele en absolute letselfrequenties over de lichaamsregio's bij MAIS3+ fietsgewonden , per type botsing en per type opponent, Vlaamse ziekenhuizen (2016-2022) 37
Tabel 4 Botsingspartners van dodelijk gewonde fietsers, 2015 versus 2024 41
Tabel 5 Botsingspartners van gewonde fietsers, 2015 versus 2024 41
Tabel 6 Botsingsmatrix met procentuele verdeling van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden volgens verplaatsingswijze en opponent (2022). 42

Figuur 1 Aandeel 'fiets' in verplaatsingen 6
Figuur 2 Verdeling van vervoerswijze per vervoersregio 7
Figuur 3 Motief voor (elektrische) fiets als hoofdvervoerswijze 7
Figuur 4 Aandeel verplaatsingen met de fiets als hoofdvervoerswijze (alle dagen), Vlaanderen (2009-2024) 8
Figuur 5 Evolutie van het aantal miljard fietskilometers in Vlaanderen (op basis van hoofdvervoerswijze), 2009-2024 8
Figuur 6 Aantal afgesloten fietsleasingcontracten 9
Figuur 7 Absoluut aantal geregistreerde speedpedelecs per jaar (en kwartaal), Vlaanderen, 2022-2025 10
Figuur 8 Gebruikspercentage per leeftijdsgroep van de niet-elektrische en elektrische fiets in 2019 en 2020 10
Figuur 9 Ervaren veiligheid van fietsers per land (gemiddelde score op een schaal van 0= zeer onveilig tot 10= zeer veilig) 11
Figuur 10 Perceptie van de Vlaamse bevolking over verschillende aspecten van fietsen, 2018-2020-2022 12
Figuur 11 Tevredenheid over aanbod fietsinfrastructuur en fietsenstallingen 12
Figuur 12 Tevredenheid over de staat van de fietsinfrastructuur 13
Figuur 13 Evolutie van het aantal fietsongevallen en hun aandeel in alle letselongevallen, 2015-2024 14
Figuur 14 Evolutie van letselongevallen met fietsers, lidstaten van de Europese Unie, 2023 versus 2015 15
Figuur 15 Evolutie van het aantal fietsslachtoffers en hun aandeel in alle slachtoffers, 2015-2024 15
Figuur 16 Aandeel fietsdoden in alle verkeersdoden, lidstaten van de Europese Unie, 2023 16
Figuur 17 Evolutie van het aantal letselongevallen met fietsers en het aantal fietsslachtoffers, naargelang het type fiets, 2015-2024 16
Figuur 18 Aandeel fietsdoden in alle verkeersdoden (links) en aandeel fietsslachtoffers in alle slachtoffers (rechts), 2015-2024 17
Figuur 19 Evolutie van de ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen) en van de mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners), 2015-2024 17
Figuur 20 Evolutie van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden per verplaatsingswijze (2016-2022; 2016 = index 100) 18
Figuur 21 Aandeel slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht – alle fietsers (2015-2024) 19
Figuur 22 Aandeel doden 30 dagen en slachtoffers naargelang leeftijd – alle fietsers (2015-2024) 19
Figuur 23 Aandeel vrouwen, doden 30 dagen en slachtoffers – alle fietsers en alle weggebruikers (2015-2024) 20
Figuur 24 Evolutie fietsslachtoffers per leeftijdsgroep, Europese Unie, 2015-2023 20
Figuur 25 Aandeel slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht – klassieke fiets (2015-2024) 21
Figuur 26 Aandeel slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht – elektrische fiets (2015-2024) 21
Figuur 27 Aandeel slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht – speedpedelec (2017-2024) 22
Figuur 28 Gemiddelde leeftijd van slachtoffers (2015-2024) 22
Figuur 29 Evolutie van het aantal letselongevallen per provincie, 2015-2024 23
Figuur 30 Evolutie van de slachtofferratio (aantal slachtoffers per miljoen inwoners) per provincie, 2015 versus 2024 24
Figuur 31 Ongevalsernst (aantal doden per 1.000 fietsongevallen) naargelang snelheidslimiet, 2015-2024 24
Figuur 32 Evolutie letselongevallen per snelheidsregime (2015-2024) 25
Figuur 33 Letselongevallen naargelang het type weg, 2015-2024 26
Figuur 34 Letselongevallen naargelang het wegsegment, 2015-2024 27

Figuur 35 Letselongevallen naargelang het wegsegment, Europese Unie, 2015-2024 27
Figuur 36 Evolutie van het aantal letselongevallen naargelang de kruispuntregeling, 2015 versus 2024 (2017 versus 2024 voor speedpedelecs) 28
Figuur 37 Letselongevallen per periode van de week, 2015 versus 2024 (2017 versus 2024 voor de speedpedelecs) 28
Figuur 38 Letselongevallen naargelang lichtgesteldheid, 2015 versus 2024 (2017 versus 2024 voor de speedpedelecs) 29
Figuur 39 Verdeling van de letselongevallen over de uren van de week (2022-2024) 29
Figuur 40 Aandeel eenzijdige fietsongevallen, 2015-2024 30
Figuur 41 Aandeel eenzijdige fietsongevallen, lidstaten van de Europese Unie, 2023 30
Figuur 42 Evolutie van het type eenzijdige ongevallen, 2015 versus 2024 (2017 versus 2024 voor speedpedelecs) 31
Figuur 43 Evolutie van het type meerzijdige ongevallen, 2015 versus 2024 (2017 versus 2024 voor speedpedelecs) 31
Figuur 44 Evolutie van het aantal geteste en het aandeel positieve bestuurders – fietsers en alle bestuurders, 2015-2024 32
Figuur 45 Evolutie fietsongevallen en alle letselongevallen met vluchtmisdrijf, 2015-2024 32
Figuur 46 Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2022-2024) 33
Figuur 47 Overlijdensrisico en risico op gewonden voor fietsers, hoofdvervoerswijze, 2009-2024 34
Figuur 48 Overlijdensrisico en risico voor fietsers naargelang leeftijd, hoofdvervoerswijze, 2024 35
Figuur 49 Overlijdensrisico en risico op verwondingen, hoofdvervoerswijze, personenwagen = index 1, 2024 35
Figuur 50 Procentuele verdeling van ernstige (AIS3+) letsels over de lichaamsregio's bij MAIS3+ fietsgewonden naargelang het type ongeval en naargelang het type opponent (2016-2022) 36
Figuur 51 Gewogen percentage helmdracht bij gebruikers van een conventionele fiets, per gewest 38
Figuur 52 Aandeel respondenten die in de afgelopen 30 dagen hebben gereden zonder helm met een bromfiets/motorfiets, fiets of elektrische step, Vlaanderen & Europa 38
Figuur 53 Zelfgerapporteerd gebruik van de fietshelm, FietsDNA, 2018-2020-2022 39
Figuur 54 Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, absolute aantallen, 2024 versus 2015 40
Figuur 55 Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, procentuele verdeling, 2024 versus 2015 40

1 Hoe nemen fietsers deel aan het verkeer?

1.1 Aandeel in het verkeer

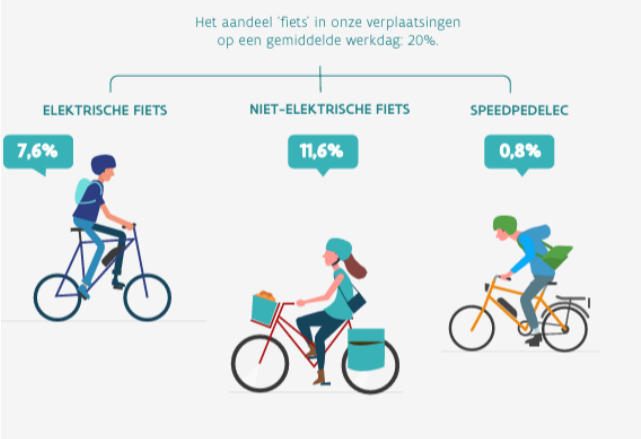
Het 7de Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) werd uitgevoerd tussen oktober 2023 en november 2024, waarbij 23.907 respondenten bevraagd werden. Hieronder worden de belangrijkste bevindingen met betrekking tot fietsgebruik samengevat (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2025).

1. **Fietsgebruik op recordhoogte**
   Nog nooit eerder werden zoveel verplaatsingen met (elektrische) fietsen geregistreerd: In 2014 lag het aandeel fietsverplaatsingen rond 12,5% van alle dagelijkse verplaatsingen, in 2024 bedroeg dat aandeel 18,5% verplaatsingen met de fiets. Het aandeel verplaatsingen neemt ook elk jaar toe. Op een gemiddelde weekdag gebeurt 46,9% van de verplaatsingen op een duurzame manier. Daarbij gaat het in 18,5% van de verplaatsingen om een (elektrische) fiets (inclusief speedpedelec). Op weekdagen ligt fietsgebruik iets hoger (20%) dan wanneer ook het weekend wordt meegerekend. In beide gevallen gaat het om het hoogste fietsgebruik dat ooit werd gemeten. Bovendien is 44% van de gezinnen in het bezit van een elektrische fiets. Dit aandeel bedroeg in 2019 nog 35%.

   Ook de algemene vervoersgewoonten van de Vlamingen worden onder de loep genomen: 14,1% van de Vlamingen rijdt dagelijks met een gewone fiets, terwijl 8,8% dagelijks een elektrische fiets gebruikt. Daarmee is de fiets één van de meest gebruikte vervoersmodi.

2. **De elektrische fiets wint terrein**
   De elektrische fiets is voor woon-werkverkeer inmiddels populairder dan de gewone fiets. Voor het motief 'werken' gebeuren 22,1% van de verplaatsingen met de fiets. Daarbij maken elektrische fietsen (10,4%) en speedpedelecs (1,8%) samen voor het eerst meer dan de helft uit van alle fietsverplaatsingen, terwijl de gewone fiets goed is voor 9,9% van de verplaatsingen. De gemiddelde woon-werkafstand bedraagt 18,4 kilometer.

   Figuur 1 Aandeel 'fiets' in verplaatsingen



   Bron : Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2025), Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2025. Visuele samenvatting.

   De fiets blijkt ook een duurzaam vervoermiddel voor het motief 'onderwijs volgen'. Maar liefst 36,2% van de verplaatsingen naar school gebeurt met de fiets, waarvan 31,7% met een gewone fiets en 4,5% met een elektrische fiets. Dit aandeel ligt hoger dan dat van de autopassagier (21,7%) en verplaatsingen te voet (15,9%).

   Andere belangrijke motieven voor het gebruik van de fiets zijn 'winkelen, boodschappen doen' en 'ontspanning, sport', elk met een aandeel van 17,2%.

   Ook de samenstelling van de groep elektrische fietsers verandert. De gemiddelde leeftijd van de elektrische fietser is gedaald naar 48 jaar, deze lag in de vorige editie nog boven de 50 jaar. De niet-elektrische fietser is gemiddeld 33 jaar.

3. **Fietsgebruik naar leeftijd**
   Het aandeel fiets is het hoogst bij jongeren tussen 13 en 17 jaar (38%), terwijl dit aandeel het laagst ligt bij de groep van 25- tot 34-jarigen (14%). Opvallend is dat deze groep minder fietskilometers aflegt dan 65-plussers.

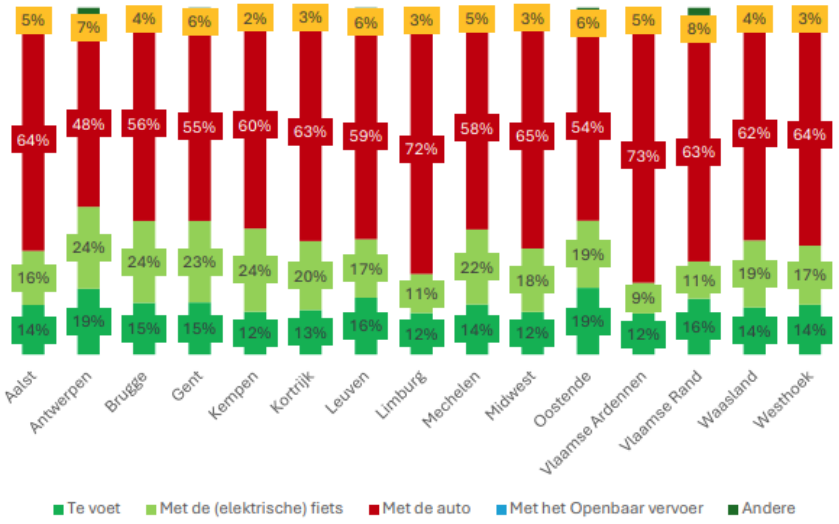
4. **Te voet of met de fiets voor korte afstanden**
   Actieve vervoerswijzen, zoals wandelen of fietsen, zijn vanzelfsprekend het populairst voor kortere afstanden. Indien we kijken naar het aantal verplaatsingen vertegenwoordigen deze actieve vervoerswijzen 33,1% van de verplaatsingen. Hun aandeel in de gemiddelde afgelegde afstand per persoon per dag bedraagt echter maar 9,7%.

5. Deelmobiliteit blijft beperkt

Ondanks een stijging in het gebruik t.o.v. vorige de vorige meting, geeft meer dan 91% van de respondenten aan nooit gebruik te maken van deelmobiliteit. Binnen de groep gebruikers is de deelfiets het populairst, maar ook daar blijft het dagelijkse gebruik beperkt tot 1,9%. Het gebruik van de deelfiets is het meest wijdverbreid, met een gebruiksaandeel van 8,9%. De deelstep (6,7%) en de deelauto (6,6%) volgen op korte afstand. De deelscooter wordt het minst frequent gebruikt, met een gebruiksaandeel van 2,1%

Als we kijken naar de vervoersregio wordt de (elektrische) fiets het meest gebruikt in Antwerpen, Brugge en de Kempen. De (elektrische) fiets wordt het minst gebruikt in de Vlaamse Ardennen.

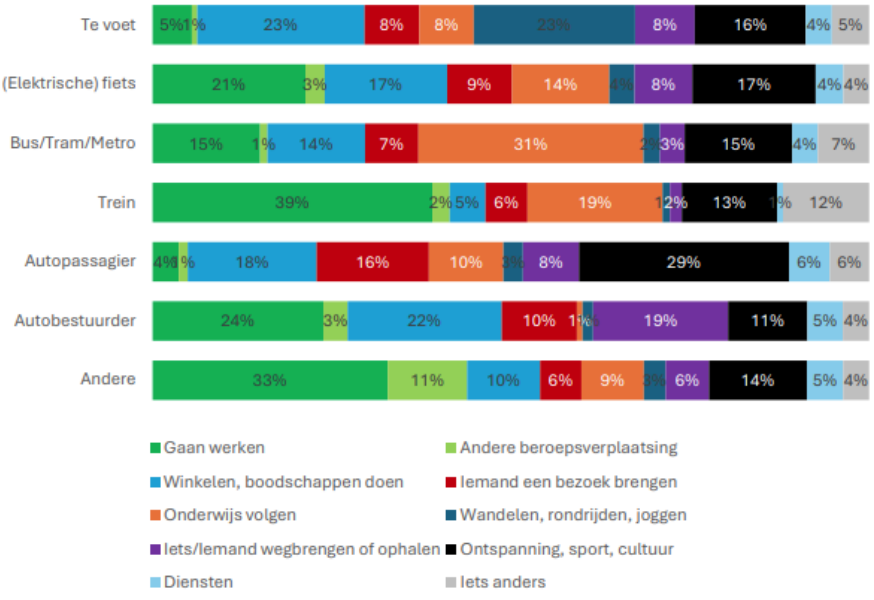
Figuur 2 Verdeling van vervoerswijze per vervoersregio



Bron: Departement Mobiliteit en Openbare werken, 2025

Vlamingen gebruiken de (elektrische) fiets voornamelijk om te gaan werken (21%). Daarmee is het aandeel woon-werk verplaatsingen met de fiets bijna even hoog als het aandeel woon-werk verplaatsingen met de auto (24%). Andere motieven die vaak genoemd worden voor het gebruik van de (elektrische) fiets zijn winkelen/boodschappen doen (17%) en ontspanning/sport/cultuur (17%).

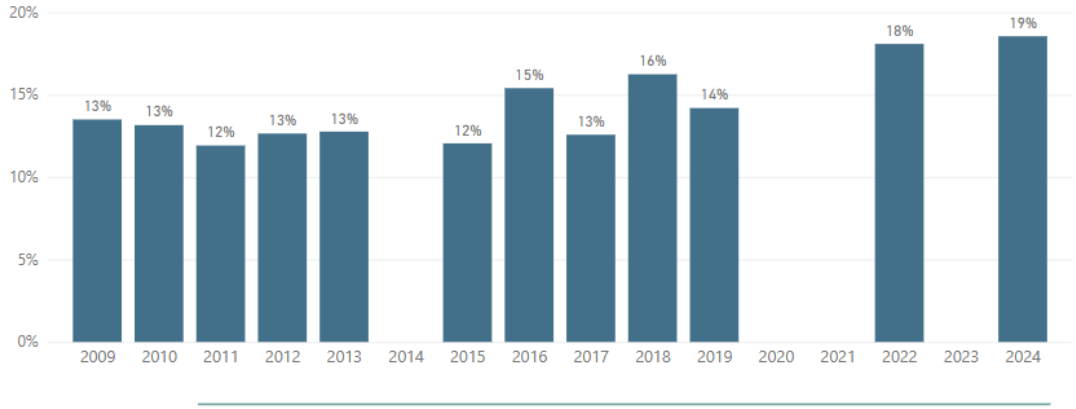
Figuur 3 Motief voor (elektrische) fiets als hoofdvervoerswijze



Bron: Departement Mobiliteit en Openbare werken, 2025

Onderstaande figuur toont dat het aandeel fietsverplaatsingen schommelt tussen 12% en 16% in de periode 2009-2019, met enkele pieken maar zonder een duidelijke stijgende lijn. Vanaf 2022 is er wel een duidelijke toename van het aandeel fietsverplaatsingen zichtbaar. Door regelmatige methodologische wijzigingen in het OVG is voorzichtigheid wel geboden bij het rechtstreeks vergelijken van cijfers tussen de jaargangen.

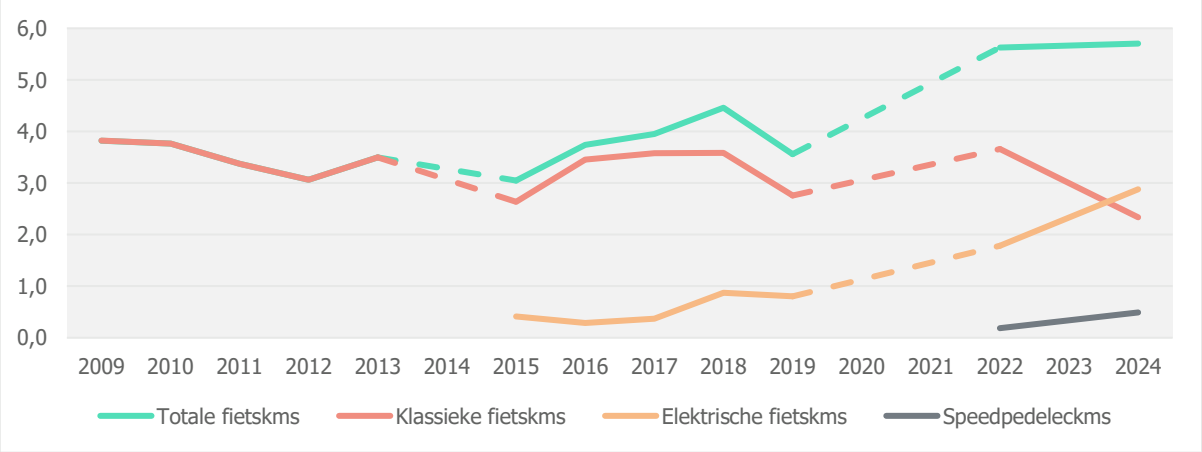
Figuur 4 Aandeel verplaatsingen met de fiets als hoofdvervoerswijze (alle dagen), Vlaanderen (2009-2024)



Bron: MoMo dashboard met informatie uit OVG (alle dagen)

In 2009 werd er in totaal 3,8 miljard kilometer gefietst, in 2024 is dat aantal gestegen naar 5,7 miljard kilometer. Vooral sinds 2020 zien we een sterke toename van het aantal fietskilometers. Het aandeel van elektrische fietsen in het totaal aantal fietskilometers nam toe van 8% in 2014 tot maar liefst 41% in 2024. Deze groei van elektrische fietskilometers is vooral zichtbaar sinds 2018. Het aantal kilometers met een klassieke fiets blijft daarentegen relatief stabiel of vertoont een lichte daling. Sinds 2022 worden ook de kilometers met speedpedelecs geregistreerd, het aantal kilometer verdubbelde in 2024 ten opzichte van het jaar 2022.

Figuur 5 Evolutie van het aantal miljard fietskilometers in Vlaanderen (op basis van hoofdvervoerswijze), 2009-2024



Bron: OVG

1.2 Verkoopcijfers

Ondanks een algemene terugval in verkoopaantallen in 2024 blijft de Belgische fietsmarkt in beweging, met nog steeds een duidelijke trend richting elektrificatie. In 2024 werden in België 540.356 fietsen verkocht, wat een daling van 4,7% betekent ten opzichte van 2023. 84% van alle Belgische fietswinkels bevindt zich in Vlaanderen. Daarmee is Vlaanderen veruit de grootste regio qua fietsverkoop (TRAXIO, 2025).

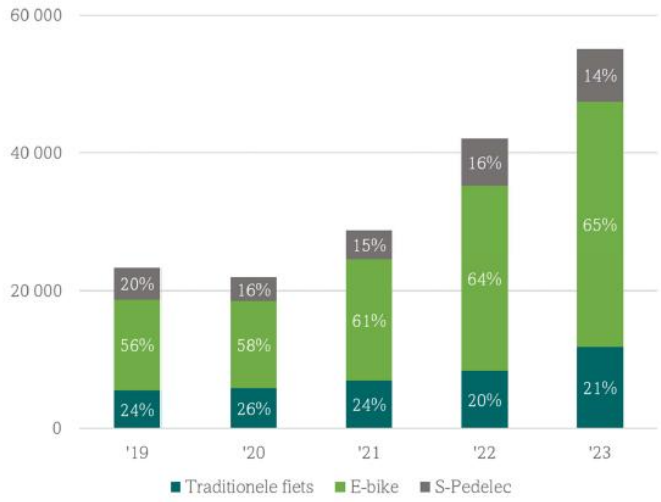
Tabel 1 Evolutie van de fietsverkoop in België, 2023 versus 2024

	Verkoop 2024	Evolutie t.o.v. 2023
Totale fietsverkoop	540.356	-4,7%
Elektrische fietsen (e-bikes)	274.836	-4,6%
E-stadsfiets (naafversnelling)	126.175	-4,0%
E-trekkingfiets (derailleur)	82.813	-6,0%
E-mountainbike (E-MTB)	18.774	+1,0%
Elektrische longtails	7.821	+4,0%
Elektrische cargobikes	7.415	+2,0%
Elektrische plooifietsen	10.904	+1,0%
Mechanische fietsen	265.520	-4,9%
Racefietsen	50.555	-4,0%
Mountainbikes	50.535	-8,0%
Gravel/cyclocross	21.419	+8,0%
Plooifietsen (mechanisch)	9.857	+5,0%
Speedpedelecs	20.985	+0,4%
Speedpedelecs (nieuw)	12.935	-17,5%
Speedpedelecs (tweedehands)	8.050	+18,3%

Bron: TRAXIO, 2025

Zowel de verkoop van elektrische fietsen als van mechanische fietsen in België daalde licht, met respectievelijk -4,6% en -4,9% (TRAXIO, 2025). Fietsleasing wint daarentegen aan populariteit: in 2023 telden leasingmaatschappijen samen 118.757 fietsen in hun vloot. De afgelopen drie jaar kende het aantal nieuwe leasecontracten een sterke groei, met jaarlijkse stijgingspercentages tussen 31% en 46%. Ongeveer 80% van de geleasde fietsen betreft elektrische fietsen, waarvan circa 15% speedpedelecs (De Wachter et al., 2024).

Figuur 6 Aantal afgesloten fietsleasingcontracten



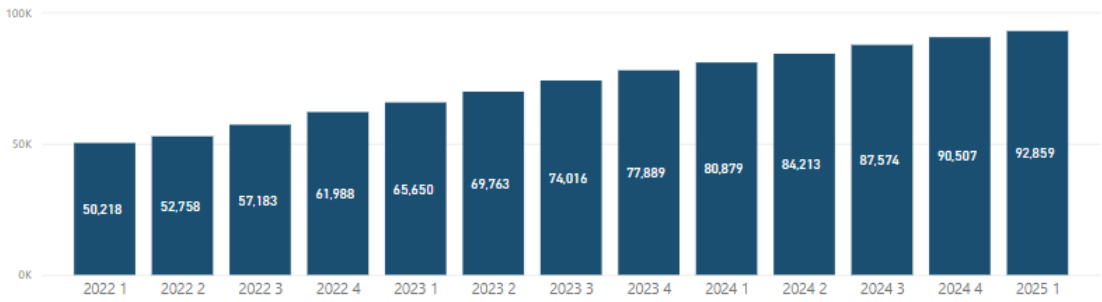
Bron: De Wachter et al., 2024

Elektrische fietsen blijven het belangrijkste segment op de markt, met een marktaandeel van 51% in 2024. In de categorie elektrische fietsen zijn de e-stadsfiets en e-trekkingsfiets bijzonder populair. Onder de mechanische fietsen kent de gravelbike een opvallende groei sinds 2023 (+8%). Ook andere nichecategorieën – zoals de mechanische plooifiets, elektrische longtail en elektrische cargobike – kenden een positieve evolutie in 2024 tegenover 2023 (TRAXIO, 2025).

De verkoop van speedpedelecs kende een opvallende daling van 17,5%, maar tegelijk groeide de tweedehandsmarkt fors, met een stijging van 18,3%. Dit toont aan dat de markt aan het verschuiven is, mede door het einde van leasecontracten en het toenemend aanbod van kwalitatieve tweedehandsmodellen (TRAXIO, 2025).

In de verkoop van speedpedelecs blijft Vlaanderen dominant. Van de 12.935 nieuwe speedpedelecs in 2024 werd meer dan 90% in Vlaanderen geregistreerd. Op het einde van 2024 waren er 90.507 speedpedelecs geregistreerd in Vlaanderen. Dit is een stijging van 80% tegenover het eerste kwartaal van 2022.

Figuur 7 Absoluut aantal geregistreerde speedpedelecs per jaar (en kwartaal), Vlaanderen, 2022-2025



Bron: MoMo dashboard & Fod Mobiliteit & Vervoer

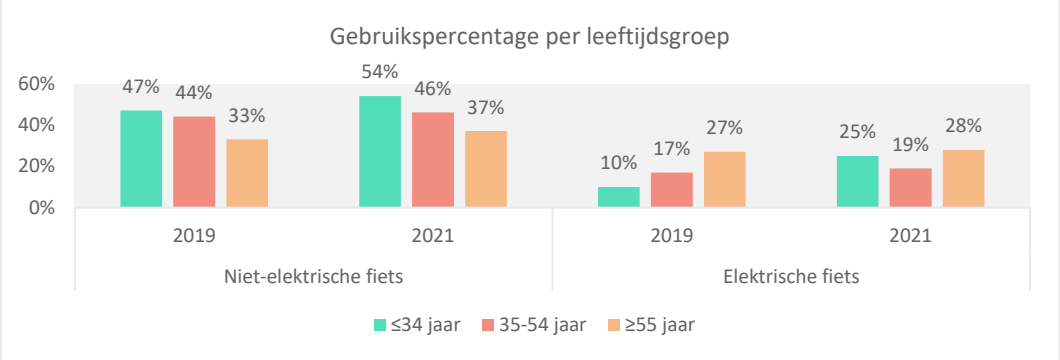
1.3 Gebruikersprofielen

Uit onderzoek van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (2020) en, specifiek voor Vlaanderen, het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG), blijkt dat de klassieke fiets vooral wordt gebruikt voor woon-werkafstanden tussen 2 en 5 kilometer. De elektrische fiets wordt vaker ingezet voor trajecten tussen 2 en 20 kilometer, terwijl de speedpedelec vooral populair is voor langere afstanden vanaf 25 kilometer. Ook de gemiddelde tijd die aan een woon-werkverplaatsing wordt besteed, verschilt per fietstype: 23 minuten voor de klassieke fiets, 29 minuten voor de elektrische fiets en 41 minuten voor de speedpedelec (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2020).

De elektrische fiets wordt door 7% van de Vlaamse werknemers gebruikt om het volledige woon-werktraject af te leggen (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2022).

Ook de leeftijd van gebruikers speelt een duidelijke rol in het gebruikspatroon. Volgens studies van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (2020), OVG (Janssens et al., 2023) en Vandamme (2017) is de elektrische fiets vooral populair onder 55-plussers. Speedpedelecs worden intensiever gebruikt door mensen in de leeftijdsgroep van 40 tot 50 jaar, terwijl de klassieke fiets vaker wordt gebruikt door dertigers (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2022; Janssens et al., 2020; Janssens et al., 2023). Opmerkelijk is echter de stijgende populariteit van de elektrische fiets bij jongeren onder de 35 jaar: het aandeel gebruikers in deze leeftijdscategorie steeg van 10% in 2019 naar 25% in 2021 (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2022). Dezelfde tendens is vast te stellen in de laatste OVG meting, waar het gebruik van de elektrische fiets sterk toeneemt vanaf 25 jaar en het aandeel van de klassieke fiets overtreft rond de leeftijd van 35–44 jaar (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2025).

Figuur 8 Gebruikspercentage per leeftijdsgroep van de niet-elektrische en elektrische fiets in 2019 en 2020



Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2022

De motieven voor het gebruik van de fiets verschillen eveneens naargelang de leeftijd. Bij oudere gebruikers zien we dat de elektrische fiets vooral wordt ingezet voor vrijetijdsverplaatsingen of praktische doeleinden

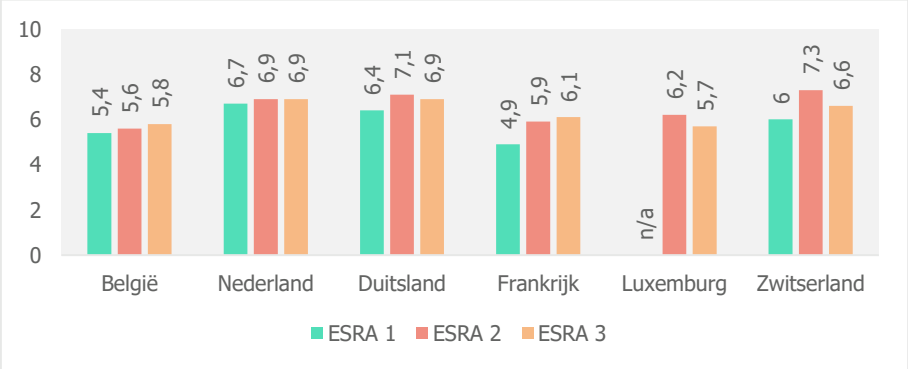
zoals boodschappen of medische bezoeken. Speedpedelecs daarentegen worden vooral gebruikt voor woon-werkverplaatsingen. Dit wijst mogelijk op een bewuste keuze om de wagen of het openbaar vervoer te vervangen (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2020; Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2022; Vandamme, 2017; Vias institute, 2023).

Daarnaast zijn er ook enkele verschillen op het vlak van geslacht en opleidingsniveau. Mannen bezitten vaker een klassieke fiets of speedpedelec, terwijl het bezit van een elektrische fiets min of meer gelijk verdeeld is tussen mannen en vrouwen (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2020; Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer , 2022; Janssens et al., 2020; Vandamme, 2017). Vrouwen gebruiken de elektrische fiets echter frequenter dan mannen en leggen er ook meer kilometers mee af (Janssens et al., 2023). Wat het opleidingsniveau betreft, blijkt uit onderzoek dat mensen met een lager opleidingsniveau vaker gebruik maken van de elektrische fiets, terwijl de speedpedelec meer voorkomt bij hoger opgeleiden (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2022).

1.4 Fietscultuur en tevredenheid van fietsers

Metingen betreffende fietsveiligheid en ervaringen van fietsers[1] vinden we in de resultaten van burgerbevragingen. Voor de vergelijking vertrekken we vanuit de E-Survey of Road users' Attitude (ESRA). Deze online bevraging afgenomen in meerdere Europese landen maakt consistente vergelijking tussen landen mogelijk, gezien de vraagstelling in ieder land dezelfde is. Uit de ESRA-bevragingen leren we dat de algemene tevredenheid over fietsveiligheid in België laag is in vergelijking met Nederland, Duitsland en Frankrijk (Figuur 9).

Figuur 9 Ervaren veiligheid van fietsers per land (gemiddelde score op een schaal van 0= zeer onveilig tot 10= zeer veilig)



Bronnen: ESRA 1 final report, ESRA 2 & 3 Country Fact Sheets

De FietsDNA enquête is een grootschalig onderzoek, uitgevoerd door Fietsberaad Vlaanderen, waarin de mening en ervaringen van Vlamingen over fietsen in kaart wordt gebracht. Inmiddels zijn er al edities geweest in 2018, 2020 en 2022, telkens bij een representatieve steekproef van ongeveer 3.000 personen.

De perceptie van de Vlaamse bevolking over verschillende aspecten van het fietsen in Vlaanderen wordt in kaart gebracht. Daarbij wordt een driedeling gemaakt in de tevredenheidsscores: niet tevreden (score 1 tot 4 – in rood), neutraal (score 5-6 – in oranje) en tevreden (score 7-10 – in groen).

Volgens het onderzoek FietsDNA 2022 (Fietsberaad Vlaanderen, 2022) neemt de tevredenheid over de **fietsvriendelijkheid** van Vlaanderen licht toe: het aandeel tevreden Vlamingen stijgt van 41% in 2018 naar 46% in 2022. Het aandeel Vlamingen dat aangeeft niet tevreden te zijn, daalt licht. Steeds meer Vlamingen ervaren hun regio dus als fietsvriendelijk, al blijft in 2022 36% gematigd positief.

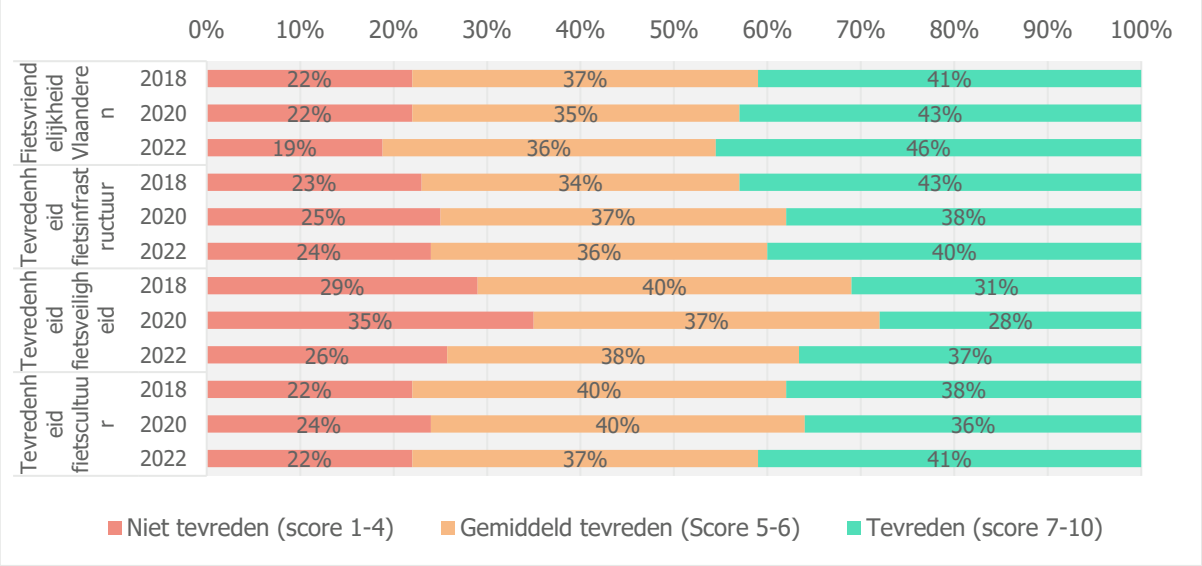
Er lijkt geen vooruitgang te zijn in de tevredenheid over **fietsinfrastructuur**. Hoewel het aandeel niet tevreden Vlamingen gelijk blijft in 2022 tegenover 2018, neemt het aantal Vlamingen dat aangeeft tevreden te zijn wel licht af (van 43% in 2018 naar 40% in 2022).

[1] In deze sectie hebben we het over fietsers in het algemeen, zowel gebruikers van niet-elektrische als elektrische fietsen. In de meeste rapporten van burgerbevragingen wordt er geen onderscheid gemaakt tussen het type fietser. Indien dit wel het geval, is dit duidelijk gemaakt in de tekst en figuren.

Meer Vlamingen voelen zich veilig op de fiets. Het aandeel Vlamingen dat aangeeft niet tevreden te zijn over de **fietsveiligheid** daalt van 29% in 2018 naar 26% in 2022, terwijl het aandeel tevreden fietsers stijgt van 31% naar 37%.

De **fietscultuur** blijft relatief stabiel sinds 2018. De term **"fietscultuur"** verwijst in de FietsDNA enquête naar een bredere kijk op hoe fietsen zich verweeft in het dagelijkse leven en de samenleving, en omvat de houding en gewoontes van mensen, sociaal gedrag op de fiets en diversiteit en inclusiviteit (verschillende soorten fietsen).

Figuur 10 Perceptie van de Vlaamse bevolking over verschillende aspecten van fietsen, 2018-2020-2022



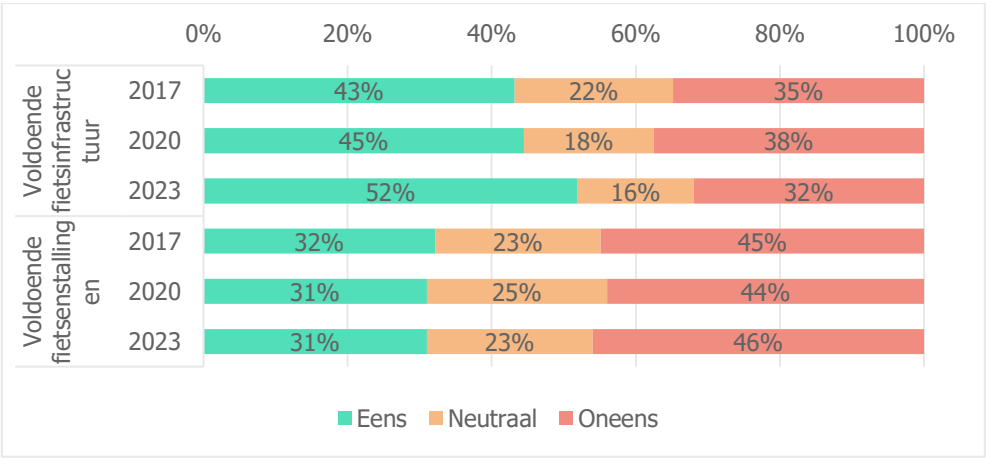
Bron: Fietsberaad Vlaanderen, 2022

De burgerbevraging in de *Gemeente-Stadsmonitor* is een grootschalige, driejaarlijkse enquête bij inwoners van 17 tot 85 jaar van alle Vlaamse gemeenten en steden. Hierbij krijgen burgers vragen over hun tevredenheid, gedrag, participatie en perceptie rond uiteenlopende lokale thema's, zoals wonen, mobiliteit, veiligheid, dienstverlening, klimaat, samenleven, en gezondheid.

Er is een duidelijke verschuiving in de mening van Vlamingen over het **aanbod van fietsinfrastructuur**. Waar in 2017 43% van de bevraagde Vlamingen aangaf tevreden te zijn over de fietsinfrastructuur, bedroeg dat aandeel 52% in 2023. Het aandeel tevreden respondenten was in 2023 hoger in de leeftijdsgroep 17-24-jarigen vergeleken met andere leeftijdsgroepen.

De tevredenheid over het aanbod van fietsenstallingen blijft stabiel sinds 2017. In 2023 waren vrouwen iets vaker ontevreden over het aanbod in vergelijking met mannen. Het aandeel ontevreden respondenten is bovendien iets lager in de leeftijdsgroep 17-24-jarigen.

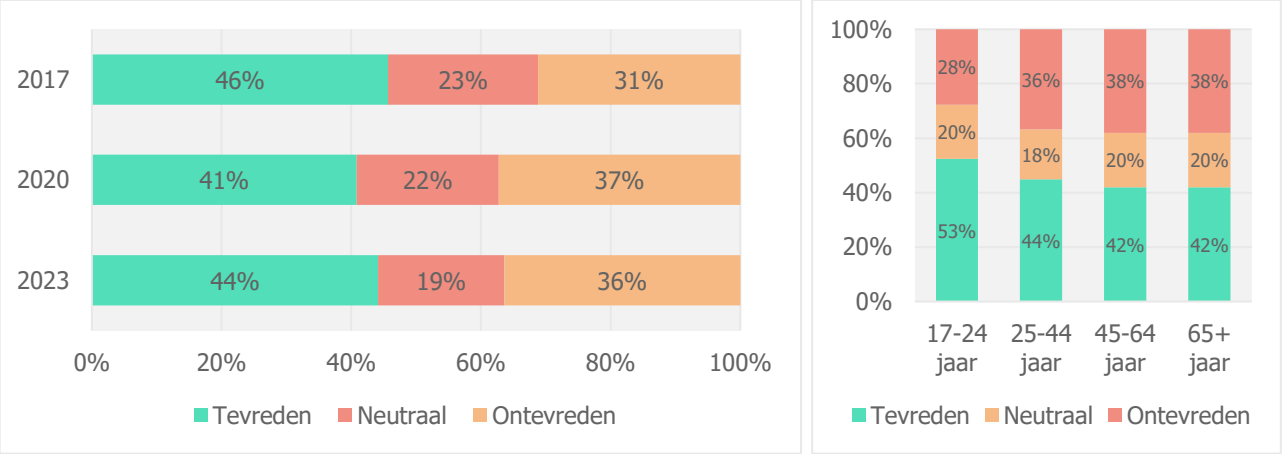
Figuur 11 Tevredenheid over aanbod fietsinfrastructuur en fietsenstallingen



Bron: Agentschap Binnenlands Bestuur (2023)

Het aandeel Vlamingen dat tevreden is over de staat van de fietsinfrastructuur bleef stabiel sinds 2017, het aandeel ontevreden Vlamingen nam iets toe (van 31% in 2017 naar 36% in 2023). In de jongste leeftijdsgroep (17-24 jaar) is het aandeel ontevreden respondenten het laagst en het aantal tevreden respondenten het hoogst.

Figuur 12 Tevredenheid over de staat van de fietsinfrastructuur



Bron: Agentschap Binnenlands Bestuur (2023)

2 Hoe evolueren ongevallen met fietsers?

Voor deze ongevallenanalyse 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**.

De kenmerken van een verkeersongeval worden door de politie ingevuld in een registratietool. In de loop van 2014 is de elektrische fiets als een aparte weggebruikerscategorie toegevoegd aan deze tool, vanaf 2015 kunnen we deze in de ongevallendatabank onderscheiden van niet-elektrische fietsen. In 2017 werd eveneens de speedpedelec toegevoegd aan de registratietool.

Waar relevant wordt de situatie in Vlaanderen afgezet tegen de Europese context. Aangezien voor 2024 nog geen Europese ongevallendata beschikbaar zijn, wordt in dit document uitsluitend gebruikgemaakt van EU-data over de periode 2014–2023. Op Europees niveau omvat de groep fietsers alleen klassieke fietsen en elektrische fietsen, maar geen speedpedelecs. Daarom worden in de grafieken met betrekking tot de Europese Unie alleen deze twee fietstypen in rekening gebracht voor Vlaanderen.

Vlaamse cijfers worden naast die van Europese landen geplaatst. Aangezien Vlaanderen een regio is binnen België, zijn deze vergelijkingen niet volledig gelijkwaardig. Ze bieden echter een nuttig referentiekader om de positie van Vlaanderen in internationaal perspectief te plaatsen. Deze vergelijkingen zijn indicatief en dienen met de nodige omzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

2.1 Evolutie van letselongevallen en slachtoffers

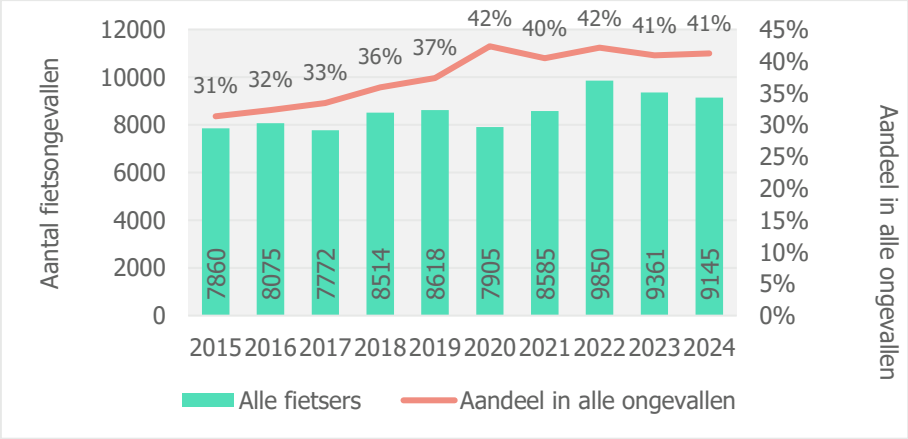
2.1.1 Alle fietsongevallen

Het aantal geregistreerde fietsongevallen nam in de periode 2015–2024 met 16% toe, van 7.860 in 2015 tot 9.145 in 2024. In 2024 werd een lichte daling van 2% ten opzichte van 2023 geregistreerd.

Het aandeel fietsongevallen in het totale aantal letselongevallen is in dezelfde periode substantieel toegenomen, van 31% in 2015 tot 41% in 2024.

Mogelijke verklaringen hiervoor zijn de stijgende populariteit van de fiets als vervoermiddel, de opkomst van de elektrische fiets en veranderende mobiliteitsgewoonten. Tegelijk kan de toename ook samenhangen met een verbeterde registratie van fietsongevallen.

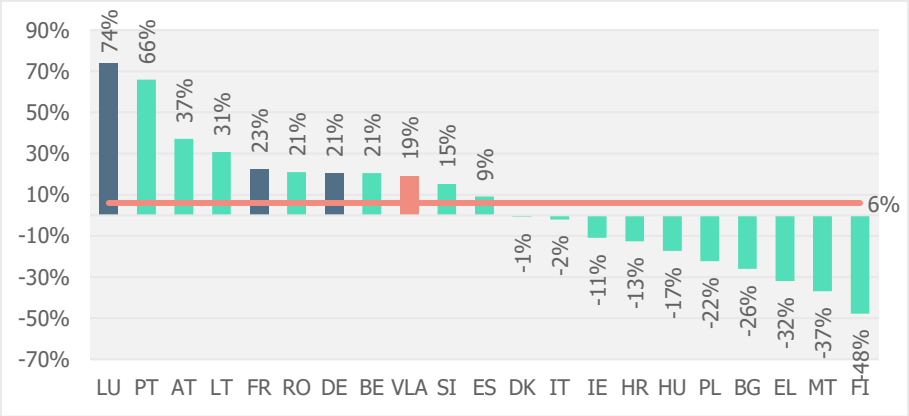
Figuur 13 Evolutie van het aantal fietsongevallen en hun aandeel in alle letselongevallen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In Vlaanderen steeg het aantal fietsongevallen met 19% in de periode 2015-2023, wat boven het EU-gemiddelde van 6% ligt. Alle buurlanden waarvoor informatie beschikbaar is, tonen een hogere stijging van het aantal fietsongevallen (Luxemburg: +74%, Frankrijk: +23%, Duitsland, +21%). Het aantal fietsongevallen daalde het sterkst in Finland (-48%), Malta (-37%) en Griekenland (-32%).

Figuur 14 Evolutie van letselongevallen met fietsers, lidstaten van de Europese Unie, 2023 versus 2015

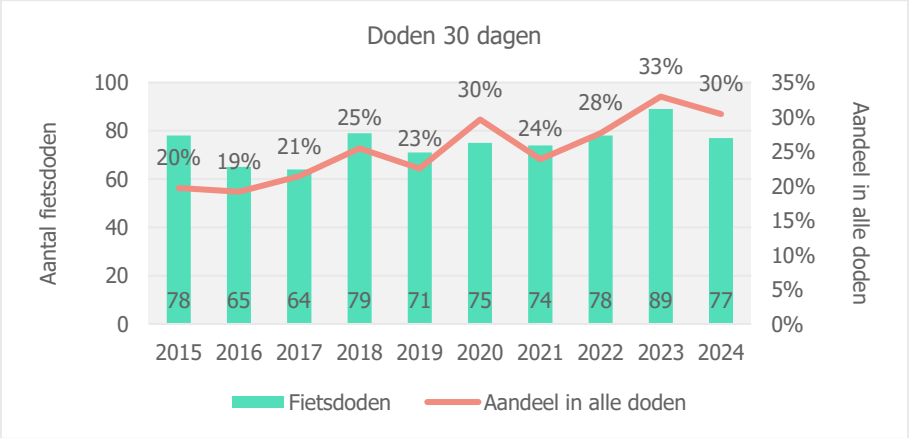


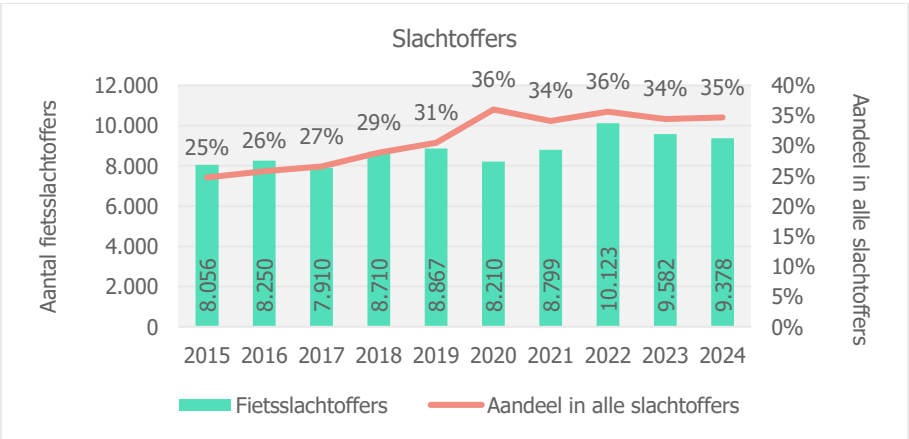
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & CARE

Het jaarlijkse aantal fietsdoden vertoont in de periode 2015–2024 schommelingen zonder duidelijke opwaartse of neerwaartse trend. Opvallend is echter dat het relatieve aandeel van fietsdoden in het totaal aantal verkeersdoden over deze periode is toegenomen. **Waar in 2015 één op de vijf verkeersdoden in Vlaanderen een fietser was (20%), gold dit in 2024 voor bijna één op de drie verkeersdoden (30%).**

Het aantal fietsslachtoffers vertoont in dezelfde periode een stijgende trend. In 2015 werden 8.056 fietsslachtoffers geregistreerd, tegenover 9.378 in 2024 (+16%). Het aandeel van fietsslachtoffers in het totaal aantal verkeersslachtoffers is eveneens duidelijk toegenomen, van 25% in 2015 tot 35% in 2024. De sterkste stijging deed zich voor in de periode 2018–2020, waarna het aandeel zich stabiliseerde.

Figuur 15 Evolutie van het aantal fietsslachtoffers en hun aandeel in alle slachtoffers, 2015-2024



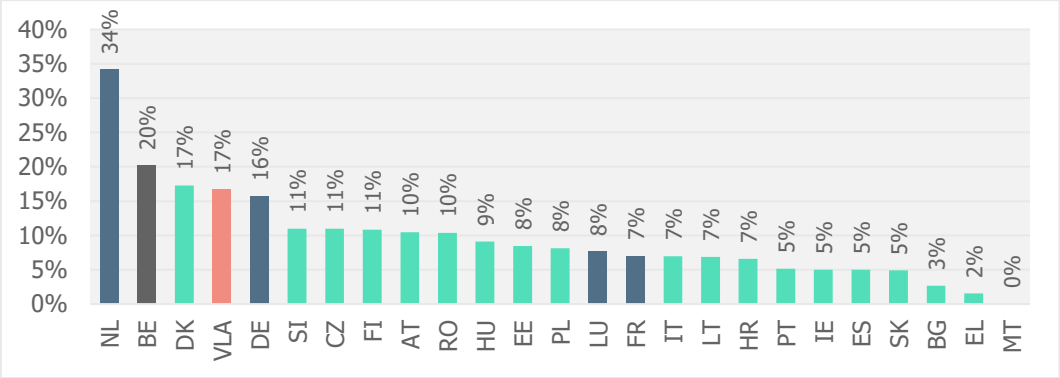


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In 2023 bestond 17% van alle verkeersdoden in Vlaanderen uit (klassieke en elektrische) fietsers. Daarmee behoort Vlaanderen tot de regio's met het hoogste aandeel fietsdoden binnen de Europese Unie[2], met een vierde plaats in de rangschikking. Nederland voert deze lijst aan met veruit het hoogste aandeel fietsdoden (34%).

Het aandeel fietsdoden in Duitsland was in 2023 vergelijkbaar met Vlaanderen, terwijl het aandeel fietsdoden in Luxemburg en Frankrijk lager lag. Zuid- en Oost-Europese landen zoals Malta, Griekenland, Bulgarije, Slowakije, Spanje hadden een laag aandeel fietsdoden. Een belangrijke verklaring voor deze tendensen is de mate van fietsgebruik in een land. Zo zijn Nederland, Denemarken en Vlaanderen fietsregio's bij uitstek.

Figuur 16 Aandeel fietsdoden in alle verkeersdoden, lidstaten van de Europese Unie, 2023



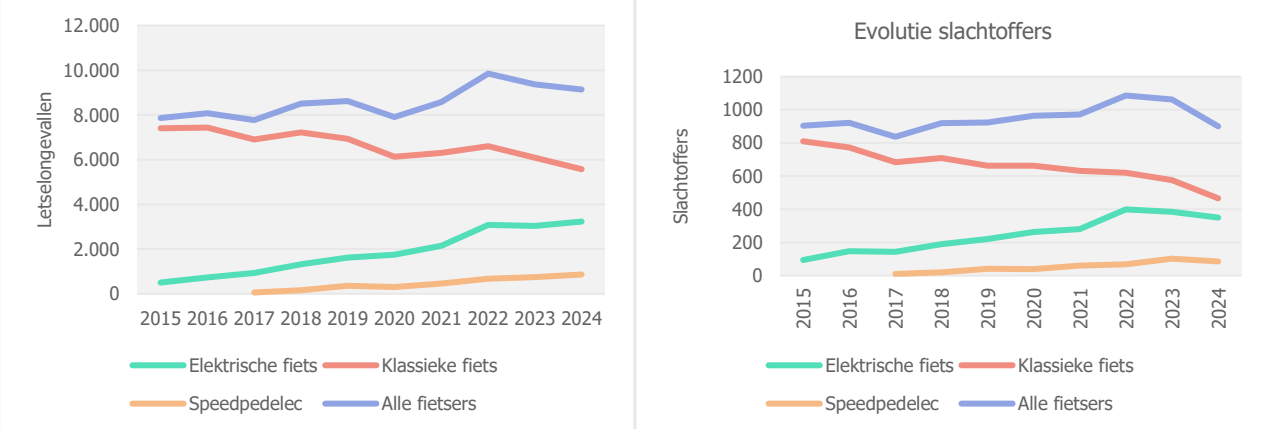
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & CARE

2.1.2 Naargelang het type fiets

In de afgelopen tien jaar daalde het aantal letselongevallen (-25%) en gewonden (-28%) bij klassieke fietsen. Er werd daarentegen een sterke toename vastgesteld bij elektrische fietsen en speedpedelecs. Opvallend is dat de stijging van het aantal ongevallen met elektrische fietsen in recente jaren lijkt af te vlakken.

Het aantal fietskilometers steeg van 3,8 miljard kilometer in 2015 naar 5,7 miljard kilometers in 2024. In hoofdstuk 1.2 zagen we dat het aantal in Vlaanderen ingeschreven speedpedelecs toenam met 80% in de periode 2022-2024. De populariteit van de elektrische fiets stijgt jaarlijks. Inmiddels heeft de elektrische fiets een marktaandeel van 51% binnen de verkoop van nieuwe fietsen (TRAXIO,2025). Deze tendensen verklaren dan ook de toename van het aantal fietsongevallen en het aantal fietsslachtoffers bij elektrische fietsers en speedpedelecs.

Figuur 17 Evolutie van het aantal letselongevallen met fietsers en het aantal fietsslachtoffers, naargelang het type fiets, 2015-2024



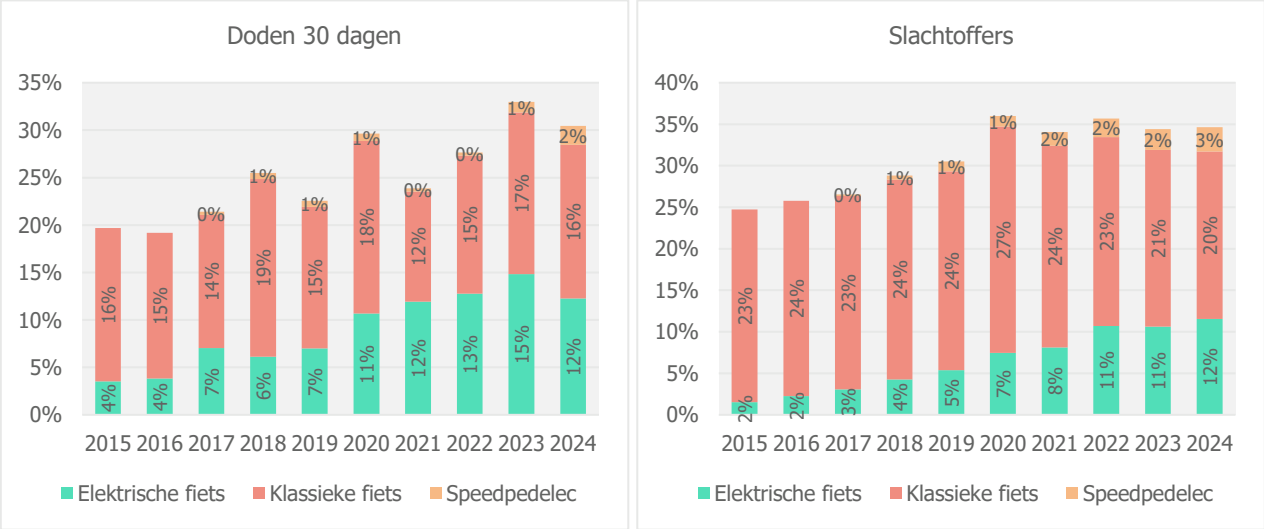
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

[2] In dit rapport worden Vlaamse cijfers naast die van Europese landen geplaatst. Aangezien Vlaanderen een regio is binnen België, zijn deze vergelijkingen niet volledig gelijkwaardig. Ze bieden echter een nuttig referentiekader om de positie van Vlaanderen in internationaal perspectief te plaatsen. Deze vergelijkingen zijn indicatief en dienen met de nodige omzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

Het aandeel slachtoffers met een elektrische fiets in alle verkeersslachtoffers is het afgelopen decennium sterk toegenomen: van 1,5% in 2015 naar 11,6% in 2024. Ook bij speedpedelecs is er een duidelijke stijging zichtbaar, met een toename van 0,2% in 2017 tot 2,9% in 2024. Tegelijkertijd daalde het aandeel slachtoffers met een niet-elektrische fiets licht (van 23,2% naar 20,2%).

Het aandeel verkeersdoden op de klassieke fiets blijft het grootst (16,2% in 2024). Dit aandeel vertoont in de periode 2015–2024 lichte schommelingen, maar blijft over het algemeen stabiel. Het aandeel elektrische fietsdoden in het totaal aantal verkeersdoden is daarentegen duidelijk gestegen: van 3,5% in 2015 naar 12,3% in 2024. Het aandeel verkeersdoden met een speedpedelec schommelt sinds 2017 rond 1 à 2%.

Figuur 18 Aandeel fietsdoden in alle verkeersdoden (links) en aandeel fietsslachtoffers in alle slachtoffers (rechts), 2015-2024

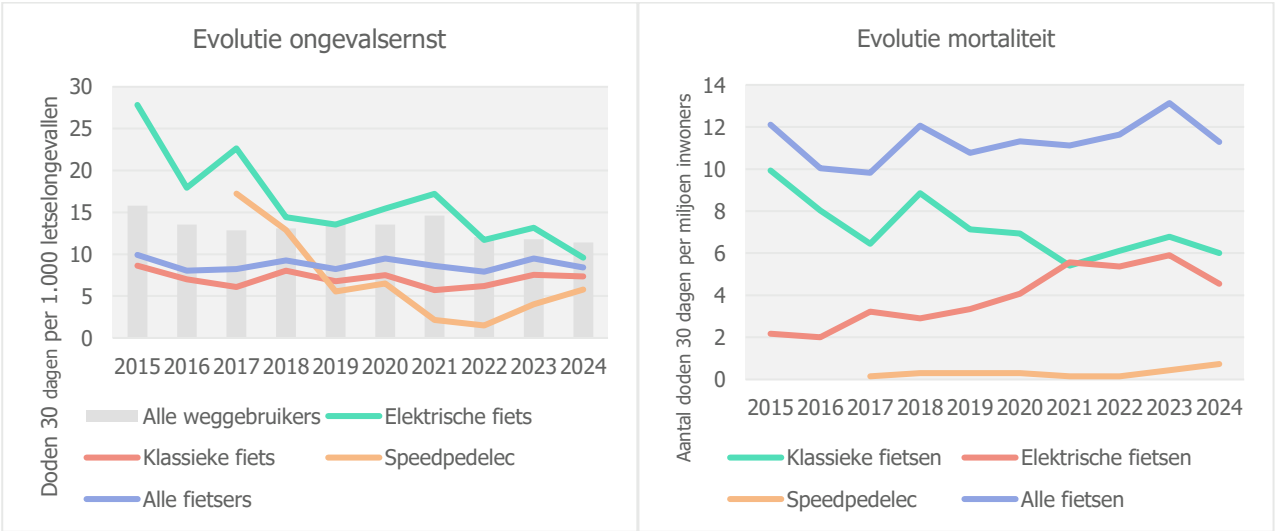


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De ongevalsernst (aantal doden per 1.000 letselongevallen) daalde voor alle typen fietsen, maar deze daling verschilt naargelang het fietstype. De sterkste afname werd vastgesteld bij speedpedelecs, met een daling van 80%, terwijl de daling het kleinst was bij klassieke fietsen (-14%). Waar in 2015 de ongevalsernst het laagst was bij klassieke fietsen, is dit in 2024 verschoven naar de speedpedelecs.

De mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) daalde bij klassieke fietsen, terwijl er bij elektrische fietsen en speedpedelecs een stijging waargenomen kan worden.

Figuur 19 Evolutie van de ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen) en van de mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners), 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Hoewel de politie wettelijk verplicht is om alle verkeersongevallen met gewonden op de openbare weg te registreren, belanden veel letselongevallen niet in de officiële ongevallendatabank. Dit gebeurt vooral bij eenzijdige ongevallen, bij ongevallen met lichte verwondingen of wanneer partijen onderling een regeling treffen. In deze gevallen wordt de politie vaak niet op de hoogte gesteld. Hierdoor vormen de politiecijfers een onderschatting van het werkelijke aantal gewonden. Een studie van Vias institute (Bouwen et al., 2022) toonde aan dat het aantal gehospitaliseerde gewonden in ziekenhuisgegevens – gedefinieerd als minstens 24 uur gehospitaliseerd – in 2019 vier keer hoger lag dan het aantal geregistreerde zwaargewonden bij de politie.

De Minimale Ziekenhuisgegevens (MZG) worden in België geregistreerd in alle algemene ziekenhuizen voor alle klassieke hospitalisaties, (chirurgische) daghospitalisaties, ambulante spoedgevallen, langdurige verblijven met een eerste, tussentijdse of een laatste registratie, en volledig psychiatrische verblijven. De MZG-data geven ook een beeld van de evolutie van het aantal gehospitaliseerde fietsers in Vlaamse ziekenhuizen, maar maakt geen onderscheid tussen klassieke en elektrische fietsen en bevat geen gegevens over speedpedelecs. Uit de cijfers blijkt dat het aantal gewonde fietsers in Vlaamse ziekenhuizen de afgelopen jaren over de hele lijn is toegenomen. De sterkste stijging werd vastgesteld bij ernstig gewonden (MAIS3+), met een toename van 31%.

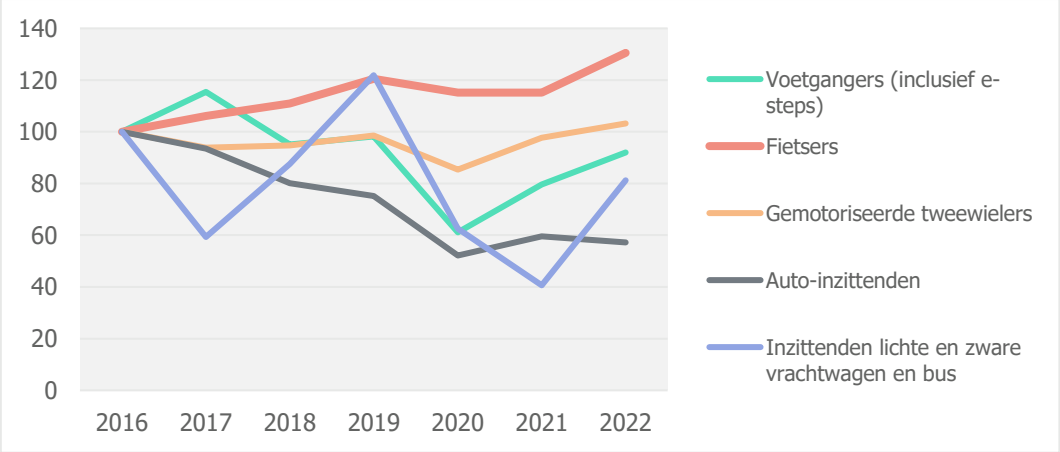
Tabel 2 Totaal aantal fietsgewonden opgenomen in het ziekenhuis, aantal fietsgewonden opgenomen in het ziekenhuis gedurende minstens één nacht en aantal MAIS3+ fietsgewonden, Vlaamse ziekenhuizen, 2016-2022

	Alle gehospitaliseerde gewonden	Gehospitaliseerde gewonden met overnachting	MAIS3+ gewonden
2016	5.342	4.863	1.101
2017	5.755	5.307	1.168
2018	5.752	5.316	1.221
2019	5.973	5.500	1.327
2020	5.850	5.323	1.268
2021	5.718	5.248	1.268
2022	6.156	5.545	1.437
Evolutie	+15%	+14%	+31%

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

In onderstaande figuur wordt 2016 als referentiejaar genomen, dat gelijkgesteld wordt aan index 100[3]. Fietsers[4] zijn de enige weggebruikers waarbij doorheen de jaren bijna consistent een stijging wordt waargenomen van het aantal ernstig gewonden.

Figuur 20 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) en verwerkt door Vias Institute

[3] De Belgische ziekenhuizen maakten in 2015 de overgang van ICD-9 naar ICD-10. Om inconsistenties te vermijden, geven we enkel de resultaten weer voor de periode 2016-2022, i.e. op basis van data gecodeerd met ICD-10.

[4] In theorie worden speedpedelecs als gemotoriseerde tweewieler geregistreerd, maar het is niet geweten hoe dit in de praktijk in de ziekenhuizen verloopt.

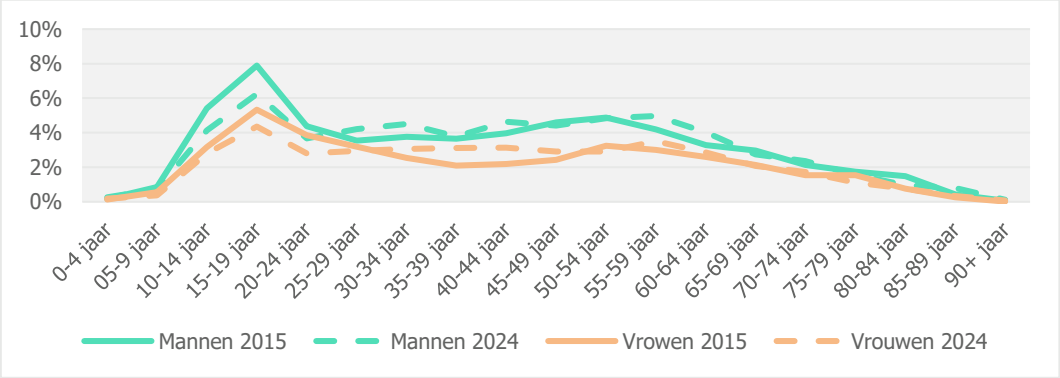
2.2 Evolutie van kenmerken van slachtoffers

2.2.1 Alle fietsers

De analyse van het aandeel fietsslachtoffers naar leeftijd en geslacht toont duidelijke verschillen tussen 2015 en 2024. In beide jaren is er een uitgesproken piek in de leeftijdsgroep 15-19 jaar, waarbij vaker slachtoffer zijn dan vrouwen. Na deze piek neemt het aandeel slachtoffers bij mannen relatief snel af, terwijl de daling bij vrouwen meer geleidelijk verloopt. Mannen hebben in vrijwel alle leeftijdsgroepen een hoger aandeel slachtoffers dan vrouwen. In de leeftijdscategorie 50-64 jaar is een tweede, kleinere stijging zichtbaar voor zowel mannen als vrouwen.

Het aandeel slachtoffers onder jonge mannen is enigszins gedaald in 2024 tegenover 2015, terwijl bij de oudere leeftijdsgroepen juist een lichte toename zichtbaar is. Voor vrouwen zijn de veranderingen minder uitgesproken, maar ook hier is een lichte toename in het aandeel slachtoffers bij middelbare en oudere leeftijdsgroepen waar te nemen.

Figuur 21 Aandeel slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht – alle fietsers (2015-2024)



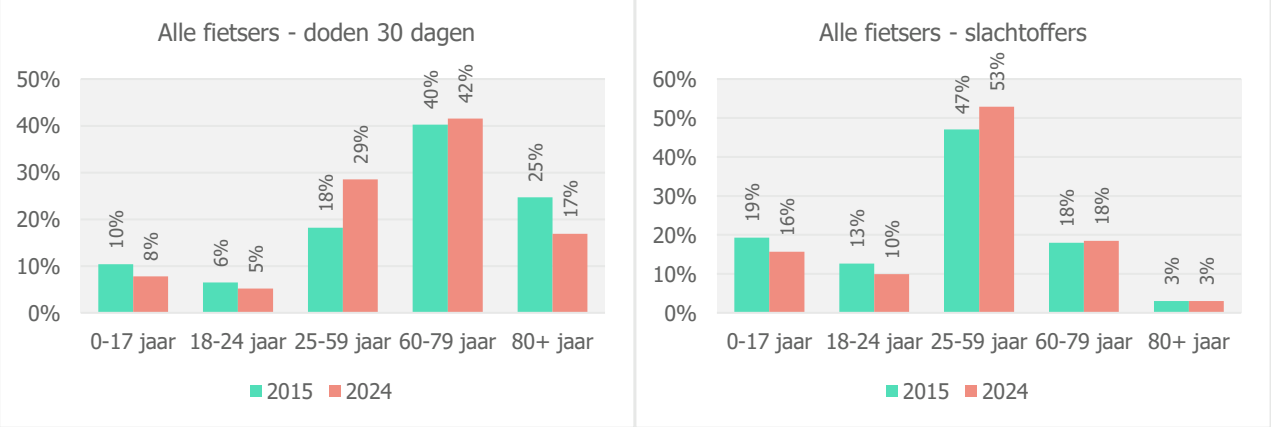
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In zowel 2015 als in 2024 vallen dat de meeste dodelijke fietsslachtoffers in de leeftijdsgroep 60-79 jaar. In 2015 betrof dit 40% van de dodelijke slachtoffers, in 2024 is dit aandeel licht gestegen naar 42%. Het aandeel van deze leeftijdsgroep in de fietsslachtoffers is veel kleiner, en bleef stabiel sinds 2015. Dit wijst dan ook op de kwetsbaarheid van oudere fietsers. Jongeren, en vooral jonge mannen, blijven het vaakst slachtoffer van ongevallen, maar bij ouderen is de kans op een dodelijke afloop aanzienlijk groter.

Opvallend is ook de sterke stijging van fietsdoden in de groep 25-59 jaar: van 18% in 2015 naar 29% in 2024. Daarentegen is het aandeel dodelijke slachtoffers in de leeftijdsgroep 80 jaar en ouder gedaald van 25% naar 17%.

Voor alle fietsslachtoffers is het grootste aandeel te vinden in de leeftijdsgroep 25-59 jaar. Dit aandeel is gestegen van 47% in 2015 naar 53% in 2024.

Figuur 22 Aandeel doden 30 dagen en slachtoffers naargelang leeftijd – alle fietsers (2015-2024)

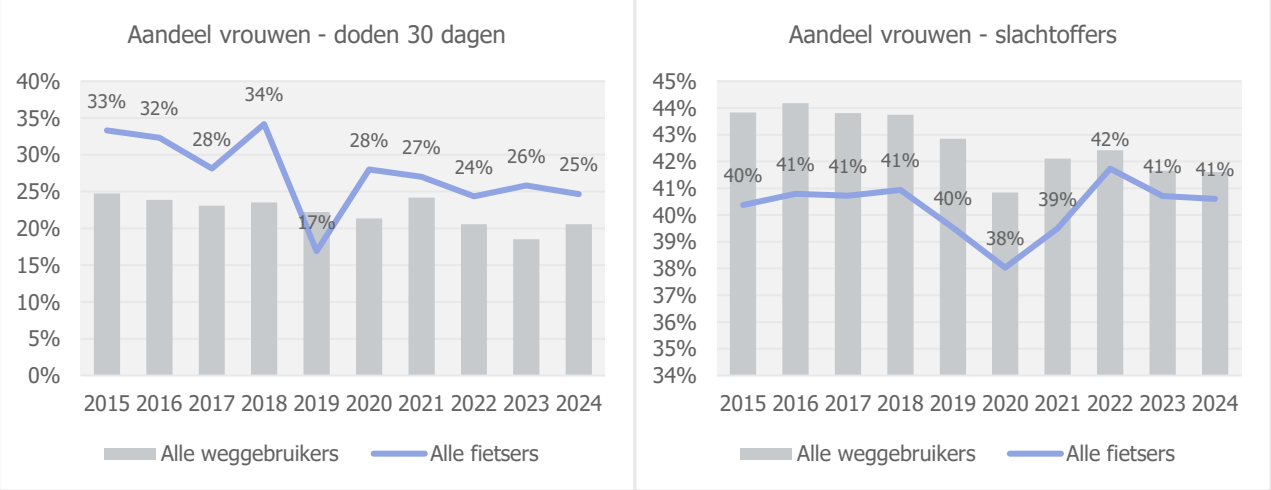


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het aandeel vrouwen onder de fietsdoden vertoont aanzienlijke jaarlijkse schommelingen, met een laagtepunt van 17% in 2019. Ondanks deze fluctuaties is er een algemene dalende trend zichtbaar. Ter vergelijking: bij alle weggebruikers samen ligt het aandeel vrouwelijke doden in deze periode stabieler en beduidend lager, rond de 20-25%.

Het aandeel vrouwelijke fietsslachtoffers ligt daarentegen iets lager in vergelijking met het aandeel vrouwen onder alle verkeersslachtoffers: het aandeel vrouwen over de gehele periode rond de 40-42%, met lichte fluctuaties. Het laagste punt wordt bereikt in 2020 met 38%, waarna het aandeel in 2022 piekt op 42%.

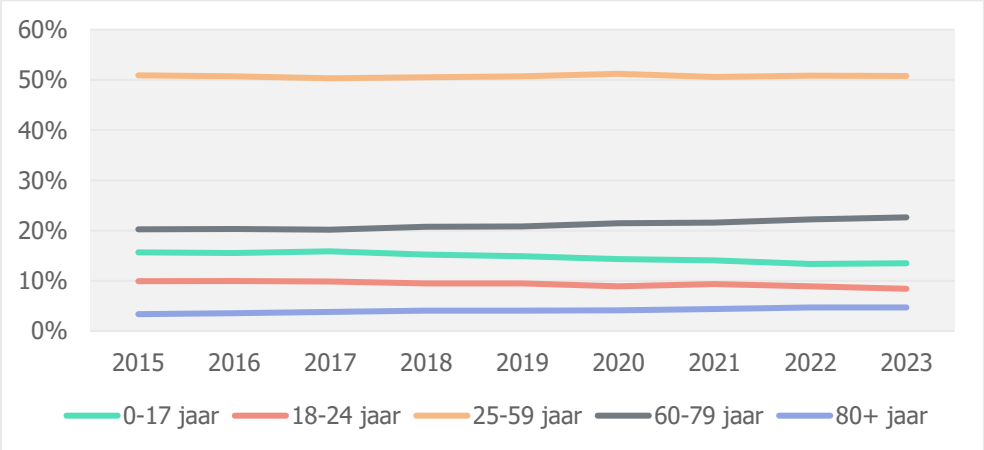
Figuur 23 Aandeel vrouwen, doden 30 dagen en slachtoffers – alle fietsers en alle weggebruikers (2015-2024)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Op Europees niveau zien we geen grote verschuivingen voor wat het aandeel slachtoffers per leeftijdsgroep betreft. Het aandeel 65plussers onder fietsslachtoffers verschilt wel sterk onder de Europese lidstaten. Gemiddeld bedroeg dit aandeel 18% in 2023. Slovakije en Nederland hadden het hoogste aandeel 65plussers, met respectievelijk 27% en 26%. In Vlaanderen werd een aandeel van 12% opgetekend, wat lager ligt dan het Europese gemiddelde. Frankrijk en Duitsland hadden een aandeel fietsslachtoffers van 65 jaar of ouder dat rond het Europese gemiddelde schommelt.

Figuur 24 Evolutie fietsslachtoffers per leeftijdsgroep, Europese Unie, 2015-2023



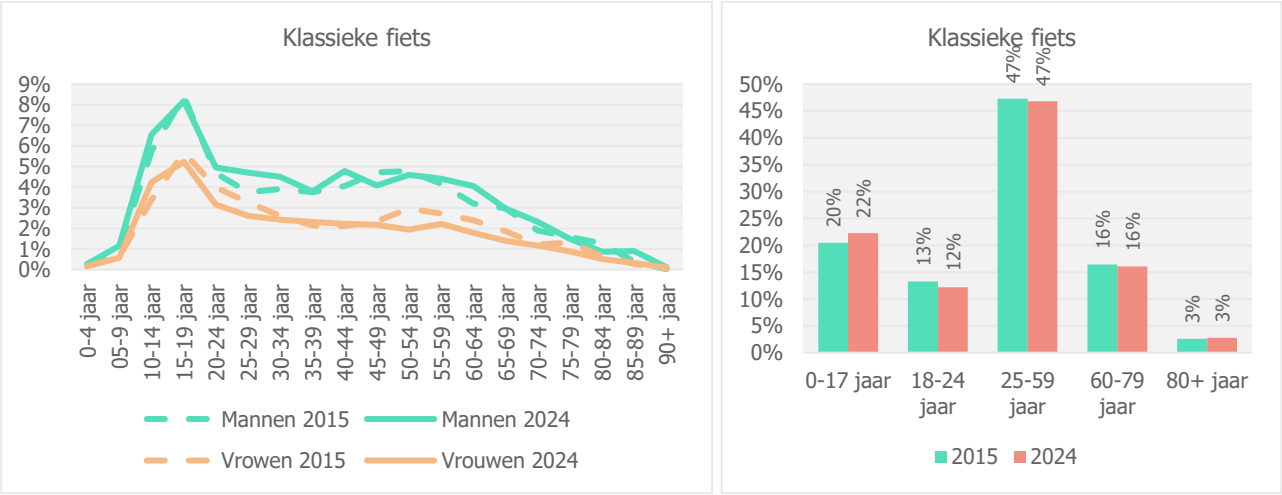
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & CARE

2.2.2 Naargelang het type fiets

De verdeling van slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht bij klassieke fietsers blijft over de jaren heen grotendeels stabiel. Er is wel een toename van het aandeel mannelijke slachtoffers in de leeftijdsgroep 20-40 jaar, terwijl het aandeel vrouwelijke slachtoffers van 50 jaar en ouder afneemt.

Bij zowel mannen als vrouwen is het aandeel slachtoffers het hoogst in de leeftijdsgroep 15-19 jaar, waarna het aandeel geleidelijk afneemt met de leeftijd. In alle leeftijdsgroepen ligt het aandeel mannelijke slachtoffers hoger dan dat van vrouwen, zowel in 2015 als in 2024.

Figuur 25 Aandeel slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht – klassieke fiets (2015-2024)

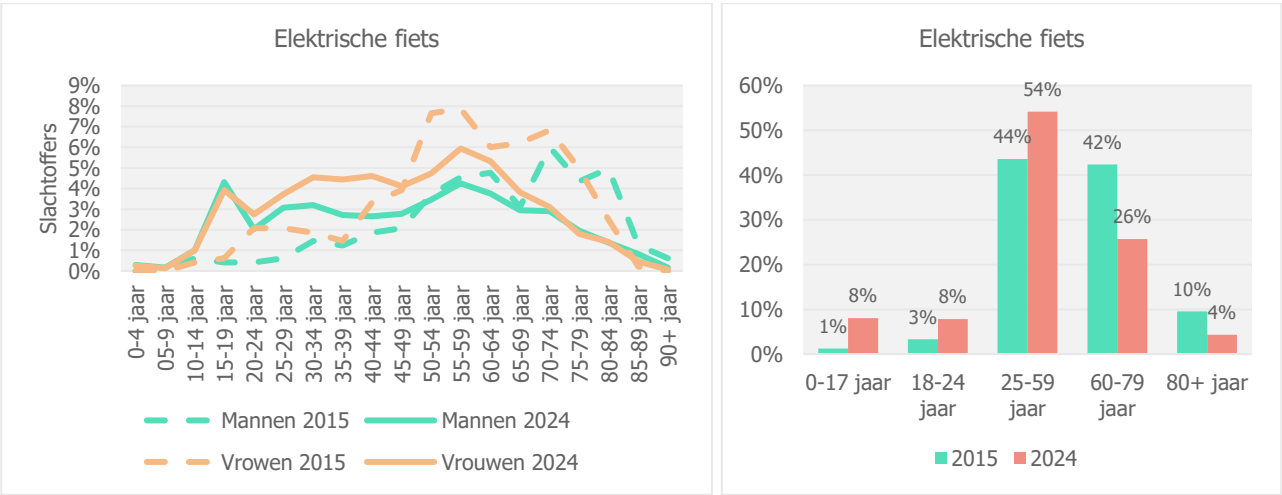


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Bij elektrische fietsers is er een duidelijke verschuiving in de leeftijd van de slachtoffers. Het aandeel slachtoffers van 60 jaar en ouder is afgenomen, terwijl het aandeel jongere slachtoffers, vooral 25-59-jarigen, sterk toenam. Ook bij de jongste leeftijdsgroepen is een stijging merkbaar. We zien dat het gebruikersprofiel van de elektrische fiets inderdaad verschuift: op basis van bevragingen weten we dat de gemiddelde leeftijd van elektrische fietsers daalt (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2025; Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2022). De elektrische fiets lijkt daarmee zijn imago als "iets voor ouderen" van zich af te werpen.

Vrouwelijke elektrische fietsers zijn vaker slachtoffer dan mannen, en dit verschil blijft stabiel over de jaren heen. Het aandeel mannelijke slachtoffers van 65 jaar en ouder daalde sterk in 2024 ten opzichte van 2015, terwijl het aandeel jongere mannen tot 50 jaar juist toenam. Diezelfde trend zien we ook voor vrouwelijke slachtoffers. Nochtans weten we dat er eerder een gelijke verdeling is naar geslacht voor het bezit van de elektrische fiets. Vrouwen gebruiken de elektrische fiets echter frequenter dan mannen en leggen er ook meer kilometers mee af (Janssens et al., 2023), wat de oververtegenwoordiging van vrouwelijke elektrische fietsslachtoffers zou kunnen verklaren.

Figuur 26 Aandeel slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht – elektrische fiets (2015-2024)



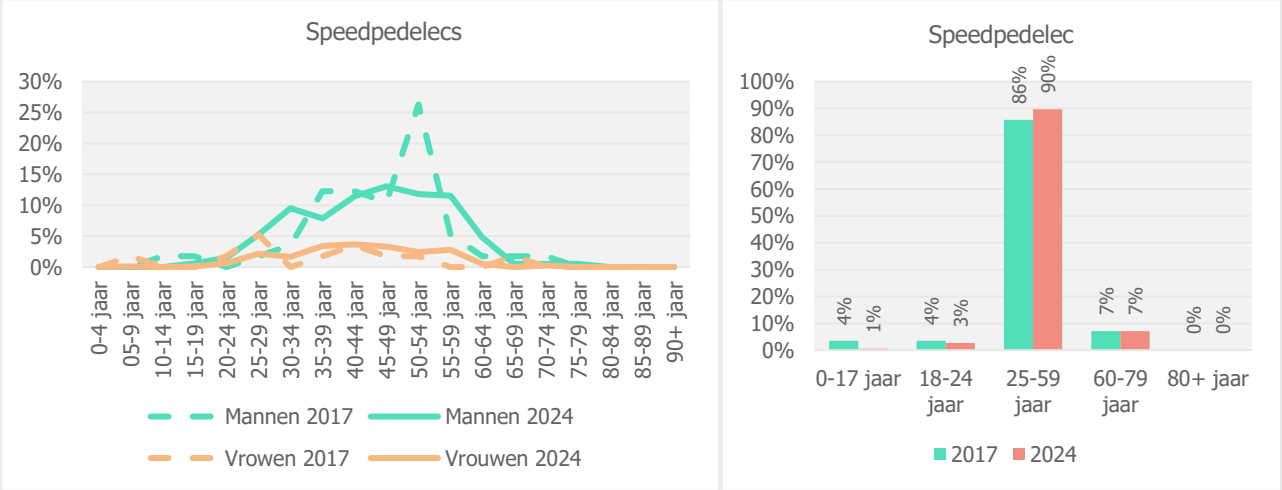
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het aandeel mannelijke slachtoffers bij speedpedelecs is beduidend hoger dan dat van vrouwen, en dit is het geval sinds 2017. Vrouwen blijven sterk ondervertegenwoordigd in alle leeftijdscategorieën, met slechts een lichte toename in 2024 ten opzichte van 2017.

Vooral in de leeftijdsgroepen 25-34 jaar en 45-54 jaar is er een duidelijke stijging van het aandeel mannelijke slachtoffers. Speedpedelecs blijven dan ook vooral populair bij mannen van middelbare leeftijd.

In tegenstelling tot de bredere spreiding bij elektrische fietsen, blijft het gebruikersprofiel van speedpedelecs eerder beperkt en nichegericht.

Figuur 27 Aandeel slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht – speedpedelec (2017-2024)

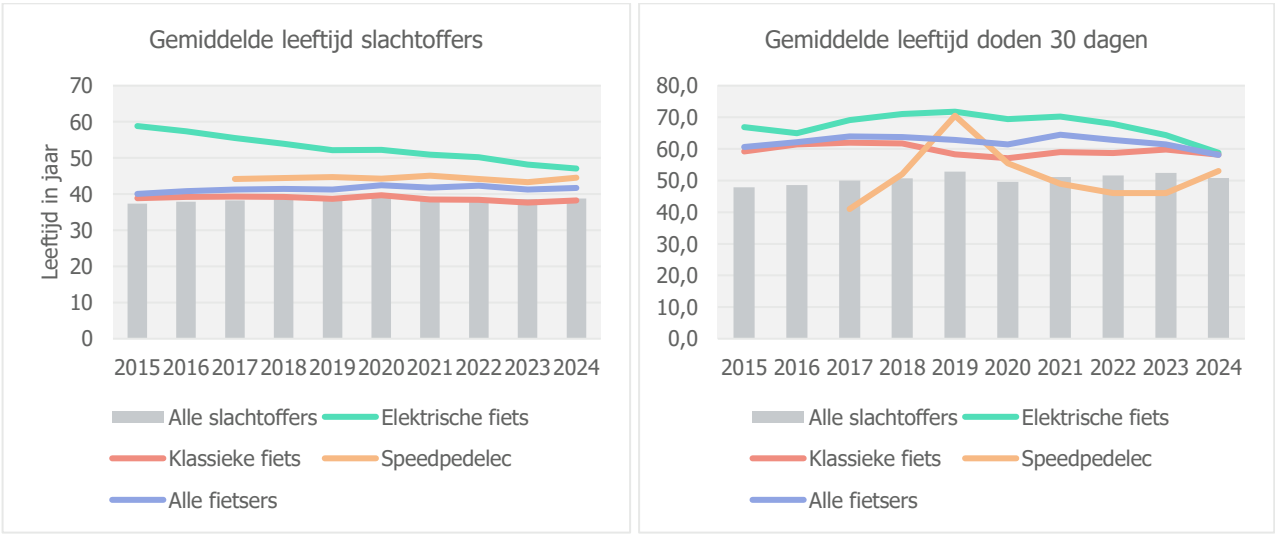


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De gemiddelde leeftijd van alle verkeersslachtoffers bleef het afgelopen decennium vrij stabiel. Dit geldt ook voor klassieke fietsslachtoffers, waar slechts een lichte daling in gemiddelde leeftijd merkbaar is die in lijn ligt met de algemene gemiddelde leeftijd. Slachtoffers die met een speedpedelec reden, zijn gemiddeld iets ouder dan slachtoffers die met een klassieke fiets reden, maar hun leeftijd bleef stabiel sinds 2017. Elektrische fietsslachtoffers zijn gemiddeld het oudst, al daalde hun gemiddelde leeftijd van 58,8 jaar in 2015 naar 47,1 jaar in 2024.

Indien we alle dodelijke slachtoffers in rekening brengen, merken we op dat de gemiddelde leeftijd van klassieke fietsdoden hoger is dan voor alle doden 30 dagen het geval is, maar deze gemiddelde leeftijd bleef stabiel sinds 2015. In 2024 bedroeg de gemiddelde leeftijd voor klassieke fietsdoden 58,2 jaar. Elektrische fietsdoden zijn gemiddeld ouder, met een daling in gemiddelde leeftijd sinds 2015. In 2024 lag de gemiddelde leeftijd op 58,8 jaar. Voor speedpedelecs wordt geen analyse gemaakt omwille van het beperkte aantal dodelijke slachtoffers.

Figuur 28 Gemiddelde leeftijd van slachtoffers (2015-2024)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Op Europees niveau zien we geen grote verschuivingen voor wat het aandeel slachtoffers per leeftijdsgroep betreft. Het aandeel 65plussers onder fietsslachtoffers verschilt wel sterk onder de Europese lidstaten.

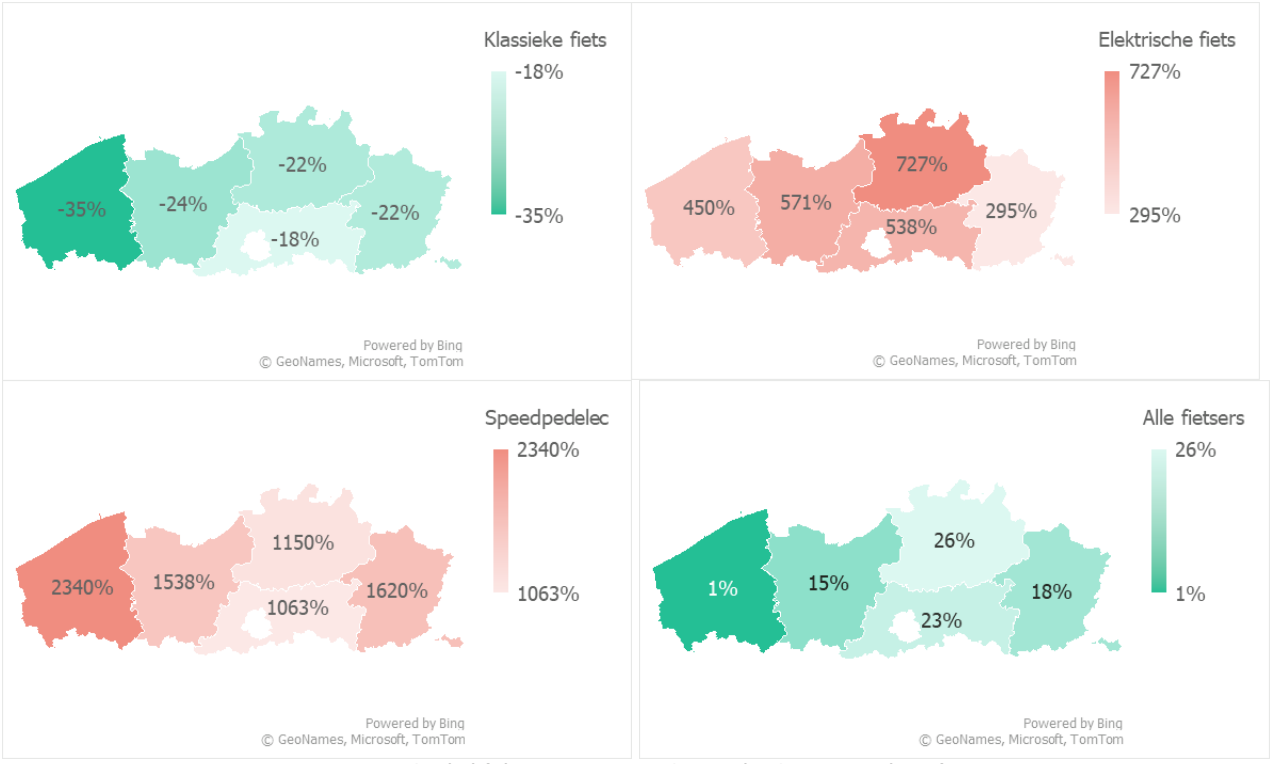
Gemiddeld bedroeg dit aandeel 18% in 2023. Slovakije en Nederland hadden het hoogste aandeel 65plussers, met respectievelijk 27% en 26%. In Vlaanderen werd een aandeel van 12% opgetekend, wat lager ligt dan het Europese gemiddelde. Frankrijk en Duitsland hadden een aandeel fietsslachtoffers van 65 jaar of ouder dat rond het Europese gemiddelde schommelt.

2.3 Evolutie van kenmerken van de ongevallen

2.3.1 Locatie

Speedpedelecs kennen sinds hun opkomst in 2017 een explosieve toename van letselongevallen, samen met hun stijgende gebruik. De meeste ongevallen gebeuren in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen, maar de toename van het aantal ongevallen sinds 2017 is het grootst in de provincies Limburg en Vlaams-Brabant. Ook het aantal ongevallen met een elektrische fiets nam sterk toe sinds 2015, de grootste stijging werd genoteerd in de provincie Antwerpen. Voor klassieke fietsongevallen zien we daarentegen een daling in alle provincies, met vooral in de provincie West-Vlaanderen een grote afname van het aantal ongevallen.

Figuur 29 Evolutie van het aantal letselongevallen per provincie, 2015-2024

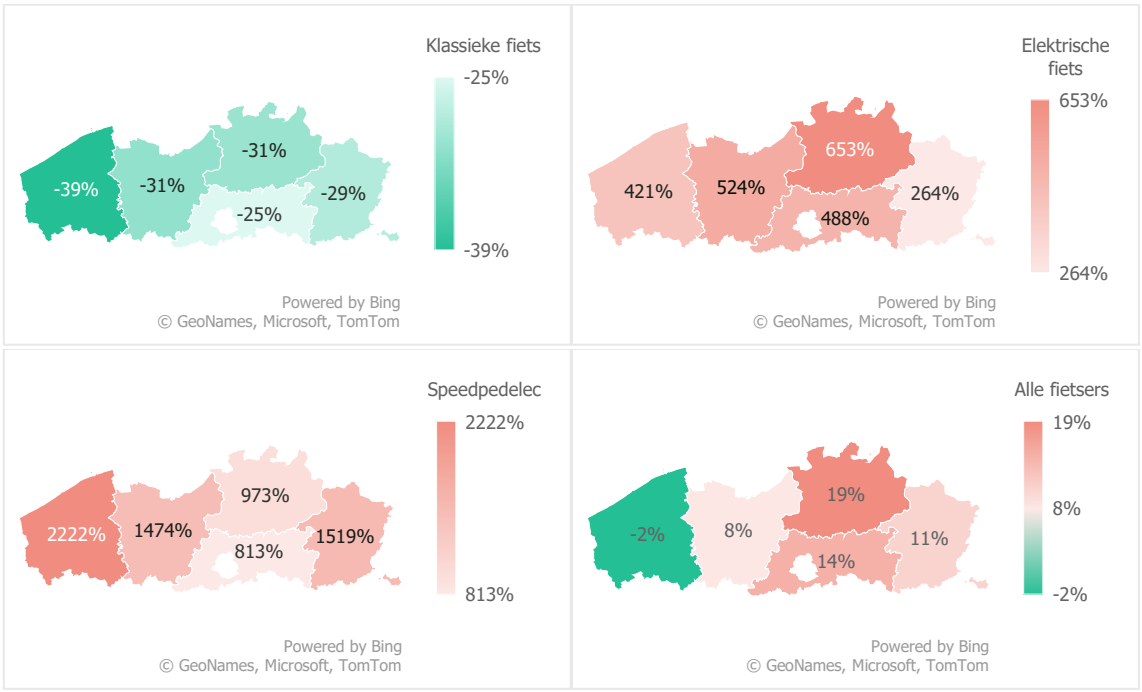


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De slachtofferratio (aantal slachtoffers per miljoen inwoners) voor klassieke fietsers nam in alle provincies af in de periode 2015-2024. Deze daling is het grootst in de provincie West-Vlaanderen. Voor de elektrische fietsers is er een toename van de slachtofferratio, te wijten aan de sterke toename van het aantal elektrische fietsslachtoffers sinds 2015. De stijging is het grootst in de provincie Antwerpen.

We zien dezelfde trend voor slachtoffers die met een speedpedelec reden. De stijging in slachtofferratio is voor speedpedelecs het grootst in de provincie West-Vlaanderen.

Figuur 30 Evolutie van de slachtofferratio (aantal slachtoffers per miljoen inwoners) per provincie, 2015 versus 2024

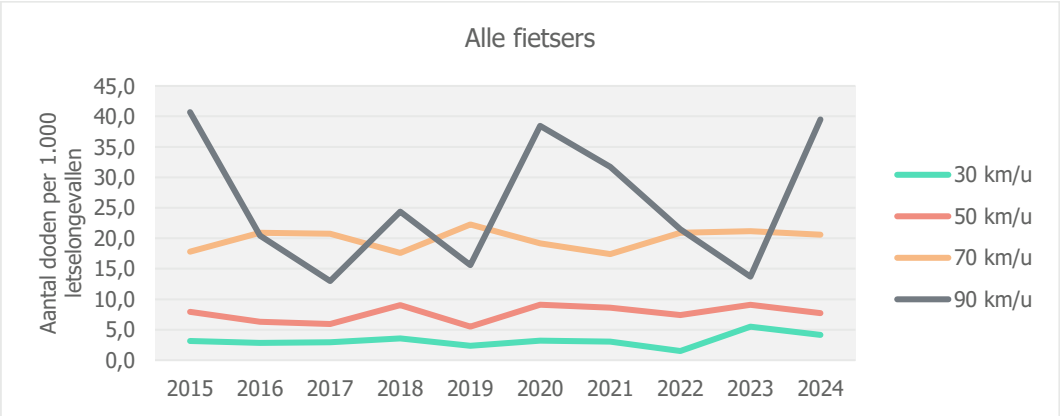


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Sinds 2019 is er een duidelijke toename van het aantal fietsongevallen op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u, terwijl het aantal ongevallen op wegen met hogere snelheidslimieten afneemt. Deze evolutie doet zich ook voor wanneer we alle letselongevallen samen beschouwen, wat wijst op een bredere verschuiving in het verkeersbeeld. De groei van het aandeel ongevallen in zones 30 hangt samen met de uitbreiding van dergelijke snelheidsregimes in tal van Vlaamse steden en gemeenten in de afgelopen jaren.

De ongevalsernst (aantal doden per 1.000 fietsongevallen) vertoont duidelijke verschillen afhankelijk van de snelheidslimiet. Over de periode 2015-2024 is de ongevalsernst bij ongevallen op wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u steevast het hoogst, hoewel deze sterk fluctueert. De ongevalsernst op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u of 50 km/u is beduidend lager.

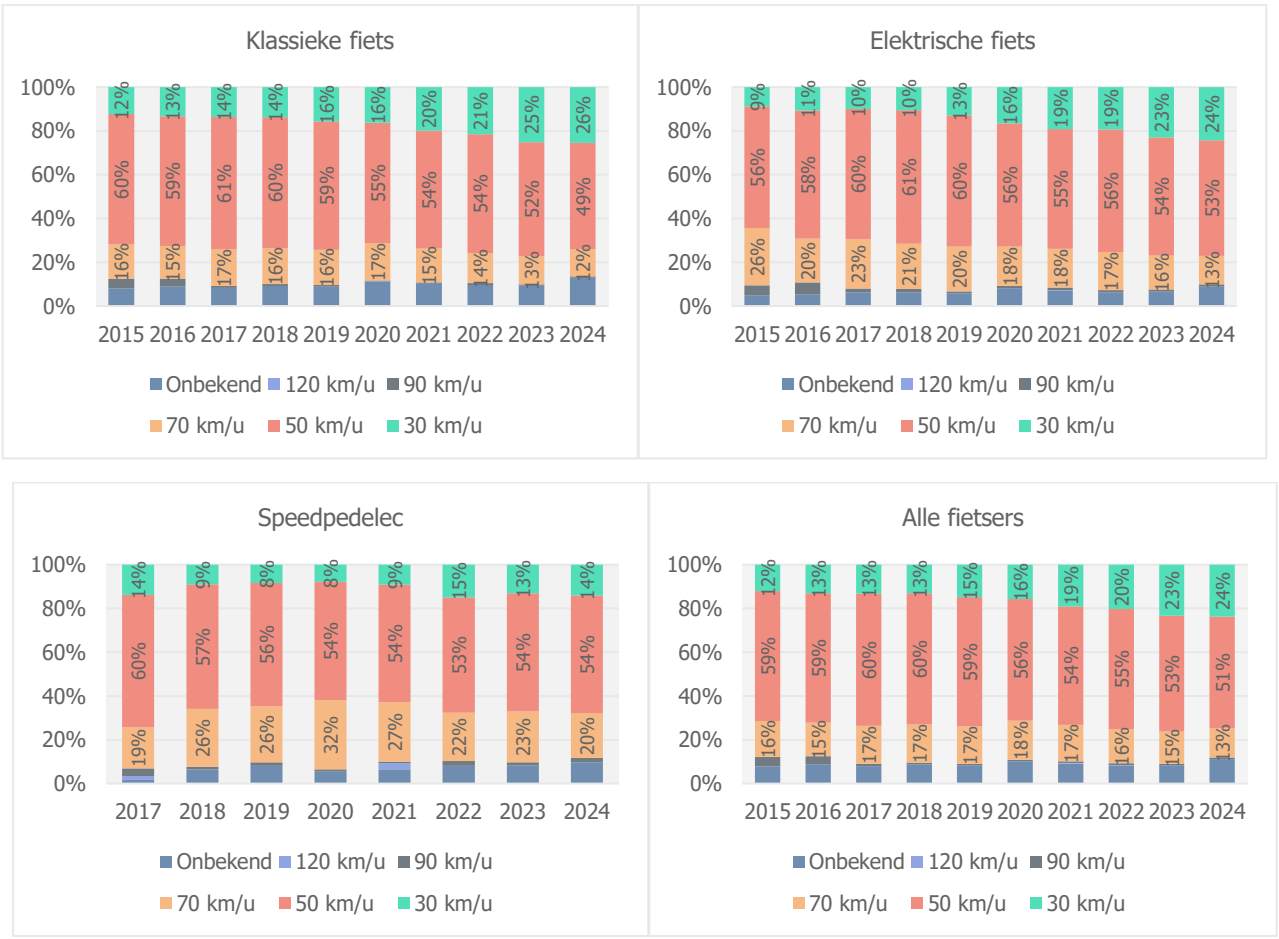
Figuur 31 Ongevalsernst (aantal doden per 1.000 fietsongevallen) naargelang snelheidslimiet, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Ook het aandeel klassieke fietsongevallen en elektrische fietsongevallen op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u nam toe sinds 2015.Bij speedpedelecs is deze trend echter niet waar te nemen. Dit kan te maken hebben met een ander gebruikspatroon van deze snelle fietsen, waarmee afstanden van meer dan 25 km afgelegd worden. Het is dus aannemelijk dat speedpedelecs minder vaak in stadskernen of woonwijken worden gebruikt en vaker op wegen met hogere snelheidslimieten rijden.

Figuur 32 Evolutie letselongevallen per snelheidsregime (2015-2024)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

We merken sinds 2015 een lichte toename van het aandeel fietsongevallen binnen de bebouwde kom, en een lichte afname van het aantal fietsongevallen buiten bebouwde kom.

Deze trend kunnen we ook waarnemen voor fietsongevallen en elektrische fietsongevallen. Dit is net andersom bij speedpedelecs: sinds 2017 daalde het aandeel ongevallen binnen de bebouwde kom van 67% naar 53%, terwijl het aandeel ongevallen buiten de bebouwde kom toenam van 24% tot 42%.

De meeste fietsongevallen gebeuren echter nog steeds binnen de bebouwde kom. Voor speedpedelecs is de verdeling naar type weg evenwichtiger: in 2024 vond de helft van de ongevallen plaats binnen de bebouwde kom, en 49% van de ongevallen daarbuiten. Dit laatste ligt meer in lijn met het algemene patroon van letselongevallen en weerspiegelt vermoedelijk het afwijkende gebruik van speedpedelecs, die voor lange afstanden gebruikt worden, waarbij waarschijnlijk vaker op wegen buiten de bebouwde kom gereden wordt.

Bijna 60% van alle fietsongevallen vond plaats op een gemeenteweg, een aandeel dat de afgelopen tien jaar nagenoeg constant is gebleven. Voor ongevallen met een speedpedelec ziet de verdeling er iets anders uit: in 2024 gebeurde de helft van de ongevallen op een gemeenteweg en 49% op een gewestweg. Het aandeel ongevallen met een speedpedelec op gemeentewegen is bovendien toegenomen, van 43% in 2015 tot 50% in 2024.

Figuur 33 Letselongevallen naargelang het type weg, 2015-2024

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Bij alle typen fietsen zien we in het laatste decennium een daling van het aandeel ongevallen op kruispunten en een toename van het aandeel ongevallen op doorlopende wegvakken. Deze trend is het meest uitgesproken bij speedpedelecs.

Net iets meer dan de helft van de elektrische fietsongevallen gebeurden in 2024 op een doorlopend weggedeelte. Het aandeel ongevallen op kruispunten bedroeg 42%, wat hoger is dan bij het aandeel voor alle letselongevallen samen.

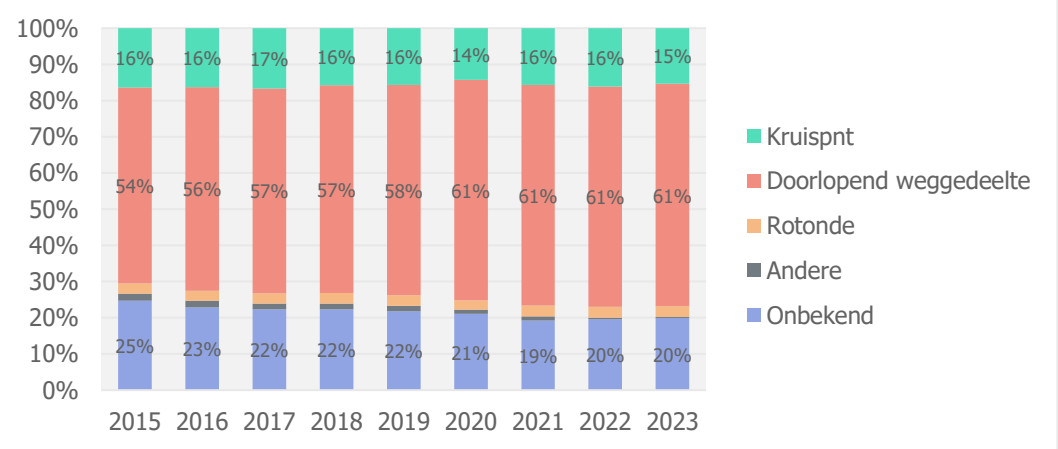
Voor klassieke fietsen en speedpedelecs vonden letselongevallen eveneens vaker plaats op een doorlopend weggedeelte dan op een kruispunt. Hun verdeling sluit nauw aan bij het algemene patroon van alle letselongevallen.

Figuur 34 Letselongevallen naargelang het wegsegment, 2015-2024

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Ook op Europees niveau neemt het aandeel fietsongevallen op een doorlopend weggedeelte toe sinds 2015. Hier zien we echter alleen een daling van het aandeel ongevallen in de categorie 'Andere/onbekend', het aandeel ongevallen op kruispunt is stabiel sinds 2015.

Figuur 35 Letselongevallen naargelang het wegsegment, Europese Unie, 2015-2024

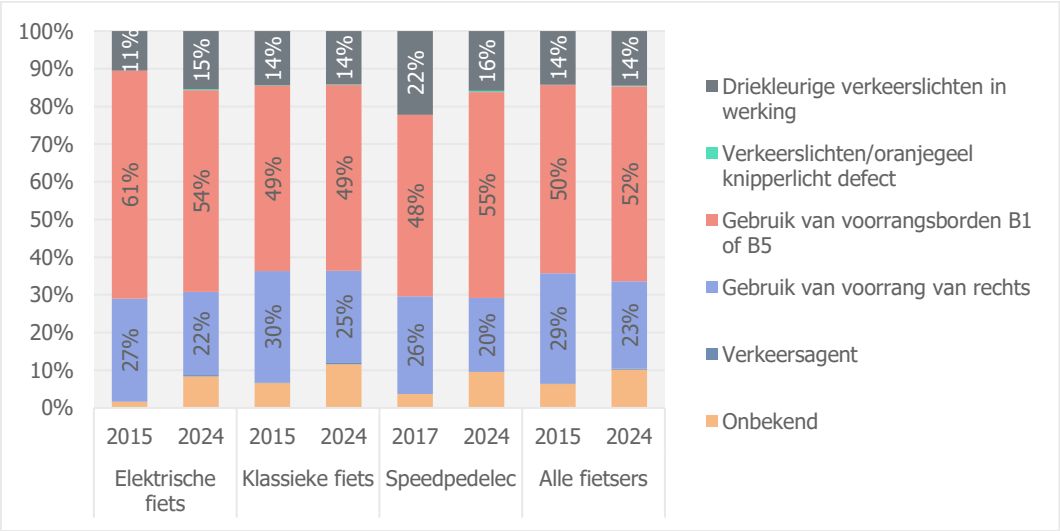


Bron: CARE

Bij speedpedelecs zien we een duidelijke verschuiving in het type kruispunt waar letselongevallen plaatsvinden. Het aandeel ongevallen op kruispunten met voorrangsborden B1 of B5 neemt toe, terwijl het aandeel ongevallen op kruispunten met verkeerslichten en kruispunten met voorrang van rechts afneemt. Deze trend wijkt af van het algemene patroon bij alle letselongevallen, waar deze evolutie niet zichtbaar is.

Ook bij elektrische fietsen daalt sinds 2015 het aandeel ongevallen op kruispunten geregeld door voorrangsborden. In tegenstelling tot speedpedelecs stijgt hier echter vooral het aandeel ongevallen met een onbekend kruispunttype.

Figuur 36 Evolutie van het aantal letselongevallen naargelang de kruispuntregeling, 2015 versus 2024 (2017 versus 2024 voor speedpedelecs)

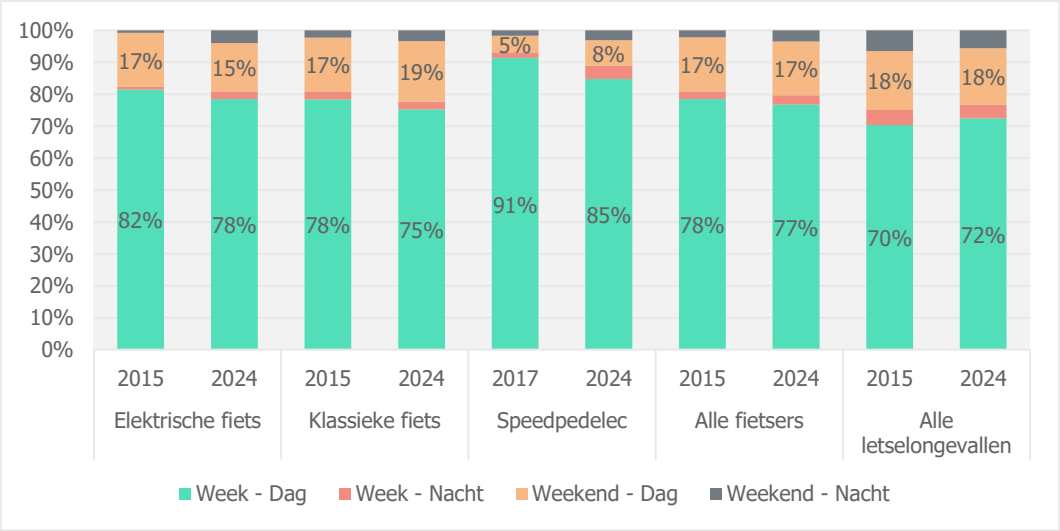


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.3.2 Tijdstip

Fietsongevallen gebeuren iets vaker op weekdagen in vergelijking met alle letselongevallen. Dit verschil is het sterkst bij speedpedelecs: in 2024 vond 85% van de ongevallen met dit type fiets plaats op een weekdag (tegenover 72% van alle letselongevallen). Tijdens het weekend verschilt het ongevalspatroon naargelang het type fiets. Ongevallen met een klassieke fiets vinden het vaakst plaats overdag tijdens het weekend, gevolgd door elektrische fietsongevallen. Het aandeel ongevallen met een speedpedelec op weekenddagen is zeer klein.

Figuur 37 Letselongevallen per periode van de week, 2015 versus 2024 (2017 versus 2024 voor de speedpedelecs)

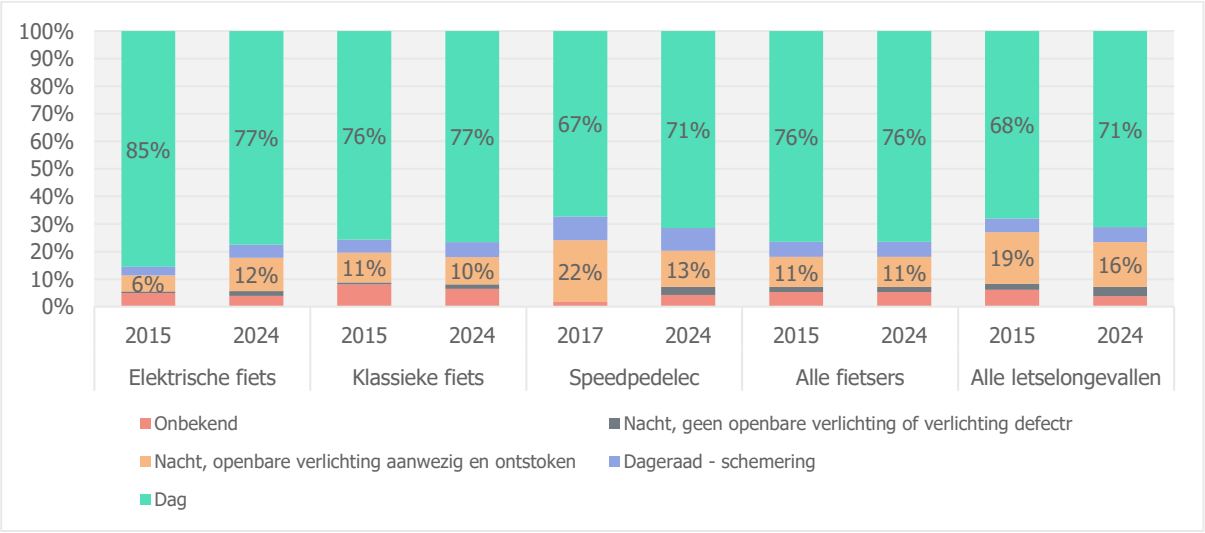


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Daarmee samenhangend gebeuren fietsongevallen vaker bij daglicht (net zoals het geval is voor alle letselongevallen). Ongevallen met klassieke fietsen en elektrische fietsen vinden iets minder vaak plaats tijdens de nacht (met of zonder openbare verlichting) in vergelijking met alle letselongevallen. Het aandeel elektrische fietsongevallen tijdens de nacht, met openbare verlichting, is gestegen van 6% in 2015 naar 12% in 2024.

Bij speedpedelecs ligt het aandeel ongevallen tijdens verplaatsingen in het donker hoger dan bij de andere fietstypes. Voor dit type fiets geldt dat het aandeel ongevallen bij nacht (met openbare verlichting) gedaald is sinds 2017 (van 22% in 2017 naar 13% in 2024).

Figuur 38 Letselongevallen naargelang lichtgesteldheid, 2015 versus 2024 (2017 versus 2024 voor de speedpedelecs)

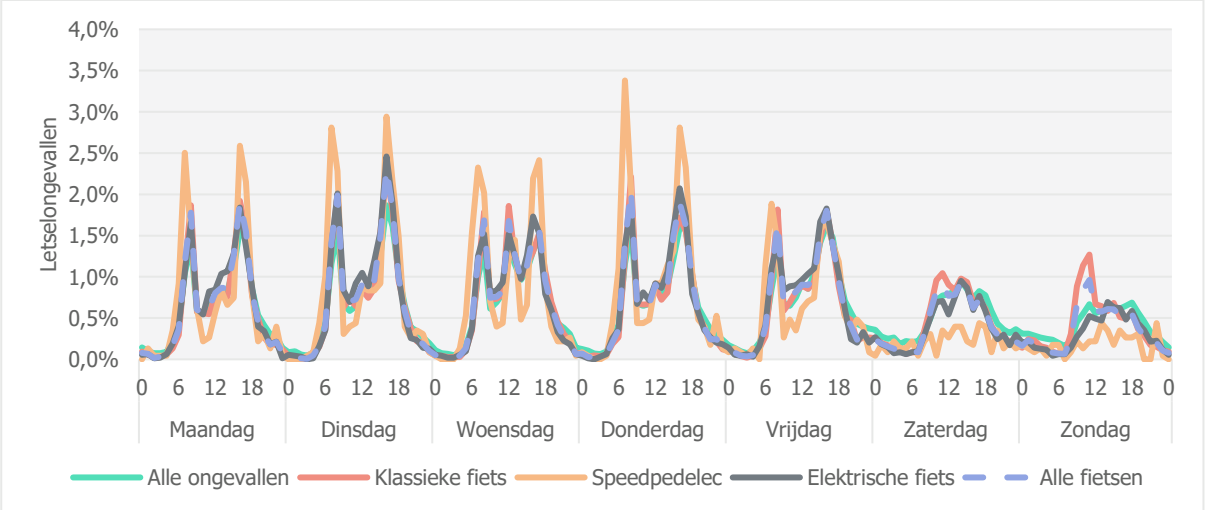


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Wanneer we de verdeling van ongevallen over de dagen van de week en de uren van de dag bekijken, zien we voor elektrische fietsongevallen duidelijke pieken tijdens de ochtend- en avondspits, en op woensdagmiddag. Dit patroon komt overeen met dat van alle letselongevallen, al liggen de pieken voor elektrische fietsongevallen iets hoger. Klassieke fietsongevallen volgen een gelijkaardig verloop over de dagen van de week, met een opvallende piek op zondagochtend.

Ongevallen met een speedpedelec tonen zeer uitgesproken pieken tijdens de ochtend- en avondspits en op woensdagmiddag. Deze liggen beduidend hoger dan bij andere fietstypes en alle letselongevallen. Het aandeel ongevallen in het weekend is daarentegen relatief laag.

Figuur 39 Verdeling van de letselongevallen over de uren van de week (2022-2024)

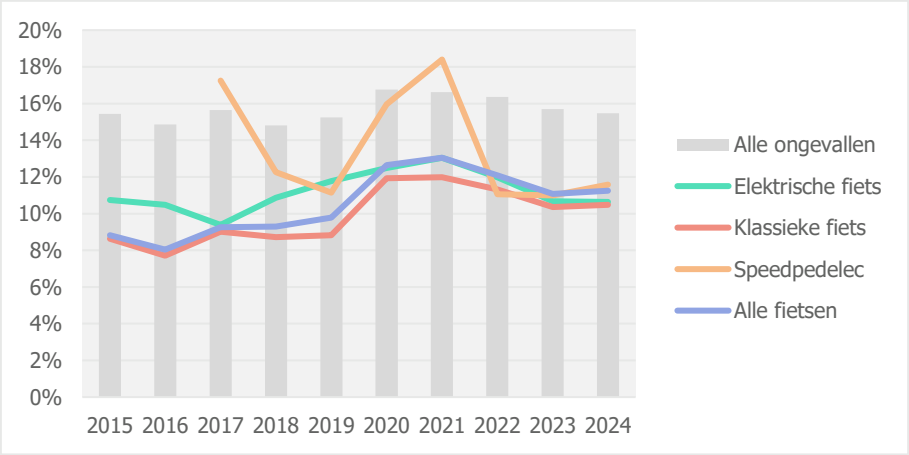


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.4 Evolutie van kenmerken van de botsingen

Het aandeel eenzijdige ongevallen ligt bij fietsers lager dan voor alle weggebruikers samen (in 2024: 15% voor alle letselongevallen versus 11% voor fietsongevallen). Voor speedpedelecs fluctueert het aandeel eenzijdige ongevallen sterk sinds 2017, met een algemeen dalende trend (van 17% in 2015 naar 12% in 2024). Bij andere fietstypes blijft dit aandeel, ondanks jaarlijkse fluctuaties, nagenoeg stabiel.

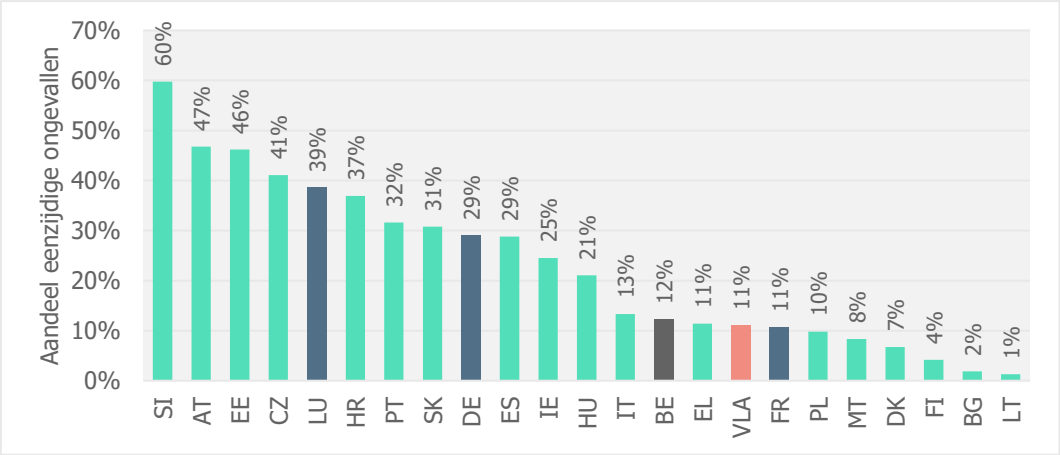
Figuur 40 Aandeel eenzijdige fietsongevallen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In vergelijking met Europese lidstaten bevond Vlaanderen zich in 2023 met een relatief laag aandeel eenzijdige fietsongevallen aan de onderkant van onderstaande figuur. Frankrijk heeft een vergelijkbaar aandeel eenzijdige fietsongevallen, terwijl dit aandeel hoger ligt in Duitsland en Luxemburg. Het is belangrijk om in het achterhoofd te houden dat een laag aandeel eenzijdige fietsongevallen ook te wijten kan zijn aan een onderschatting of onderrapportering van dit soort ongevallen (zie ook hoofdstuk 4).

Figuur 41 Aandeel eenzijdige fietsongevallen, lidstaten van de Europese Unie, 2023

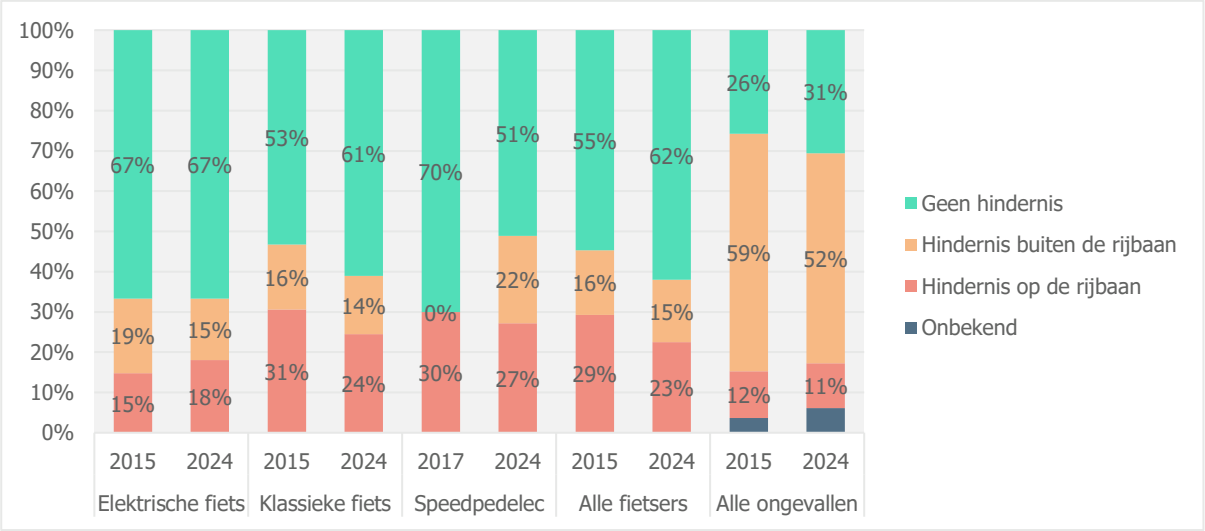


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & CARE

In de groep eenzijdige fietsongevallen valt het hoge aandeel ongevallen zonder hindernis op. Het gaat hier wellicht om een val. Daarnaast worden voor fietsers ook vaker eenzijdige ongevallen met een hindernis op de rijbaan opgetekend in vergelijking met alle ongevallen.

Voor gebruikers van een speedpedelec wordt een iets groter aandeel ongevallen met een hindernis op de rijbaan geregistreerd in vergelijking met klassieke en elektrische fietsers. Door het lagere aantal geregistreerde eenzijdige fietsongevallen zijn er wel toevallige fluctuaties doorheen de tijd.

Figuur 42 Evolutie van het type eenzijdige ongevallen, 2015 versus 2024 (2017 versus 2024 voor speedpedelecs)

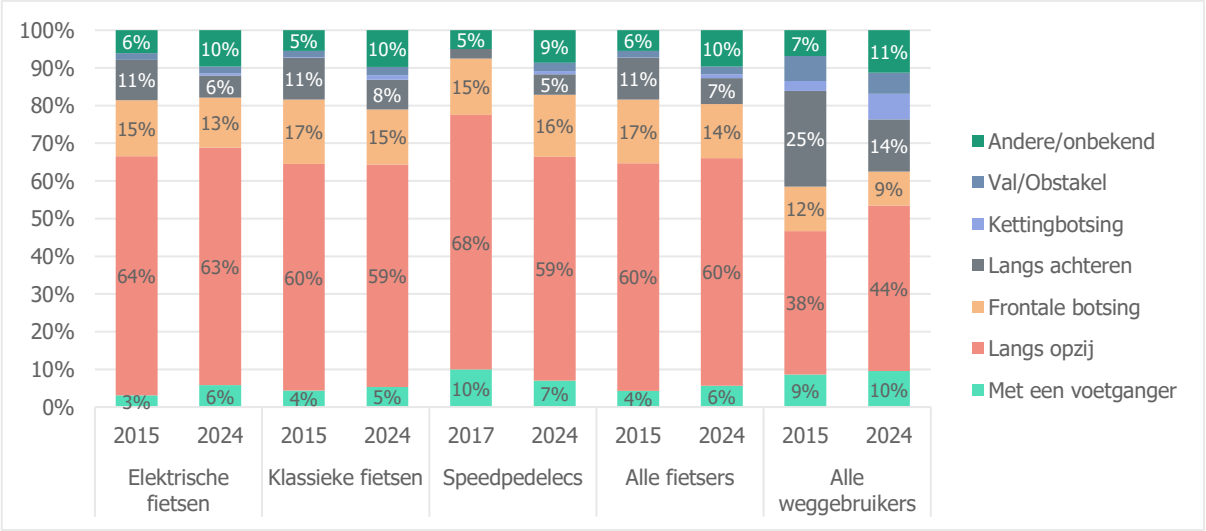


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Voor fietsers, ongeacht het type fiets, zijn zijdelingse botsingen veruit het meest voorkomende type meerzijdig ongeval. Bij alle letselongevallen ligt het aandeel zijdelingse botsingen beduidend lager. Frontale botsingen komen bij fietsers eveneens regelmatig voor, maar hun aandeel is vergelijkbaar met dat van frontale botsingen binnen alle letselongevallen.

Voor de meeste fietstypen blijft de verdeling van botsingsconfiguraties doorheen de tijd relatief stabiel. Een uitzondering vormt de speedpedelec: sinds 2017 is het aandeel zijdelingse botsingen in deze categorie gedaald van 68% naar 59% in 2024.

Figuur 43 Evolutie van het type meerzijdige ongevallen, 2015 versus 2024 (2017 versus 2024 voor speedpedelecs)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

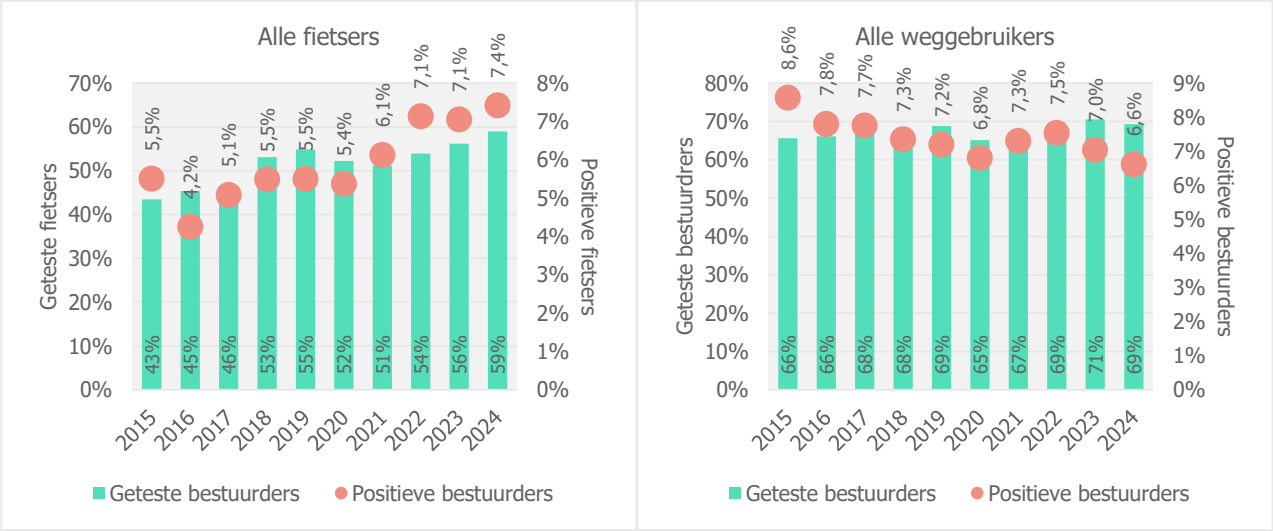
2.5 Verzwarende omstandigheden

2.5.1 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.

Ook voor fietsers is er een stijging van het aandeel geteste fietsers. Het aandeel fietsers dat positief testte steeg van 5,5% in 2015 naar 7,4% in 2024. Deze stijging is vooral te wijten aan een stijging van het aantal positieve testen bij klassieke fietsers en elektrische fietsers.

Figuur 44 Evolutie van het aantal geteste en het aandeel positieve bestuurders – fietsers en alle bestuurders, 2015-2024



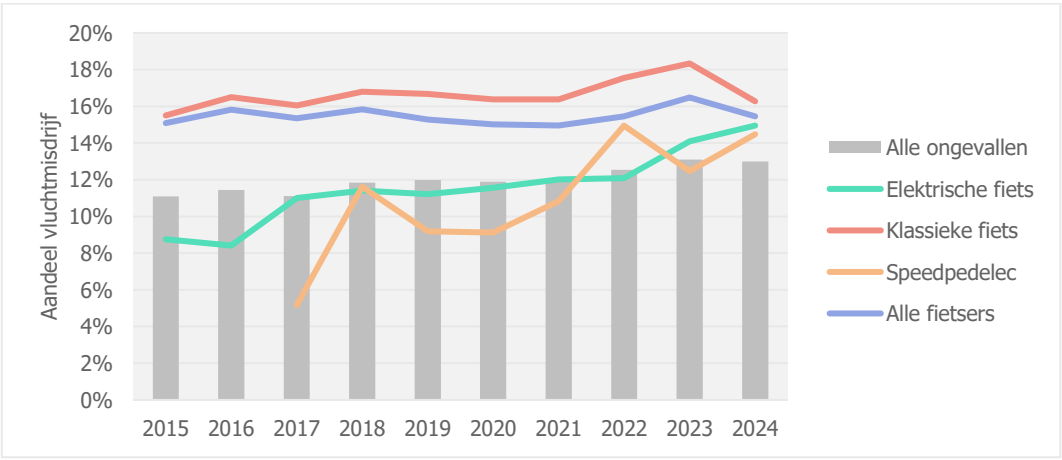
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.5.2 Vluchtmisdrijf

Het aandeel fietsongevallen waarbij sprake is van vluchtmisdrijf, is de afgelopen tien jaar stabiel gebleven en ligt iets hoger dan het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf voor alle weggebruikers samen.

De evolutie verschilt echter naar type fiets. Voor klassieke fietsers ligt het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf eveneens boven dat voor alle weggebruikers en blijft dit aandeel constant in de periode 2015–2024. Voor zowel elektrische fietsers als speedpedelec-gebruikers is er daarentegen sprake van een stijgend aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf, dat in 2024 voor het eerst hoger ligt dan het gemiddelde voor alle weggebruikers.

Figuur 45 Evolutie fietsongevallen en alle letselongevallen met vluchtmisdrijf, 2015-2024



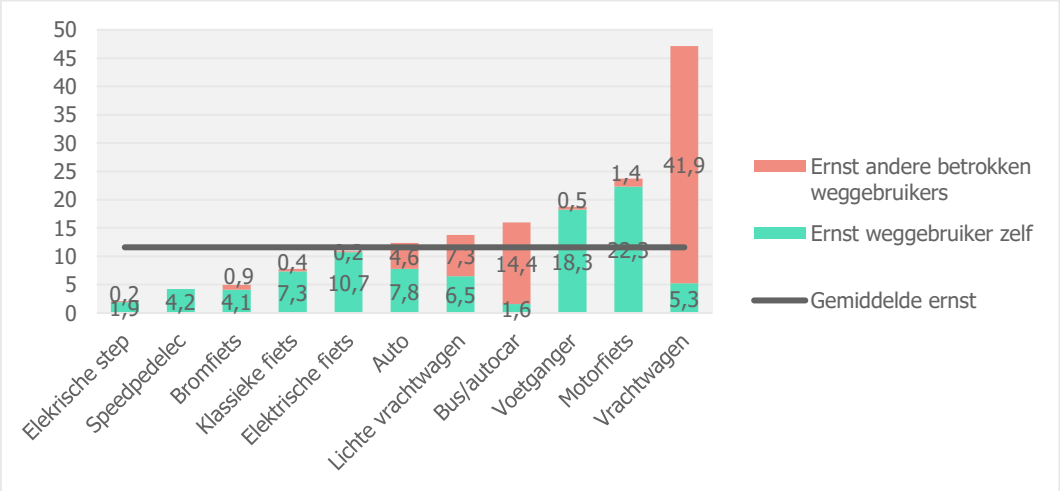
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3 Hoe (on)veilig is fietsen?

Figuur 46 geeft voor de periode 2022-2024 de ernst weer van de letselongevallen voor de verschillende verplaatsingswijzen van de weggebruikers. De ernst van een letselongeval wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. In de figuur wordt er een onderscheid gemaakt tussen de ernst voor de weggebruiker in kwestie en de ernst voor de opponent van deze weggebruiker. De volledige hoogte van de balk geeft de totale ernst van het ongeval weer: het weerspiegelt het totale aantal doden per 1000 letselongevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. Daarbij is geen rekening gehouden met de mate van blootstelling van de verschillende types weggebruikers.

De totale ernst is het hoogst voor de elektrische fiets, gevolgd door de klassieke fiets en de speedpedelec. Voor de tegenpartijen van de verschillende is de ernstgraad vanzelfsprekend laag, wat aangeeft dat bij voetgangersongevallen voornamelijk de fietsers zelf de slachtoffers zijn.

Figuur 46 Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2022-2024)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3.1 Risico voor fietsers

Op basis van het aantal fietsslachtoffers en het aantal fietskilometers per jaar van alle Vlamingen, kan het risico van fietsers op een ongeval berekend worden. Bij de berekening van dit risico wordt uitgegaan van het totaal aantal afgelegde kilometers volgens het begrip "hoofdvervoerswijze"[5]. 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.

Het overlijdensrisico fluctueert doorheen de tijd. Deze cijfers zijn gebaseerd op een relatief klein aantal doden, waardoor ze onderhevig zijn aan sterke toevallige schommelingen. We kijken daarom best naar de trend op lange termijn, waar een algemeen dalende trend op te merken is.

Ook het aantal klassieke fietsslachtoffers per miljard kilometer fluctueert: tot 2015 is er een stijging van het risico. Na een daling tot 2018 steeg het risico op verwondingen weer in 2019. De laatste jaren zien we weer een dalende trend.

In 2024 bedroeg het overlijdensrisico voor klassieke fietsen 15 doden per miljard kilometer en 1.874 slachtoffers per miljard kilometer. Voor beide risicomaten is er een stijging ten opzichte van 2022.

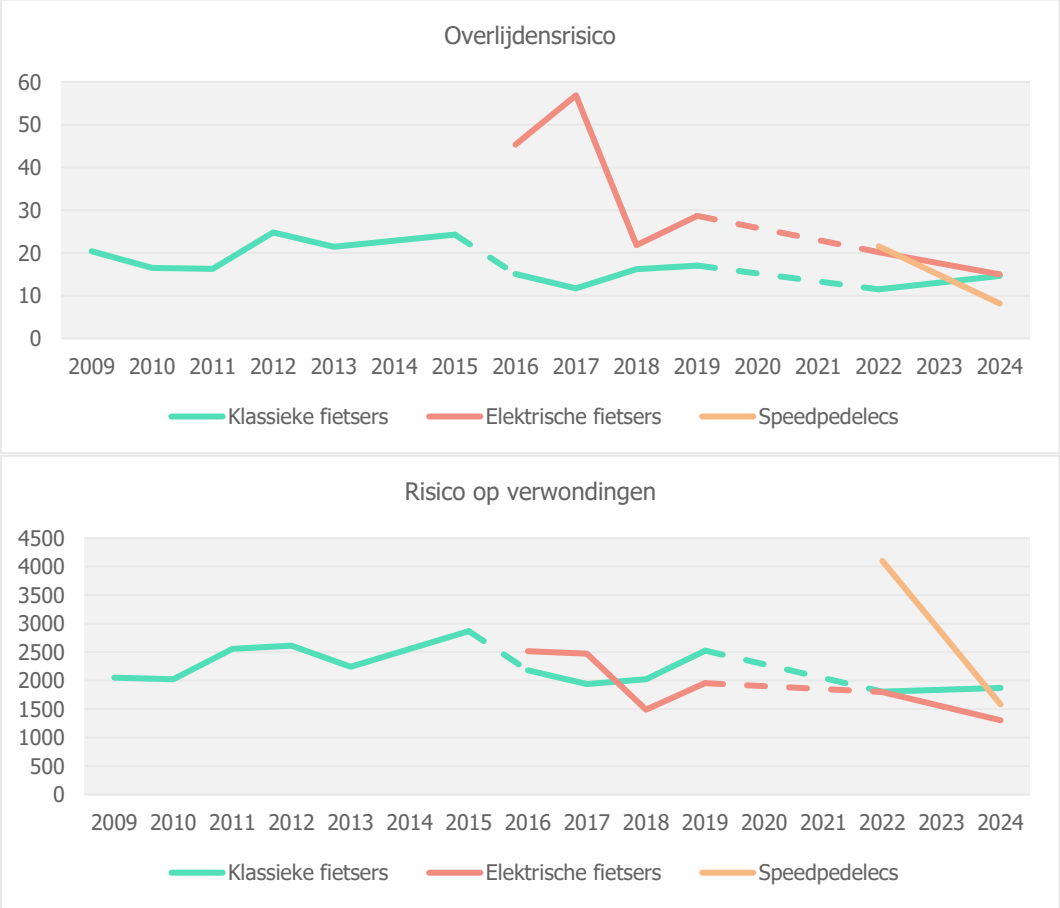
[5] De hoofdvervoerswijze is het vervoermiddel waarmee, binnen een verplaatsing bestaande uit meerdere ritten, de grootste afstand wordt afgelegd. De afstand die bedoeld wordt, is de afstand van de totale verplaatsing en niet alleen de afstand van het hoofdvervoermiddel. (OVG)

Het overlijdensrisico voor elektrische fietsers ligt even hoog als het overlijdensrisico voor klassieke fietsers. In 2024 bedroeg het risico 15 elektrische fietsdoden per miljard kilometer, tegenover 45 elektrische fietsdoden per miljard kilometer in 2016.

Het risico op elektrische fietsslachtoffers daalt sinds 2015, en ligt iets lager dan het risico voor klassieke fietsers. In 2024 waren er 1.304 elektrische fietsslachtoffers per miljard kilometer.

Het risico voor speedpedelecs kan sinds 2022 in kaart gebracht worden. Het overlijdensrisico ligt met 8 doden per miljard kilometer in 2024 het laagst van alle typen fietsen. In 2024 raken 1.583 speedpedelec gebruikers gewond per miljard gefietste kilometer. Daarmee is het risico op verwondingen voor speedpedelec gebruikers in 2024 lager dan het risico op verwondingen voor klassieke fietsers.

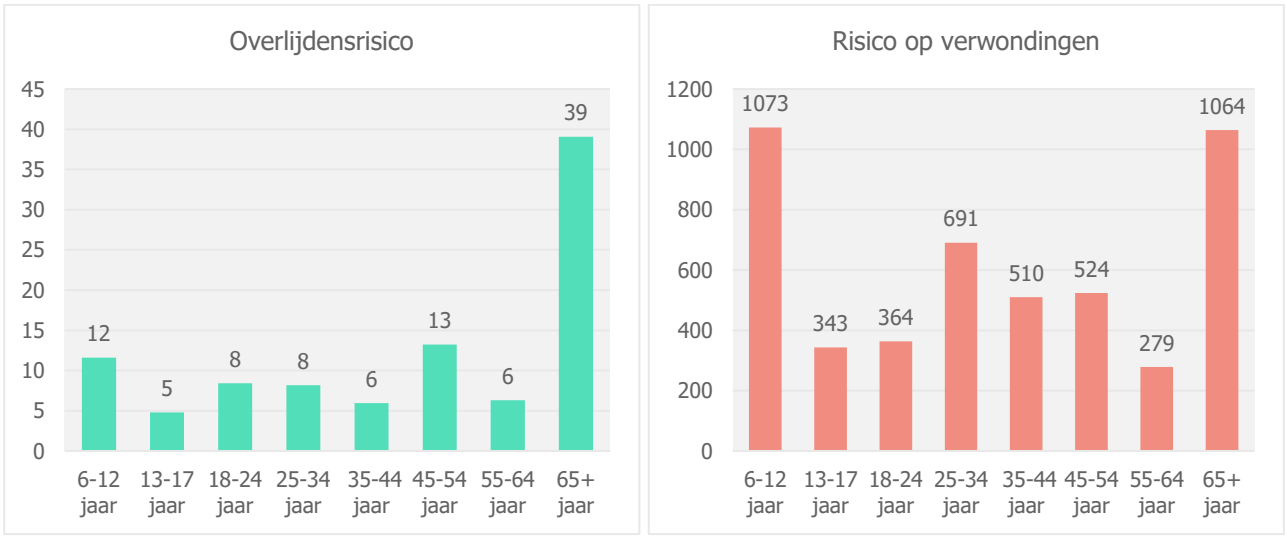
Figuur 47 Overlijdensrisico en risico op gewonden voor fietsers, hoofdvervoerswijze, 2009-2024



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

Wanneer het overlijdensrisico per leeftijdscategorie wordt beschouwd (Figuur 48), blijkt dat fietsers van 65 jaar en ouder veruit het hoogste risico lopen. Ook het risico op verwondingen is voor deze groep zeer hoog. Daarnaast valt op dat ook de jongste leeftijdsgroep een verhoogd risico vertoont op verwondingen, wat erop wijst dat zowel kinderen als jongeren een belangrijke risicogroep vormen binnen de populatie fietsers.

Figuur 48 Overlijdensrisico en risico voor fietsers naargelang leeftijd, hoofdvervoerswijze, 2024



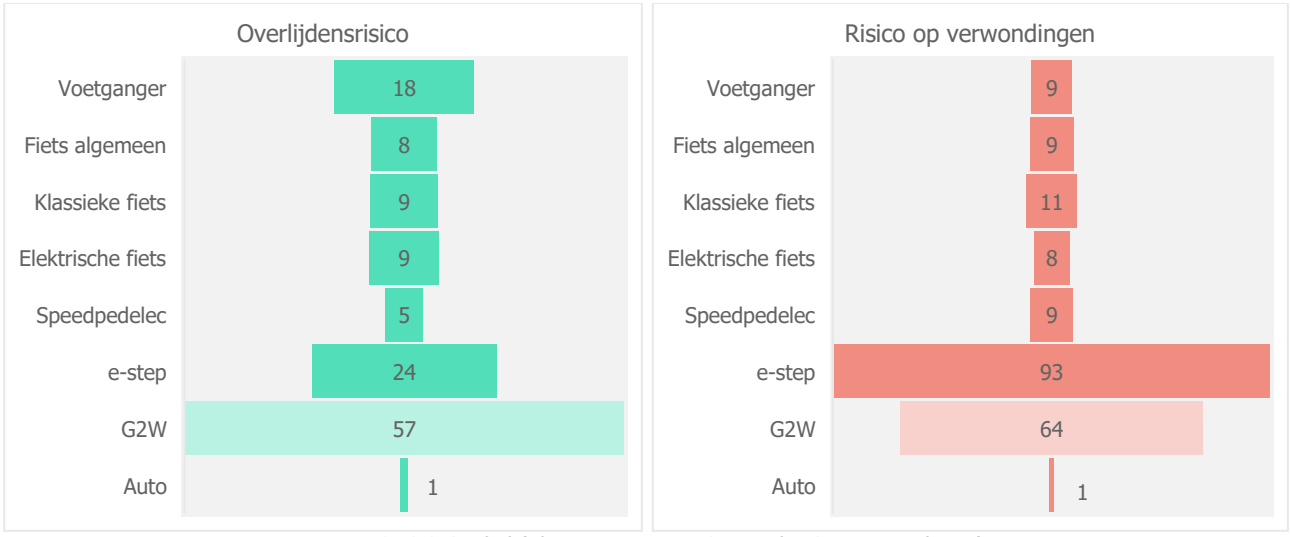
Bron: OVG & Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In onderstaande figuur werd het risico voor auto-inzittenden als referentie-index genomen. Op deze manier kan het relatieve risico van fietsen in kaart gebracht worden.

Fietsers lopen in het algemeen een acht keer hoger risico op overlijden dan auto-inzittenden. Voor klassieke fietser is het risico op overlijden 9 keer zo hoog ligt als voor auto-inzittenden. Voor speedpedelecs bedraagt het overlijdensrisico ongeveer 5 keer dat van inzittenden in een auto.

Ook het risico op verwondingen ligt voor fietsers negen keer hoger dan voor auto-inzittenden.

Figuur 49 Overlijdensrisico en risico op verwondingen, hoofdvervoerswijze, personenwagen = index 1, 2024



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

3.2 Letselprofielen

Op basis van de Minimale Ziekenhuisgegevens krijgen we beter inzicht in de letselprofielen van fietsers. 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 MZG wordt enkel informatie opgenomen over klassieke fietsers en elektrische fietsers.

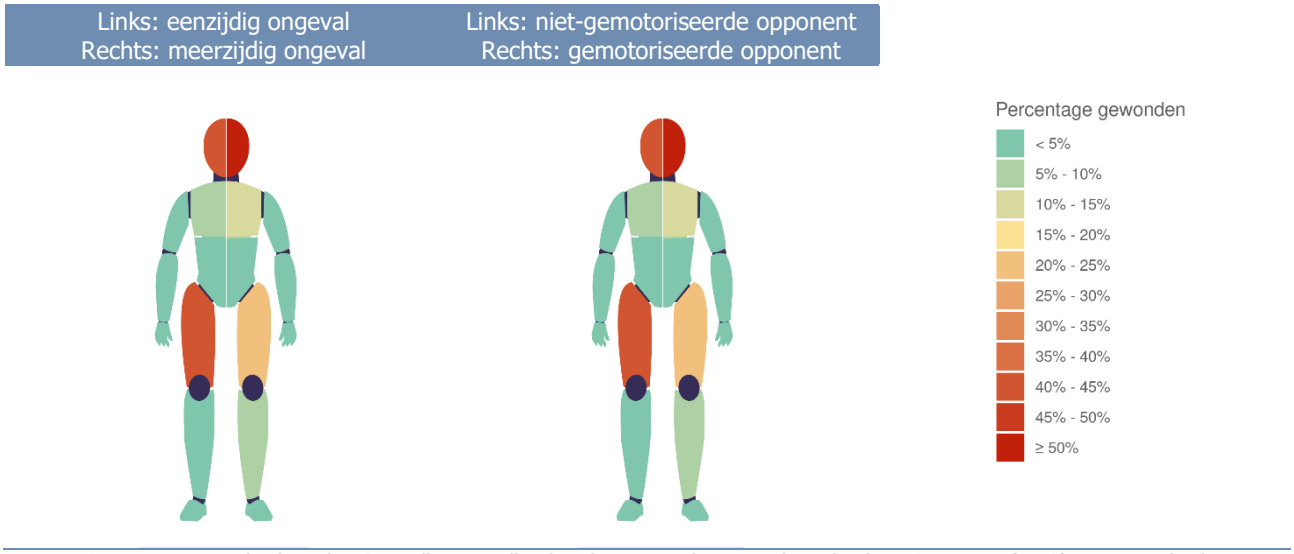
In de onderstaande figuren komt de kleur van elk lichaamsdeel overeen met het aandeel MAIS3+-gewonden met een letsel aan dit lichaamsdeel. Omdat per gewonde alle ernstige letsels meegerekend worden, tellen de percentages in de figuren op tot meer dan 100%.

Het type ongeval – eenzijdig of meerzijdig – bepaalt mee waar verkeersslachtoffers gewond raken. De onderstaande figuur toont de verschillen in letselverdeling bij fietsers, afhankelijk van of zij betrokken waren bij een eenzijdig ongeval (linkerkant van de figuur) of bij een ongeval waarbij minstens één andere weggebruiker betrokken was (rechterkant van de figuur). De bijbehorende procentuele frequenties zijn terug te vinden in Tabel 3.

Zo komen ernstige bovenbeenletsels vaker voor bij fietsers die tegen een obstakel botsen of ten val komen zonder tussenkomst van een andere weggebruiker (46,4%), dan bij ongevallen met andere weggebruikers (23,7%). Omgekeerd zien we dat ernstige hoofdletsels vaker voorkomen in meerzijdige ongevallen (57,5%) dan in eenzijdige (40,8%), net als letsels aan de borst (12,7% bij meerzijdige ongevallen tegenover 5,2% bij eenzijdige).

Aangezien meerzijdige ongevallen meestal een ongeval tussen een fietser en een gemotoriseerd voertuig betreffen, vinden we vergelijkbare verschillen in letselpatronen terug wanneer ongevallen met gemotoriseerde tegenpartijen worden vergeleken met ongevallen waarbij de tegenpartij een niet-gemotoriseerde weggebruiker betrof.

Figuur 50 Procentuele verdeling van ernstige (AIS3+) letsels over de lichaamsregio's bij MAIS3+ fietsgewonden naargelang het type ongeval en naargelang het type opponent (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 over de lichaamsregio's bij MAIS3+ fietsgewonden , per type botsing en per type opponent, Vlaamse ziekenhuizen (2016-2022)

	Type botsing		Type opponent	
	Eenzijdige fietsongevallen (N = 2687)	**Meerzijdige ongevallen (N = 1862)**	**Niet-gemotoriseerde opponent (N = 3077)**	**Gemotoriseerde opponent (N = 1478)**
Hoofd, gezicht en nek	40,8% (n = 1096)	57,5% (n = 1071)	42,2% (n = 1299)	59,0% (n = 872)
Borst	5,2% (n = 140)	12,7% (n = 237)	5,5% (n = 168)	14,2% (n = 210)
Wervelkolom	3,4% (n = 92)	5,1% (n = 95)	3,6% (n = 111)	5,1% (n = 76)
Buik en bekken	2,8% (n = 75)	3,9% (n = 72)	2,8% (n = 87)	4,1% (n = 60)
Schouder en bovenarm	0,3% (n = 8)	0,4% (n = 8)	0,3% (n = 9)	0,5% (n = 7)
Elleboog en onderarm	1,5% (n = 39)	1,3% (n = 25)	1,5% (n = 47)	1,2% (n = 17)
Pols, hand en vingers	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)
Heup en bovenbeen	46,4% (n = 1248)	23,7% (n = 442)	44,7% (n = 1374)	21,4% (n = 317)
Knie en onderbeen	1,7% (n = 47)	6,0% (n = 111)	1,7% (n = 52)	7,2% (n = 106)
Enkel, voet en tenen	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

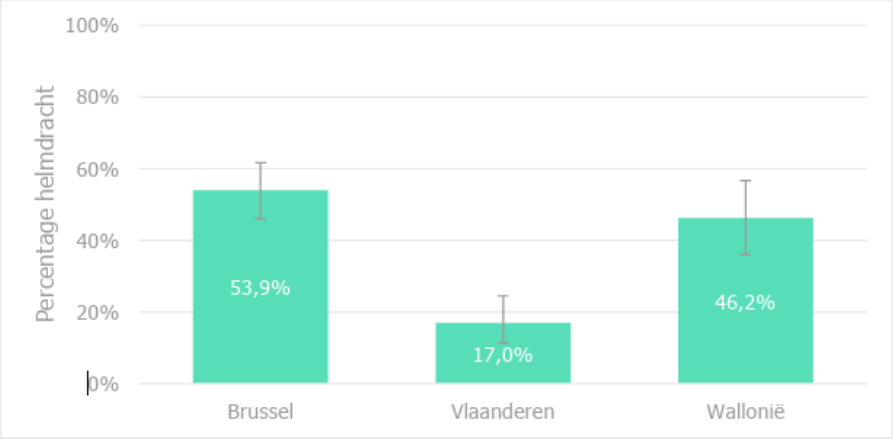
3.3 Gebruik van de fietshelm

Bovenstaande analyse van MZG uit de periode 2016–2022 toont aan dat meer dan 40% van de gehospitaliseerde fietsers een ernstig hoofdletsel opliepen. Ook uit internationale gegevens en literatuur blijkt dat een hoofdletsel, en dan vooral een schedelletsel, één van de meest voorkomende verwondingen is bij letselongevallen tussen fietsers en auto's (Moreau et al., 2023).

Fietshelmen bieden bescherming bij een val of ongeval door de impact op de schedel en hersenen te verminderen (SWOV, 2019). Verschillende studies tonen aan dat het dragen van een fietshelm het risico op ernstig hoofd- of hersenletsel aanzienlijk verkleint. Volgens Høye (2018) verlaagt helmdracht dit risico met 54% tot 65%, terwijl het risico op dodelijk hoofd- of hersenletsel daalt met 44% tot 85%. Deze bevindingen sluiten aan bij eerder onderzoek van Olivier en Creighton (2016), die een reductie rapporteerden van 63% tot 75% voor ernstig letsel en van 12% tot 86% voor dodelijk letsel. Het brede bereik van deze cijfers wordt verklaard doordat de effectiviteit van de fietshelm afneemt naarmate de botsingssnelheid toeneemt, en dat de effectiviteit afhankelijk is van de impactlocatie op het hoofd (SWOV, 2019).

In het Baseline project werd de prevalentie van helmdracht bij fietsers voor het eerst in België gemeten. In het Brusselse en Waalse Gewest droeg ongeveer de helft van de geobserveerde fietsers een helm (respectievelijk 53,9% en 46,2%), terwijl dit aandeel in het Vlaamse Gewest slechts 17,0% bedroeg, wat overeenkomt met ongeveer één op de zes fietsers. Daarbij bleek dat het dragen van een fietshelm vaker voorkomt bij gebruikers van een elektrische fiets dan bij gebruikers van een niet-elektrische fiets (Moreau et al., 2023).

Figuur 51 Gewogen percentage helmdracht bij gebruikers van een conventionele fiets, per gewest

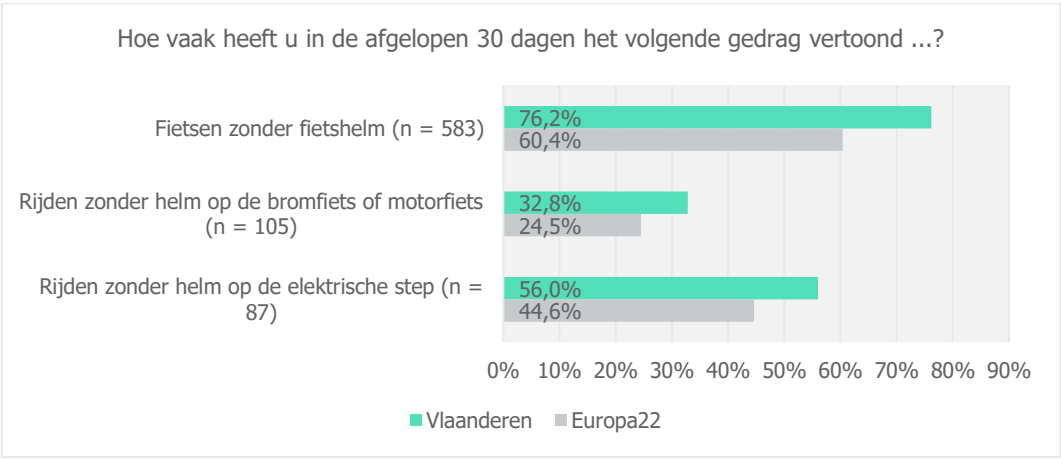


Bron: Moreau et al., 2023

Gegevens over zelfgerapporteerd verkeersgedrag worden verzameld in het kader van het ESRA-initiatief (E-Survey of Road users' Attitudes). Dit internationale project heeft als doel vergelijkbare data te verzamelen en te analyseren over verkeersveiligheidsprestaties en de verkeersveiligheidscultuur in verschillende landen en regio's. Tot op heden zijn er drie edities van ESRA uitgevoerd. In wat volgt, worden de resultaten van de derde editie (ESRA3) besproken, met een focus op de bevindingen voor Vlaanderen.

Uit de resultaten blijkt dat 76,2% van de Vlaamse respondenten aangaf in de voorbije 30 dagen minstens één keer te hebben gefietst zonder een fietshelm. Dit ligt aanzienlijk boven het Europese gemiddelde van 60,4%. Bovendien is het aandeel respondenten dat zonder helm reed het hoogst bij fietsers, gevolgd door gebruikers van elektrische steps (56,0%) en bestuurders van bromfietsen of motorfietsen (32,8%).

Figuur 52 Aandeel respondenten die in de afgelopen 30 dagen hebben gereden zonder helm met een bromfiets/motorfiets, fiets of elektrische step, Vlaanderen & Europa

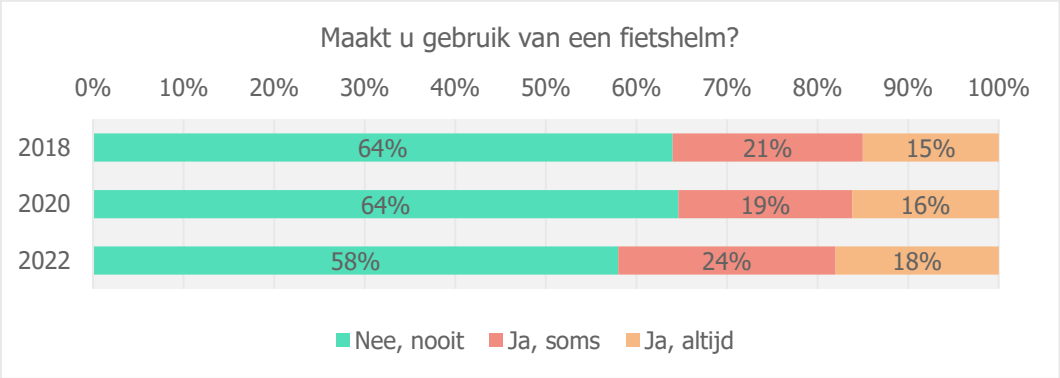


Bron: Wardenier, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025)

Ook in FietsDNA, een grootschalig onderzoek uitgevoerd door Fietsberaad Vlaanderen, waarin de mening en ervaringen van Vlamingen over fietsen in kaart wordt gebracht, wordt helmdracht bevraagd. Inmiddels zijn er al edities geweest in 2018, 2020 en 2022, telkens bij een representatieve steekproef van ongeveer 3.000 personen.

In 2022 beweert slechts 18% altijd een fietshelm te gebruiken. Dit aandeel steeg licht tegenover de eerste bevraging in 2018. Het aandeel Vlamingen die soms de fietshelm opzetten steeg eveneens, van 21% in 2018 naar 24% in 2022. Dit weerspiegelt zich in een kleiner aantal respondenten die nooit een fietshelm gebruiken.

Figuur 53 Zelfgerapporteerd gebruik van de fietshelm, FietsDNA, 2018-2020-2022



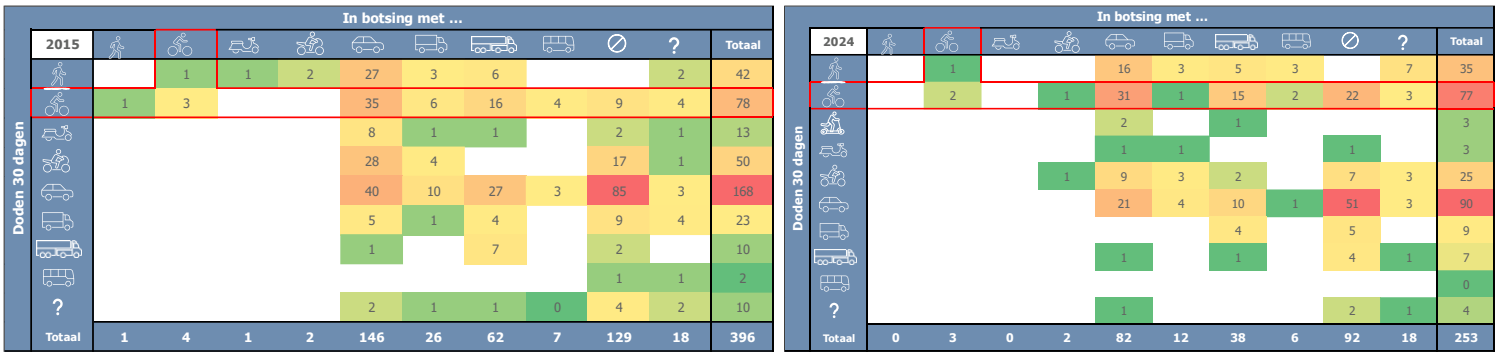
Bron: Fietsberaad Vlaanderen. (2022)

4 Wie zijn de botsingspartners van fietsers?

In de onderstaande botsingsmatrix worden de doden 30 dagen en hun botsingspartners weergegeven. De rijen tonen de verkeersdoden, de kolommen hun opponenten. De meerderheid van de dodelijke ongevallen betreft eenzijdige of tweezijdige ongevallen. Wanneer er drie of meer partijen betrokken zijn, wordt voor deze figuur de tegenpartij met de hoogste massa geselecteerd als botsingspartner van de verkeersdode. Dit is doorgaans (maar niet altijd) de partij die de meest ernstige gevolgen veroorzaakt. Deze berekeningsmethode wordt eveneens toegepast door het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie.

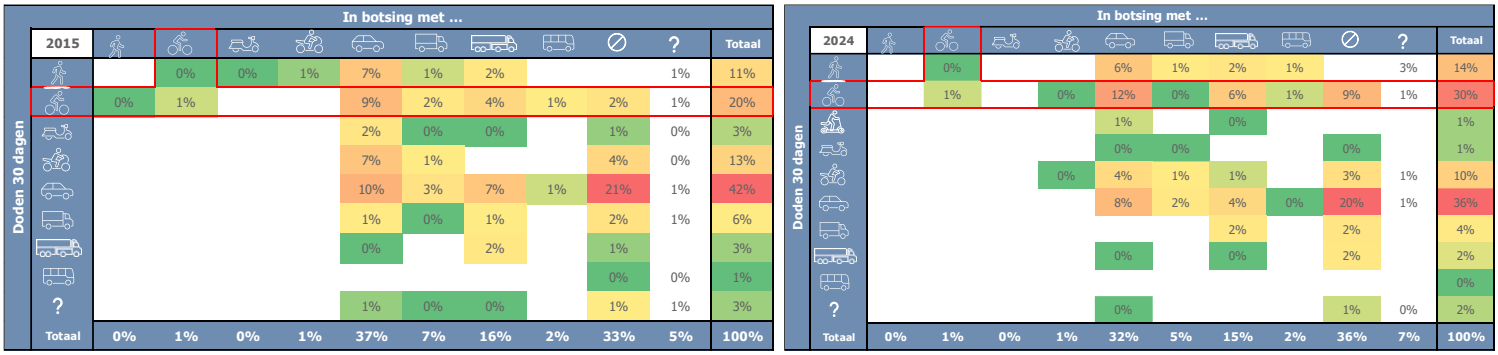
Het absolute aantal fietsdoden is, op jaarlijkse schommelingen na, niet gewijzigd sinds 2015. Wel is hun aandeel in het totale aantal verkeersdoden toegenomen: van 20% in 2015 naar 30% in 2024. Er zijn weinig verschuivingen op te merken in de botsingspartners van overleden fietsers. De auto is nog steeds de belangrijkste botsingspartner. Het aantal en het aandeel eenzijdige ongevallen nam wel sterk toe in de periode 2015-2024.

Figuur 54 Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, absolute aantallen, 2024 versus 2015



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 55 Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, procentuele verdeling, 2024 versus 2015



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De evolutie van botsingspartners bij doden 30 dagen toont enkele opvallende trends. Het aandeel van auto's en bestelwagens als botsingspartner voor de klassieke fiets is in het voorbije decennium afgenomen. Voor elektrische fietsers is er een sterke afname in het aandeel van de vrachtwagen als botsingspartner. In 2024 is de personenwagen echter nog steeds de botsingspartner die voor het grootste aantal fietsdoden zorgt.

Tegelijkertijd is er een sterke toename zichtbaar in het aantal dode klassieke en elektrische fietsers als gevolg van een ongeval zonder opponent.

Speedpedelec gebruikers worden niet meegenomen in deze analyse wegens het lage aantal verkeersdoden.

Tabel 4 Botsingspartners van dodelijk gewonde fietsers, 2015 versus 2024

	Klassieke fietsers				Elektrische fietsers			
	2015 #	2024 #	2015 %	2024 %	2015 #	2024 #	2015 %	2024 %
Voetganger					1		7%	
Fiets	3	1	5%	2%		1		3%
Motorfiets						1		3%
Auto	30	17	47%	41%	5	12	36%	39%
Bestelwagen	5		8%		1	1	7%	3%
Zware voertuigen	14	8	22%	20%	6	8	43%	26%
Geen opponent	8	13	13%	32%	1	7	7%	23%
Andere	4	2	6%	5%		1		3%
Totaal								

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Ook bij fietsslachtoffers zien we min of meer dezelfde evolutie (zie Tabel 5). Het aandeel van de auto als botsingspartner nam af, bij alle type fietsers. Opvallend is vooral de toename van het aandeel gewonde fietsers die botsen met een andere fietser. Deze stijging zien we zeer sterk voor speedpedelec gebruikers. Deze stijging valt deels te verklaren door de groeiende aanwezigheid van fietsen op de weg, waarbij er ook een grotere diversiteit is aan typen fietsen (elektrische fietsen, speedpedelecs, bakfietsen, longtails, fatbikes, …).

De personenwagen blijft echter de belangrijkste botsingspartner voor fietsslachtoffers: in 2024 botst nog steeds dan de helft van de gewonde fietsers met een auto. Speedpedelecs gebruikers raken iets vaker dan klassieke en elektrische fietsers gewond bij een botsing met een andere fietser, en iets minder vaak bij een botsing met een auto.

Tabel 5 Botsingspartners van gewonde fietsers, 2015 versus 2024

	Klassieke fietsers		Elektrische fietsers		Speedpedelecs	
	2015	2024	2015	2024	2017	2024
Voetganger	2%	3%	2%	3%	7%	5%
Fiets	12%	18%	11%	15%	4%	20%
G2W	4%	5%	5%	5%	5%	3%
Auto	62%	50%	58%	53%	60%	46%
Bestelwagen	5%	6%	6%	7%	5%	8%
Zware voertuigen	3%	3%	5%	3%	2%	2%
Geen opponent	8%	11%	11%	11%	18%	13%
Andere	3%	5%	2%	4%		5%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

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

Uit de analyse blijkt dat slachtoffers niet alleen vaak ernstig gewond raken na een botsing met een gemotoriseerd voertuig, maar ook dat ongeveer een derde van alle gehospitaliseerde fietsers met ernstige verwondingen betrokken was bij een ongeval zonder tegenpartij. Dit soort eenzijdige ongevallen komt het vaakst voor bij fietsers: bij hen bedraagt het aandeel maar liefst 39%. Dit toont aan dat het aantal eenzijdige fietsongevallen die tot ernstige letsels leiden, onderschat wordt in de politiegegevens.

Wanneer we de onbekenden uit de analyse laten, stijgen het aandeel fietsers dat ernstig gewond raakt in een ongeval zonder tegenpartij zelfs tot meer dan de helft.

Tabel 6 Botsingsmatrix met procentuele verdeling van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden volgens verplaatsingswijze en opponent (2022).

MAIS3+ slachtoffers	In aanrijding met ...					
	Voetganger	Fietser	G2W	Gemotoriseerd voertuig	⊘	?
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

Agentschap Binnenlands Bestuur. (2023). Gemeente- en Stadsmonitor: Burgerbevraging 2023 – Methodologie en rapportering. Vlaamse overheid. https://www.gemeente-stadsmonitor.vlaanderen.be

Agentschap Binnenlands Bestuur. (2023). Gemeente- en Stadsmonitor: Burgerbevraging 2023 – Methodologie en rapportering. Vlaamse overheid. https://www.gemeente-stadsmonitor.vlaanderen.be

Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2022). Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers – Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens van 2005 t.e.m. 2020, Brussel: Vias institute

De Wachter, E.; Henrion, V.; Vanpée, R. & Van Zeebroeck, B. (2024). De fietseconomie in België en de impact ervan op de sociaal-economische situatie van het land. Brussel: Transport & Mobility Leuven

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2025), Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2025. Visuele samenvatting.

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. (2020). De micromobiliteit in België: Volledige resultaten. Brussel: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/domain/sustainable%20mobility/BeMob/enquete_micromobiliteit_volledige_resultaten_nl.pdf

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. (2022). Enquête BEMOB: Fietsgebruik in België. Brussel: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2022/enquete_bemob_-_fietsgebruik_in_belgie.pdf

Fietsberaad Vlaanderen. (2022). FietsDNA 2022: De fietser in beeld. Fietsberaad Vlaanderen. https://fietsberaad.vlaanderen.be

Høye, A. (2018). Bicycle helmets – To wear or not to wear? A meta-analyses of the effects of bicycle helmets on injuries. Accident Analysis and Prevention, 117, 85–97. https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.03.026

Janssens, D., Ectors, W. & Paul, R. (2023). Onderzoek Verplaatsingsgedrag (2021-2022) – Analyserapport: Vlaanderen. Departement Mobiliteit en Openbare Werken. https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1685952846/20230427_Analyserapport_Vlaanderen_Finaal_-_kopie_dfhbvo.pdf

Janssens, I., Swennen, B. & Rousselot, C. (2020). Het profiel van de gebruiker van de speedpedelec. Fietsberaad Vlaanderen. https://fietsberaad.be/praktijk/het-profiel-van-de-gebruiker-van-de-speedpedelec/

Moreau, N., Vervoort, M., Boets, S., Silverans, P. & Verwee, I. (2023). Gebruik van de fietshelm en het fluohesje in België – Prevalentiemeting, Brussel: Vias institute

Olivier, J., & Creighton, P. (2016). Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis. International Journal of Epidemiology, 1–15. https://doi.org/10.1093/ije/dyw153

SWOV. (2019). Fietshelmen: SWOV-Factsheet, juni 2019. SWOV, Den Haag.

TRAXIO (2025). *Minimagazine maart 2024: De Belgische fietsmarkt in cijfers*. Brussel: TRAXIO

Vandamme, G. (2017). Motivatie-onderzoek van de Vlaamse e-fietser omtrent het gebruik of de aankoop van de elektrische fiets. [Proefschrift, Vrije Universiteit Brussel]. Vrije Universiteit Brussel.

Wardenier, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025). De kijk van Belgische weggebruikers op verkeersveiligheid – Belgische resultaten van de ESRA3 survey (2023), Brussel: Vias institute

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be