



Rapport nr. 2026-F-03-NL

Factsheet – Evolutie van ongevallen met bestelwagens in Vlaanderen



Rapportnummer	2026-F-03-NL
Wettelijk depot	D/2026/0779/05
Opdrachtgever	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse overheid
Publicatiedatum	15/01/2026
Auteur(s)	Sophie Vanhove, Freya Sloomans
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:
Vanhove, S.; Sloomans, F. (2026). Factsheet – Evolutie van ongevallen met bestelwagens in Vlaanderen, Brussel: Vias institute

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	4
1 Hoe nemen bestelwagens deel aan het verkeer?	5
2 Hoe evolueren ongevallen met bestelwagens?	7
2.1 Evolutie van het aantal letselongevallen en slachtoffers	7
2.2 Evolutie van kenmerken van slachtoffers	9
2.3 Evolutie van kenmerken van de voertuigen	10
2.4 Evolutie van kenmerken van de ongevallen	11
2.4.1 Locatie	11
2.4.2 Tijdstip	13
2.5 Evolutie van kenmerken van de botsingen	14
2.6 Verzwarende omstandigheden	16
3 Hoe (on)veilig is rijden met een bestelwagen en wat zijn de botsingspartners?	17
Referenties	20

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1	Evolutie van het aantal ongevallen en slachtoffers met bestelwagens, 2015-2024	7
Tabel 2	Botsingspartners van gewonde inzittenden van bestelwagens, 2024 versus 2015	19
Figuur 1	Aantal ingeschreven (lichte) vrachtwagens in het Vlaams Gewest, 2005-2023	5
Figuur 2	Gemiddelde leeftijd van lichte vrachtwagens, lidstaten van de EU & Vlaanderen	6
Figuur 3	Aandeel elektrische voertuigen in de lichte vrachtwagenvloot, lidstaten van de EU & Vlaanderen	6
Figuur 4	Evolutie van de algemene ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 bestelwagenongevallen) en de mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners), 2015-2024	8
Figuur 5	Evolutie (2015 = index 100) van het aantal letselongevallen met gemotoriseerde voertuigen, 2015-2024	8
Figuur 6	Evolutie (2014 = index 100) van het aantal letselongevallen met bestelwagens voor Vlaanderen, de Europese Unie en buurlanden van België, 2014-2023	9
Figuur 7	Aandeel slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht, inzittenden van bestelwagens en hun opponenten, 2024 versus 2015	9
Figuur 8	Evolutie van de gemiddelde leeftijd van doden 30 dagen onder bestelwagen-inzittenden en hun opponenten, 2015-2024	10
Figuur 9	Evolutie van het aantal mannelijke slachtoffers bij bestelwagen-inzittenden en opponenten, 2015-2024	10
Figuur 10	Gemiddelde leeftijd en gemiddelde massa van in letselongeval betrokken bestelwagens, 2017-2024	11
Figuur 11	Evolutie van de slachtofferratio (aantal slachtoffers per miljoen inwoners) per provincie, bestelwagenongevallen (links) en alle letselongevallen (rechts), 2024 versus 2015	11
Figuur 12	Evolutie van bestelwagenongevallen per snelheidsregime, 2015-2024	12
Figuur 13	Ongevalsernst (aantal doden per 1.000 bestelwagenongevallen) naargelang snelheidslimiet, 2022-2024	12
Figuur 14	Evolutie van bestelwagenongevallen binnen en buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen, 2015-2024	12
Figuur 15	Evolutie van bestelwagenongevallen (links) en ernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 bestelwagenongevallen (rechts) naargelang het type weg, 2015-2024	13
Figuur 16	Evolutie van bestelwagenongevallen per maand, 2024 versus 2015	13
Figuur 17	Verdeling van de letselongevallen over de dagen van de week, 2022-2024	14
Figuur 18	Evolutie van het aandeel eenzijdige, dodelijke bestelwagenongevallen, 2015-2024	14
Figuur 19	Evolutie van het type botsing bij eenzijdige bestelwagenongevallen, 2024 vs 2015	15
Figuur 20	Aandeel eenzijdige bestelwagenongevallen, lidstaten Europese Unie & Vlaanderen, 2023	15
Figuur 21	Evolutie van het type botsing bij meerzijdige bestelwagenongevallen, 2024 versus 2015	16
Figuur 22	Evolutie van het aantal geteste en het aandeel positieve bestuurders, bestuurders van bestelwagens en alle bestuurders, 2015-2024	16
Figuur 23	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)	17
Figuur 24	Botsingsmatrix absolute cijfers (links) en relatieve cijfers (rechts), 2024 versus 2015	18

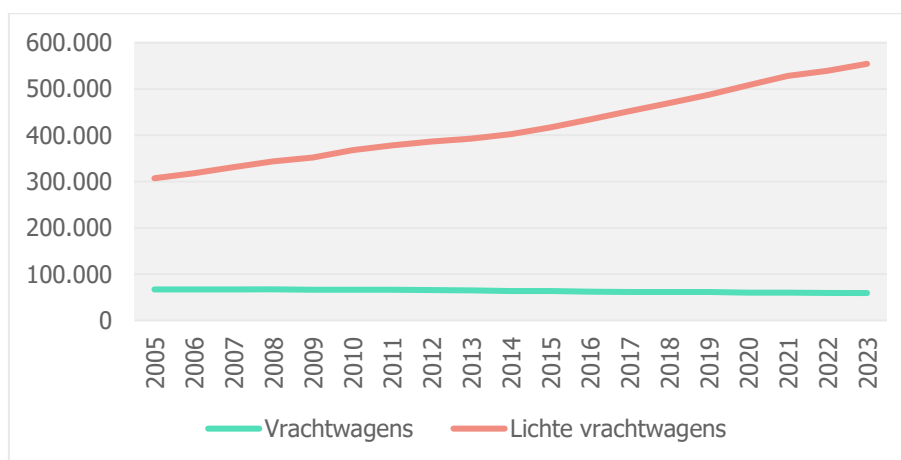
1 Hoe nemen bestelwagens deel aan het verkeer?

Een bestelwagen of lichte vrachtwagen is een voertuig van categorie N1, dat ontworpen is voor het vervoer van goederen en een maximale massa heeft van ten hoogste 3.500 kg. Er is momenteel weinig informatie beschikbaar over de deelname van bestelwagens aan het verkeer.

Uit Figuur 1 blijkt dat het aantal lichte vrachtwagens al geruime tijd gestaag toeneemt. Eind 2023 waren er in het Vlaamse Gewest 554.272 lichte vrachtwagens ingeschreven, een stijging van 40% ten opzichte van 2013. Dit staat in contrast met de evolutie van het vrachtwagenpark (-8%) en het personenwagenpark (+12%) (Mobiliteitsraad Vlaanderen, 2025)

Deze cijfers hebben uitsluitend betrekking op voertuigen die in het Vlaamse Gewest zijn ingeschreven, en geven geen informatie over buitenlandse voertuigen of voertuigen uit andere gewesten die zich op het Vlaamse wegennet begeven. Er zijn bovendien weinig gegevens beschikbaar over aspecten zoals verkeersstromen, goederenvolumes en goederenstromen met lichte vrachtwagens. Daardoor is het moeilijk om in te schatten welke precieze impact de toename van het aantal lichte vrachtwagens heeft op het wegennet.

Figuur 1 Aantal ingeschreven (lichte) vrachtwagens in het Vlaams Gewest, 2005-2023



Bron: FOD Mobiliteit

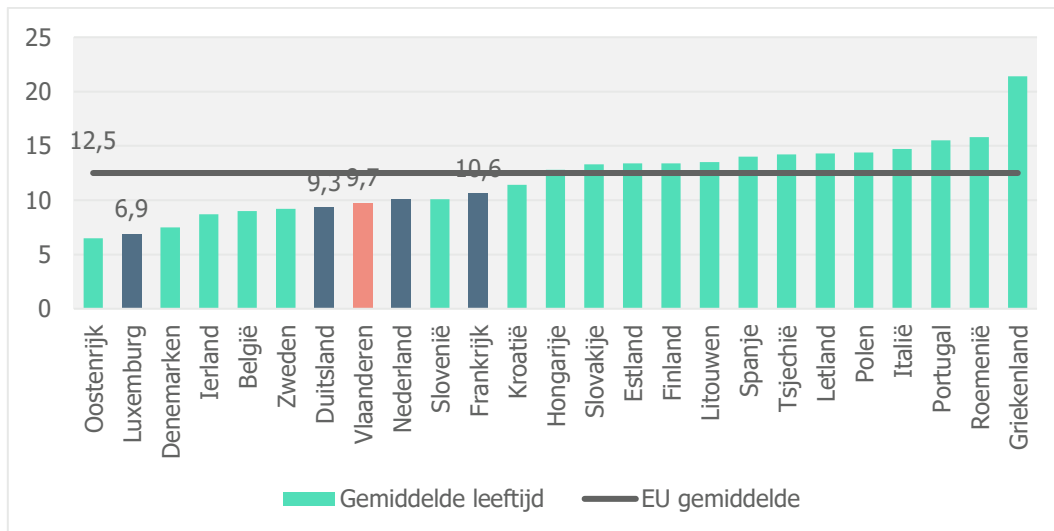
Binnen een stedelijke context worden de meeste kilometers met lichte vrachtwagens afgelegd in het kader van bouwlogistiek (36%), gevolgd door algemene vracht (28%). Post en pakketten zijn goed voor slechts 2% van de afgelegde kilometers. Hoewel de toename aan e-commerce niet gelinkt kan worden aan een directe toename van het aantal bestelwagens, zorgt ze er wel voor dat bestelwagens vaker op locaties opduiken waar ze vroeger minder kwamen, zoals bijvoorbeeld in woonwijken. Bovendien leidt de toename van telewerk ertoe dat bewoners overdag vaker thuis zijn en meer aandacht hebben voor het verkeer in hun straat. Hierdoor worden bestelwagens sneller geassocieerd met pakketleveringen, terwijl ze in werkelijkheid ook andere vormen van dienstverlening uitvoeren (Mobiliteitsraad Vlaanderen, 2025).

Steden en gemeenten voeren steeds vaker beperkingen in voor goederenvervoer binnen hun lokaal mobiliteitsbeleid. Deze maatregelen hebben vooral betrekking op toegelaten tijdsvensters en tonnagebeperkingen. Dit zorgt ervoor dat de logistieke dienstverleners hun reeds bestaande routes moeten herplannen om binnen deze tijdsvensters te blijven. Ook om tegemoet te komen aan de tonnagebeperkingen worden vaker bestelwagens ingezet (Mobiliteitsraad Vlaanderen, 2025).

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

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

Figuur 2 Gemiddelde leeftijd van lichte vrachtwagens, lidstaten van de EU & Vlaanderen

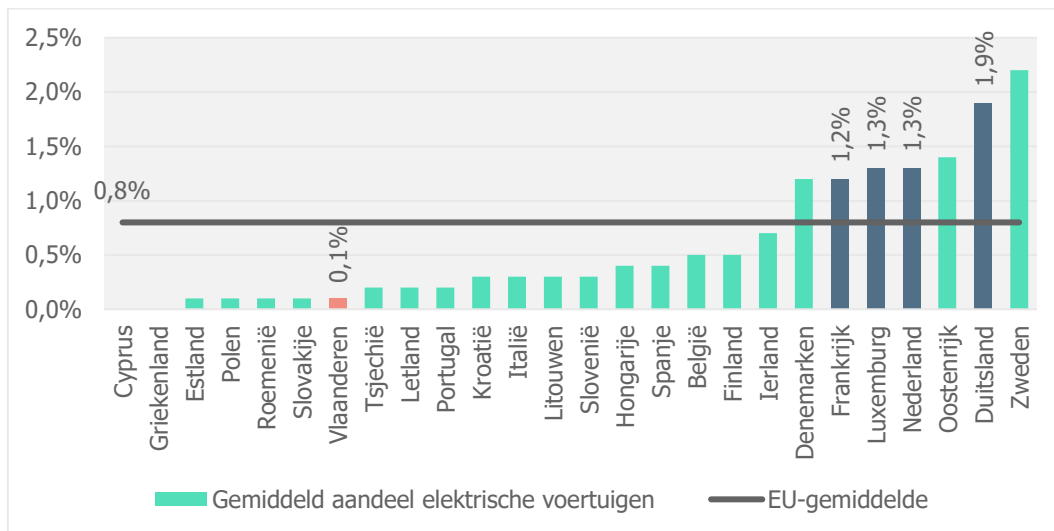


Bron: ACEA (2024) & Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 3 toont het gemiddelde aandeel **elektrische lichte vrachtwagens** per land binnen de Europese Unie. In 2022 bedroeg het EU-gemiddelde 0,8%. In Vlaanderen lag dit aandeel op slechts 0,1%, wat aanzienlijk lager is dan het Europese gemiddelde. Daarmee behoort Vlaanderen tot de landen met het kleinste aandeel elektrische lichte vrachtwagens in de EU.

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

Figuur 3 Aandeel elektrische voertuigen in de lichte vrachtwagenvloot, lidstaten van de EU & Vlaanderen



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

In het Onderzoek Verplaatsingsgedrag werd het aantal afgelegde kilometers voor bestelwagenbestuurders voor het jaar 2022 berekend, dit bedroeg toen 1,5 miljard kilometer. De evolutie van het aantal afgelegde kilometers voor dit voertuigtype kan echter niet in kaart gebracht worden.

2 Hoe evolueren ongevallen met bestelwagens?

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.**

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. 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 het aantal letselongevallen en slachtoffers

Uit Tabel 1 blijkt dat het aantal letselongevallen met bestelwagens in de laatste 10 jaar een lichte daling kende. In 2015 werden er 2.490 letselongevallen geregistreerd, terwijl dit aantal in 2024 gedaald was tot 2.357, een vermindering van ongeveer vijf procent. Hoewel deze daling relatief beperkt is, valt vooral de sterke terugloop in het aantal slachtoffers op.

Het aantal gewonde bestelwageninzittenden daalde in dezelfde periode met 28 procent: van 1.111 in 2015 naar 802 in 2024. Het totaal aantal slachtoffers (gewonden en doden samen) als inzittenden van een bestelwagen vertoont een gelijkaardige afname van 28 procent.

Tabel 1 Evolutie van het aantal ongevallen en slachtoffers met bestelwagens, 2015-2024

	Letsel- ongevallen	Doden 30 dagen inzittenden	Doden 30 dagen opponent	Gewonden	Slachtoffers	Specifieke ernst ¹	Totale ernst ²	Mortaliteit ³
2015	2490	23	32	1111	1134	9,2	22,1	8,5
2016	2551	16	24	1017	1033	6,3	15,7	6,2
2017	2444	19	14	982	1001	7,8	13,5	5,1
2018	2438	16	19	996	1012	6,6	14,4	5,3
2019	2376	8	19	950	958	3,4	11,4	4,1
2020	2047	6	26	754	760	2,9	15,6	4,8
2021	2440	20	26	830	850	8,2	18,9	6,9
2022	2557	16	13	880	896	6,3	11,3	4,3
2023	2446	15	20	835	850	6,1	14,3	5,2
2024	2357	9	13	802	811	3,8	8,2	3,2
Evolutie	-5%	-61%	-59%	-28%	-28%	-59%	-28%	-62%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

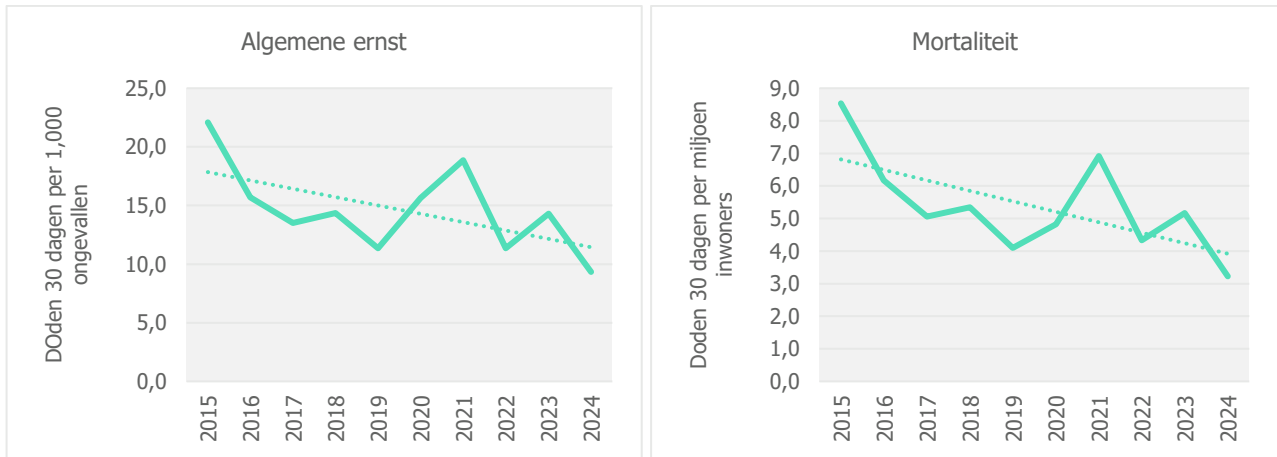
Het aantal doden 30 dagen onder de inzittenden van bestelwagens en hun tegenpartijen is onderhevig aan duidelijke fluctuaties. Zo waren er in 2016 en 2018 bijvoorbeeld beduidend minder doden dan in 2017 en 2021, terwijl 2020 een relatief hoog aantal doden onder de tegenpartij kende ondanks het lage aantal ongevallen door de coronaperiode. Daardoor schommelt ook de ernst (het aantal doden per 1.000 letselongevallen) en de mortaliteit (het aantal doden per miljoen inwoners) ook sterk. De totale ernst van bestelwagenongevallen bedroeg 22,1 doden per 1.000 ongevallen in 2015, en 8,2 doden per 1.000 letselongevallen in 2024. Er is de laatste 10 jaar wel een algemeen dalende trend op te merken, zoals te zien in Figuur 4. Hetzelfde zien we voor de mortaliteit, het aantal doden 30 dagen in bestelwagenongevallen per miljoen inwoners.

¹ Specifieke ernst = aantal doden 30 dagen onder bestelwagen-inzittenden per 1.000 letselongevallen

² Totale Ernst = aantal doden 30 dagen in ongevallen met bestelwagens per 1.000 letselongevallen

³ Mortaliteit = aantal doden 30 dagen (in ongevallen met minstens één bestelwagen) per miljoen inwoners

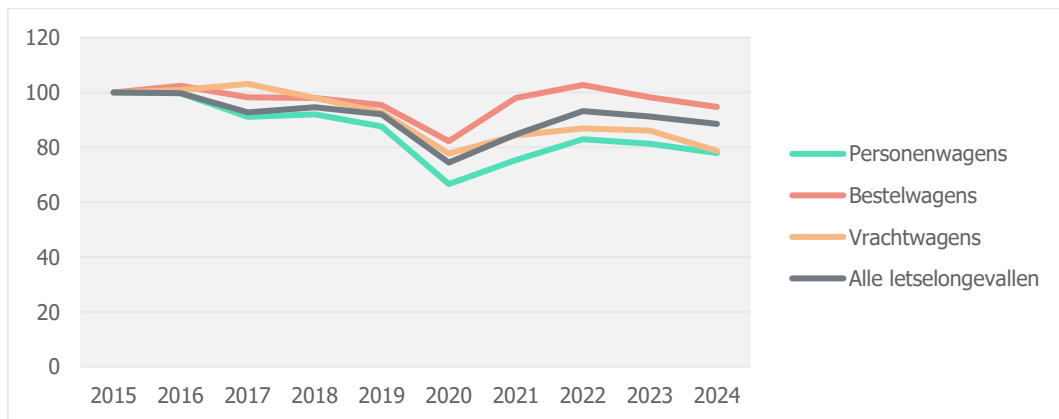
Figuur 4 Evolutie van de algemene ongevals ernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 bestelwagenongevallen) en de mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners), 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In Figuur 5 zien we voor alle letselongevallen (zwarte lijn) een daling van het aantal letselongevallen in de periode 2015-2024, met een scherpe daling in 2020 die gelinkt kan worden aan de COVID-19-pandemie. Ongevallen met personenwagens kenden de sterkste daling. Het aantal ongevallen met bestelwagens daalde minder sterk. Bovendien merken we op dat het aantal ongevallen met bestelwagens relatief stabiel is gebleven in de periode 2015-2024.

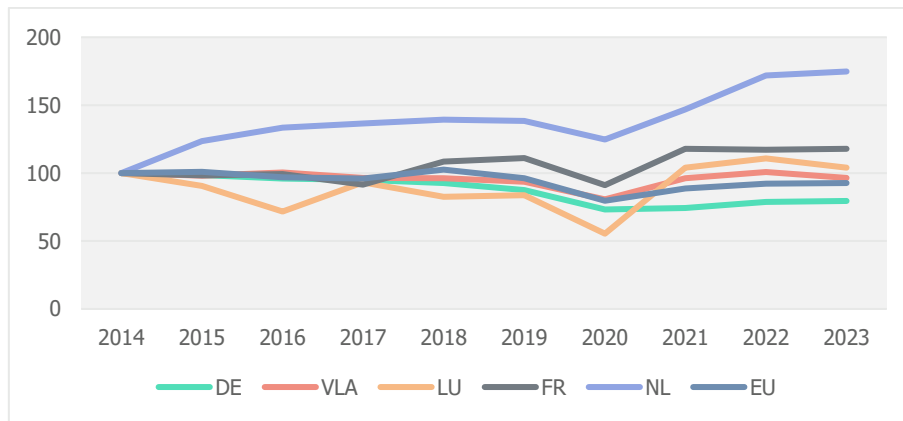
Figuur 5 Evolutie (2015 = index 100) van het aantal letselongevallen met gemotoriseerde voertuigen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het aantal ongevallen met bestelwagens daalde op Europees niveau met 7%. In Luxemburg, Frankrijk en Nederland was er in de periode 2014-2023 een stijging van het aantal bestelwagenongevallen. In Duitsland is er een sterke daling van het aantal ongevallen met bestelwagens.

Figuur 6 Evolutie (2014 = index 100) van het aantal letselgevallen met bestelwagens voor Vlaanderen, de Europese Unie en buurlanden van België, 2014-2023



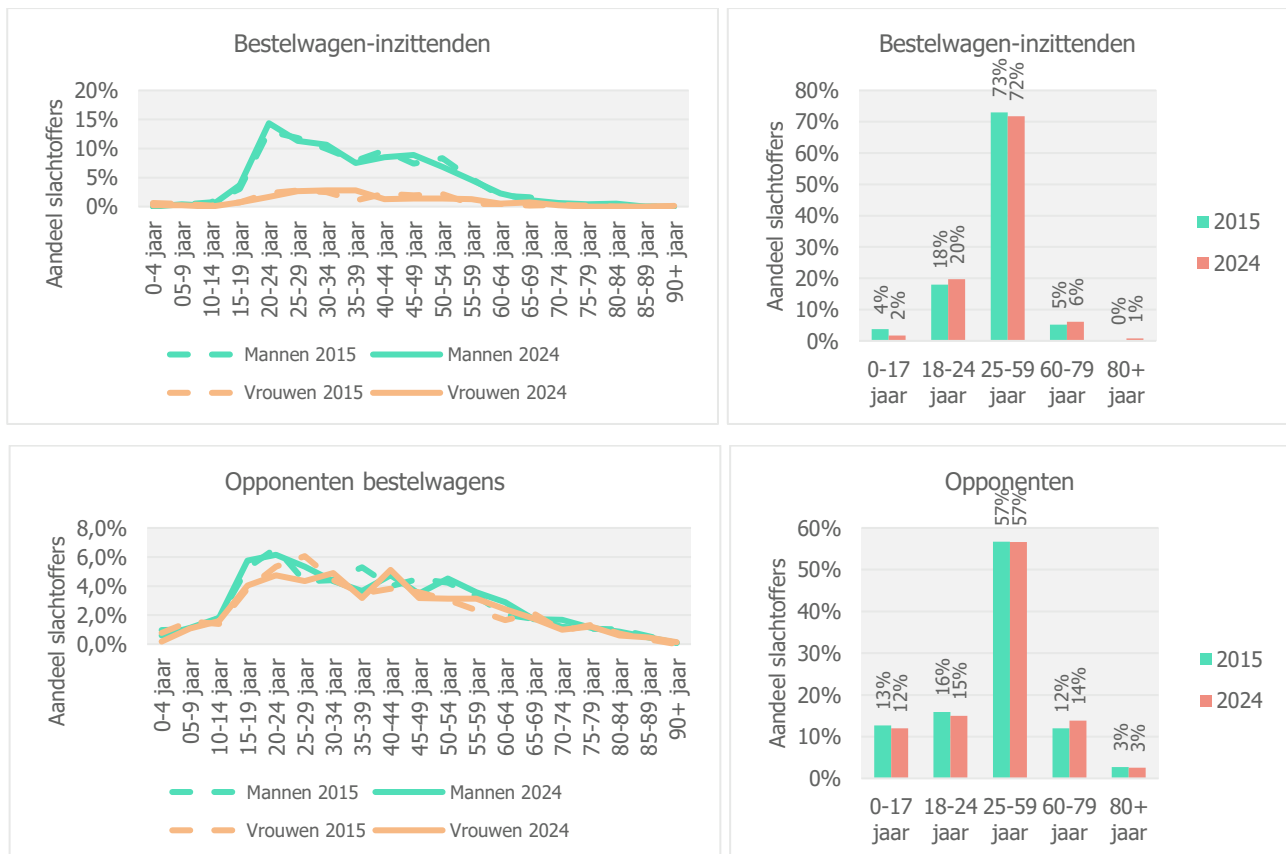
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & CARE

2.2 Evolutie van kenmerken van slachtoffers

De inzittenden van bestelwagens vertonen een profiel dat vergelijkbaar is met dat van vrachtwageninzittenden. In het laatste decennium zijn er nauwelijks verschuivingen waarneembaar. Het merendeel van de slachtoffers betreft mannen van middelbare leeftijd. De grootste groep bevindt zich in de leeftijdscategorie 20–24 jaar, met 113 slachtoffers in 2024, goed voor 14,4% van het totaal.

Bij de opposanten van bestelwagens is iets meer dan de helft van de slachtoffers tussen de 25 en 59 jaar oud. De leeftijdsgroepen 0–17 jaar, 18–24 jaar en 60–79 jaar vertegenwoordigen elk een vergelijkbaar aandeel in het totaal aantal slachtoffers.

Figuur 7 Aandeel slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht, inzittenden van bestelwagens en hun opposanten, 2024 versus 2015

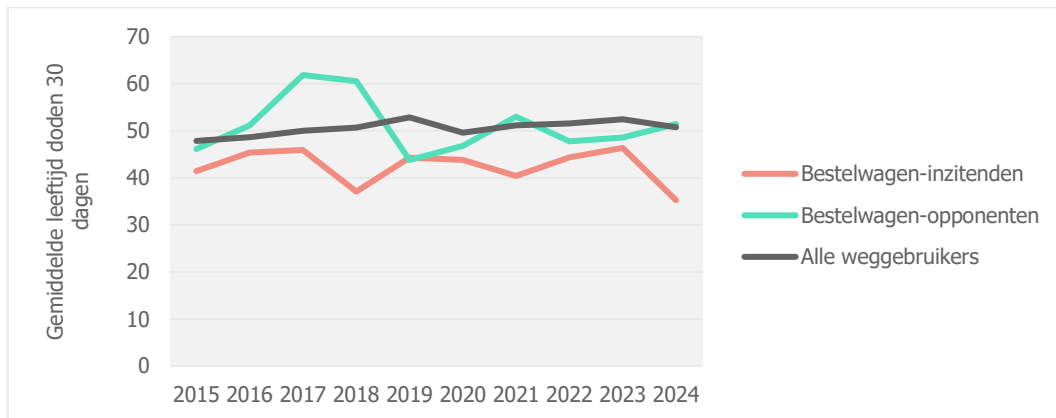


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De gemiddelde leeftijd van bestelwagenezittenden die gewond raakten, is in het afgelopen decennium stabiel gebleven en bedroeg in 2024 39,3 jaar. Dit ligt dicht bij de gemiddelde leeftijd van alle gewonde weggebruikers (38,9 jaar). Ook de gemiddelde leeftijd van slachtoffers onder de tegenpartijen van bestelwagens is vergelijkbaar en bedraagt 37,3 jaar.

Wat betreft dodelijke slachtoffers binnen 30 dagen (Figuur 8) vertoont de gemiddelde leeftijd van bestelwagentegenpartijen op lange termijn een lichte stijging, van 46,1 jaar in 2015 tot 51,5 jaar in 2024. Voor bestelwagenezittenden schommelt de gemiddelde leeftijd sterk over de jaren, maar toont op lange termijn een lichte daling, van 41,4 jaar in 2015 naar 35,2 jaar in 2024. Deze fluctuaties worden grotendeels verklaard door het beperkte aantal doden binnen deze categorie.

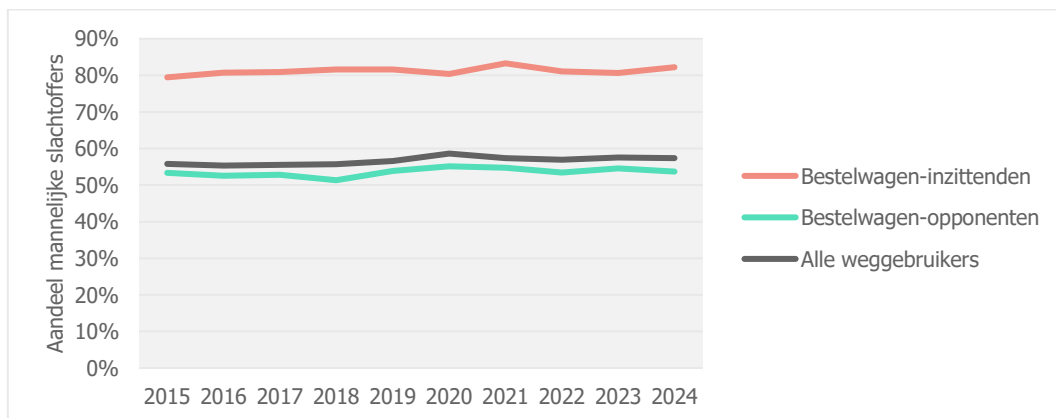
Figuur 8 Evolutie van de gemiddelde leeftijd van doden 30 dagen onder bestelwagen-inzittenden en hun opponenten, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De geslachtsverdeling van de slachtoffers is de afgelopen tien jaar stabiel gebleven. In 2024 was 82% van de gewonde inzittenden van bestelwagens mannelijk. Bij de gewonde tegenpartijen van bestelwagens ligt de verdeling evenwichtiger, met 54% mannen, wat overeenkomt met de verdeling van alle weggebruikers (57% mannen).

Figuur 9 Evolutie van het aantal mannelijke slachtoffers bij bestelwagen-inzittenden en opponenten, 2015-2024



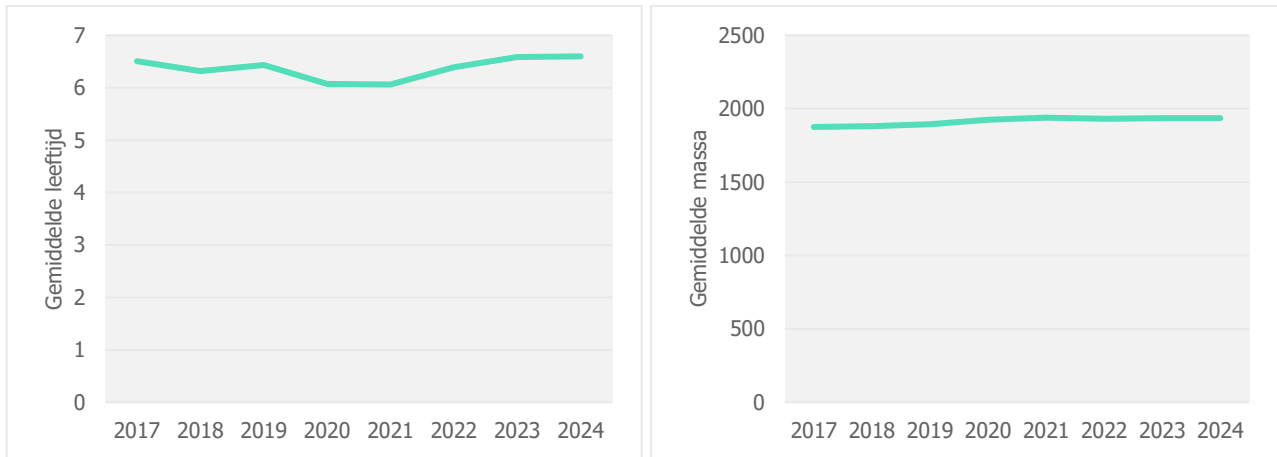
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.3 Evolutie van kenmerken van de voertuigen

De gemiddelde leeftijd van in ongeval betrokken bestelwagens in Vlaanderen bleef sinds 2017 stabiel. De gemiddelde leeftijd bedroeg 6,6 jaar in 2024. Wat de massa van in ongeval betrokken bestelwagens betreft, zien we een licht stijgende trend (+3%).

Door het hoge aantal ontbrekende gegevens bij de variabele 'provincie' is het niet mogelijk om de kenmerken van bestelwagens in het wagenpark op een betrouwbare manier in kaart te brengen. Hierdoor kan niet worden nagegaan in welke mate de evoluties in voertuigkenmerken bij letselongevallen samenhangen met algemene ontwikkelingen binnen het bestelwagenpark.

Figuur 10 Gemiddelde leeftijd en gemiddelde massa van in letselongeval betrokken bestelwagens, 2017-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.4 Evolutie van kenmerken van de ongevallen

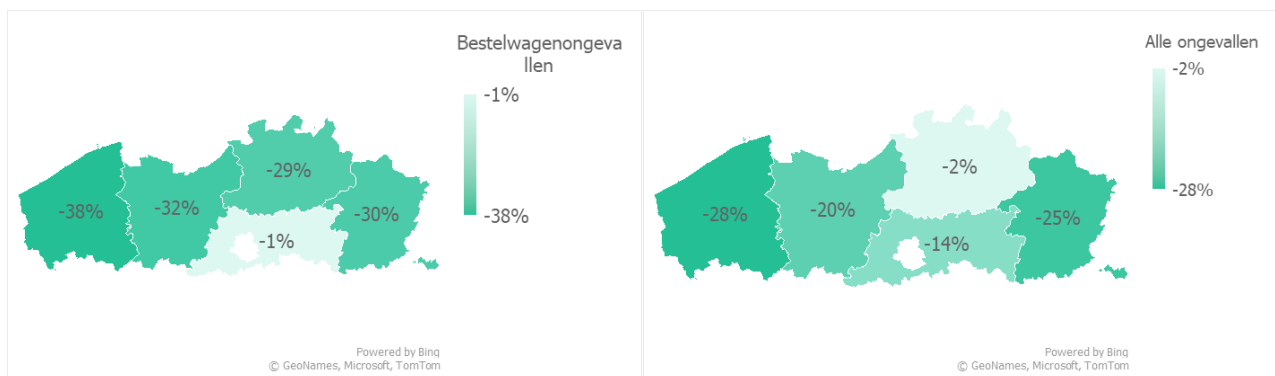
2.4.1 Locatie

In 2024 vonden in België 3.428 ongevallen met bestelwagens plaats, waarvan 69% in Vlaanderen. Het aantal ongevallen met bestelwagens bleef in alle gewesten nagenoeg stabiel.

In Vlaanderen gebeurden in 2024 de meeste bestelwagenongevallen in de provincie Antwerpen (29%), gevolgd door Oost-Vlaanderen (24%) en West-Vlaanderen (19%). Deze cijfers waren de voorgaande tien jaar stabiel en sluiten aan bij de verdeling van het totaal aantal letselongevallen over de provincies heen.

Wanneer we rekening houden met het aantal inwoners per provincie (Figuur 11), zien we dat de slachtofferratio (het aantal slachtoffers per miljoen inwoners) voor bestelwagenongevallen in alle Vlaamse provincies een dalende trend vertoont. Deze daling is het minst uitgesproken in Vlaams-Brabant. Voor alle letselongevallen samen (rechterfiguur) zien we in Vlaams-Brabant daarentegen een aanzienlijke daling van de slachtofferratio.

Figuur 11 Evolutie van de slachtofferratio (aantal slachtoffers per miljoen inwoners) per provincie, bestelwagenongevallen (links) en alle letselongevallen (rechts), 2024 versus 2015

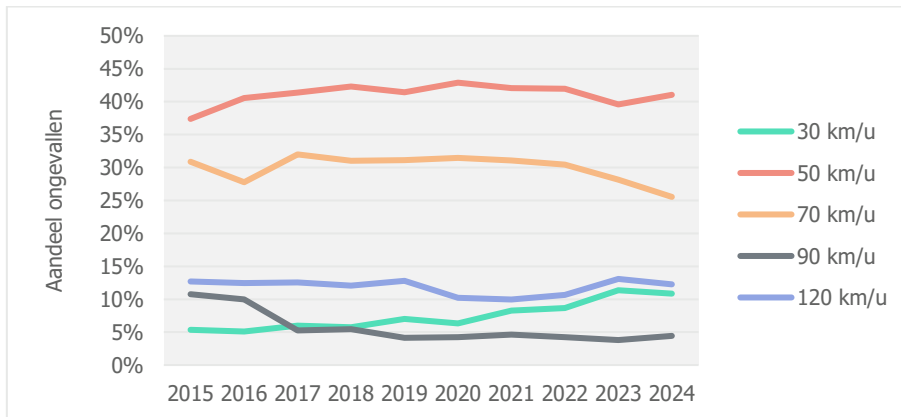


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In de afgelopen tien jaar vonden de meeste bestelwagenongevallen plaats op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u. Op wegen met een snelheidslimiet van 70 km/u is er een lichte daling in het aantal ongevallen (-3%), terwijl het aandeel ongevallen op 30 km/u-wegen duidelijk toeneemt: van 5% in 2015 naar 11% in 2024. Vooral het aantal lichtgewonden en ongedeerden stijgt bij ongevallen op deze wegen. 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.

Daarnaast is er een daling merkbaar in het aandeel bestelwagengevallen op 90 km/u-wegen. Dit is te verklaren door de aanpassing van de snelheidslimiet op gewestwegen buiten de bebouwde kom in 2017, waarbij de maximumsnelheid verlaagd werd van 90 km/u naar 70 km/u.

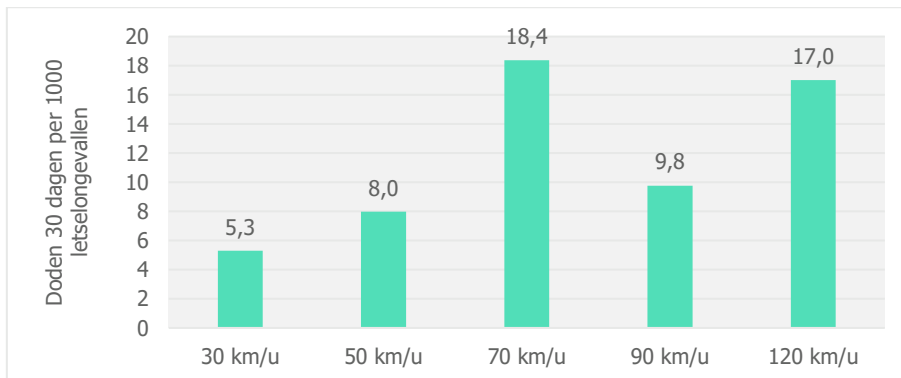
Figuur 12 Evolutie van bestelwagengevallen per snelheidsregime, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De ongevalsernst (aantal doden per 1.000 bestelwagengevallen) vertoont duidelijke verschillen afhankelijk van de snelheidslimiet. Door het lage aantal doden 30 dagen wordt in Figuur 13 data van 2022-2024 samen genomen. De ernst is het laagst op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u en het hoogst op wegen met een snelheidslimiet van 70 km/u.

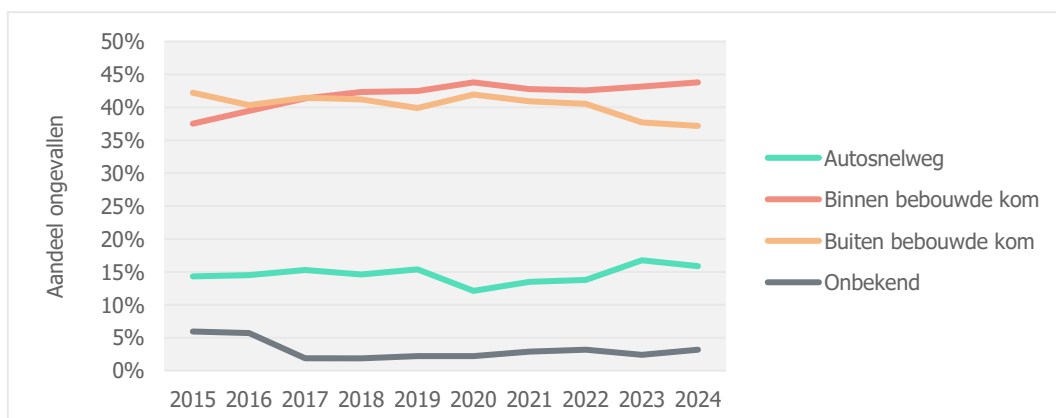
Figuur 13 Ongevalsernst (aantal doden per 1.000 bestelwagengevallen) naargelang snelheidslimiet, 2022-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Er gebeuren bijna evenveel ongevallen binnen bebouwde kom (44% in 2024) als buiten bebouwde kom (37% in 2024). We merken in de periode 2015-2025 een stijging op van het aandeel ongevallen binnen bebouwde kom, en een daling van het aandeel ongevallen buiten bebouwde kom.

Figuur 14 Evolutie van bestelwagengevallen binnen en buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen, 2015-2024

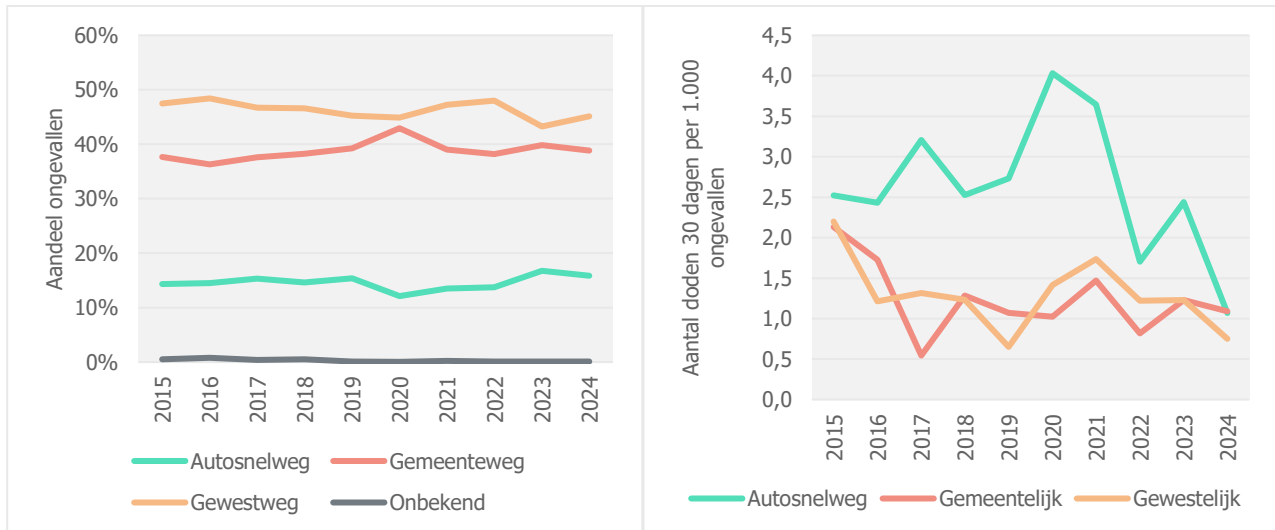


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het aandeel bestelwagenongevallen op gemeentewegen en gewestwegen is in de voorbije tien jaar grotendeels stabiel gebleven, met slechts beperkte schommelingen. In 2024 gebeurde 39% van de ongevallen met bestelwagens op gemeentewegen, terwijl 45% plaatsvond op gewestwegen.

De ernst van de ongevallen verschilt naargelang het wegtype. Op autosnelwegen ligt de ernstgraad van bestelwagenongevallen het hoogst, al vertonen de cijfers hier sterke fluctuaties door het relatief beperkte en wisselende aantal dodelijke slachtoffers. Op gemeentewegen en gewestwegen daarentegen is de ernst van bestelwagenongevallen vergelijkbaar.

Figuur 15 Evolutie van bestelwagenongevallen (links) en ernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 bestelwagenongevallen (rechts) naargelang het type weg, 2015-2024

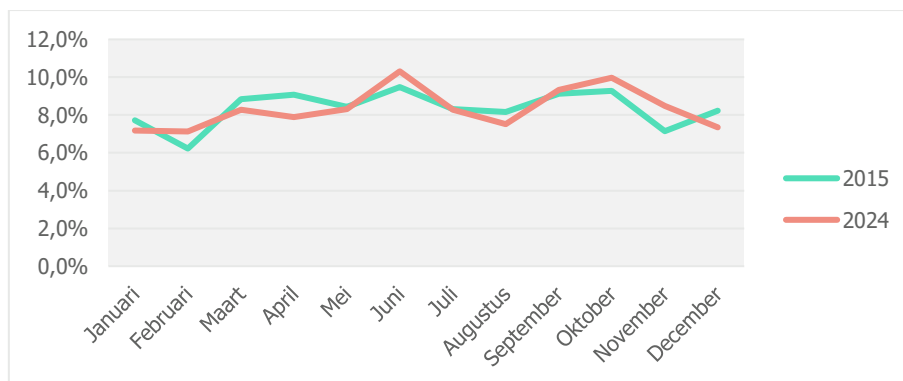


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.4.2 Tijdstip

De spreiding van letselongevallen met bestelwagens over de maanden van het jaar (Figuur 16) vertoont slechts beperkte variatie. In 2024 deden de meeste ongevallen zich voor in juni (10,3%), oktober (10,0%) en september (9,3%). Januari (7,1%) en februari (7,2%) kende het laagste aantal ongevallen. Deze maandelijkse verdeling komt overeen met die van alle letselongevallen. Ook op langere termijn, sinds 2015, zijn er geen opvallende veranderingen waarneembaar.

Figuur 16 Evolutie van bestelwagenongevallen per maand, 2024 versus 2015

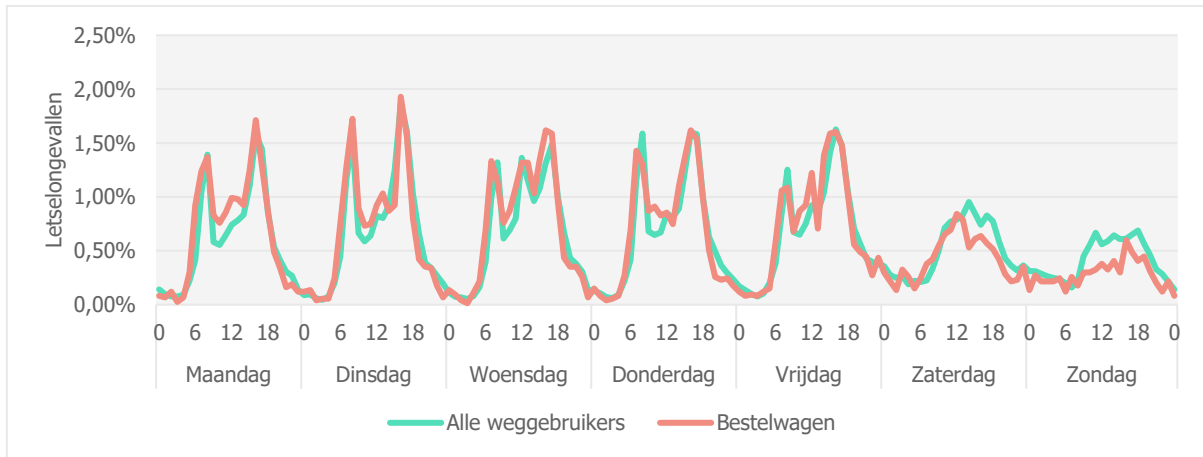


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het merendeel van de letselongevallen met bestelwagens gebeurt op weekdays en overdag. In 2024 vond 79% van de ongevallen plaats binnen dit tijdsvenster. Dit komt overeen met de verdeling naar lichtgesteldheid: 72% van de ongevallen gebeurden bij daglicht en tijdens de werkuren. Ook hier zijn er weinig verschillen zichtbaar in de evolutie over de tijd of ten opzichte van het algemene patroon van alle letselongevallen.

De grootste pieken in letselongevallen doen zich voor tijdens de ochtend- en avondspits, met name op dinsdag- en vrijdagavond.

Figuur 17 Verdeling van de letselgevallen over de dagen van de week, 2022-2024

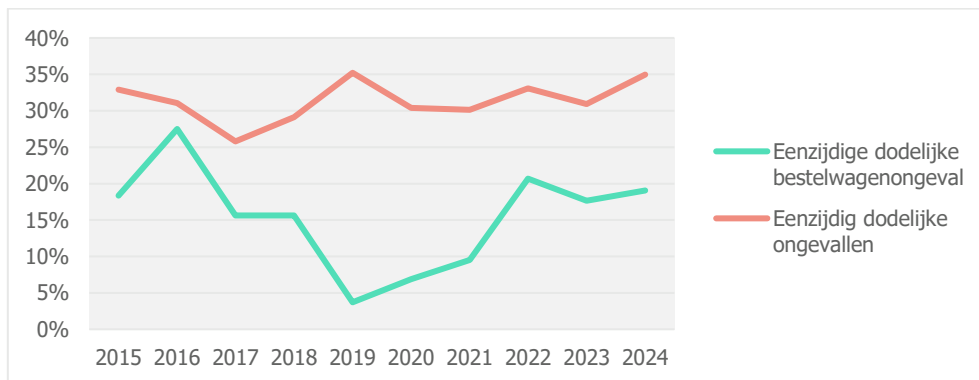


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.5 Evolutie van kenmerken van de botsingen

De meeste letselgevallen met een bestelwagen zijn meerzijdige ongevallen. In 2024 ging het in slechts 6% van de gevallen om een eenzijdig ongeval. Deze verhouding is de afgelopen tien jaar relatief constant gebleven. Bij de dodelijke ongevallen ligt het aandeel eenzijdige ongevallen hoger: 15% in 2024. Dit aandeel is stabiel gebleven opzichte van 2015, hoewel de cijfers jaarlijks sterk schommelen vanwege het beperkte aantal dodelijke eenzijdige ongevallen met bestelwagens. Opvallend is dat dit aandeel lager ligt dan bij alle letselgevallen samen, waar het aandeel eenzijdige dodelijke ongevallen 35% bedroeg in 2024.

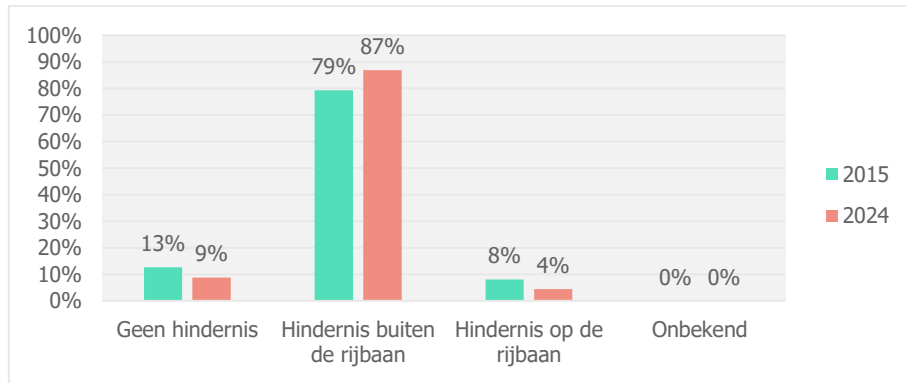
Figuur 18 Evolutie van het aandeel eenzijdige, dodelijke bestelwagenongevallen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het merendeel van de eenzijdige ongevallen betreft een botsing met een hindernis buiten de rijbaan. Dit aandeel steeg in 2024 (87%) ten opzichte van 2015 (79%). Het aandeel ongevallen zonder hindernis daalde van 13% in 2015 naar 8% in 2024. Ook het aandeel eenzijdige ongevallen met een hindernis op de rijbaan daalde in de periode 2015-2024.

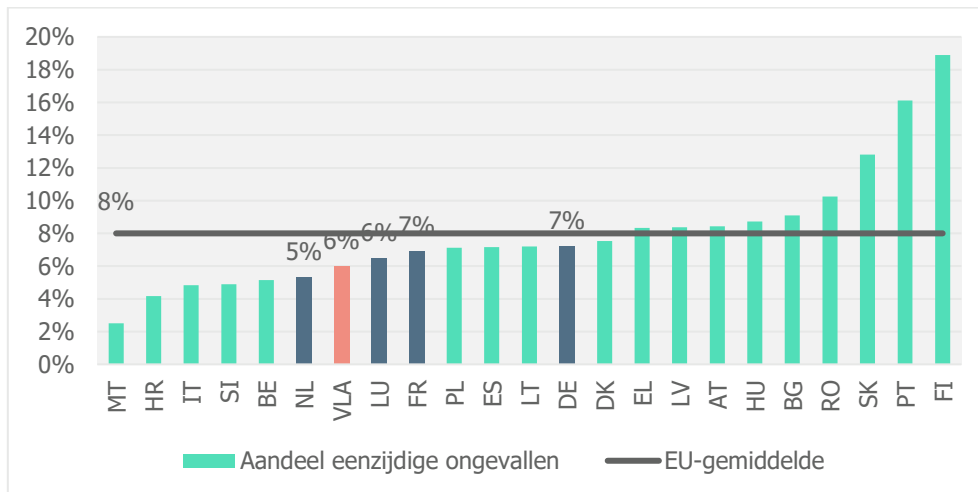
Figuur 19 Evolutie van het type botsing bij eenzijdige bestelwagenongevallen, 2024 vs 2015



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het aandeel eenzijdige bestelwagenongevallen in Vlaanderen ligt met 6% iets onder het Europese gemiddelde van 8%. De situatie in Vlaanderen komt grotendeels overeen met die in onze buurlanden.

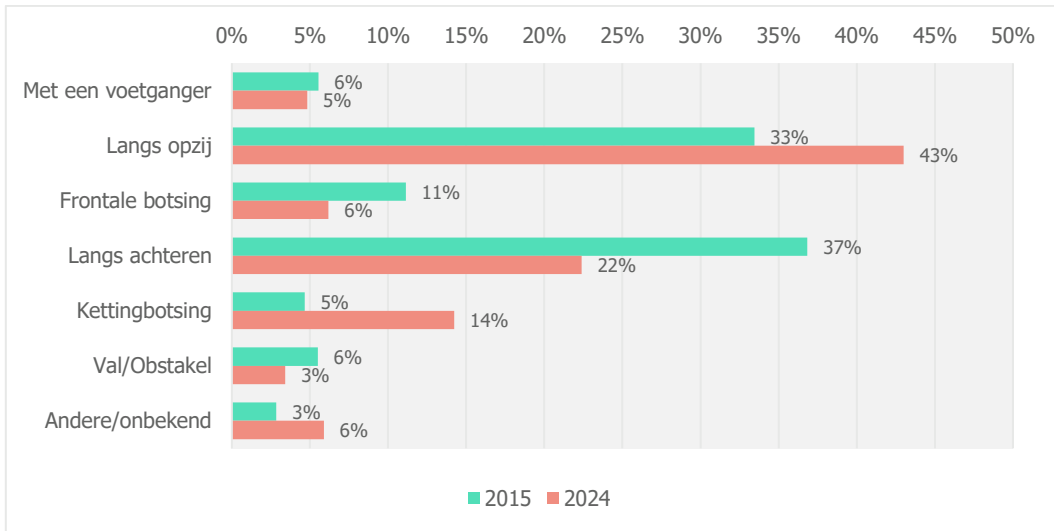
Figuur 20 Aandeel eenzijdige bestelwagenongevallen, lidstaten Europese Unie & Vlaanderen, 2023



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

De meeste meerzijdige aanrijdingen gebeurden voor bestelwagens in 2024 langs opzij (43%) en langs achteren (kopstaart aanrijdingen, 37%). Het aandeel kettingbotsingen kende sinds 2015 een stijging van 8%, wat te maken heeft met de wijziging van de definitie van een kettingbotsing van een botsing met minstens vier voertuigen naar een botsing met minstens drie voertuigen. Sinds 2015 nam het aandeel ongevallen langs opzij toe, terwijl het aandeel frontale botsingen en botsingen langs achteren daalde.

Figuur 21 Evolutie van het type botsing bij meerzijdige bestelwagenongevallen, 2024 versus 2015



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

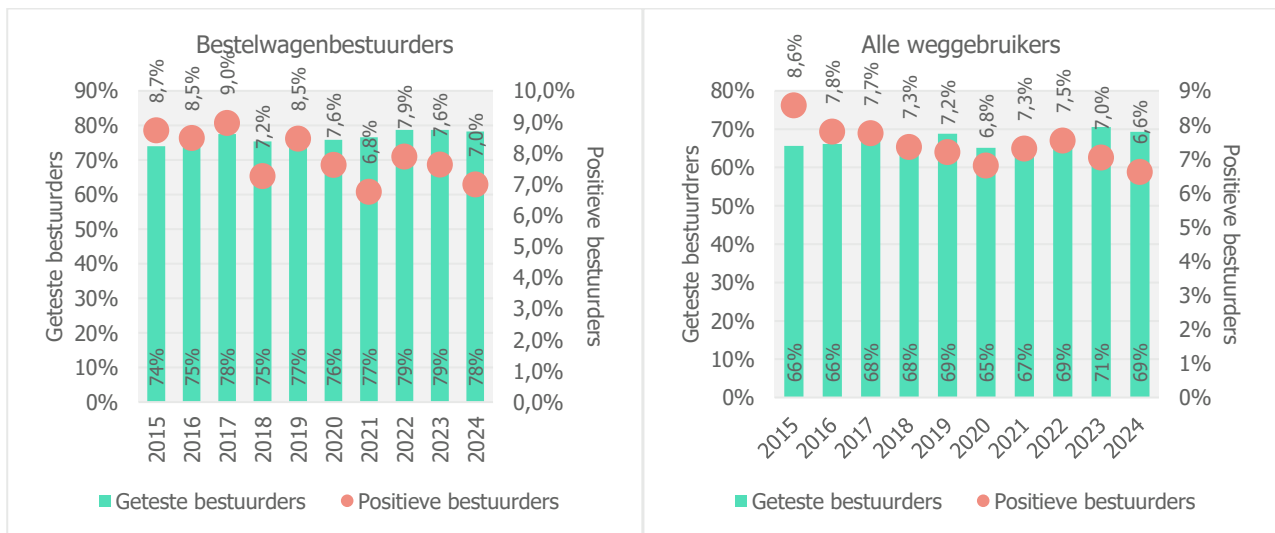
Het aantal bestelwagenongevallen met vluchtmisdrijf is stabiel sinds 2015, in 2024 bedroeg dit aandeel 11%. Dit ligt in lijn met het aandeel vluchtmisdrijven in alle letselongevallen, dat 13% bedroeg in 2024.

2.6 Verzwarende omstandigheden

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

Ook voor bestelwagenbestuurders is er een stijging van het aandeel geteste bestuurders. Het percentage positieve bestelwagenbestuurders daalde van 8,7% in 2015 naar 7,0% in 2024.

Figuur 22 Evolutie van het aantal geteste en het aandeel positieve bestuurders, bestuurders van bestelwagens en alle bestuurders, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

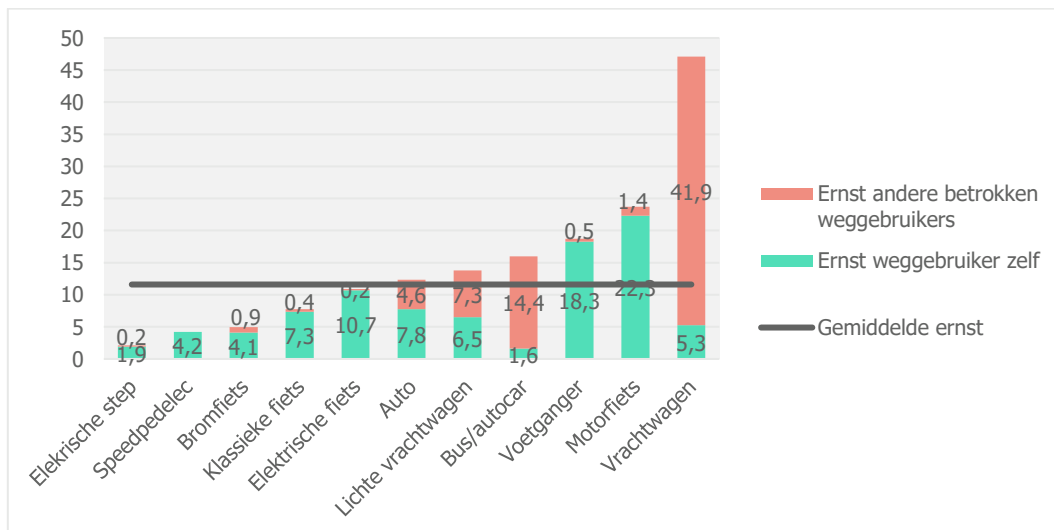
3 Hoe (on)veilig is rijden met een bestelwagen en wat zijn de botsingspartners?

Er zijn weinig gegevens beschikbaar over de (on)veiligheid van rijden met een bestelwagen. De beschikbare data worden vaak samengevoegd met die van vrachtwagens. Bovendien hebben we weinig informatie over het aantal kilometers dat afgelegd wordt door bestelwagens (zie hoofdstuk 1), waardoor de evolutie van risico's niet in kaart gebracht kan worden.

Figuur 23 geeft voor de periode 2022-2024 de ernst weer van de letselgevallen voor de verschillende verplaatsingswijzen van de weggebruikers. De ernst van een letselgeval wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselgevallen. 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 letselgevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. Daarbij is geen rekening gehouden met de mate van blootstelling van de verschillende types weggebruikers.

De totale ernst van bestelwagenongevallen blijkt vergelijkbaar met die van personenwagenongevallen. De ernstgraad voor de opponenten van bestelwagens is iets hoger ligt dan voor de inzittenden van de bestelwagens zelf.

Figuur 23 Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselgevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselgevallen) per weggebruikerstype (2022-2024)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

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.

Uit de resultaten blijkt dat er bij inzittenden van bestelwagens evenveel doden vallen door een eenzijdig ongeval als door een ongeval met een tegenpartij. Dit patroon geldt zowel in 2015 als in 2024. Indien er wel een botsingspartner is, gaat het meestal om een personenwagen of een vrachtwagen, wat een constante blijft doorheen de tijd. Bestelwagens treden zelf vooral op als botsingspartner bij dodelijke ongevallen met auto-inzittenden, en in beperktere mate bij dodelijke slachtoffers onder kwetsbare weggebruikers.

Figuur 24 Botsingsmatrix absolute cijfers (links) en relatieve cijfers (rechts), 2024 versus 2015

		In botsing met ...										
2015												Totaal
Dodens 30 dagen			1	1	2	27	3	6			2	42
		1	3			35	6	16	4	9	4	78
						8	1	1		2	1	13
						28	4			17	1	50
						40	10	27	3	85	3	168
						5	1	4		9	4	23
						1		7		2		10
										1	1	2
					2	1	1	0	4	2	10	
Totaal	1	4	1	2	146	26	62	7	129	18	396	

		In botsing met ...										
2015												Totaal
Dodens 30 dagen			0%	0%	1%	7%	1%	2%			1%	11%
		0%	1%			9%	2%	4%	1%	2%	1%	20%
						2%	0%	0%		1%	0%	3%
						7%	1%			4%	0%	13%
						10%	3%	7%	1%	21%	1%	42%
						1%	0%	1%		2%	1%	6%
						0%		2%		1%		3%
										0%	0%	1%
					1%	0%	0%		1%	1%	3%	
Totaal	0%	1%	0%	1%	37%	7%	16%	2%	33%	5%	100%	

		In botsing met ...										
2024												Totaal
Dodens 30 dagen			1			16	3	5	3		7	35
			2		1	31	1	15	2	22	3	77
						2		1				3
						1	1			1		3
					1	9	3	2		7	3	25
						21	4	10	1	51	3	90
								4		5		9
						1		1		4	1	7
					1				2	1	4	
Totaal	0	3	0	2	82	12	38	6	92	18	253	

		In botsing met ...										
2024												Totaal
Dodens 30 dagen			0%			6%	1%	2%	1%		3%	14%
			1%		0%	12%	0%	6%	1%	9%	1%	30%
						1%		0%				1%
						0%	0%			0%		1%
					0%	4%	1%	1%		3%	1%	10%
						8%	2%	4%	0%	20%	1%	36%
								2%		2%		4%
						0%		0%		2%		2%
					0%				1%	0%	2%	
Totaal	0%	1%	0%	1%	32%	5%	15%	2%	36%	7%	100%	

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In tabel 2 wordt weergegeven wat de botsingspartners zijn van bestelwagens wanneer één van de inzittenden gewond raakt. De auto blijft ook in 2024 de belangrijkste botsingspartner. De tweede grootste groep slachtoffers valt in ongevallen zonder opponent. Het aandeel van de auto als botsingspartner nam licht af in de periode 2015-2024, net als het aandeel ongevallen met vrachtwagens onderling. Het aandeel ongevallen tussen bestelwagens onderling nam toe.

Tabel 2 Botsingspartners van gewonde inzittenden van bestelwagens, 2024 versus 2015

Slachtoffers bestelwagen-inzittenden				
	2015		2024	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel
Voetganger	1	0,1%		
Fiets	5	0,4%	4	0,5%
Bromfiets			1	0,1%
Motorfiets	2	0,2%	3	0,4%
Auto	549	48,4%	380	46,9%
Bestelwagen	151	13,3%	135	16,6%
Vrachtwagen	158	13,9%	107	13,2%
Autobus/autocar	12	1,1%	8	1,0%
Geen opponent	212	18,7%	151	18,6%
Andere	12	1,1%	6	0,7%
Onbekend	32	2,8%	16	2,0%
Totaal	1134		811	

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Referenties

ACEA (2024). Vehicles on European Roads. <https://www.acea.auto/files/ACEA-Report-Vehicles-on-European-roads-.pdf>

Mobiliteitsraad Vlaanderen (2025). Bestelwagens in de mobiliteit in Vlaanderen – een analyse. <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/75828>



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be