



Rapport nr. 2026-F-07-NL

Factsheet – Evolutie van voetgangersongevallen in Vlaanderen



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Rapportnummer	2026-F-07-NL
Wettelijk depot	D/2026/0779/09
Opdrachtgever	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse overheid
Publicatiedatum	15/01/2026
Auteur(s)	Evi Dons
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:
Dons, E. (2026). Factsheet – Evolutie van voetgangersongevallen in Vlaanderen, Brussel: Vias institute

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	4
1 Hoe nemen voetgangers deel aan het verkeer?	5
2 Hoe evolueren ongevallen met voetgangers?	7
2.1 Evolutie van letselongevallen en slachtoffers	7
2.2 Leeftijd en geslacht	9
2.3 Locatie	10
2.4 Tijdstip	11
2.5 Verzwarende omstandigheden	12
2.5.1 Rijden onder invloed van alcohol	12
2.5.2 Vluchtmisdrijf	13
3 Hoe (on)veilig is stappen?	14
3.1 Risico voor voetgangers	14
3.2 Tolerantiedrempels bij een aanrijding tussen een voetganger en een auto	16
3.3 Letselprofielen	17
3.4 Subjectieve veiligheid	18
4 Wie zijn de botsingspartners van voetgangers?	20
Referenties	22

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1	Evolutie van het aantal ongevallen en slachtoffers met voetgangers, 2015-2024	7
Tabel 2	Evolutie van het aantal gehospitaliseerde voetgangers, 2016-2022	9
Tabel 3	Procentuele en absolute letselfrequenties voor voetgangersgewonden, per type botsing (2016-2022)	18
Tabel 4	Botsingspartners van overleden en gewonde voetgangers, 2024 versus 2015	21
Tabel 5	Botsingsmatrix met procentuele verdeling van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden volgens verplaatsingswijze en opponent (2022)	21
Figuur 1	Figuur boven: Evolutie van percentage verplaatsingen te voet (als hoofdvervoermiddel; maandag-zondag); Figuur onder: Motieven van verplaatsingen te voet in het jaar 2024.	5
Figuur 2	Evolutie van het aantal miljard voetgangerskilometers, hoofdvervoerswijze, 2009-2024	6
Figuur 3	Verdeling van vervoerswijze per vervoersregio, hoofdvervoerswijze, 2024	6
Figuur 4	Evolutie van letselongevallen met voetgangers, lidstaten van de Europese Unie, 2023 versus 2014	8
Figuur 5	Aandeel voetgangersdoden in alle verkeersdoden, lidstaten van de Europese Unie, 2023	8
Figuur 6	Slachtoffers per 100.000 inwoners volgens leeftijd: slachtoffers te voet (figuur links) en alle verkeersslachtoffers (figuur rechts), 2024	9
Figuur 7	Evolutie van het aandeel voetgangersongevallen per snelheidsregime, 2015-2024	10
Figuur 8	Evolutie van het aandeel voetgangersongevallen op wegvakken, kruispunten en rotondes, 2015-2024	11
Figuur 9	Evolutie van het aandeel slachtoffers te voet naargelang hun positie, 2024 versus 2015	11
Figuur 10	Het tijdstip (week, weekend, dag en nacht) van voetgangersongevallen voor het jaar 2024, in vergelijking met alle letselongevallen	12
Figuur 11	Verdeling van voetgangersongevallen per maand (gemiddelde van 2015 tot en met 2024)	12
Figuur 12	Evolutie van het aantal geteste en het aandeel positieve voetgangers en alle weggebruikers, 2015-2024	13
Figuur 13	Aandeel vluchtmisdrijf in voetgangersongevallen, Europese lidstaten & Vlaanderen, 2023	13
Figuur 14	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)	14
Figuur 15	Risico op verwondingen en overlijdensrisico voor voetgangers, hoofdvervoerswijze, 2009-2024	15
Figuur 16	Overlijdensrisico en risico op verwondingen voor voetgangers naargelang leeftijd en geslacht, hoofdvervoerswijze, 2024	16
Figuur 17	Overlijdensrisico en risico op verwondingen, hoofdvervoerswijze, personenwagen = index 1, 2024	16
Figuur 18	Links: Letselrisicomodellen voor kwetsbare weggebruikers uitgezet als functie van de impactsnelheid bij een aanrijding met een auto. De drempelwaarde (weergegeven in rood) komt overeen met een 10% kans op ernstige verwondingen (MAIS3+). Boven: Drempelwaardes voor impactsnelheid, gemeten in km/u, voor een aanrijding tussen een voetganger en een auto.	17
Figuur 19	Procentuele verdeling van ernstige (AIS3+) letsels over de lichaamsregio's bij MAIS3+ voetgangersgewonden (2016-2022)	17
Figuur 20	Subjectieve veiligheid van voetgangers	18
Figuur 21	Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, absolute aantallen, 2024 versus 2015	20
Figuur 22	Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, procentuele verdeling, 2024 versus 2015	20

1 Hoe nemen voetgangers deel aan het verkeer?

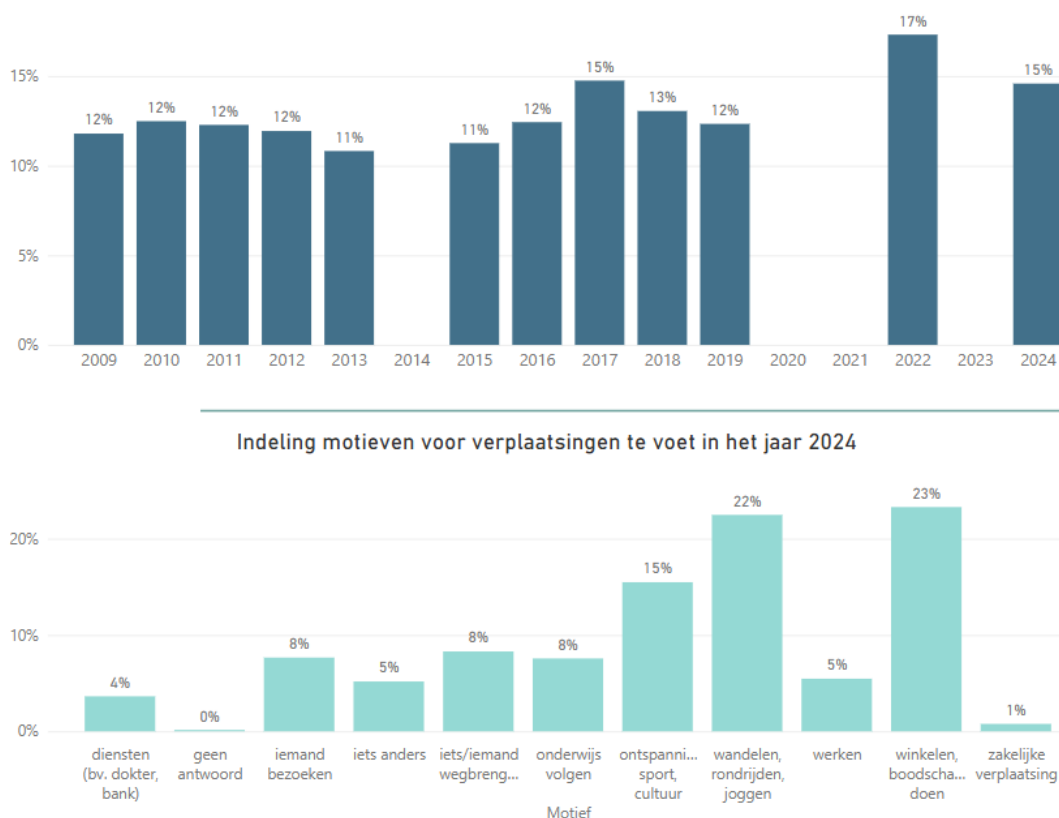
Bijna iedereen is soms voetganger. Slechts 5,8% van de respondenten in het 7^{de} Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG; Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2025) geeft aan nooit of minder dan één keer per jaar te voet naar een bestemming te gaan. Hiermee vormen voetgangers de grootste groep 'verplaatsers'.

Op een gemiddelde dag gebeuren 14,6% van alle verplaatsingen in Vlaanderen te voet, waarbij 'te voet' als hoofdvervoermiddel wordt gebruikt. Dit zijn 0,48 verplaatsingen te voet per persoon per dag. Van maandag tot vrijdag ligt het aandeel iets lager, namelijk 14,1%. Vrouwen wandelen vaker dan mannen, respectievelijk 16,2% en 12,9% van alle verplaatsingen. Het aandeel verplaatsingen te voet ligt het hoogst bij 65-plussers, namelijk 20,5%.

Van alle verplaatsingen te voet heeft 23% als motief 'Winkelen, boodschappen doen', gevolgd door 22% 'Wandelen, joggen'. Slechts 5% van alle voetgangersverplaatsingen heeft als motief 'Werk'.

De **evolutie** in verplaatsingen te voet in Vlaanderen is moeilijker te beoordelen wegens regelmatige methodologische veranderingen in OVG. Zo worden er bijvoorbeeld vanaf OVG 6 ook verplaatsingen van minder dan 100 meter geregistreerd. Dit kan leiden tot een lichte verhoging in het aandeel voetgangersverplaatsingen. Dit in overweging nemende, lijkt het aantal verplaatsingen per persoon per dag waarbij 'te voet' de hoofdverplaatsingswijze is, eerder stabiel tot licht stijgend.

Figuur 1 Figuur boven: Evolutie van percentage verplaatsingen te voet (als hoofdvervoermiddel; maandag-zondag); Figuur onder: Motieven van verplaatsingen te voet in het jaar 2024.



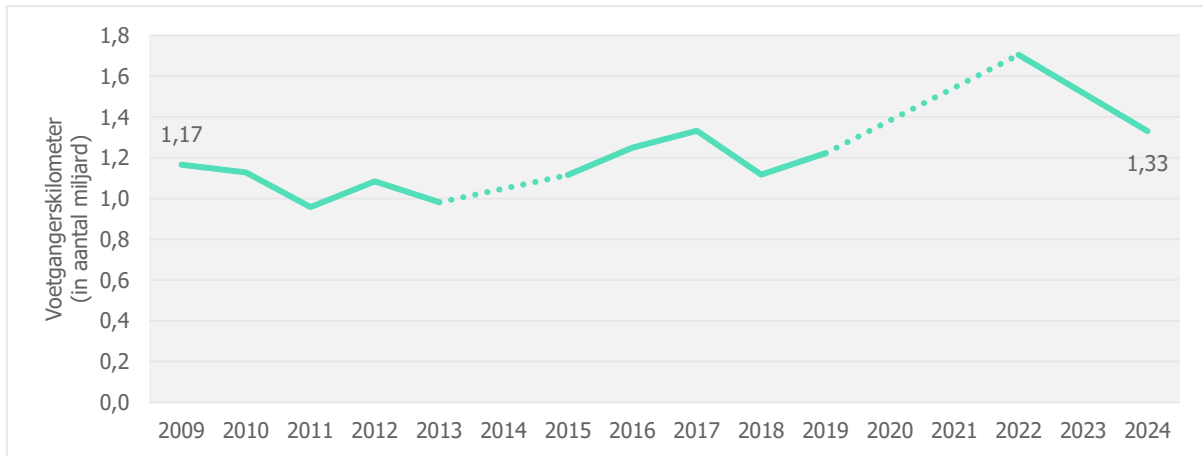
Bron: MoMo dashboard met informatie uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag

66% van alle verplaatsingen te voet is korter dan 1 kilometer; 16% is tussen 1 en 2 kilometer; 12% tussen 2 en 5 kilometer; en nog 5% tussen 5 en 10 kilometer. De gemiddelde afstand van een verplaatsing te voet bedraagt 1,4 kilometer (te voet als hoofdmodus; OVG 7).

Gebruik makend van de inschatting van OVG, werd er in 2009 naar schatting 1,17 miljard kilometer gewandeld in Vlaanderen, in 2024 is dat aantal gestegen naar 1,33 miljard kilometer. Na 2020 was er eerst een sterke toename van het aantal kilometers te voet; in 2024 lijkt dit echter terug af te nemen.

Deze schatting is een ondergrens aangezien enkel verplaatsingen waarbij 'te voet' het hoofdvervoermiddel is, zijn opgenomen. Combimobiliteit zorgt daarnaast voor frequente maar relatief korte trajecten te voet. Ten slotte is zelf-gerapporteerde voetgangersdata meestal een onderschatting van de werkelijke afgelegde afstand omdat korte trajecten vaker vergeten worden bij rapportage.

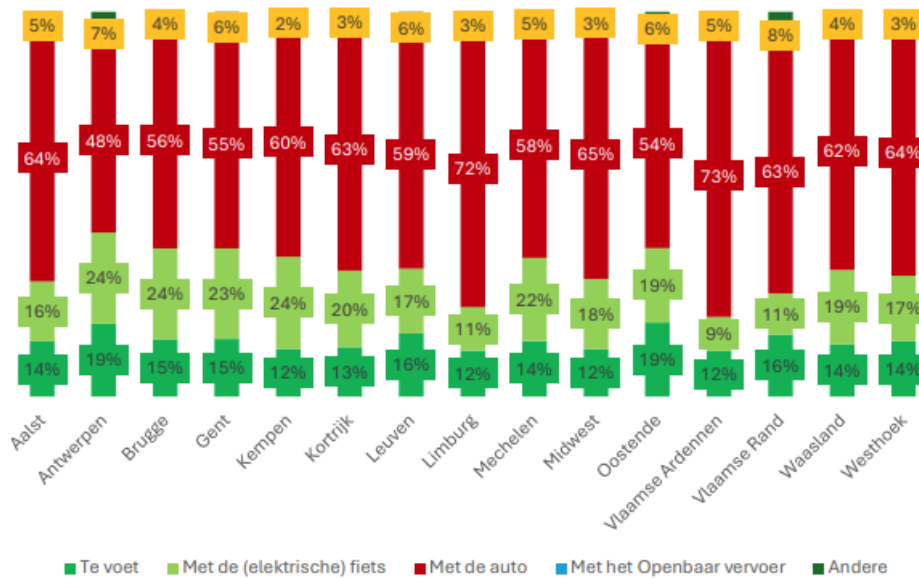
Figuur 2 Evolutie van het aantal miljard voetgangerskilometers, hoofdvervoerswijze, 2009-2024



Bron: OVG; Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2025

Als we kijken naar de vervoersregio, gaan Vlamingen het vaakst te voet in Antwerpen (19%) en Oostende (19%). De laagste aandelen worden opgetekend in de Kempen (12%), Limburg (12%), de Midwest (12%) en de Vlaamse Ardennen (12%).

Figuur 3 Verdeling van vervoerswijze per vervoersregio, hoofdvervoerswijze, 2024



Bron: Departement Mobiliteit en Openbare werken, 2025

2 Hoe evolueren ongevallen met voetgangers?

Voor deze ongevallenanalyse maken we voornamelijk 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 letselongevallen en slachtoffers

Elk jaar worden er ongeveer 2000 letselongevallen met voetgangers door de politie geregistreerd in Vlaanderen. Er overlijden ongeveer 40 voetgangers per jaar in het verkeer, en er vallen meer dan 200 zwaargewonden. Na het laagste cijfer qua aantal letselongevallen met voetgangers in het coronajaar 2020, stijgen deze cijfers terug jaar na jaar. Over de laatste 10 jaar beschouwd, kan er echter wel gesproken worden over een daling. Letselongevallen met voetgangers maken 8-10% uit van alle letselongevallen en dit aandeel is stabiel over de laatste 10 jaar. Voetgangers zijn iets vaker betrokken in dodelijke ongevallen: ze maken 11-15% uit van alle dodelijke verkeersslachtoffers.

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

	Letsel- ongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Ernst ¹	Mortaliteit ²
2015	2251	42	2198	2240	18,7	6,52
2016	2298	39	2247	2286	17,0	6,02
2017	2168	44	2054	2098	20,3	6,75
2018	2185	33	2113	2146	15,1	5,04
2019	2241	45	2103	2148	20,1	6,83
2020	1622	30	1512	1542	18,5	4,53
2021	1890	44	1747	1791	23,3	6,61
2022	1979	36	1820	1856	18,2	5,37
2023	2094	41	1931	1972	19,6	6,05
2024	2107	35	1928	1963	16,6	5,13
Evolutie 2015-2024	-6%	-17%	-12%	-12%	-11%	-21%

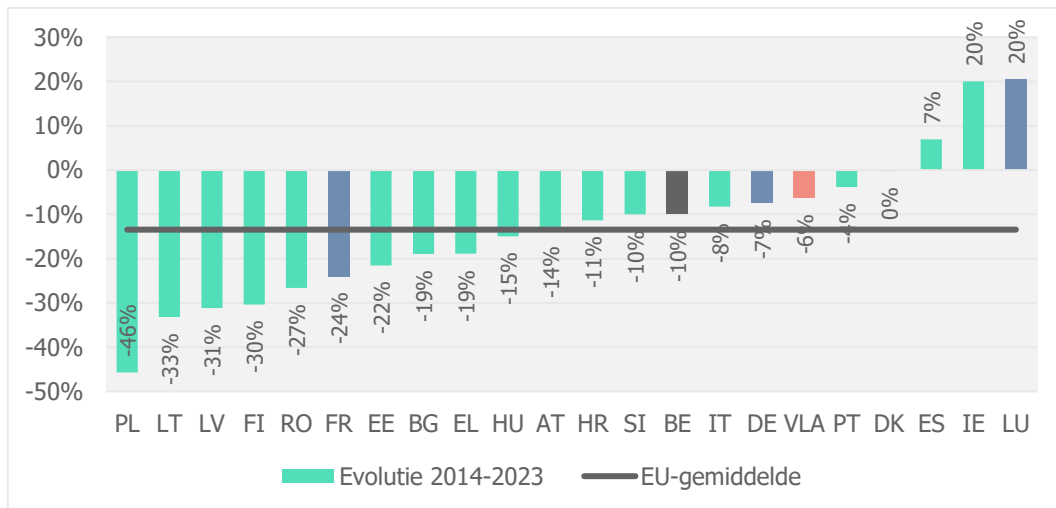
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In Vlaanderen is er in vergelijking met 10 jaar geleden een daling merkbaar in het aantal ongevallen met voetgangers, namelijk -6%. In heel België is er over dezelfde periode een daling met 10% in voetgangersongevallen. In vergelijking met andere Europese landen is deze daling echter beperkt.

¹ Ernst = aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen

² Mortaliteit = aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners

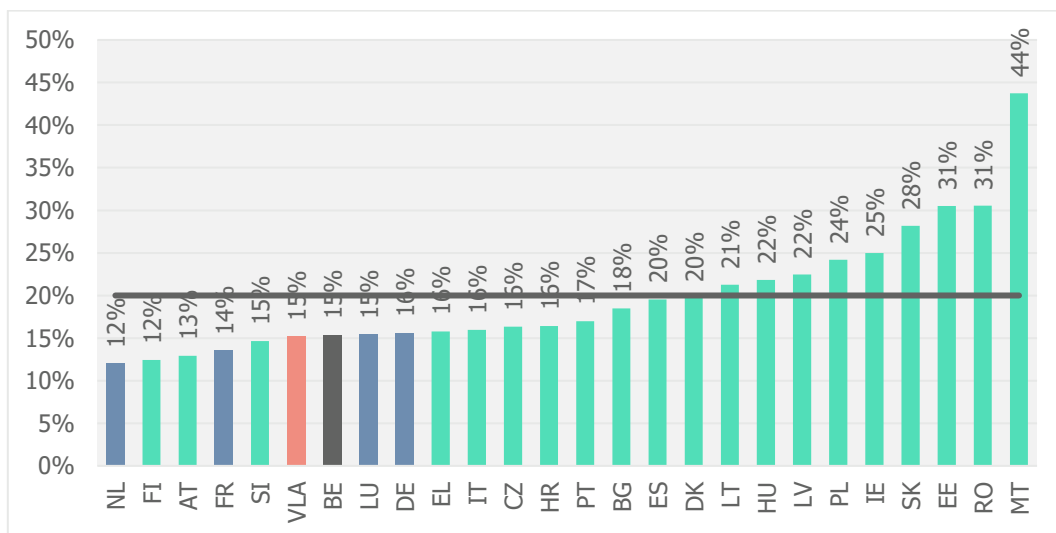
Figuur 4 Evolutie van letstelongevallen met voetgangers, lidstaten van de Europese Unie, 2023 versus 2014



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

Het aandeel voetgangersdoden in Vlaanderen en België is momenteel lager dan het Europese gemiddelde, namelijk 15% t.o.v. 20% (jaar 2023). Onze buurlanden zitten op gelijkaardige niveaus als Vlaanderen.

Figuur 5 Aandeel voetgangersdoden in alle verkeersdoden, lidstaten van de Europese Unie, 2023



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

Een alternatieve bron van informatie over verkeersslachtoffers, naast data van de politie, is data afkomstig van ziekenhuizen. Voor gehospitaliseerde voetgangers met overnachting is er een dalende trend waarneembaar met het laagste aantal, namelijk 397, in het jaar 2020, en hogere waarden in 2021 en 2022 maar niet op het niveau van voor de pandemie. Voor voetgangers kan er dus gesproken worden van een dalende trend wat betreft verkeersslachtoffers geregistreerd in ziekenhuizen in Vlaanderen.

Op basis van een vergelijking tussen de Belgische politie- en ziekenhuisgegevens is gebleken dat het aantal officieel geregistreerde zwaargewonde voetgangers moet worden vermenigvuldigd met een coëfficiënt van 2,4 om de gehospitaliseerde voetgangers te kennen (Bouwen et al., 2023). Die coëfficiënt is niet zo hoog als voor de fietsers (namelijk 6,9), en gelijkaardig aan de coëfficiënt voor gemotoriseerde voertuigen van 2,9. Er is dus ook bij voetgangersongevallen sprake van onderregistratie.

Tabel 2 Evolutie van het aantal gehospitaliseerde voetgangers, 2016-2022

	Alle gehospitaliseerde gewonden	Gehospitaliseerde gewonden met overnachting	MAIS3+ gewonden
2016	652	641	162
2017	673	666	187
2018	611	594	154
2019	610	584	159
2020	408	397	99
2021	458	431	129
2022	460	440	118
Evolutie 2016-2022	-29%	-31%	-27%

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

2.2 Leeftijd en geslacht

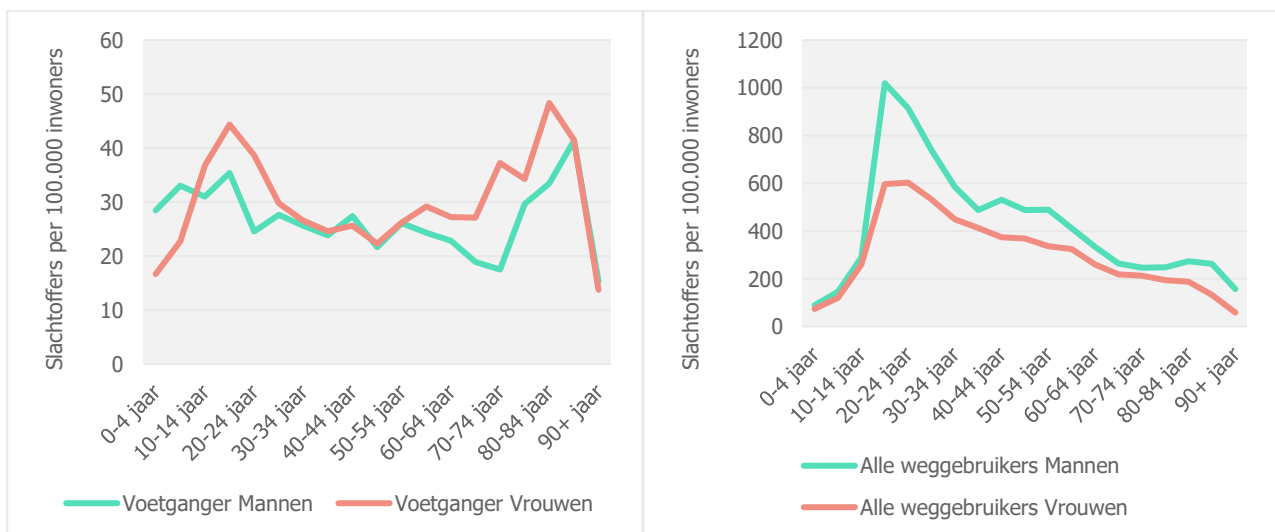
Voetgangers die slachtoffer zijn in het verkeer zijn net iets vaker vrouwen dan mannen en dit is in tegenstelling tot alle verkeersslachtoffers waar mannen vaker het slachtoffer zijn.

Wanneer er rekening gehouden wordt met de leeftijds piramide, observeren we de hoogste risico's bij de 15-19 jarigen en bij 80-plussers (slachtoffers per 100,000 inwoners; houdt geen rekening met hoeveel er gewandeld wordt binnen de groep). Dit is in tegenstelling tot het algemene beeld bij alle weggebruikers, waar er één piek bij de jongeren aanwezig is. Bij de voetgangers is er het laatste decennium vooral een daling merkbaar in de groep van jongeren en in mindere mate bij de ouderen.

Slachtoffers bij de voetgangers (alle slachtoffers inclusief dodelijke slachtoffers) zijn gemiddeld ouder dan het gemiddelde verkeersslachtoffer, namelijk 42,3 jaar versus 38,9 jaar (jaar 2024). De gemiddelde leeftijd van een voetganger die slachtoffer is van een verkeersongeval stijgt overheen de jaren en volgt een gelijkaardig patroon als bij alle weggebruikers. Een voetganger die sterft in het verkeer is gemiddeld 51,0 jaar oud, maar dit fluctueert van jaar tot jaar door het relatief klein aantal dodelijke slachtoffers. De gemiddelde leeftijd van een voetganger die overlijdt in een verkeersongeval in andere Europese landen is gemiddeld 52,9 jaar (CARE, 2023).

Voetgangers ouder dan 80 jaar vertegenwoordigen 8% van de gewonde slachtoffers, maar 18% van de verkeersdoden en zwaargewonden, wat uiteraard verband houdt met hun grotere kwetsbaarheid (jaar 2024). De groep 60-79 jaar is eveneens oververtegenwoordigd in het aantal ernstig gewonden, met 21% van de slachtoffers en 30% van de doden en zwaargewonden.

Figuur 6 Slachtoffers per 100.000 inwoners volgens leeftijd: slachtoffers te voet (figuur links) en alle verkeersslachtoffers (figuur rechts), 2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

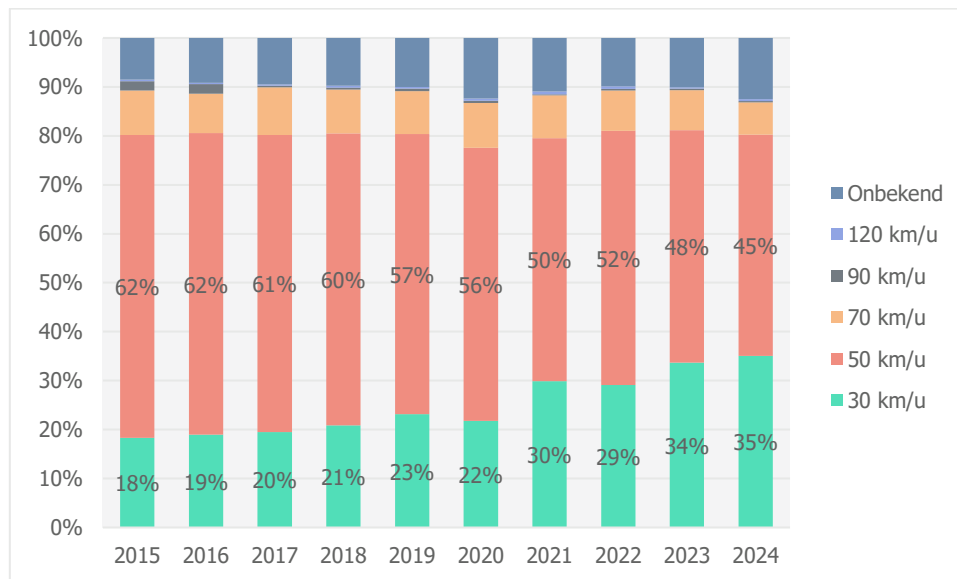
2.3 Locatie

Letselongevallen met voetgangers gebeuren vooral binnen de bebouwde kom (78% binnen de bebouwde kom).

In 2024 gebeurde 35% van de letselongevallen met voetgangers op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u en 45% op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u. Het aandeel ongevallen op wegen met 30 km/u is stijgend overheen de jaren, wellicht speelt hierin de uitbreiding van het aantal zones 30, waarbij er geen aanpassingen aan het oorspronkelijke wegbeeld werden uitgevoerd, een rol. Dode en zwaargewonde voetgangers vallen voor 31% op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u en 54% op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u. Hoe hoger de snelheidslimiet, hoe ernstiger de ongevallen.

Er gebeuren weinig tot geen ongevallen met voetgangers op autosnelwegen (<1%). Letselongevallen met voetgangers gebeuren voor ongeveer 40% op gewestwegen en 60% op gemeentelijke wegen. Deze aandelen zijn stabiel overheen de tijd. Wanneer enkel de dode en zwaargewonde voetgangers beschouwd worden, valt 53% op gemeentelijke wegen en 44% op gewestwegen (jaar 2024). Ongevallen met voetgangers zijn het meest ernstig op autosnelwegen, gelukkig zijn deze ook zeldzaam. De voorbije 10 jaar is de ernst van ongevallen met voetgangers afgenomen op zowel gemeentewegen als gewestwegen.

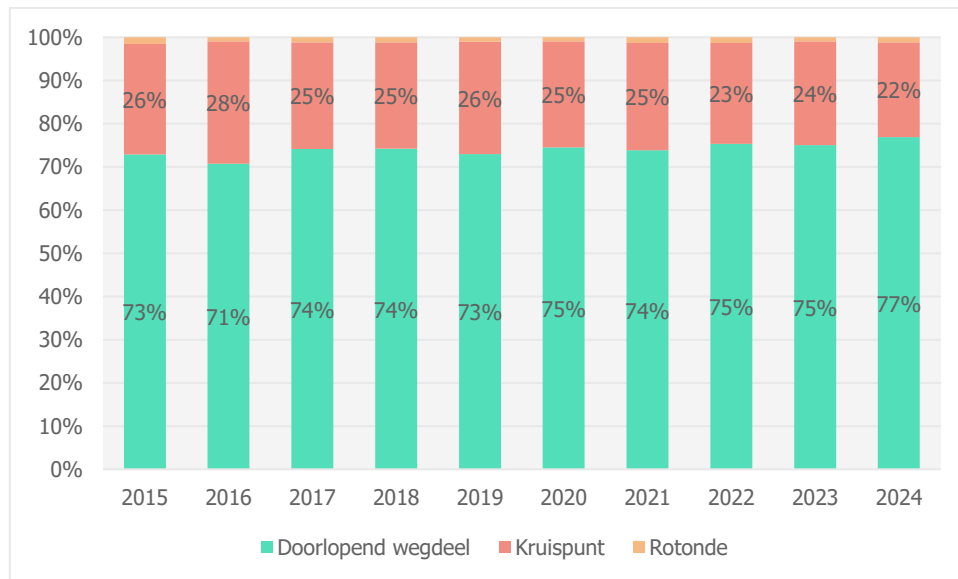
Figuur 7 Evolutie van het aandeel voetgangersongevallen per snelheidsregime, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Vaker dan bij andere modi, gebeuren letselongevallen met voetgangers op doorlopende wegdelen (77% in 2024) en minder vaak op kruisingen. Er is een lichte trend naar een kleiner aandeel voetgangersongevallen op kruispunten en een groter aandeel op doorlopende wegdelen.

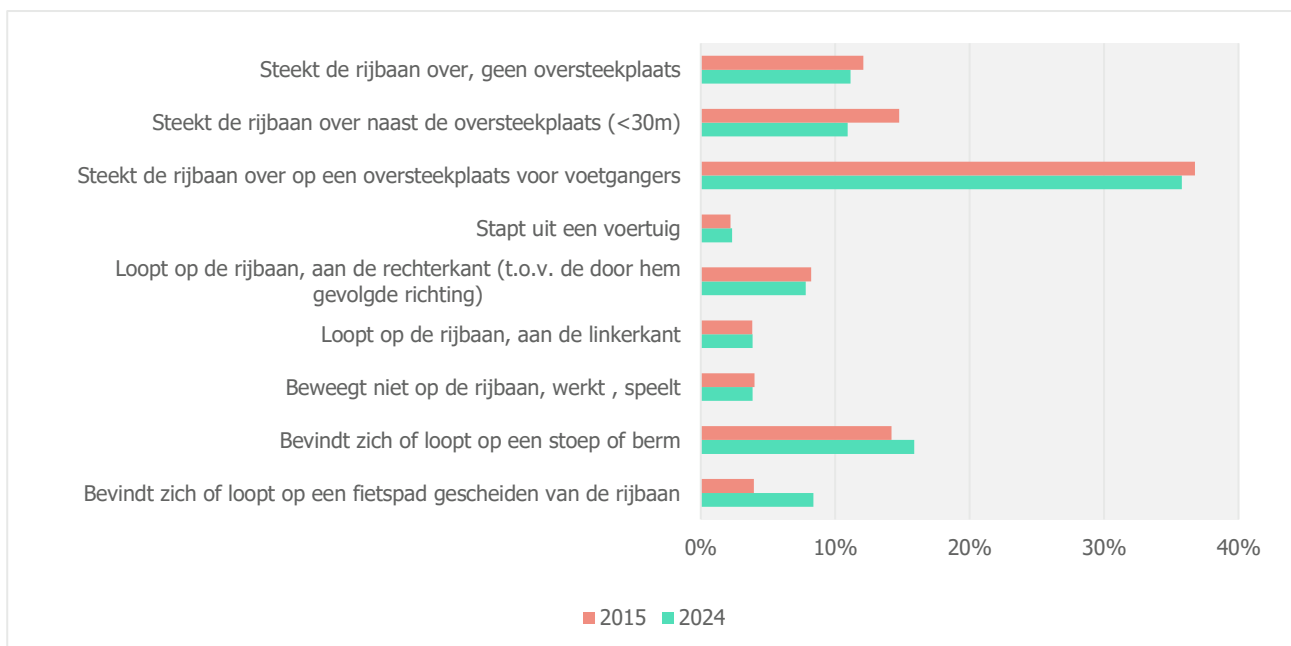
Figuur 8 Evolutie van het aandeel voetgangersongevallen op wegvakken, kruispunten en rotondes, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Dit komt ook terug in de volgende figuur: er vallen relatief minder slachtoffers bij het oversteken van de rijbaan. Er is wel een stijging merkbaar in voetgangers die zich op de stoep, berm of fietspad bevinden. Veruit de meeste slachtoffers bij de voetgangers vallen nog steeds bij het oversteken van de rijbaan op een oversteekplaats voor voetgangers.

Figuur 9 Evolutie van het aandeel slachtoffers te voet naargelang hun positie, 2024 versus 2015

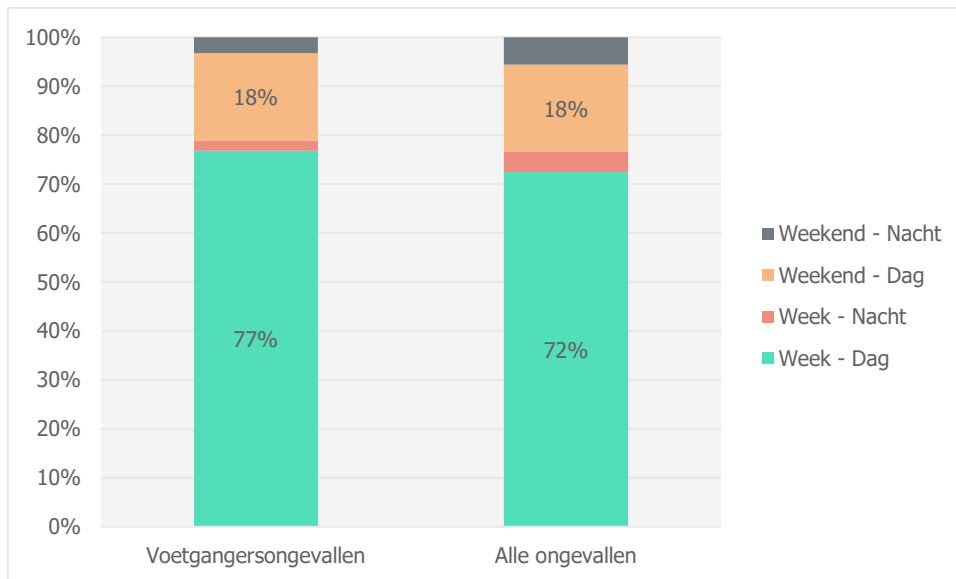


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.4 Tijdstip

In vergelijking met alle verkeersongevallen, gebeuren letselongevallen met voetgangers iets vaker overdag dan 's nachts. Dit is stabiel over de jaren.

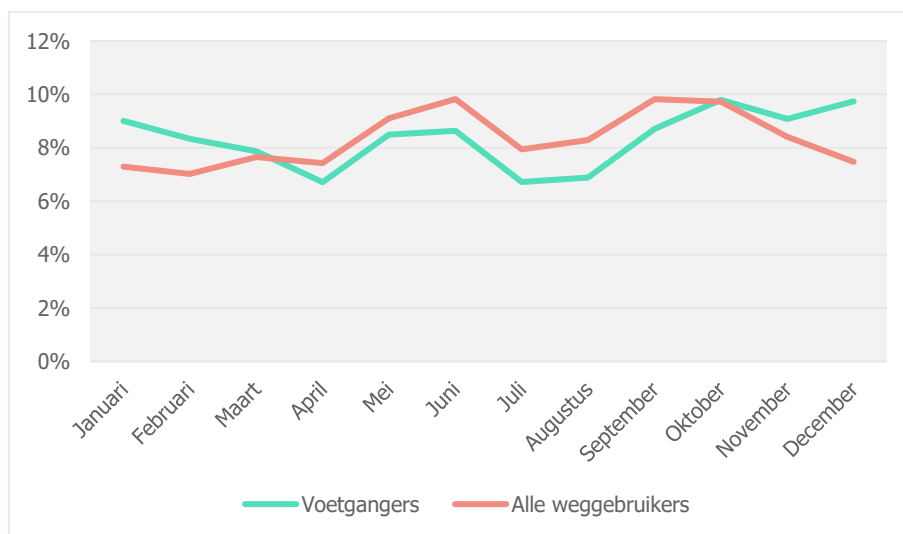
Figuur 10 Het tijdstip (week, weekend, dag en nacht) van voetgangersongevallen voor het jaar 2024, in vergelijking met alle letselgevallen



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Ongevallen met voetgangers gebeuren daarnaast vaker in de wintermaanden dan ongevallen met andere vervoermiddelen. Dit is een jaarlijks terugkerend patroon.

Figuur 11 Verdeling van voetgangersongevallen per maand (gemiddelde van 2015 tot en met 2024)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

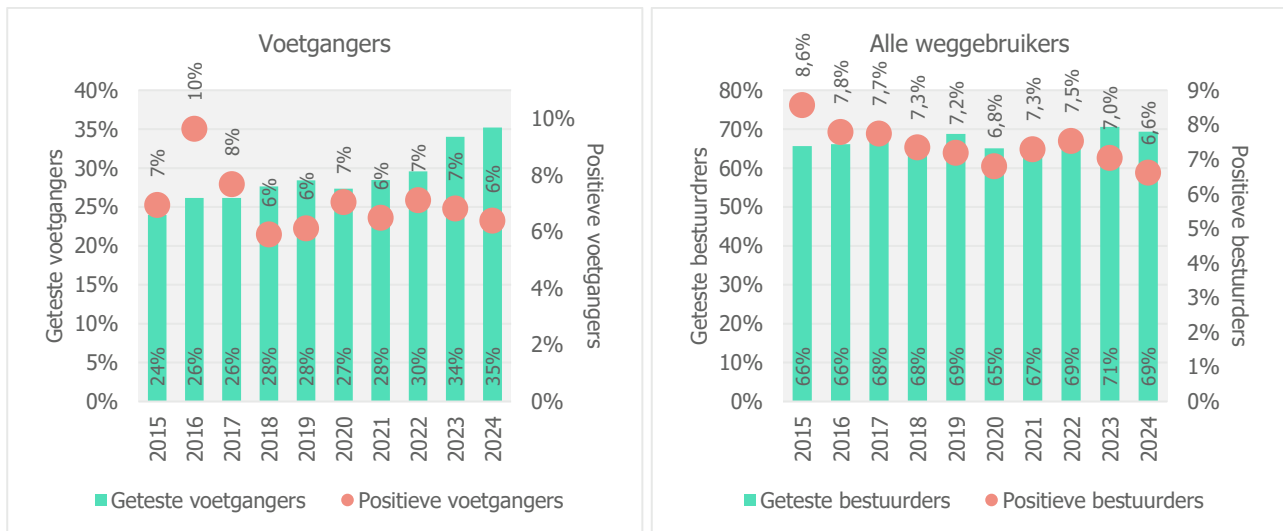
2.5 Verzwarende omstandigheden

2.5.1 Rijden onder invloed van alcohol

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

Ook voor voetgangers is er een stijging van het aandeel geteste voetgangers. Het percentage positieve voetgangers daalde licht van 6,9% in 2015 tot 6,4% in 2024. Waarschijnlijk zijn beide observaties gekoppeld (breder testen versus voornamelijk testen bij vermoeden).

Figuur 12 Evolutie van het aantal geteste en het aandeel positieve voetgangers en alle weggebruikers, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

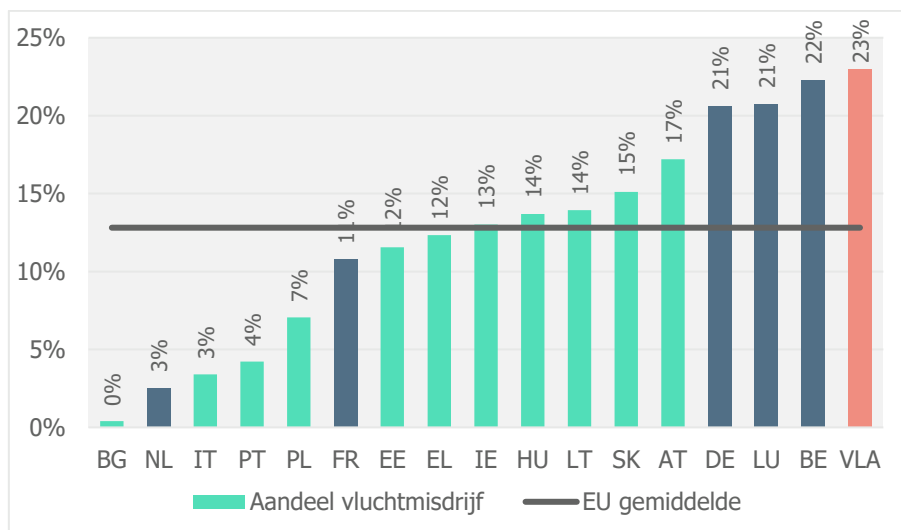
2.5.2 Vluchtmisdrijf

Opvallend is dat bij voetgangersongevallen er in 25% van de gevallen sprake is van vluchtmisdrijf (jaar 2024) (Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)). Dit aandeel is opvallend hoger dan bij ongevallen met andere weggebruikers (alle letselgevallen kennen een percentage vluchtmisdrijf van 13%). De trend is voor alle weggebruikers licht stijgend, ook voor ongevallen met voetgangers.

Bij ongevallen met voetgangers waarbij er sprake is van vluchtmisdrijf zijn de opponenten (jaar 2024): een personenwagen (45%), een fiets (19%), een bromfiets (11%), andere/onbekend (9%), een elektrische step (6%), een lichte vrachtwagen (5%) of een bus (3%).

De cijfers over vluchtmisdrijf bij voetgangersongevallen zijn verhoogd in heel België en niet uitsluitend in Vlaanderen, met een totaal Belgisch aandeel van 22% (CARE: Community Road Accident Database 2023). In een Europese vergelijking scoren Vlaanderen en België het hoogst in het aandeel vluchtmisdrijven bij ongevallen met een voetganger. Het Europese gemiddelde ligt daarbij op 13%.

Figuur 13 Aandeel vluchtmisdrijf in voetgangersongevallen, Europese lidstaten & Vlaanderen, 2023



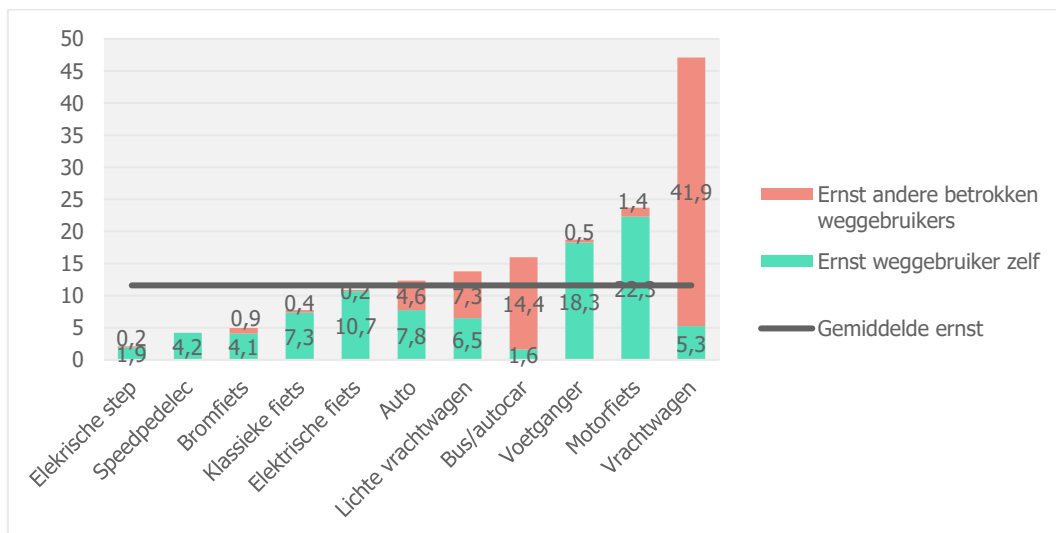
Bron: CARE & Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

3 Hoe (on)veilig is stappen?

Figuur 14 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 van ongevallen met voetgangers is zeer hoog; alleen bij ongevallen met motorfietsen en vrachtwagens ligt de ernst nog hoger. Voor de tegenpartijen van voetgangers is de ernstgraad vanzelfsprekend laag, wat aangeeft dat bij voetgangersongevallen voornamelijk de voetgangers zelf de slachtoffers zijn.

Figuur 14 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 voetgangers

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

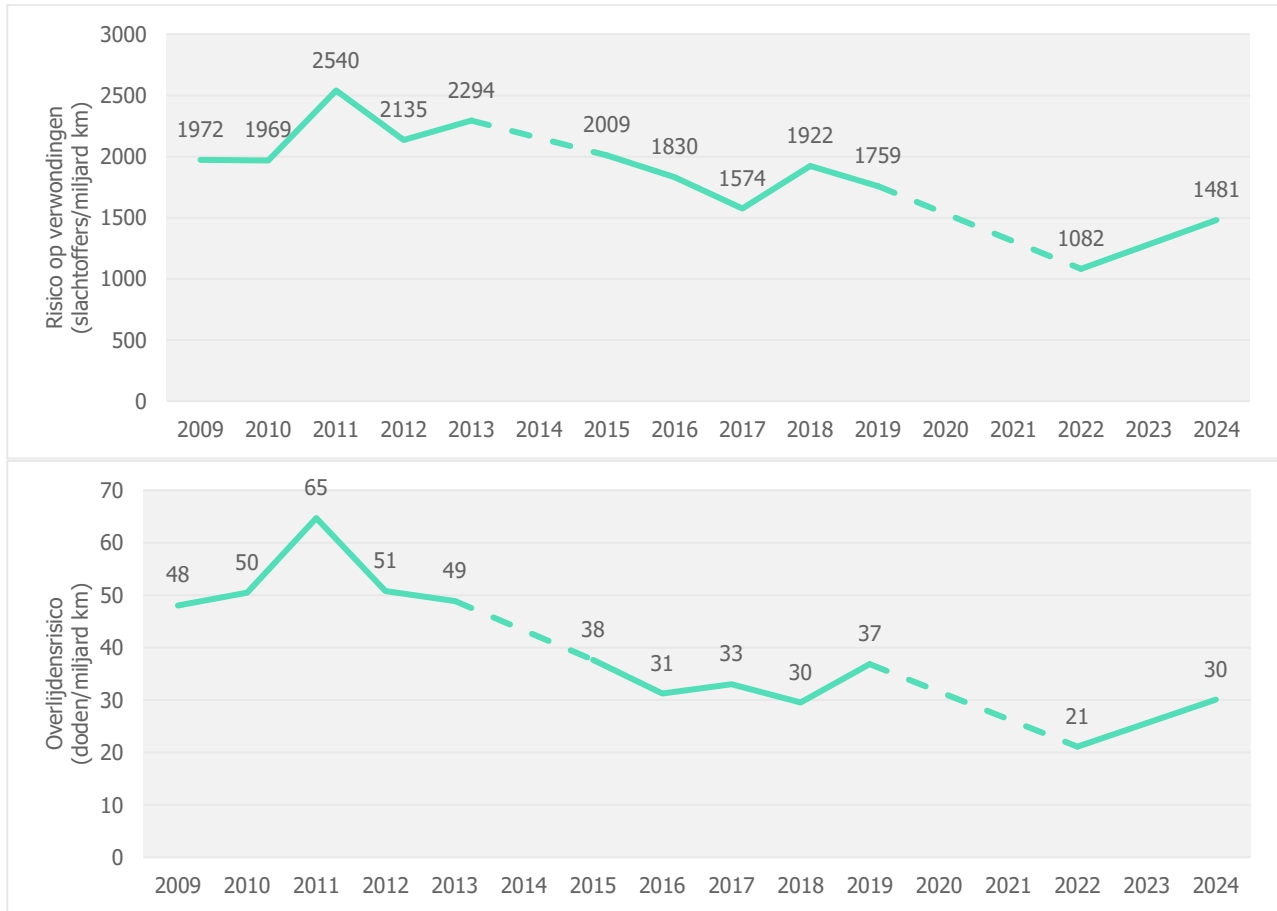
Het overlijdensrisico is gebaseerd op een relatief klein aantal doden, waardoor de schatting onderhevig is aan toevallige schommelingen. We beschouwen daarom de trend op lange termijn.

Het overlijdensrisico fluctueert doorheen de tijd, maar er is een algemeen dalende trend op te merken. Ook het aantal slachtoffers per miljard kilometer fluctueert: de trend is eveneens eerder dalend, maar in mindere mate dan het overlijdensrisico.

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

In 2024 bedroeg het overlijdensrisico 30 voetgangersdoden per miljard kilometer en 1481 slachtoffers per miljard kilometer. Anders gezegd: er raakt één voetganger gewond in het verkeer per 675.219 gewandelde kilometer.

Figuur 15 Risico op verwondingen en overlijdensrisico voor voetgangers, hoofdvervoerswijze, 2009-2024

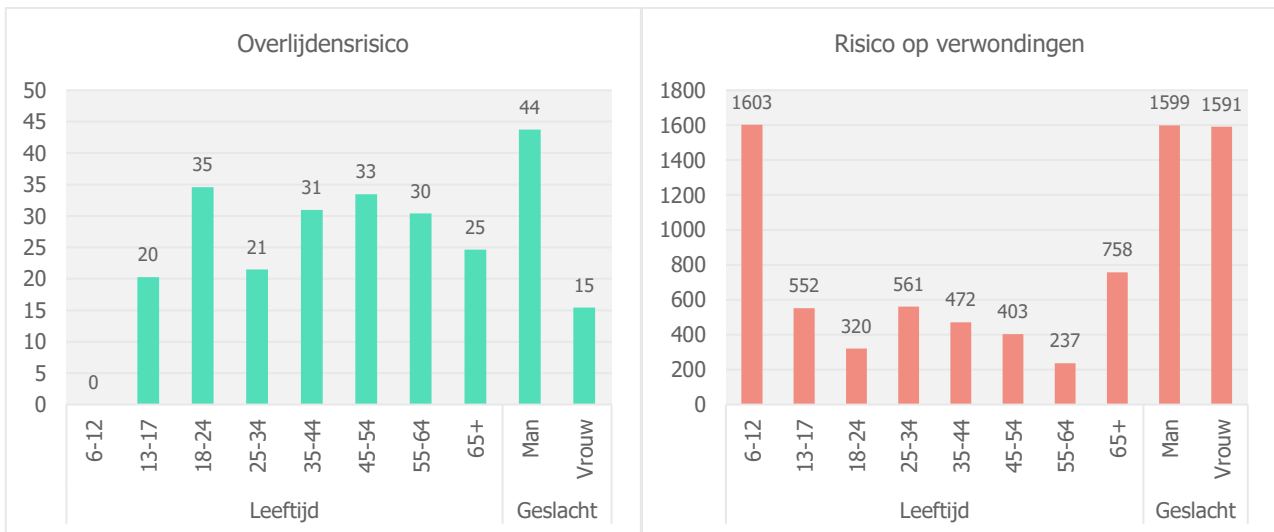


Bron: OVG & Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het overlijdensrisico is in 2024 relatief constant over leeftijden. Het risico is 0 voor 6-12 jarigen aangezien er geen dodelijke voetgangersslachtoffers te betreuren waren in 2024 in deze groep. Het overlijdensrisico is wel opvallend hoger voor mannen: 44 doden per miljard kilometer versus 15 doden per miljard kilometer voor vrouwen.

Het risico op verwondingen in 2024 is verhoogd binnen de groep van 6-12 jarigen en in mindere mate bij de 65-plussers. Er is geen verschil tussen mannen en vrouwen: er zijn meer vrouwelijke gewonde voetgangers, maar dit wordt volledig gecompenseerd doordat zij meer kilometer te voet afleggen.

Figuur 16 Overlijdensrisico en risico op verwondingen voor voetgangers naargelang leeftijd en geslacht, hoofdvervoerswijze, 2024

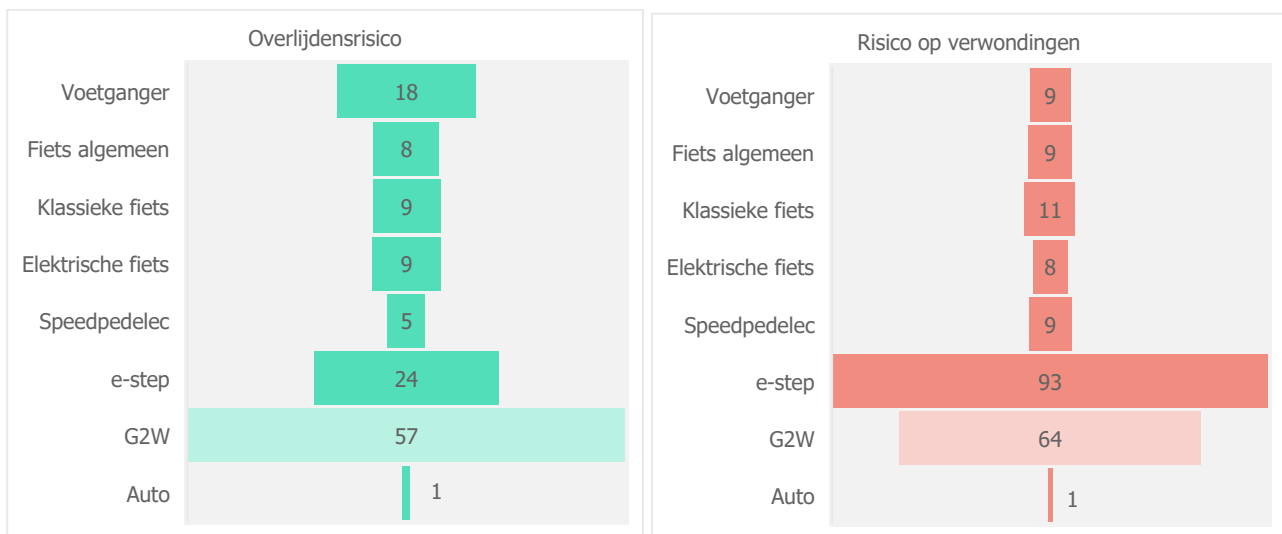


Bron: OVG & Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

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

Per afgelegde kilometer is de auto duidelijk het veiligste vervoermiddel. Voetgangers lopen in het algemeen een 18 keer hoger overlijdensrisico dan auto-inzittenden per afgelegde kilometer. Ook het risico op verwondingen ligt voor voetgangers 9 keer hoger dan voor auto-inzittenden. Het risico op verwondingen van voetgangers is gelijkaardig dan bij fietsers, maar het risico op overlijden is wel groter.

Figuur 17 Overlijdensrisico en risico op verwondingen, hoofdvervoerswijze, personenwagen = index 1, 2024

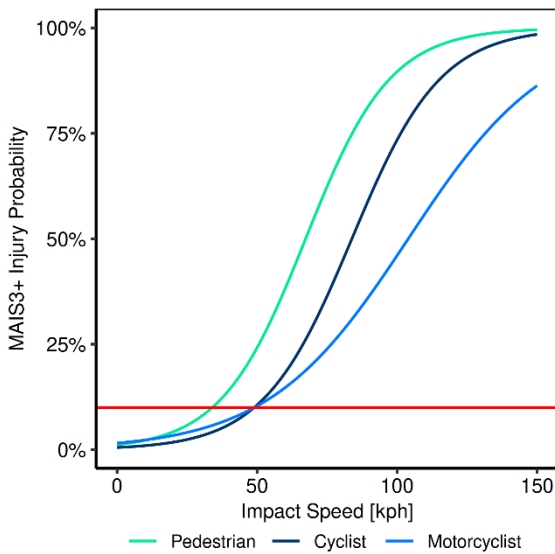


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & OVG

3.2 Tolerantiedrempels bij een aanrijding tussen een voetganger en een auto

Op basis van biomechanische modellering kunnen tolerantiedrempels (d.i. de maximale impactsnelheid) voor ernstig letsel bij een aanrijding tussen een auto en een voetganger bepaald worden. De meest gebruikte drempel komt overeen met een geschatte kans van 10% op letsel van de ernstcategorie MAIS 3+, wat ernstige tot fatale verwondingen omvat. De waarden hebben betrekking op de botsingssnelheid op het moment van impact en verwijst niet naar de snelheidslimiet op de weg. Opvallend is dat de veilige snelheidsdrempels aanzienlijk lager uitvallen wanneer het slachtoffer wordt gemodelleerd als een 65-jarige, hetgeen de

verhoogde kwetsbaarheid van ouderen voor ernstig en dodelijk letsel bij minder zware aanrijdingen onderstreept. De drempel voor aanrijdingen met voetgangers ligt op 34 km/u (Campolettano et al., 2025); dit komt overeen met eerdere schattingen van ~30 km/u.



Voetganger	
Auto (gemiddelde leeftijd slachtoffer)	34 km/u
Auto (slachtoffer van 65 jaar)	18 km/u

Figuur 18 Links: Letselrisicomodellen voor kwetsbare weggebruikers uitgezet als functie van de impactsnelheid bij een aanrijding met een auto. De drempelwaarde (weergegeven in rood) komt overeen met een 10% kans op ernstige verwondingen (MAIS3+). Boven: Drempelwaardes voor impactsnelheid, gemeten in km/u, voor een aanrijding tussen een voetganger en een auto.

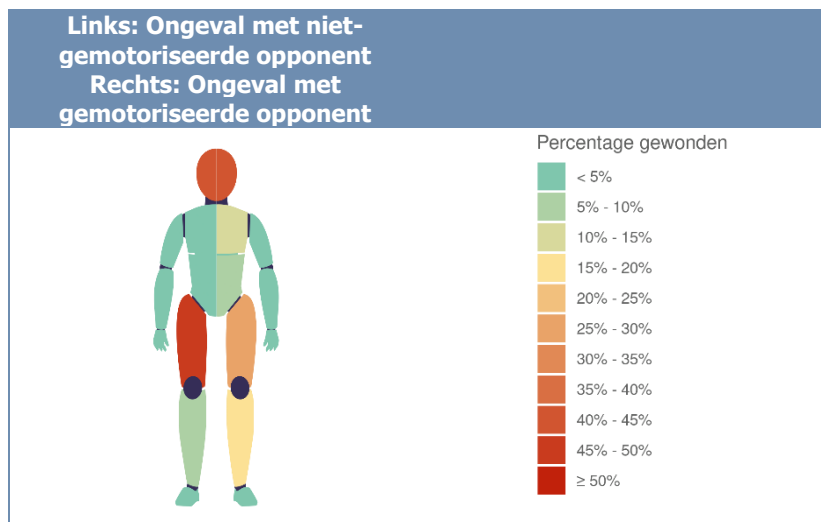
Bron: Campolettano et al., 2025

3.3 Letselprofielen

Aan de hand van letselfiguren kan gevisualiseerd worden wat de meest frequente lichaamsregio's zijn waar voetgangers ernstig gewond raken (AIS3+). De meest frequente verwondingen bij voetgangers zijn letsels aan hoofd, gezicht en nek, gevolgd door heup en bovenbenen.

Deze verwondingen zijn in lijn met de typische dynamiek van een botsing tussen een voetganger en een auto. Het eerste contact is dat van de bumper met het been van de voetganger. Als gevolg van de impact wordt het onderlichaam van de voetganger naar voren geduwd, terwijl het bovenlichaam kantelt en versnelt naar de voorkant van het voertuig, waartegen het terechtkomt. Het hoofd botst tegen de motorkap of de voorruit. Ten slotte is een tweede impact met de grond mogelijk (Pelssers, B., 2019).

Figuur 19 Procentuele verdeling van ernstige (AIS3+) letsels over de lichaamsregio's bij MAIS3+ voetgangersgewonden (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 letsselfrequenties voor voetgangersgewonden, per type botsing (2016-2022)

	Ongeval met niet-gemotoriseerde opponent (N = 94)	Ongeval met gemotoriseerde opponent (N = 744)
Hoofd, gezicht en nek	42,6% (n = 40)	44,1% (n = 327)
Borst	4,3% (n = 4)	11,7% (n = 87)
Wervelkolom	2,1% (n = 2)	5,0% (n = 37)
Buik en bekken	2,1% (n = 2)	7,0% (n = 52)
Schouder en bovenarm	0,0% (n = 0)	0,1% (n = 1)
Elleboog en onderarm	0,0% (n = 0)	0,5% (n = 1)
Pols, hand en vingers	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)
Heup en bovenbeen	45,7% (n = 43)	29,0% (n = 216)
Knie en onderbeen	8,5% (n = 8)	16,3% (n = 121)
Enkel, voet en tenen	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)

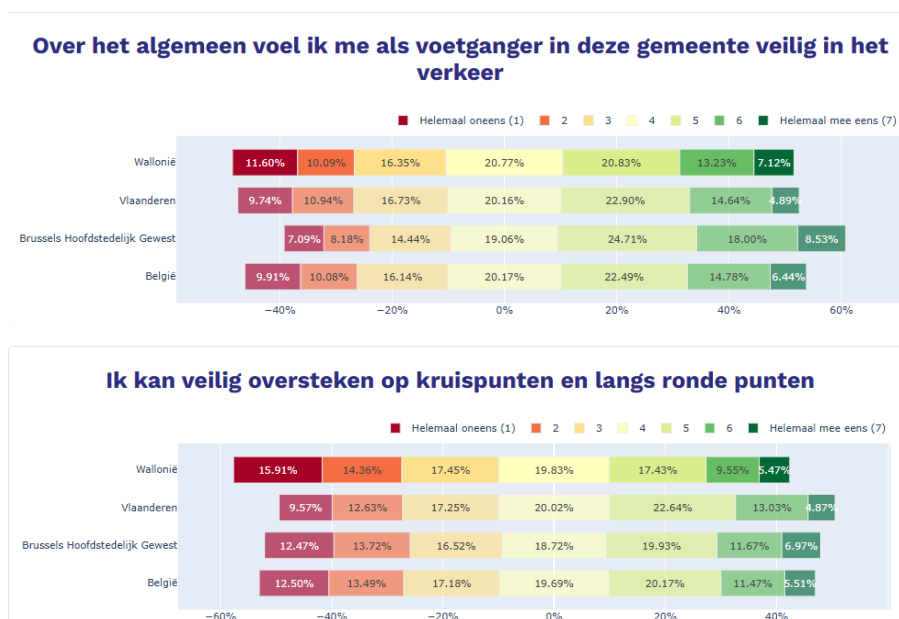
Bron: Gegevens verstrekt door de FOD Volksgezondheid op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG) en verwerkt door Vias institute

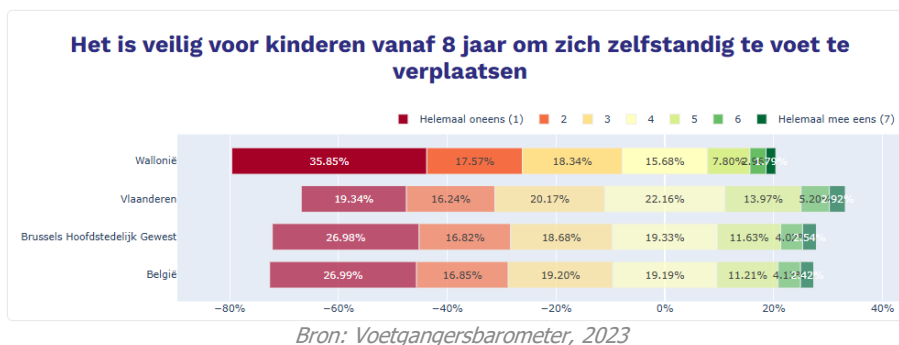
3.4 Subjectieve veiligheid

In de jaarlijkse *nationale verkeersonveiligheidsenquête* van Vias geven voetgangers in Vlaanderen een gemiddelde score van 4,4 (schaal van 0 tot 9; jaar 2024) wat betreft het **veiligheidsgevoel** in het verkeer (Vias institute, 2024). Deze score is licht stijgend sinds 2020 van 4,0 tot 4,4.

Uit de eerste *nationale voetgangersbarometer* uit 2023 blijkt dat voetgangers in Vlaanderen een algemene **score voor bewandelbaarheid** geven van 11,65/20 (Tous à Pied, Voetgangersbeweging & Walk.Brussels, 2023). Deze score is ongeveer gelijk aan de score van Brussel (10,7/20) en iets hoger dan de score in Wallonië (10/20). Met de stelling "Over het algemeen voel ik me als voetganger in deze gemeente veilig in het verkeer" is 42% in Vlaanderen het eens. In vergelijking met de andere gewesten scoort Vlaanderen eerder goed op "Ik kan veilig oversteken op kruispunten en langs ronde punten". 56% van de deelnemers aan de bevraging vindt het niet veilig voor kinderen vanaf 8 jaar om zich zelfstandig te voet te verplaatsen.

Figuur 20 Subjectieve veiligheid van voetgangers





In de *ESRA-bevraging* worden **percepties over veiligheid** tijdens een verplaatsing met verschillende modi in een Europees perspectief geplaatst (Vias institute, 2024b). Belgische voetgangers scoren "veiligheid als voetganger" met een 6,9 (schaal van 0 tot 10; jaar 2023). Dit is lager dan het Europese gemiddelde van 7,5. In Denemarken geven deelnemers een gemiddelde score van 8,2 en in Nederland 7,6.

De burgerbevraging in de *Gemeente-Stadsmonitor* is een grootschalige, driejaarlijkse enquête bij inwoners van 17 tot 85 jaar van alle Vlaamse gemeenten en steden (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2023). 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. Wat betreft de **staat van de voetpaden** is er een lichte verschuiving tussen 2020 en 2023. Waar in 2020 46% aangaf tevreden te zijn over de staat van de voetpaden en 32% ontevreden, bedroegen deze aantallen in 2023 respectievelijk 47% en 35%. Er zijn dus iets meer Vlamingen ontevreden over de staat van de voetpaden.

4 Wie zijn de botsingspartners van voetgangers?

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.

Hoewel het totale aantal voetgangersdoden daalde in de periode 2015-2024 is hun aandeel in het totale aantal verkeersdoden toegenomen (van 11% in 2015 naar 14% in 2024). Er zijn weinig verschuivingen op te merken in de botsingspartners van overleden voetgangers.

Figuur 21 Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, absolute aantallen, 2024 versus 2015

		In botsing met ...										Totaal		
		Voetganger	Fietser	Motorfiets	Auto	Bus	Tram	Wagenbus	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	?	Totaal
Doden 30 dagen	2015	1	1	2	27	3	6						2	42
	2024	1	3		35	6	16	4	9	4				77
	2015	1			8	1	1		2	1				13
	2024	2		1	31	1	15	2	22	3				77
	2015				28	4			17	1				50
	2024				1	1			1					3
	2015				40	10	27	3	85	3				168
	2024				1	9	3	2	7	3				25
	2015				5	1	4		9	4				23
	2024				21	4	10	1	51	3				90
2015				1		7		2					10	
2024				1		4		4	1				9	
2015								1	1				2	
2024								1	1				7	
2015				2	1	1	0	4	2				10	
2024				1								2	4	
Totaal		1	4	1	2	146	26	62	7	129	18		396	
Totaal		0	3	0	2	82	12	38	6	92	18		253	

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 22 Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, procentuele verdeling, 2024 versus 2015

		In botsing met ...										Totaal		
		Voetganger	Fietser	Motorfiets	Auto	Bus	Tram	Wagenbus	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	?	Totaal
Doden 30 dagen	2015	0%	0%	1%	7%	1%	2%						1%	11%
	2024	0%	1%		9%	2%	4%	1%	2%	1%				20%
	2015	0%	1%		2%	0%	0%		1%	0%				3%
	2024	1%		0%	12%	0%	6%	1%	9%	1%				30%
	2015				7%	1%			4%	0%				13%
	2024				0%	0%			0%					1%
	2015				10%	3%	7%	1%	21%	1%				42%
	2024				0%	4%	1%	1%	3%	1%				10%
	2015				1%	0%	1%		2%	1%				6%
	2024				8%	2%	4%	0%	20%	1%				36%
2015				0%		2%		1%					3%	
2024				0%		2%		2%	2%				4%	
2015								1%	0%				1%	
2024								0%	0%				2%	
2015				1%	0%	0%		1%	1%				3%	
2024				0%				1%	0%				2%	
Totaal		0%	1%	0%	1%	37%	7%	16%	2%	33%	5%		100%	
Totaal		0%	1%	0%	1%	32%	5%	15%	2%	36%	7%		100%	

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Overleden of gewonde voetgangers in het verkeer zijn in meer dan de helft van de gevallen het gevolg van een botsing met een gemotoriseerd voertuig. Dit was zo in 2015 en is nog steeds zo in 2024.

Daarnaast toont de evolutie van botsingspartners bij doden 30 dagen enkele opvallende trends. Het aandeel van auto's als botsingspartner lijkt in het voorbije decennium iets afgenomen. Er is een toename zichtbaar in het aantal overleden voetgangers als gevolg van een ongeval met een fietser. Deze stijging valt deels te verklaren door de groeiende aanwezigheid van fietsen op de weg, al dan niet in gemengd verkeer met voetgangers. In 2024 waren er 7 overleden voetgangers waarbij de tegenpartij onbekend was.

Bij de gewonde voetgangers zien we min of meer dezelfde evolutie. Opvallend is wel het veel hogere en stijgende aandeel van slachtoffers door een aanrijding met fietsers. Botsingen tussen voetgangers en fietsers zijn dus minder dodelijk, maar leiden wel regelmatig tot conflicten met verwondingen: een gewonde voetganger is in 15,0% van de gevallen in botsing gekomen met een fietser.

Een ongeval met voetgangers wordt slechts geregistreerd als verkeersongeval indien er een bewegend voertuig bij betrokken is. Eenzijdige ongevallen met voetgangers of ongevallen tussen voetgangers onderling worden aldus niet beschouwd als verkeersongeval en zijn (op enkele misclassificaties na) niet opgenomen in de botsingsmatrix.

Tabel 4 Botsingspartners van overleden en gewonde voetgangers, 2024 versus 2015

	Doden 30 dagen		Slachtoffers	
	2015	2024	2015	2024
Voetganger	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%
Fiets	2,4%	2,9%	10,5%	15,0%
Elektrische step	-	0,0%	-	4,0%
Bromfiets	2,4%	0,0%	4,4%	8,1%
Motorfiets	4,8%	0,0%	1,5%	0,9%
Auto	64,3%	45,7%	67,1%	56,4%
Bestelwagen	7,1%	8,6%	6,7%	6,1%
Vrachtwagen	14,3%	14,3%	2,0%	1,5%
Autobus/autocar	0,0%	8,6%	2,7%	3,3%
Geen opponent	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Andere	4,8%	8,6%	2,4%	3,3%
Onbekend	0,0%	11,4%	2,5%	1,4%

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 verkeersslachtoffers weergegeven in de rijen, terwijl de verplaatsingswijze van de opponent (indien aanwezig) in de kolommen staat.

Voetgangers die ernstig gewond raken in het verkeer zijn het vaakst in aanrijding gekomen met een gemotoriseerd voertuig. In 10% van de gevallen is er sprake van een aanrijding met een fietser.

Tabel 5 Botsingsmatrix met procentuele verdeling van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden volgens verplaatsingswijze en opponent (2022)

	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>
- Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2023). Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers – Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens van 2005 t.e.m. 2020, Brussel: Vias institute
- Campolettano, E. T., Scanlon, J. M., McMurry, T. L., Kusano, K. D., & Victor, T. (2025). TARGET setting for high severity collisions: tolerance-based assessment of risk for generalized event thresholds. Traffic Safety Research, 9, e000098. <https://doi.org/10.55329/wxoa2712>
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2025). Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2025. Analyserapport
- Pelssers, B. (2019). Themadossier Verkeersveiligheid nr. 7 – Voetgangers, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Tous à Pied, Voetgangersbeweging & Walk.Brussels (2023). Voetgangersbarometer - Eindrapport. <https://voetgangersbarometer.be/>
- Vias institute (2024). Nationale VerkeersOnVeiligheidsenquête. <https://vias-roadunsafetysurvey.be/nl/>
- Vias institute (2024b). ESRA 3 dashboard. <https://esranet.eu/en/dashboard/>.



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be