

# Jaarrapport verkeersveiligheid

---

**Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren  
in Vlaanderen tot en met 2021**

Afdeling Beleid - team Verkeersveiligheid

# Jaarrapport verkeersveiligheid

---

Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren  
in Vlaanderen tot en met 2021

Afdeling Beleid - team Verkeersveiligheid

Gelieve naar dit document te refereren als:  
Van Raemdonck, K., Lammar, P. & J. Degraeve (2023). Jaarrapport Verkeersveiligheid: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2021. Afdeling Beleid, Departement MOW, Vlaamse overheid.

“Berichten over daling van het aantal verkeersslachtoffers klinken geruststellend, maar zijn het reinste bedrog. Er daalt namelijk niets: elk nieuw verkeersslachtoffer kan slechts aan de vorige worden toegevoegd”

Dries Jageneau in ‘Uitspraken omtrent verkeer’ (Bond Beter Leefmilieu, 1980)

# Inhoud

Inleiding .....	6
Overzicht statistieken .....	10
<b>DEEL 1: Statistieken van letselongevallen en slachtoffers .....</b>	<b>14</b>
<b>1. Evolutie richting streefcijfers Vlaams verkeersveiligheidsplan 2021-2025 .....</b>	<b>14</b>
1.1. Evolutie van het aantal verkeersdoden .....	14
1.2. Evolutie van het aantal zwaargewonden .....	17
1.3. Evolutie aantal dode en zwaargewonde voetgangers .....	18
1.4. Evolutie aantal dode en zwaargewonde fietsers .....	19
1.5. Evolutie aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar) .....	20
1.6. Evolutie aantal letselongevallen .....	21
<b>2. Evolutie andere verkeersveiligheidsindicatoren .....</b>	<b>24</b>
2.1. Evolutie van de mortaliteit in het verkeer (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) .....	24
2.2. Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) .....	26
2.3. Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) en ongevallenrisico (het aantal ongevallen per miljard voertuigkilometer) .....	27
<b>3. Het tijdstip van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers .....</b>	<b>28</b>
3.1. Volgens tijdstip .....	28
3.1.1. Volgens de maanden van het jaar .....	28
3.1.2. Volgens periode van de week .....	30
3.1.3. Volgens de maanden van het jaar en uren van de dag – voetgangers en fietsers .....	34
3.2. Volgens weergesteldheid .....	36
<b>4. De locatie van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers .....</b>	<b>37</b>
4.1. Alle weggebruikers .....	37
4.1.1. Volgens de 5 Vlaamse provincies .....	37
4.1.2. Volgens wegtype .....	39
4.1.3. Binnen en buiten de bebouwde kom .....	41
4.1.4. Volgens snelheidsregime .....	43
4.1.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes .....	44
4.2. Fietsers .....	46
4.2.1. Volgens de 5 Vlaamse provincies .....	46
4.2.2. Volgens wegtype .....	48
4.2.3. Binnen en buiten de bebouwde kom .....	48
4.2.4. Volgens snelheidsregime .....	49
4.2.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes .....	49
<b>5. Kenmerken van verkeersslachtoffers .....</b>	<b>51</b>
5.1. Volgens leeftijd .....	51
5.2. Volgens leeftijd en geslacht .....	52
5.3. Volgens verplaatsingswijze .....	55
5.3.1. Actieve weggebruikers .....	57
5.3.2. Gemotoriseerde tweewielers .....	63
5.3.3. Motorvoertuigen .....	68
5.3.4. Andere .....	78
5.4. Volgens leeftijd en verplaatsingswijze .....	79
<b>6. Kenmerken van letselongevallen .....</b>	<b>84</b>

6.1.	Conflicttype ("naar tegenpartij").....	84
6.2.	Naar type van aanrijding.....	89
6.3.	Rijden onder invloed van alcohol.....	95
<b>DEEL 2: Samenvatting en aandachtspunten.....</b>		<b>98</b>
<b>Aandachtspunten.....</b>		<b>106</b>
<b>Begrippen, definities en afkortingen.....</b>		<b>113</b>
<b>Lijst van figuren.....</b>		<b>117</b>
<b>Lijst van tabellen.....</b>		<b>121</b>

# Inleiding

---

Dit rapport bevat een analyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Deze analyse is verricht op basis van de verkeersongevallen die in Vlaanderen gebeurden. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de databank van de Federale Overheidsdienst Economie Algemene Directie Statistiek (FOD Economie, AD Statistiek) welke informatie bevat over alle geregistreerde letselongevallen en verkeersslachtoffers. De focus ligt op het jaar 2021, maar daarnaast worden er ook een aantal evoluties weergegeven.

Het is zo dat deze analyse enkel gaat over het geregistreerd aantal letselongevallen. Het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers wordt onderschat: niet alle verkeersongevallen zijn immers opgenomen in de ongevallendatabank, omdat ze niet allemaal systematisch gemeld worden bij de politie.

Het rapport begint met het geven van een algemene evolutie van de ongevallen- en slachtoffercijfers, waarin ook de voortgang richting de in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan 2021-2025 geformuleerde streefcijfers besproken wordt. Naast de absolute aantallen verkeersslachtoffers en letselongevallen worden er ook enkele relatieve indicatoren weergegeven: de mortaliteit en de ongevallenernst. Vervolgens worden analyses getoond op basis van het tijdstip van de ongevallen, waarin de verdeling van de ongevallen en de slachtoffers naar de maanden van het jaar, de periode van de week en volgens de weersgesteldheid worden weergegeven. Specifiek voor voetgangers en fietsers wordt er ook een verdeling weergegeven naargelang de maanden van het jaar en de uren van de dag. Daarna wordt de locatie van de ongevallen behandeld: hier wordt ingegaan op de verdeling van de letselongevallen en slachtoffers volgens de Vlaamse provincies, volgens wegtype, binnen of buiten de bebouwde kom, volgens het snelheidsregime en op kruispunten, rotondes of doorlopende weggedeeltes. Vervolgens worden de kenmerken van de verkeersslachtoffers besproken: de leeftijd, het geslacht en de verplaatsingswijze. Ten slotte worden ook de kenmerken van de ongevallen zelf besproken, meer bepaald het conflict- en aanrijdingstype. Hierbij komt ook het rijden onder invloed van alcohol aan bod. Er is ook in dit jaarrapport – net als de vorige jaren – meer aandacht uitgegaan naar de specifieke analyse van de fietsongevallen. Hoewel de speed pedelec wettelijk gezien een “bromfiets” betreft, wordt deze categorie toch mee opgenomen en besproken bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een ‘snelle’ elektrische fiets. De cijfers voor deze specifieke categorie worden echter ook apart in dit rapport weergegeven, zodat steeds het onderscheid gemaakt kan worden.

Ter afsluiting volgt een samenvatting van de belangrijkste resultaten en worden daarbij ook enkele aandachtspunten geformuleerd.

Om de verkeersongevallencijfers te kaderen, geven we nog een kort overzicht van een aantal externe factoren, waaronder de demografische ontwikkelingen en mobiliteitsontwikkelingen.

## Demografische ontwikkelingen

De bevolking in Vlaanderen telt 6.653.062 inwoners in 2021. Dit zijn er 6,4% meer dan in 2010 en 0,4% meer dan in 2020.

Beschouwen we de leeftijdsverdeling van deze Vlaamse bevolking over de laatste 15 jaar, valt vooral het stijgend aandeel op van de oudste leeftijdscategorie 65+ dat 2,9% gestegen is: van 17,8% naar 20,7%. Tezelfdertijd is het aandeel van de jongere leeftijdsgroepen licht gedaald.

Zo is de verdeling in 2021 als volgt:

Aandeel 0-17-jarigen:	19,4%
Aandeel 18-24-jarigen:	7,7%
Aandeel 25-34-jarigen:	12,3%
Aandeel 35-44-jarigen:	12,7%
Aandeel 45-54-jarigen:	13,3%
Aandeel 55-64-jarigen:	13,9%
Aandeel 65+:	20,7%

De bevolkingsvooruitzichten voorspellen een verdere aangroei van de oudste leeftijdscategorie. Tussen 2020 en 2030 wordt een stijging van de bevolking ouder dan 67 jaar verwacht van 22%. Dat is een sterkere groei dan in de voorbije 10 jaar (+20%). Het aantal 18- tot 66-jarigen zal niet meer toenemen vanaf 2020. Terwijl tussen 2010 en 2020 het aantal jongeren onder de 18 jaar met 5% toenam, zal deze groep in omvang afnemen tegen 2030: in 2030 zullen er 0.6% minder 0- tot 17-jarigen zijn. De sterkere stijging van het aantal 67-plussers ten opzichte van de andere leeftijdsgroepen zal dus leiden tot een toenemende verouderingsgraad: het huidige aandeel 67-plussers in de bevolking van 18% zal oplopen tot 21% in 2030.

## Mobiliteitsontwikkelingen

Het voertuigenpark blijft aangroeien. Zo is het aantal personenwagens in het Vlaams Gewest gestegen tot iets meer dan 3,6 miljoen<sup>2</sup>. Het aantal personenwagens blijft dus jaar na jaar licht stijgen, maar die stijging neemt in de meest recente jaren wel duidelijk af.

Ook het aantal ingeschreven motoren in Vlaanderen neemt toe doorheen de jaren. In 2021 waren er 296.282 motoren ingeschreven<sup>3</sup>. Het aantal (nieuwe) inschrijvingen van vrachtwagens neemt af: ten opzichte van 2005 waren er eind 2021 10% minder vrachtwagens. Het aantal lichte vrachtwagens steeg in diezelfde periode echter met maar liefst 72%<sup>4</sup>.

De elektrische fiets zet zijn opmars verder; dit uit zich ook in een stijgend bezit van een elektrische fiets (OVG 5.5 – 2019-2020). Volgens dit OVG bezit 20% van de Vlaamse gezinnen minstens één elektrische fiets. In de Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2021 van VIAS Institute gaf 18% aan af

<sup>1</sup> <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/bevolking/bevolkingsvooruitzichten-omvang-en-groei> raadpleging dd. 25 januari 2023

<sup>2</sup> <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/personenwagenpark> raadpleging dd. 25 januari 2023

<sup>3</sup> <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/motorenpark> raadpleging dd. 25 januari 2023

<sup>4</sup> <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/vrachtwagens-en-lichte-vrachtwagens> raadpleging dd. 25 januari 2023

en toe eens op een elektrische fiets te rijden, terwijl dit in 2019 nog maar 13% was. 1 op 3 gaf ook aan een elektrische fiets gekocht te hebben tijdens het voorbije jaar.<sup>5</sup>

Ook de speed pedelec zit qua populariteit in de lift: in 2021 werden er 1.751 meer speed pedelecs ingeschreven dan in coronajaar 2020. Zo waren er eind 2021 in totaal iets meer dan 60.000 speed pedelecs ingeschreven in België, waarvan ongeveer 96% in Vlaanderen.<sup>6</sup> Het aantal respondenten dat volgens de Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2021 van VIAS Insitute met een speed pedelec reed is wel quasi verdubbeld op 2 jaar tijd, van 0,6% naar 1,1%.

Overeenkomstig het meest recente fietsDNA 2022 heeft 9 op 10 Vlamingen toegang tot een fiets in het gezin en bedraagt het gemiddeld aantal fietsen per gezin 2,8. 40% van alle nieuwe fietsen is elektrisch en 9% van de Vlamingen heeft een bedrijfsfiets. Het aandeel dagelijkse fietsers steeg naar 29%.<sup>7</sup>

Wat betreft het aantal bromfietsen zien we geen spectaculaire veranderingen in de reguliere verkoop sinds 2019, maar via de tweedehands verkoopscijfers (+75%) zien we dat de bromfiets opnieuw aan populariteit wint sinds de corona-pandemie<sup>8</sup>.

Los van al deze ontwikkelingen, kampten we – zeker in het begin – in 2021 nog met de naweeën van de coronapandemie. Het coronavirus zette ons leven op zijn kop en zorgde ervoor dat we met z'n allen meer gingen tele- en thuiswerken. De impact was wel minder groot dan in 2020. Dat is duidelijk te zien in figuur 1, die de evolutie van de verkeersprestatie (de afstand in voertuigkilometer die door de voertuigen samen op een gemiddelde dag wordt afgelegd op het wegennet) in Vlaanderen per maand weergeeft voor de jaren 2019, 2020 en 2021. We zien dat de verkeersprestatie op de autosnelwegen in Vlaanderen in 2021 wel lager was dan in 2019, maar een dip zoals in het voorjaar van 2020 hebben we niet gekend. Zeker in de eerste maanden van 2021 was het nog wat rustiger dan we gewoon zijn. In het vervolg van dit jaarrapport zal daarom vaak niet alleen met het voorbije jaar vergeleken worden, maar ook de vertaalslag naar het jaar voor corona gemaakt worden.

<sup>5</sup> <https://www.enquetevias.be/nl/nationale-verkeersonveiligheidsenquête-2021/gebruik-elektrische-fiets-in-de-lift/>

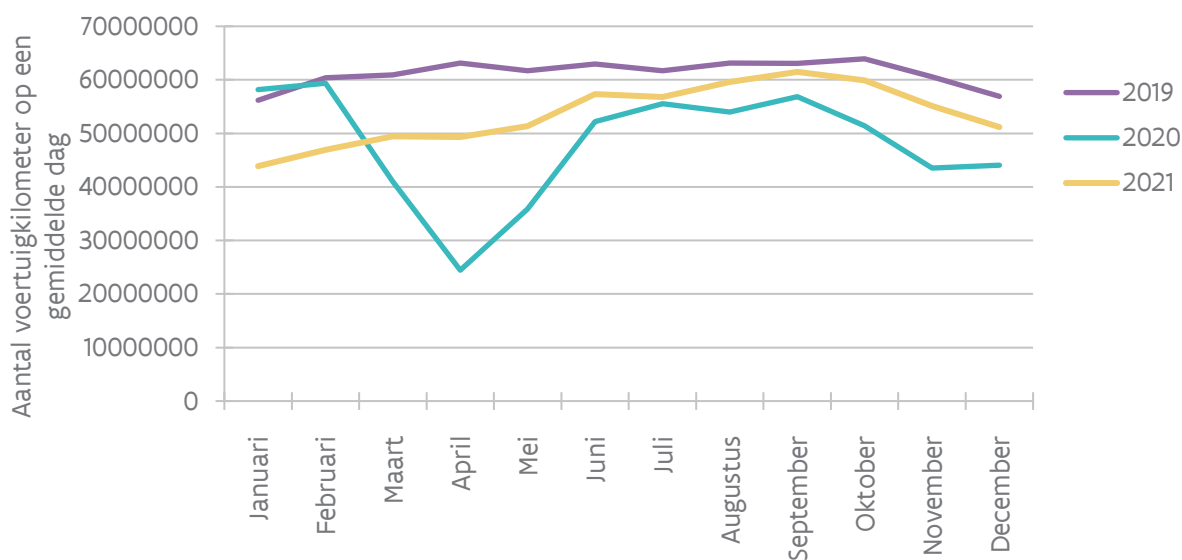
<sup>6</sup> <https://speedpedelecvlaanderen.be/2022/06/13/explosieve-groei-speed-pedelecs-in-belgie/>

<sup>7</sup> [https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/FietsDNA\\_2022.pdf](https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/FietsDNA_2022.pdf)

<sup>8</sup> "Bromfietsen zitten in de lift bij jongeren, maar daardoor stijgt ook aantal ongevallen", <https://www.vrt.be/vrtnws>, 5 september 2022



Figuur 1 | Evolutie van de verkeersprestatie\* snelwegen in Vlaanderen (2019-2021)



\*VERKEERSPRESTATIE: DE AFSTAND DIE DOOR DE VOERTUIGEN SAMEN GEMIDDELD (GEMIDDELD DEDAG) WORDT AFGELEGD OP HET AUTOSNELWEGENNET. DEZE WORDT UITGEDRUKT IN VOERTUIGKILOMETER.  
BRON: VLAAMS VERKEERSCENTRUM / INFOGRAFE: AFDELING BELEID (DMOV)

# Overzicht statistieken

TABEL 1 | Aantal en aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden in België, per gewest (2021)

	VERKEERS- DODEN		ZWAAR- GEWONDEN		LICHT- GEWONDEN		LETSEL- ONGEVALLEN	
Vlaams Gewest	310	60,1%	2.204	71,1%	23.277	59,8%	21.213	61,2%
Waals Gewest	198	38,4%	760	24,5%	11.715	30,1%	9.893	28,6%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	8	1,6%	134	4,3%	3.960	10,2%	3.534	10,2%
	516		3.098		38.952		34.640	

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK

TABEL 2 | Ongevallencijfers in Vlaanderen in één oogopslag (2021)

	VERKEERS- DODEN		ZWAAR- GEWONDEN		LICHT- GEWONDEN		LETSEL- ONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%	#	%
<b>Totaal</b>	<b>310</b>	<b>100%</b>	<b>2.204</b>	<b>100%</b>	<b>23.277</b>	<b>100%</b>	<b>21.213</b>	<b>100%</b>
Per miljoen inwoners	47		331		3.499		3.188	
<b>Periode van de week</b>								
Weekdag	203	65,5%	1.451	65,8%	16.499	70,9%	15.195	71,6%
Weeknacht	29	9,4%	118	5,4%	974	4,2%	941	4,4%
Weekenddag	50	16,1%	468	21,2%	4.578	19,7%	3.947	18,6%
Weekendnacht	28	9,0%	167	7,6%	1.226	5,3%	1.130	5,3%
<b>Provincie</b>								
Antwerpen	81	26,1%	591	26,8%	7.034	30,2%	6.325	29,8%
Limburg	67	21,6%	258	11,7%	3.019	13,0%	2.646	12,5%
Oost-Vlaanderen	59	19,0%	604	27,4%	5.810	25,0%	5.435	25,6%
West-Vlaanderen	57	18,4%	499	22,6%	4.178	17,9%	3.925	18,5%
Vlaams-Brabant	46	14,8%	252	11,4%	3.236	13,9%	2.882	13,6%
<b>Wegtype</b>								
Autosnelwegen	51	16,5%	172	7,8%	2.144	9,2%	1.615	7,6%
Gewestwegen	132	42,6%	924	41,9%	10.424	44,8%	9.345	44,1%
Gemeentewegen en andere	126	40,6%	1.102	50,0%	10.658	45,8%	10.203	48,1%
Onbekend	1	0,3%	6	0,3%	51	0,2%	50	0,2%
<b>Locatie</b>								
Buiten de bebouwde kom	200	64,5%	1.143	51,9%	10.304	44,3%	8.811	41,5%
Binnen de bebouwde kom	108	34,8%	1.012	45,9%	11.896	51,1%	11.324	53,4%
Onbekend	2	0,6%	49	2,2%	1.077	4,6%	1.078	5,1%
<b>Snelheidsregime</b>								
30 km/u of minder	28	9,0%	230	10,4%	2.703	11,6%	2.583	12,2%
31 km/u tot 50 km/u	103	33,2%	902	40,9%	9.810	42,1%	9.292	43,8%
51 km/u tot 70 km/u	109	35,2%	635	28,8%	5.307	22,8%	4.620	21,8%
71 km/u tot 90 km/u	19	6,1%	72	3,3%	753	3,2%	591	2,8%
Meer dan 90 km/u	44	14,2%	138	6,3%	1.546	6,6%	1.153	5,4%
Onbekend	7	2,3%	227	10,3%	3.158	13,6%	2.974	14,0%

	VERKEERS- DODEN		ZWAAR- GEWONDEN		LICHT- GEWONDEN		LETSEL- ONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%	#	%
<b>Kruispunttype</b>								
Buiten kruispunt	217	70,0%	1.478	67,1%	14.231	61,1%	12.992	61,2%
Op kruispunt	87	28,1%	685	31,1%	8.459	36,3%	7.624	35,9%
Op rotonde	6	1,9%	41	1,9%	587	2,5%	597	2,8%
<b>Geslacht*</b>								
Mannen	229	73,9%	1.432	65,0%	13.073	56,2%	17.129	80,7%
Vrouwen	75	24,2%	757	34,3%	9.917	42,6%	12.398	58,4%
Onbekend	6	1,9%	15	0,7%	287	1,2%	2.077	9,8%
<b>Leeftijd*</b>								
Minder dan 18 jaar	15	4,8%	184	8,3%	3.193	13,7%	4.020	19,0%
18 – 24 jaar	29	9,4%	264	12,0%	3.815	16,4%	5.502	25,9%
25 – 34 jaar	41	13,2%	312	14,2%	4.290	18,4%	7.216	34,0%
35 – 44 jaar	41	13,2%	309	14,0%	3.580	15,4%	6.983	32,9%
45 – 54 jaar	30	9,7%	326	14,8%	3.140	13,5%	6.257	29,5%
55 – 64 jaar	42	13,5%	373	16,9%	2.541	10,9%	5.159	24,3%
65 jaar en ouder	103	33,2%	428	19,4%	2.385	10,2%	4.247	20,0%
Onbekend	9	2,9%	8	0,4%	333	1,4%	2.259	10,6%
<b>Weggebruikerstype*</b>								
Voetgangers	44	14,2%	211	9,6%	1.527	6,6%	1.884	8,9%
Fietsers	76	24,5%	897	40,7%	7.920	34,0%	8.690	41,0%
Bromfietsers	12	3,9%	168	7,6%	2.018	8,7%	2.367	11,2%
Motorfietsers	30	9,7%	233	10,6%	879	3,8%	1.157	5,5%
Personenwagens	105	33,9%	550	25,0%	9.128	39,2%	14.868	70,1%
Lichte vrachtwagens	20	6,5%	61	2,8%	762	3,3%	2.434	11,5%
Vrachtwagens	11	3,5%	32	1,5%	203	0,9%	1.237	5,8%
Autobus/autocar	2	0,6%	6	0,3%	157	0,7%	264	1,2%
Andere/onbekend	10	3,2%	46	2,1%	683	2,9%	1.503	7,1%
<b>Ongevalstype</b>								
Tussen bestuurders	152	49,0%	1.162	52,7%	14.595	62,7%	12.462	58,7%
Met een voetganger	43	13,9%	201	9,1%	1.480	6,4%	1.480	7,0%
Eenzijdige ongevallen	101	32,6%	547	24,8%	3.646	15,7%	3.646	17,2%
Andere/onbekend	14	4,5%	294	13,3%	3.625	15,6%	3.625	17,1%

	VERKEERS- DODEN		ZWAAR- GEWONDEN		LICHT- GEWONDEN		LETSEL- ONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%	#	%
<b>Type slachtoffer*</b>								
Bestuurders en voetgangers	274	88,4%	2.005	91,0%	20.228	86,9%	21.192	99,9%
Passagiers	29	9,4%	192	8,7%	2.886	12,4%	4.030	19,0%
Onbekend	7	2,3%	7	0,3%	163	0,7%	385	1,8%
<b>Lichtgesteldheid</b>								
Dag (licht)	205	66,1%	1.562	70,9%	16.952	72,8%	15.314	72,2%
Dageraad-Schemering	18	5,8%	94	4,3%	1.132	4,9%	1.047	4,9%
Nacht (donker)	83	26,8%	500	22,7%	4.394	18,9%	4.035	19,0%
Onbekend	4	1,3%	48	2,2%	799	3,4%	817	3,9%

\*=AANGEZIEN MEERDERE VAN DEZESLACHTOFFERVARIABLEN BIJ ÉÉN ONGEVAL KUNNEN VOORKOMEN (EN ZE DUS NIET EXCLUSIEF ZIJN VOOR EEN ONGEVAL), TELT HET TOTAALAANTAL ONGEVALLEN VOOR DEZE VARIABLEN DAN OOK OP BOVEN HET TOTAALAANTAL GEREGISTREERDE ONGEVALLEN VAN 21.213.

BRON: FOD ECONOMIE A.D. STATISTIEK

## DEEL 1: Statistieken van letselongevallen en slachtoffers

### 1. EVOLUTIE RICHTING STREEFCIJFERS VLAAMS VERKEERSVEILIGHEIDSPAN 2021-2025

#### 1.1. EVOLUTIE VAN HET AANTAL VERKEERSDODEN

In het jaar 2021 vielen in Vlaanderen 310 verkeersdoden te betreuren (Tabel 3). In vergelijking met 2020 merken we een duidelijke toename in het aantal verkeersdoden op de Vlaamse wegen van 22,5%: van 253 verkeersdoden in 2020 naar 310 in 2021. 2020 was wel een uitzonderlijk jaar op vlak van verkeersveiligheid omwille van de verminderde mobiliteit ten gevolge van de coronapandemie. De evolutie op Belgisch niveau kent een beperktere toename met 3,4% (van 499 in 2020 naar 516 in 2021), vooral dankzij de gunstigere cijfers in het Waals en Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Vlaanderen is dan ook het enige gewest waar het aantal verkeersdoden toenam t.o.v. 2020. De oorzaak hiervan kan deels, maar zeker niet geheel, liggen bij de langer aangehouden corona-maatregelen in Wallonië.

TABEL 3 | Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2010-2021)

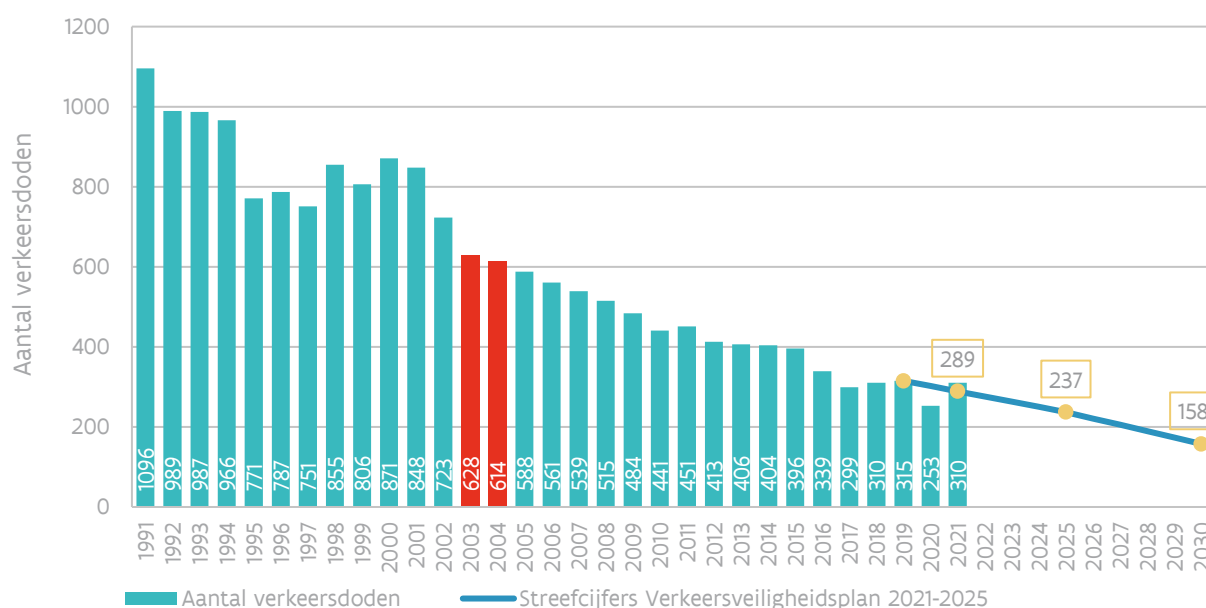
JAAR	VERKEERSDODEN	VERKEERSDODEN PER MILJOEN INWONERS
2010	441	71
2011	451	72
2012	413	65
2013	406	64
2014	404	63
2015	396	61
2016	339	52
2017	299	46
2018	310	47
2019	315	48
2020	253	38
2021	310	47
Gemiddelde 2010-2012	435	69
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-28,7%	-31,9%
Evolutie 2020-2021 (in %)	+22,5%	+23,7%

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID(DMOW)

Volgens het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 **mogen in het jaar 2025 nog maximum 237 verkeersdoden vallen** (Figuur 2), wat 73 verkeersdoden minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal van 310 verkeersdoden in 2021. Voor het geregistreerde aantal in 2020 betrof dit slechts 16

verkeersdoden, te verklaren door de gevolgen en maatregelen tijdens de coronapandemie. T.o.v. 2021 moet het aantal verkeersdoden dus met 73 afnemen tegen 2025, wat zich vertaalt in een jaarlijkse afname van 18 verkeersdoden. Tegen 2030 moet dit volgens het Vlaams Verkeersveiligheidsplan verder afnemen tot 158.

Figuur 2 | Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/ INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)  
 RODE BALKEN: DE GEGEVENS VAN DE JAREN 2003 EN 2004 ZIJN MINDER BETROUWBAAR.

Figuur 2 geeft de evolutie van het aantal verkeersdoden weer, samen met de doelstellingen voor 2025 en 2030, zoals opgenomen in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025.

In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan<sup>9</sup> werd het jaar 2019 als referentiejaar gekozen om het aantal verkeersdoden in de daaropvolgende jaren mee te vergelijken, aangezien 2020 door de coronapandemie een atypisch jaar was<sup>10</sup>. In dit rapport wordt bijkomend regelmatig verwezen naar een **referentiegemiddelde**<sup>11</sup> voor de periode 2010-2012, om ook de langere termijn evolutie te kunnen opvolgen. Dit referentiegemiddelde bedraagt **435 verkeersdoden**. Tussen het referentiegemiddelde en 2019 nam het aantal geregistreerde verkeersdoden elk jaar gemiddeld af met ongeveer 13 verkeersdoden. In 2020 kenden we een sterke afname dankzij de coronapandemie, en in 2021 stijgt het aandeel verkeersdoden opnieuw en is er een terugval naar de cijfers van 2019. Met 310

9 Vlaams verkeersveiligheidsplan (2021) – <https://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen-2021-2025>

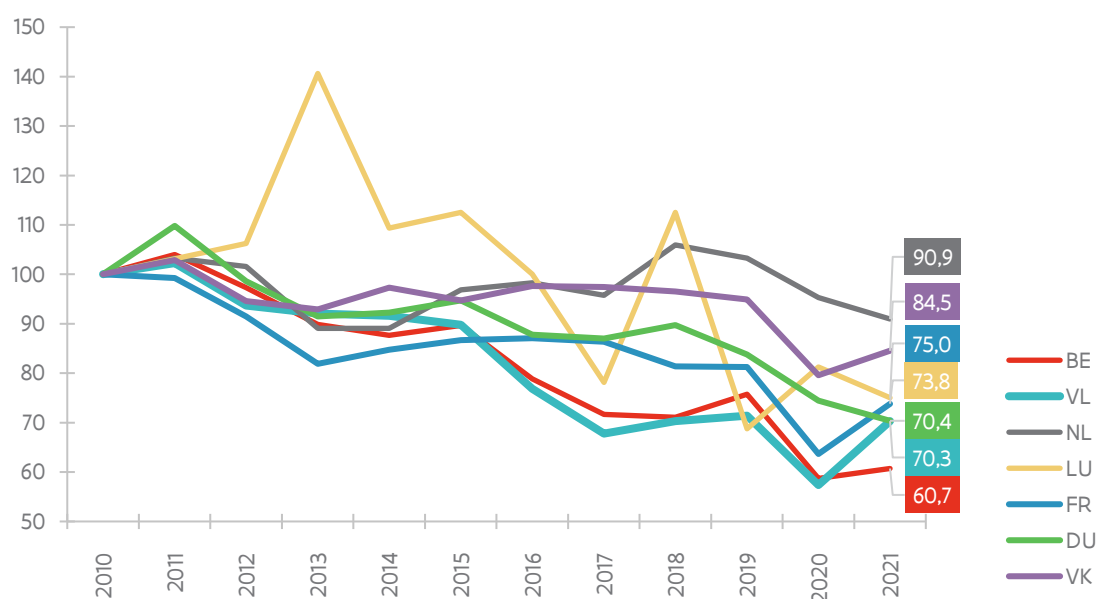
10 Dat neemt niet weg dat 2020 een interessante 'test-case' was, waaruit we kunnen leren wat de eventuele gevolgen van een aangepast mobiliteitsbeeld kunnen zijn.

11 Het werken met een referentiegemiddelde van drie jaar in plaats van één referentiejaar heeft als voordeel dat het sterke toevalschommelingen van het referentiepunt vermijdt en dus de trend duidelijker weergeeft.

verkeersdoden in 2021 (-28,7% t.o.v. het referentiegemiddelde) daalde de afname van het jaarlijks gemiddeld verkeersdoden t.o.v. het referentiegemiddelde van 18 in 2020 naar 11 in 2021.

Bij het bekijken van de evolutie van het aantal verkeersdoden op lange termijn in Figuur 2 merken we een daling tijdens de eerste helft van het decennium 1991-2000, gevolgd door een stijging tijdens de tweede helft van dit decennium. De periode tussen 2000 en 2012 werd gekenmerkt door een dalende trend, gevolgd door een stagnatie in de periode 2013-2015. Het jaar 2016 laat terug een flinke daling optekenen, een daling die in 2017 verder bevestigd werd. Na een stijging in 2018 en 2019 is er in 2020 dus een duidelijke afname van het aantal verkeersdoden t.o.v. het voorbije jaar, sterk gerelateerd met de coronapandemie. De cijfers voor 2021 wijzen voorlopig niet op een dalende trend, maar eerder op een stagnatie van de cijfers die in 2018 en 2019 werden opgetekend.

**Figuur 3 | Evolutie van het aantal verkeersdoden sinds 2010 voor Vlaanderen en België en de naburige landen (Nederland, Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk)**



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK, EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC)<sup>12</sup> AND NATIONAL TRAFFIC SAFETY INSTITUTES / INFOGRAFIE AFDELING BELEID (DIMOW)

Kijken we naar de evolutie sinds 2010 in vergelijking met de naburige landen, dan kunnen we vaststellen dat België en Vlaanderen (samen met Duitsland) wat betreft het aantal verkeersdoden nog steeds de sterkste vooruitgang boeken (zie Figuur 3). Ook hier valt de minder gunstige evolutie voor de periode 2017-2019 en voor het jaar 2021 op. Op nationaal niveau stagneren de cijfers voor België, terwijl we in Vlaanderen t.o.v. 2020 een sterke stijging zien. Ook Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk kenden een stijging. Duitsland, Luxemburg en Nederland kenden een afname t.o.v. 2020.

<sup>12</sup> Admaite-Fodor D., Carson J., Jost G. (2021). Ranking EU Progress on Road Safety. 15<sup>th</sup> Road Safety Performance Index Report. European Transport Safety Council (ETSC), June 2021.



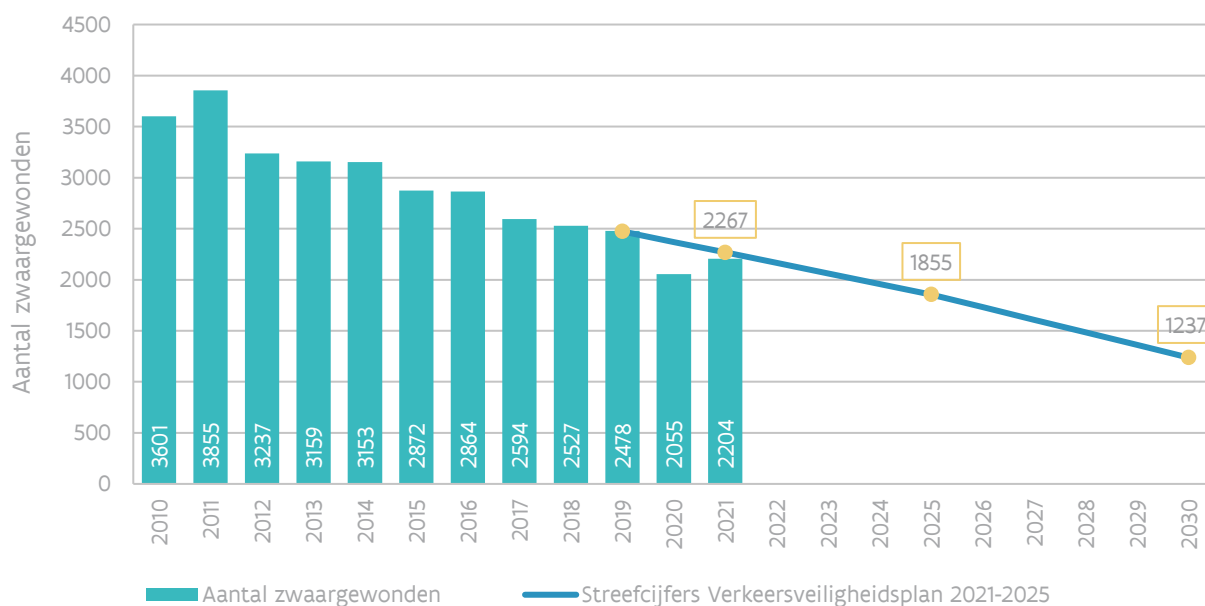
## 1.2. EVOLUTIE VAN HET AANTAL ZWAARGEWONDEN

In Figuur 4 wordt de evolutie van het aantal geregistreerde zwaargewonden weergegeven van 2010 tot en met 2021. In deze figuur zien we een geleidelijke daling van het aantal zwaargewonden vanaf 2010. Ondanks de duidelijke afname in 2020 stellen we voor 2021, net zoals bij het aantal verkeersdoden, een stijging vast. Desondanks blijft Vlaanderen met 2204 zwaargewonden onder het vooropgestelde streefcijfer van 2267 zwaargewonden in 2021.

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 1.855 zwaargewonden in het jaar 2025 vooropgesteld, wat 349 zwaargewonden minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2021. Om de middellangetermijndoelstelling van 1.237 zwaargewonden tegen 2030 te halen, hebben we t.o.v. 2021 een jaarlijkse afname nodig van 107 zwaargewonden, wat hoger ligt dan de verwachte jaarlijkse daling van 82 zwaargewonden die vooropgesteld werd op basis van de cijfers van 2020.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (3.564 zwaargewonden) en 2021 daalde het aantal geregistreerde zwaargewonden elk jaar gemiddeld met 124 slachtoffers.

Figuur 4 | Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 2010-2021)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

TABEL 4 | Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2010-2021)

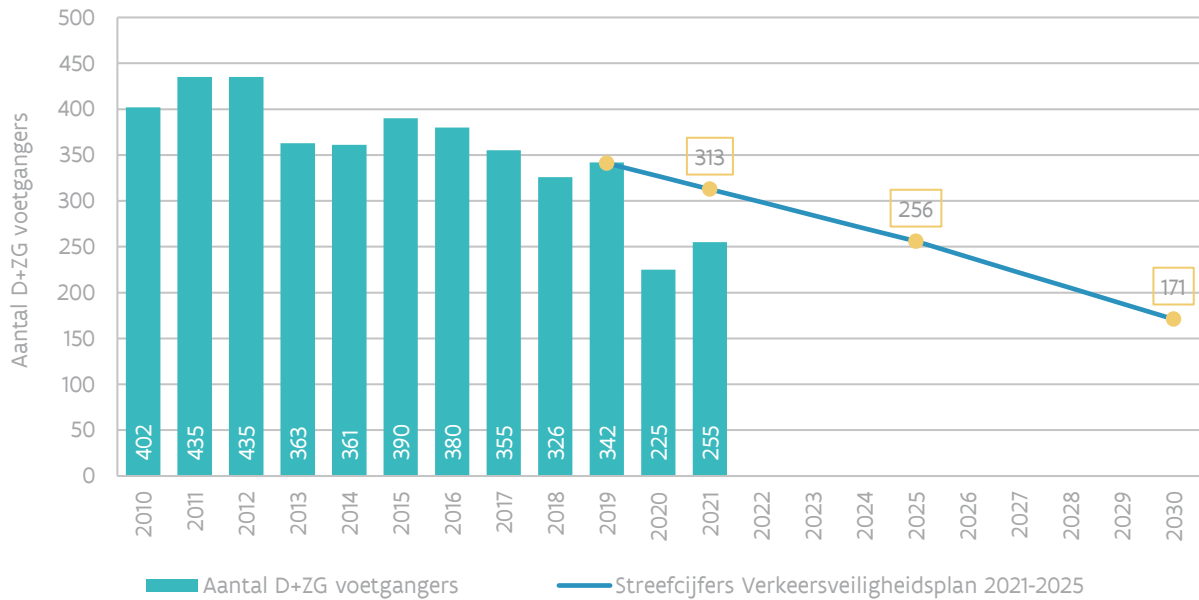
JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2010	441	3.601	33.477	37.519
2011	451	3.855	35.161	39.467
2012	413	3.237	32.248	35.898
2013	406	3.159	30.383	33.948
2014	404	3.153	30.163	33.720
2015	396	2.872	29.281	32.549
2016	339	2.864	28.798	32.001
2017	299	2.594	26.889	29.780
2018	310	2.527	27.372	30.209
2019	315	2.473	26.259	30.160
2020	253	2.055	20.491	22.799
2021	310	2.204	23.277	25.791
Gemiddelde 2010-2012	435	3.564	33.629	37.628
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-28,7%	-38,2%	-30,8%	-31,5%
Evolutie 2020-2021 (in %)	+22,5%	+7,3%	+13,6%	+13,1%

BRON: FOD ECONOMIE/AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

### 1.3. EVOLUTIE AANTAL DODE EN ZWAARGEWONDE VOETGANGERS

In het verkeersveiligheidsplan 2021-2025 werden nieuwe streefcijfers gedefinieerd: het aantal dode en zwaargewonde voetgangers, het aantal dode en zwaargewonde fietsers en het aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders. De nieuwe streefcijfers voor de voetgangers en fietsers sluiten aan op de promotie van duurzame vervoersmodi en het STOP-principe, met specifieke aandacht voor de stappers en trappers. Aangezien deze vervoerswijzen een minder positieve evolutie kennen op het vlak van verkeersveiligheid, willen we de evolutie op deze manier nadrukkelijker monitoren. Met het streefcijfer voor ongevallen met jonge autobestuurders worden niet alleen de slachtoffers bij jonge autobestuurders van nabij opgevolgd, maar is er ook aandacht voor de tegenpartij.

Figuur 5 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde voetgangers (Vlaams Gewest, 2010-2021)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOV)

Bekijken we het aantal dode en zwaargewonde voetgangers, dan zien we na een sterke afname in 2020 opnieuw een toename in 2021 (Figuur 5). Als we het aandeel van de dode en zwaargewonde voetgangers (255, Figuur 5) vergelijken met de totaliteit van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers (2514, Tabel 4), dan zien we dat dit aandeel stabiel gebleven is t.o.v. 2010 (9,9% in 2010 vs. 10,1% in 2021).

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 256 dode en zwaargewonde voetgangers in het jaar 2025 vooropgesteld. Het cijfer van 2021 benadert het streefcijfer van 2025, dus het is belangrijk dat dit cijfer de komende 4 jaar niet meer stijgt. Tegen 2030 moet het aantal dode en zwaargewonde voetgangers verder dalen tot 171, wat 84 slachtoffers minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2021 en een gemiddelde afname van 9 slachtoffers per jaar vereist.

#### 1.4. EVOLUTIE AANTAL DODE EN ZWAARGEWONDE FIETSERS

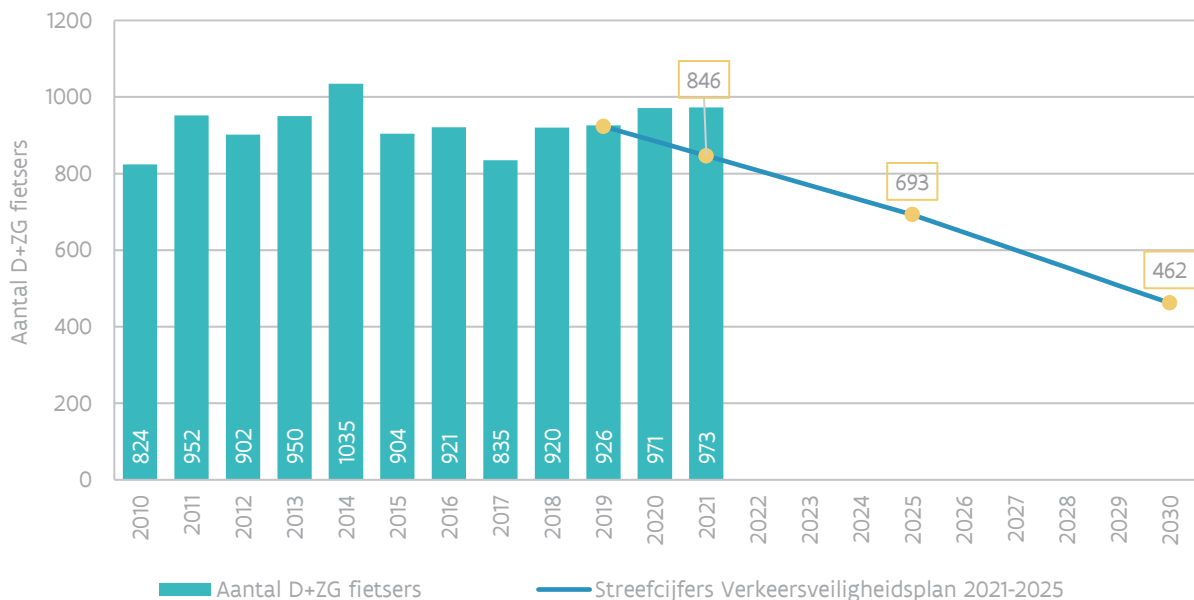
Net als voor de voetgangers is er in het verkeersveiligheidsplan 2021-2025 een specifiek streefcijfer gedefinieerd voor de fietsers: het aantal dode en zwaargewonde fietsers.

Figuur 6 leert ons dat we de laatste jaren eerder een toename dan een stagnatie of daling zien voor het aantal dode en zwaargewonde fietsers (973 in 2021 t.o.v. 971 in 2020). Sterker nog, op 2014 na betreurden we nooit een groter aantal dode en zwaargewonde fietsers dan in 2021. De stijgende populariteit van de (elektrische) fiets – die nog versterkt werd door de coronalockdowns – speelt hier wellicht een rol in. Bekijken we het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers (973, Figuur 6) in de totaliteit van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers (2514, Tabel 4), dan zien we

een enorme stijging van 20,4% in 2010 naar 38,7% in 2021 (bijna een verdubbeling van het aandeel, maar wel een lichte afname t.o.v. 2020 (42,1%).

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 693 dode en zwaargewonde fietsers in het jaar 2025 vooropgesteld. Dat betekent een afname van 280 doden en zwaargewonden t.o.v. 2021. Tegen 2030 moet dit verder afnemen tot 462 (meer dan een halving t.o.v. 2021). Deze cijfers zijn alarmerend. Ondanks de steeds toenemende investeringen in fietsinfrastructuur zijn het aantal en aandeel dode en zwaargewonde fietsers sinds 2010 alleen maar toegenomen. Deze cijfers maken dus zeer duidelijk dat de prominente plaats van de fiets in het verkeersveiligheidsbeleid gerechtvaardigd is.

Figuur 6 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde fietsers (Vlaams Gewest, 2010-2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

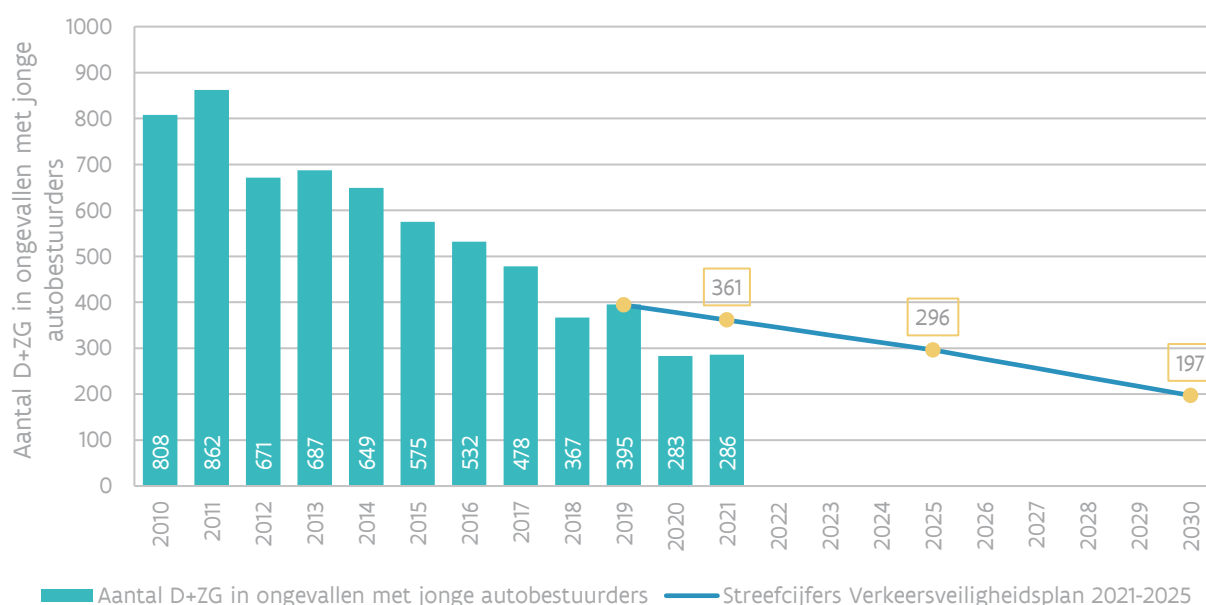
### 1.5. EVOLUTIE AANTAL DODE EN ZWAARGEWONDE VERKEERSSLACHTOFFERS IN ONGEVALLLEN MET JONGE AUTOBESTUURDERS (18-24 JAAR)

Ook dit is een nieuw streefcijfer in het Vlaams verkeersveiligheidsplan 2021-2025. Door het opvolgen van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders worden niet alleen de slachtoffers bij jonge autobestuurders van nabij opgevolgd (zoals voorheen het geval was), maar is er ook aandacht voor de tegenpartij bij deze ongevallen.

Bekijken we figuur 7, dan zien we in het jaar 2021 een status quo t.o.v. het jaar voordien voor wat betreft dit streefcijfer (286 in 2021 t.o.v. 283 in 2020). In tegenstelling tot voor veel van de andere streefcijfers, blijven we voor het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders dus min of meer op hetzelfde niveau als in 2020, ondanks de verminderde (auto)mobiliteit bij deze leeftijdsgroep ten gevolge van de verschillende coronamaatregelen in 2020.

Op langere termijn zien we een duidelijk dalende trend (op een negatieve uitschieter in 2019 na). Cijfers van GOCA geven in dit verband ook aan dat het aantal en aandeel afgelegde theorie- en praktijkexamens bij de jongere leeftijdscategorie (< 20 jaar) daalt en dat hierdoor het aandeel bij de iets oudere leeftijdscategorieën stijgend is. Op kortere termijn zien we wel een toename t.o.v. coronajaar 2020 (en ook 2019) wat betreft het aantal afgelegde theorie- en praktijkexamens. Ook het aantal afgelegde bromfietsexamens (theorie+praktijk) zien we verder stijgen in 2021. Een trend die al tijdens coronajaar 2020 was ingezet (GOCA Jaarverslag 2021). Over het algemeen kunnen we wel nog steeds stellen dat jongeren hun autorijbewijs op wat latere leeftijd behalen of voor andere vervoerswijzen (zeker ook de bromfiets) kiezen.

**Figuur 7 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders (Vlaams Gewest, 2010-2021)**



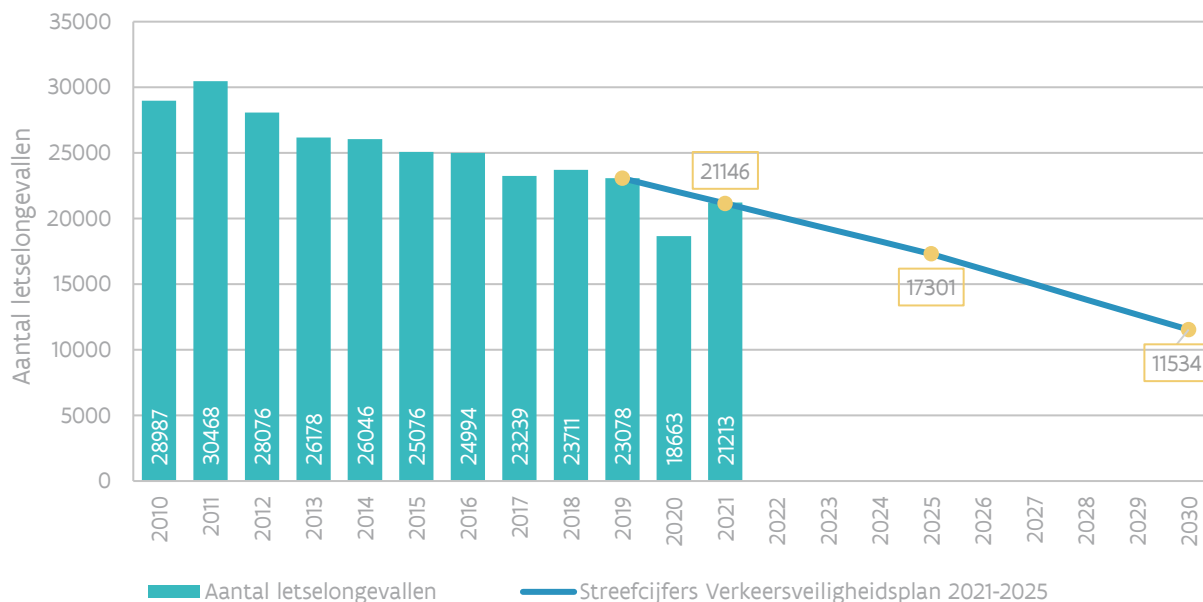
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMO/M)

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 296 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders in het jaar 2025 vooropgesteld, een grens die in 2020 en 2021 reeds bereikt werd. Tegen 2030 (max. 197 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders) moet het aantal slachtoffers met 10 per jaar afnemen.

### 1.6. EVOLUTIE AANTAL LETSELONGEVALLLEN

Wat betreft de evolutie van het aantal letselongevallen op Vlaamse wegen wordt de periode 2011-2020 gekenmerkt door een geleidelijke daling. In 2020 was er een serieuze afname t.o.v. het voorgaande jaar, wat het aantal letselongevallen op het laagste niveau sinds 2010 bracht (zie Figuur 8). Door de stijging van de cijfers in 2021 tot 21.213 letselongevallen werd het vooropgestelde streefcijfer voor 2021 (21.146) echter nipt overschreden.

Figuur 8 | Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2010-2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIË: AFDELING BELEID (DMOW)

Het aantal letselongevallen in 2021 bedraagt 21.213 (Figuur 8 en Tabel 5). Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2010-2012 voor letselongevallen (29.177, Tabel 5) is het aantal letselongevallen met 27,3% afgenomen. Tegenover 2020 zien we daarentegen een toename van 13,7%. Wanneer we kijken naar het aantal dodelijke letselongevallen merken we op lange termijn een iets sterkere daling op dan bij het totale aantal letselongevallen (-28,8% voor de dodelijke ongevallen t.o.v. -27,3% voor letselongevallen). Ten opzichte van het jaar 2020 was er een toename van het aantal dodelijke letselongevallen met 21,7% (Tabel 5).

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 17.301 letselongevallen in het jaar 2025 vooropgesteld, wat 3.912 letselongevallen minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2021. Voor wat de middellangetermijndoelstelling tegen 2030 (max. 11.534 letselongevallen, Figuur 8) betreft, hebben we t.o.v. 2021 een jaarlijkse afname van 1075 letselongevallen nodig.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (29.177 letselongevallen, Tabel 5) en 2021 daalde het aantal geregistreerde letselongevallen elk jaar gemiddeld met ongeveer 724 letselongevallen. Dat wil zeggen dat we de komende jaren een sterkere afname nodig hebben, willen we het streefcijfer voor 2030 halen.

Net als het aantal geregistreerde zwaargewonden is ook het aantal geregistreerde letselongevallen (meer dan het aantal verkeersdoden) onderhevig aan verbeteringen en/of verslechtingen van de registratievolledigheid. De evolutie van het aantal letselongevallen moet daarom steeds met het nodige voorbehoud behandeld worden. De evolutie van het aantal letselongevallen dient daarnaast bekeken te worden in het licht van het nog steeds stijgende voertuigenpark.

TABEL 5 | Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2010-2021)

JAAR	ALLE LETSELONGEVALLEN	DODELIJKE LETSELONGEVALLEN
2010	28.987	414
2011	30.468	430
2012	28.076	385
2013	26.179	384
2014	26.046	378
2015	25.076	374
2016	24.994	322
2017	23.239	283
2018	23.714	292
2019	23.068	301
2020	18.663	240
2021	21.213	292
Gemiddelde 2010-2012	29.177	410
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-27,3%	-28,8%
Evolutie 2020-2021 (in%)	+13,7%	+21,7%

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFE: AFDELING BELEID (DMOW)

## 2. EVOLUTIE ANDERE VERKEERSVEILIGHEIDSINDICATOREN

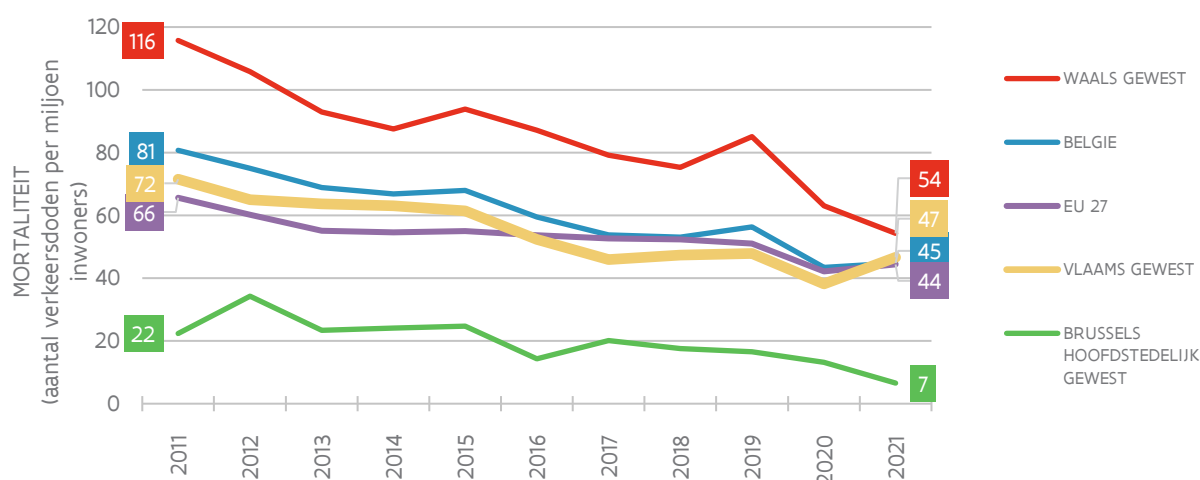
### 2.1. EVOLUTIE VAN DE MORTALITEIT IN HET VERKEER (HET AANTAL VERKEERSDODEN PER MILJOEN INWONERS)

In dit hoofdstuk worden de absolute ongevallencijfers gerelateerd aan beschikbare blootstellingsgegevens, om zo meer zicht te krijgen op het risico van de weggebruiker in het verkeer. In deze paragraaf wordt de mortaliteit besproken, dit is het aantal verkeersdoden gerelateerd aan het bevolkingsaantal (Tabel 6; Figuur 9).

In 2021 zien we ten opzichte van 2020 een duidelijke toename van de mortaliteit in het verkeer in Vlaanderen naar 47 verkeersdoden per miljoen inwoners. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2010-2012 is de mortaliteit met 32% gedaald, daar waar we in 2020 nog een daling van 45% optekenden (Tabel 6).

Anno 2021 ligt de mortaliteit in het verkeer in Vlaanderen (47) nog steeds lager dan in Wallonië (54) dat met -14% t.o.v. 2020 wel een grotere afname kent dan Vlaanderen (Tabel 6), maar tegelijkertijd nog veel hoger dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (7) waar net als in Wallonië een daling van de mortaliteit werd opgetekend (13 in 2020). De mortaliteit is in Vlaanderen het sterkst gestegen. Op nationaal niveau zien we dat de mortaliteit in België met 5% toenam, net zoals in de Europese Unie het geval is (Figuur 9).

Figuur 9 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (2011-2021)

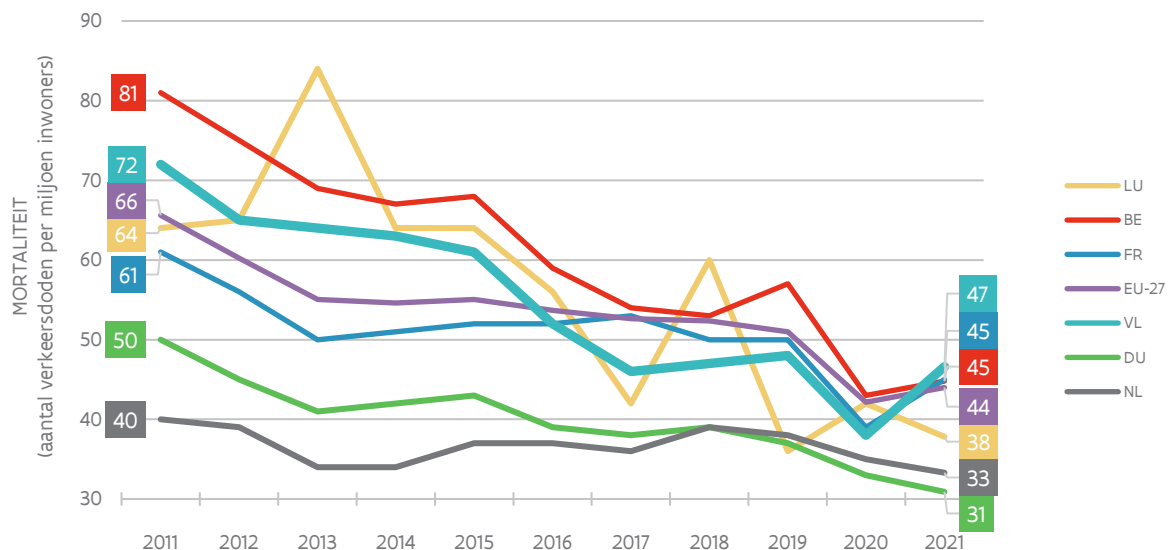


BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEKEN EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC) / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Vlaanderen bevindt zich in 2021, in tegenstelling tot in 2020, niet meer onder het Belgisch en het Europees niveau. België (45) staat nog steeds boven het Europees gemiddelde (44), maar kende t.o.v. 2020 slechts een lichte toename (Tabel 6). Daar waar Vlaanderen het hoogst scoort (van 38 in 2020 naar 47 in 2021) en een even sterke stijging kent als buurland Frankrijk (van 39 in 2020 naar 45 in 2020), is deze stijging voor België alsnog beperkt en telt ze met 45 verkeersdoden per miljoen inwoners 2 verkeersdoden per miljoen inwoners meer dan in 2020. De overige buurlanden kennen een daling in de cijfers. De mortaliteit op Europees niveau is echter licht gestegen met 44 verkeersdoden per miljoen inwoners in 2021 tegenover 42 in 2020. (Figuur 10, ETSC, 2021).



Figuur 10 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in vergelijking met de buurlanden (Nederland, Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, EU-27) (2011-2021)



BRON: EUROSTAT, EUROPEAN COMMISSION DG MOBILITY AND TRANSPORT, AND EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC)/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

TABEL 6 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (2011-2021)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË	EU 27
2011	72	116	22	81	66
2012	65	106	34	75	60
2013	64	93	23	69	55
2014	63	88	24	67	55
2015	61	94	25	68	55
2016	52	87	14	59	54
2017	46	80	20	54	53
2018	47	75	18	53	52
2019	48	86	17	57	51
2020	38	63	13	43	42
2021	47	54	7	45	44
<b>Evolutie 2020-2021 (in %)</b>	<b>+24%</b>	<b>-14%</b>	<b>-46%</b>	<b>+5%</b>	<b>+5%</b>

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK EN EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC)/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

## 2.2. EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLENERNST (HET AANTAL VERKEERSDODEN PER 1.000 LETSELONGEVALLLEN)

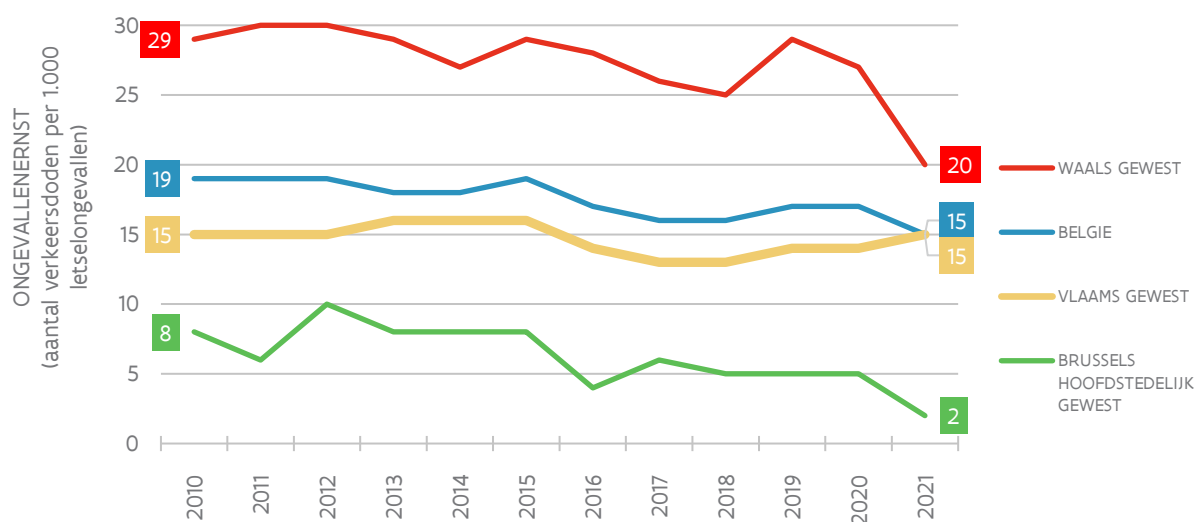
De ongevallenernst en het overlijdensrisico zijn twee begrippen die vaak met elkaar verward worden. Terwijl het overlijdensrisico het aantal verkeersdoden in functie van het aantal afgelegde kilometers weergeeft, geeft de ongevallenernst het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen weer. Het overlijdensrisico beantwoordt de vraag wat de kans is om te overlijden, op basis van de lengte van een traject, terwijl de ongevallenernst de vraag beantwoordt wat de kans is om te overlijden, eenmaal men als weggebruiker in een letselongeval betrokken is geraakt.

In 2021 vielen in Vlaanderen 15 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen, één verkeersdode meer dan in 2019 en 2020 (figuur 11, Tabel 7). Met 15 verkeersdoden is de ongevallenernst hetzelfde als het referentiegemiddelde voor de periode 2010-2012 (Tabel 7).

Sedert 2010 is de ongevallenernst stevast het hoogst in het Waals Gewest en het laagst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Figuur 11; Tabel 7).

Ook al steeg de ongevallenernst voor Vlaanderen van 14 naar 15, anno 2021 is de ongevallenernst wel nog steeds lager in Vlaanderen dan in Wallonië (ondanks een serieuze daling van 27 naar 20). De ongevallenernst in Brussel neemt verder af van 5 naar 2. Ten opzichte van 2020 zien we enkel in Vlaanderen een toename van de ongevallenernst met 7,1%, terwijl deze in het Waals (-25,9%) en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (-60%) daalt (Tabel 7).

Figuur 11 | Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2010-2021)



BRON: FOD ECONOMIEADSTATISTIEK/INFORGARE: AFDELING BELEID (DMOW)

TABEL 7 | Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2010-2021)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË
2010	15	29	8	19
2011	15	30	6	19
2012	15	30	10	19
2013	16	29	8	18
2014	16	27	8	18
2015	16	29	8	19
2016	14	28	4	17
2017	13	26	6	16
2018	13	25	5	16
2019	14	29	5	17
2020	14	27	5	17
2021	15	20	2	15
Gemiddelde 2010- 2012	15	30	8	19
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	+0,0%	-33,3%	-75,0%	-21,1%
Evolutie 2020- 2021 (in %)	+7,1%	-25,9%	-60,0%	-11,8%

BRON: FOD ECONOMIE/AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

### 2.3. EVOLUTIE VAN HET OVERLIJDENS- EN ONGEVALLENRISICO (HET AANTAL VERKEERSDODEN PER MILJARD REIZIGERSKILOMETERS) EN ONGEVALLENRISICO (HET AANTAL ONGEVALLEN PER MILJARD VOERTUIGKILOMETER)

Aangezien het overlijdens- en ongevalletrisico omwille van databeschikbaarheid berekend worden op basis van de reizigers- en voertuigkilometers van het jaar voordien (dus op basis van het jaar 2020 voor de ongevallencijfers van 2021), rapporteren we in dit jaarrapport niet over deze indicatoren. Deze indicatoren voor de ongevallencijfers 2021 berekenen op basis van reizigers- en voertuigkilometers van het atypische corona-jaar 2020 zou immers een erg vertekend beeld geven.

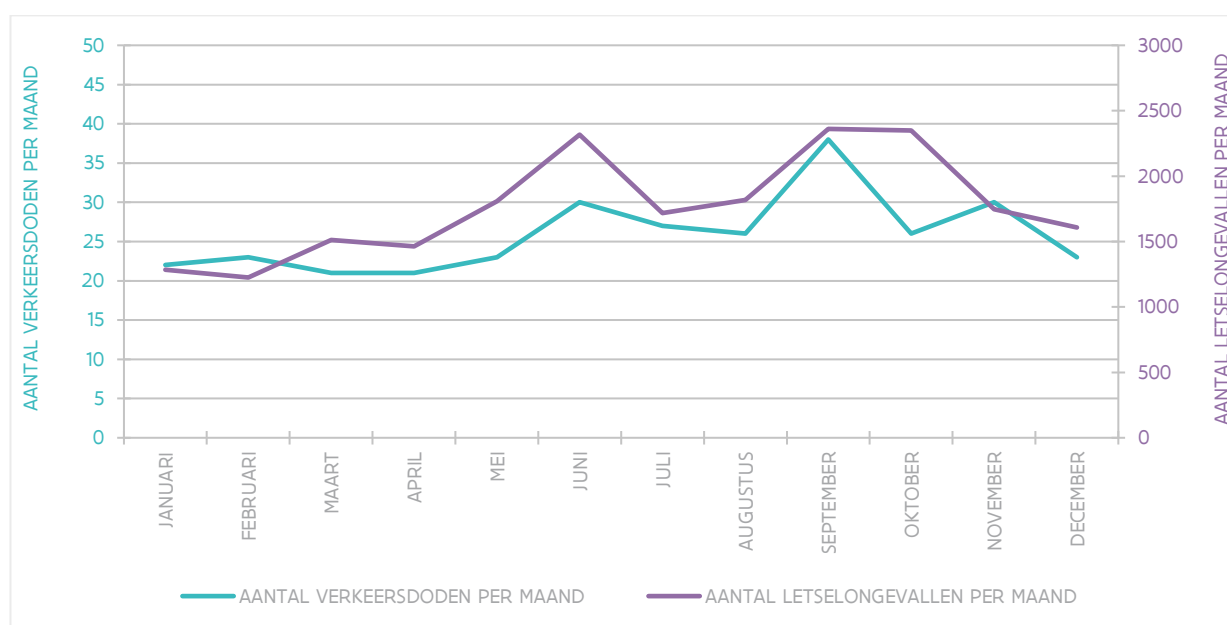
### 3. HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

#### 3.1. VOLGENS TIJDSTIP

##### 3.1.1. Volgens de maanden van het jaar

Vorige jaren leerden ons dat letselongevallen onderhevig zijn aan seizoenschommelingen. Figuur 12 laat zien dat de maanden van november tot april gekenmerkt worden door een terugval in het aantal letselongevallen. Dit was anders in 2020 toen we zagen dat de maanden maart, april, november en in mindere mate de maand december uitgesproken minder ongevallen kenden (niet toevallig de maanden met de strengste coronamaatregelen). Het hoogste aantal ongevallen zien we in 2021 tijdens de maanden september en oktober, wat verklaard kan worden door de terugkeer naar het werk en de school. Ook in juni waren er veel letselongevallen. De zomermaanden zijn traditioneel wat rustiger.

Figuur 12 | Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2021)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFGRAFIE: AFDELING BELEID(DMOW)

Als het aantal verkeersdoden wordt verdeeld over de maanden van 2021 (Figuur 12), valt – net als bij het aantal ongevallen – vooral de piek in september op. Het laagste aantal verkeersdoden wordt geteld in de maanden maart en april.

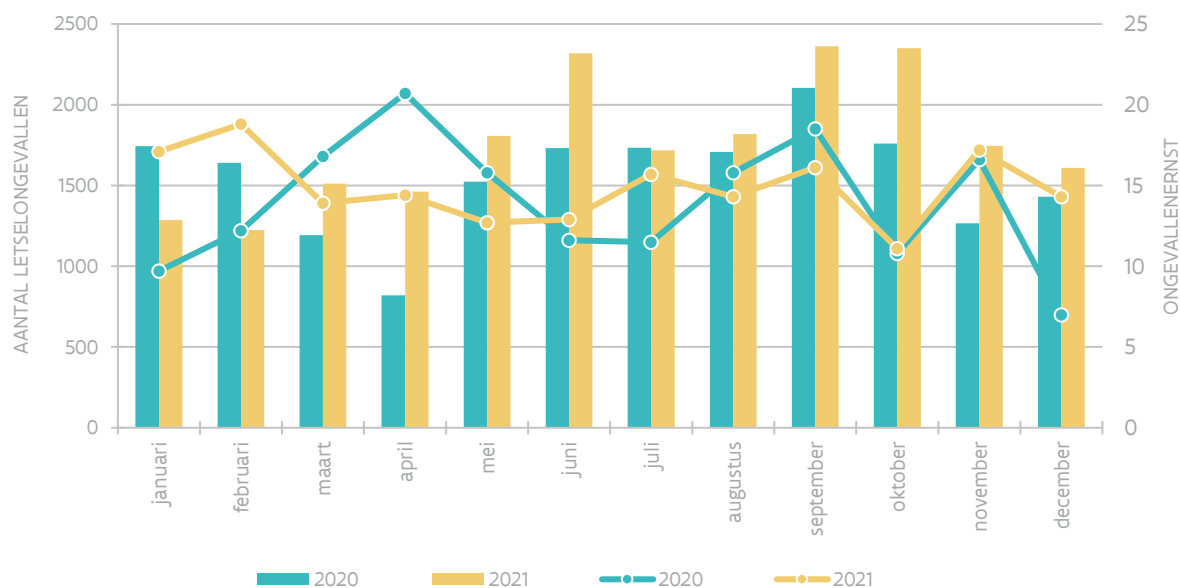
Hoewel de seizoenen en het weer dus een rol lijken te spelen bij het gebeuren van verkeersongevallen, geven we mee dat het jaar 2021 weerkundig geen uitgesproken bijzonder jaar was. Samenvattend kunnen we stellen dat 2021 een gemiddeld jaar was qua temperatuur, maar dat er wel zeer veel neerslag viel. Deze neerslag was over het normale aantal neerslagdagen verspreid, wat wil zeggen dat op neerslagdagen bovengemiddeld veel regen viel. Op maandniveau kunnen we de relatief koude

maanden april en mei en het zeer warme, maar ook zeer natte juni onthouden. Ook in juli (neerslagrecord) en oktober heeft het meer dan normaal geregend<sup>13</sup>.

De balken in Figuur 13 geven de verdeling weer van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar, voor de jaren 2020 en 2021. Hier valt duidelijk op dat in 2021 in januari en februari minder ongevallen vielen dan in 2020, terwijl dat in maart en april net omgekeerd was (logisch omwille van de strenge lockdown in 2020). Duidelijke pieken zien we dan weer in juni, september en oktober met telkens meer dan 2.000 ongevallen, een trend die we ook zien voor deze maanden in de voorbije jaren.

Kijken we naar de lijnen in dezelfde figuur, die de ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) weergeven, dan zien we een piek in de ongevallenernst voor januari en februari (laag aantal letselongevallen) en november (hoog aantal letselongevallen) en een lagere ongevallenernst voor mei, juni en oktober. In 2020 lagen de hoogste pieken vaak in de maanden met de strengste coronamaatregelen, wat er op wijst dat er tijdens die maanden vooral minder letselongevallen waren maar niet per se minder verkeersdoden vielen.

**Figuur 13 | Verdeling van het aantal letselongevallen en ongevallenernst volgens de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2020 en 2021)**



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

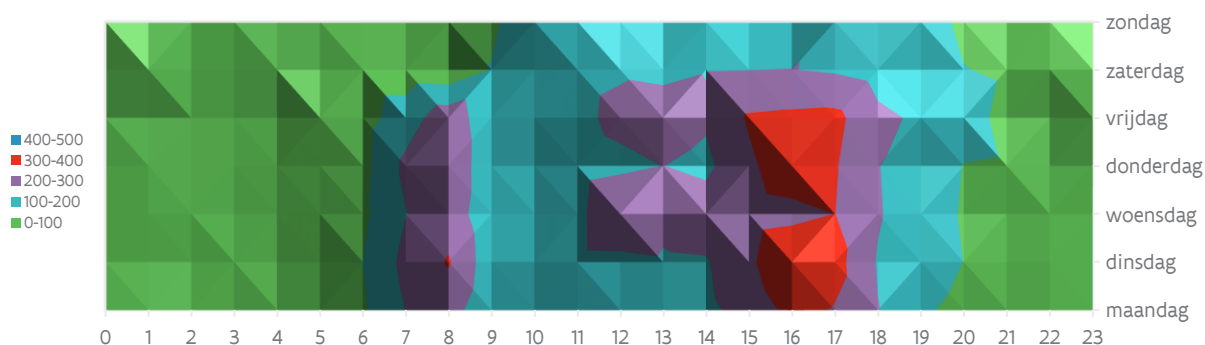
13 Bron: KMI (<https://www.meteo.be> klimatologisch jaaroverzicht jaar 2021)

### 3.1.2. Volgens periode van de week

#### 3.1.2.1. Per uur en dag van de week

Figuur 14 geeft de verdeling van het aantal letselongevallen weer over de dagen van de week, verder onderverdeeld over de uren van de dag. Op weekdays zien we voornamelijk een hoog aantal letselongevallen tijdens de avondspits (voornamelijk tussen 15 en 18 uur) en in mindere mate tijdens de ochtendspits. Het hoogste aantal ongevallen valt rond 16u op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag. Het verhoogd aantal letselongevallen op deze momenten kan verklaard worden aan de hand van een toename in de verkeersintensiteit, ten gevolge van de woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. Analoog kan de stijging in het school-woonverkeer op woensdagmiddag ook waargenomen worden in het aantal letselongevallen op dat moment (ook op vrijdag zien we een vroegere piek net na de middag). De cijfers voor 2021 zijn opnieuw meer uitgesproken dan die van 2020, wellicht het gevolg van meer woon-school- en woon-werkverplaatsingen in vergelijking met vorig jaar.

Figuur 14 | Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

#### 3.1.2.2. Volgens periode van de week

De verdeling van de letselongevallen over de periodes van de week in Vlaanderen is net zoals in 2020 het meest gelijkaardig aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Figuur 15). Het percentage letselongevallen dat zich voordoet op weekdays (d.i. overdag tijdens de werkweek) bedraagt in Vlaanderen en in Brussel respectievelijk 72% en 70%. In het Waals Gewest ligt dit aandeel iets lager, namelijk 64%. Deze aandelen zijn gelijkaardig aan die van de voorbije jaren. De coronamaatregelen hadden hierop dus geen of slechts weinig impact.

Opmerkelijk blijft het verschil in het percentage letselongevallen tijdens weekends (en in het bijzonder weekendnachten) tussen Vlaanderen enerzijds en Wallonië anderzijds. In totaal speelt een derde (30%) van alle letselongevallen in Wallonië zich af tijdens het weekend; in Vlaanderen is dit een kwart (24%). (Figuur 15)

Wanneer we vergelijken met vorig jaar zien we een lichte stijging van het aantal en aandeel verkeersdoden in Vlaanderen (Tabel 8) tijdens weekendnachten (van 8% naar 9%) en tijdens

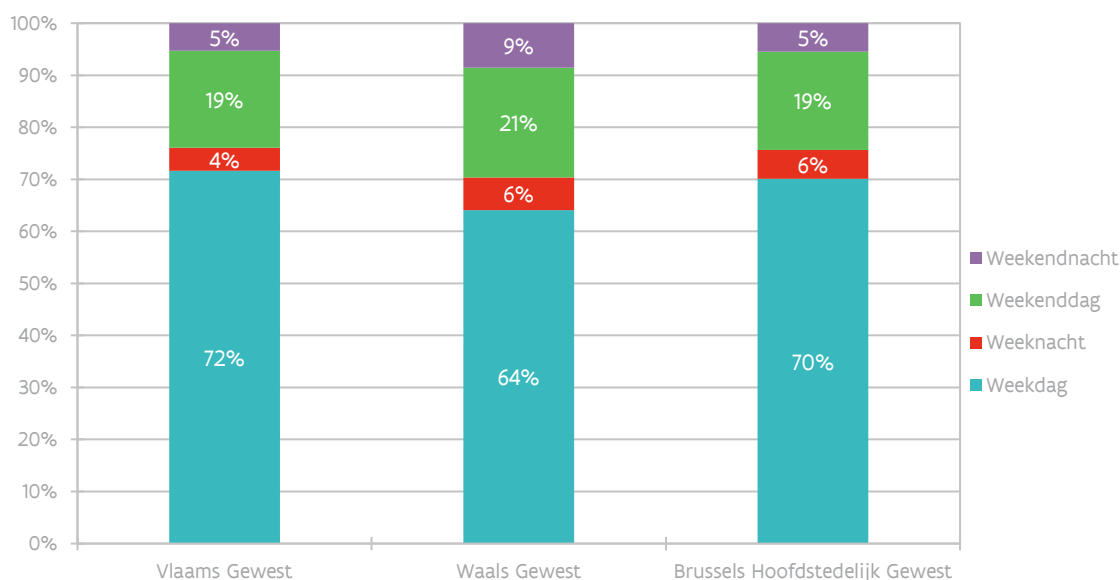
weeknachten (van 9% naar 9,4%). Er is geen sprake van een verdere daling van het aantal verkeersdoden, behalve voor het aandeel verkeersdoden op weekenddagen (van 20% in 2020 naar 16,1% in 2021). Terwijl er in 2019 nog bijna dubbel zo veel verkeersdoden vielen tijdens weekendnachten dan tijdens weeknachten (43 vs. 23), zijn deze aantallen in 2021 – net als in 2020 – nagenoeg gelijk (28 vs. 29). Hoewel het aantal verkeersdoden in absolute aantallen is toegenomen tegenover 2020, zien we dat de opmerkelijke afname van het aandeel verkeersdoden tijdens weekendnachten van vorig jaar bevestigd wordt in 2021.

TABEL 8 | Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2021)

	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		LETSELONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%
Weekdag	203	65,5%	17.950	70,4%	15.195	71,6%
Weeknacht	29	9,4%	1.092	4,3%	941	4,4%
Weekenddag	50	16,1%	5.046	19,8%	3.947	18,6%
Weekendnacht	28	9,0%	1.393	5,5%	1.130	5,3%
<b>Totaal</b>	<b>310</b>	<b>100%</b>	<b>25.481</b>	<b>100%</b>	<b>21.213</b>	<b>100%</b>

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 15 | Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2021)

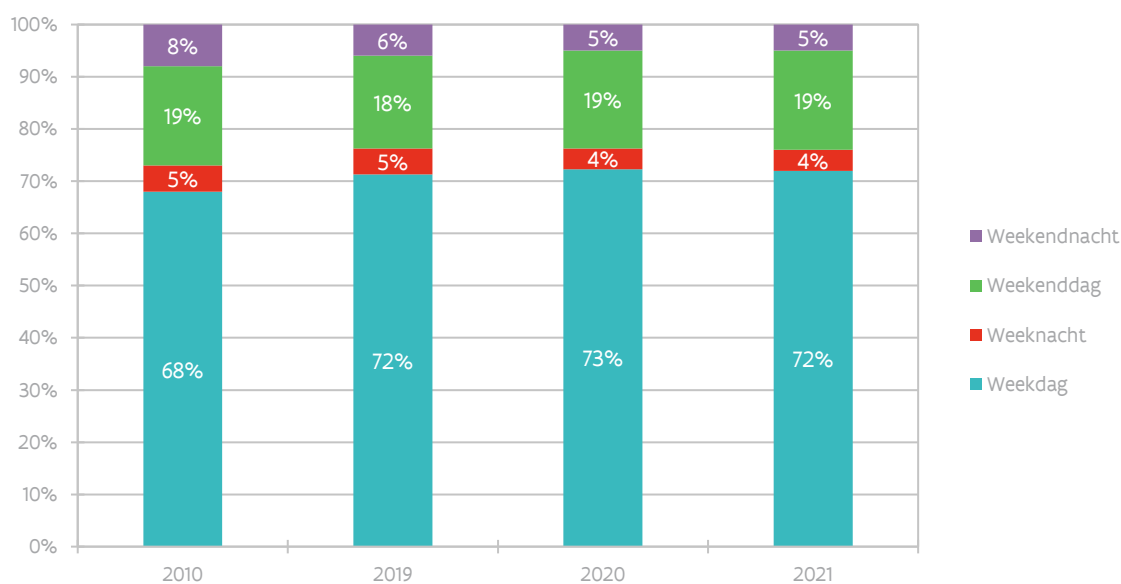


BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Wanneer we de evolutie van het aandeel letselgevallen beschouwen volgens periode van de week zien we het aandeel tijdens de weekdag toenemen van 68% in 2010 tot 72% in 2021. Het aandeel tijdens de andere periodes van de week blijft dezelfde of neemt licht af (Figuur 16). Bekijken we deze evolutie specifiek voor de ongevallen met ernstige afloop (doden en zwaargewonden) (Figuur 17), stellen we een vergelijkbare evolutie vast. De stijging van het aandeel tijdens de weekdag is hierbij zelfs nog wat groter: van 57% in 2010 tot 66% in 2021. Er gebeuren nog steeds ernstige verkeersongevallen 's nachts, maar er tekent zich toch enige verschuiving af naar ernstige verkeersongevallen overdag tijdens een gewone weekdag. Wanneer we 2021 met 2020 vergelijken, zien we dat het aantal doden en zwaargewonden die vielen tijdens de nachten (zowel week- als weekendnachten) toenamen. Het tijdelijk stilvallen van het nachtleven in 2020 t.g.v. de coronapandemie is hier wellicht niet vreemd aan.

In 2021 is het aantal verkeersdoden het hoogst tijdens de nachtperiode van zaterdag. Overdag is het aantal verkeersdoden verdeeld over de hele week.

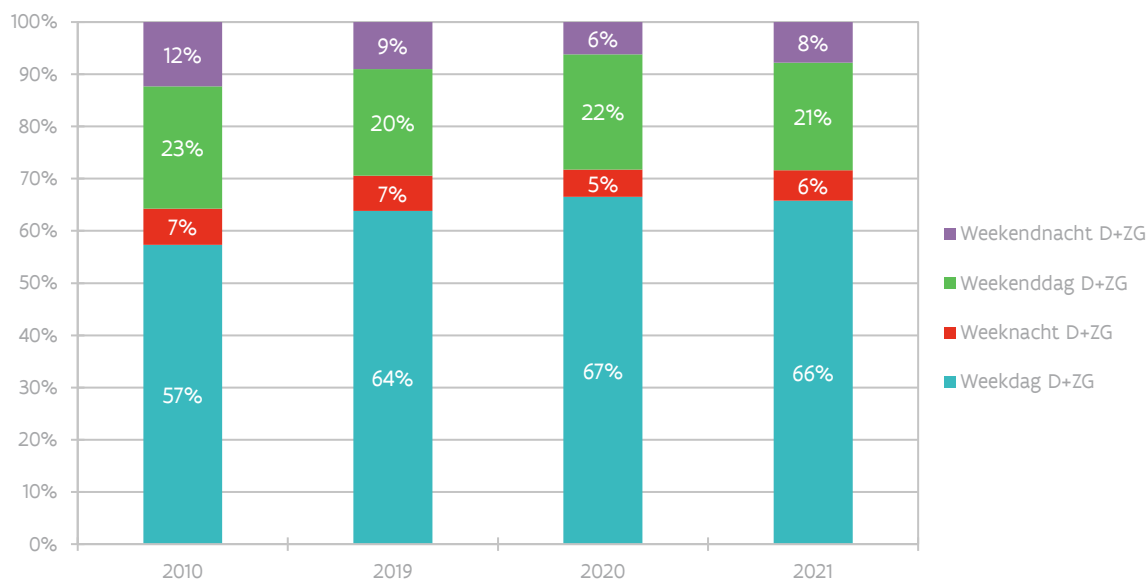
Figuur 16 | Evolutie van de verdeling van de letselgevallen volgens periode van de week (2010-2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)



Figuur 17 | Evolutie van de verdeling van de verkeersdoden en zwaargewonden in Vlaanderen volgens periode van de week (2010-2021)



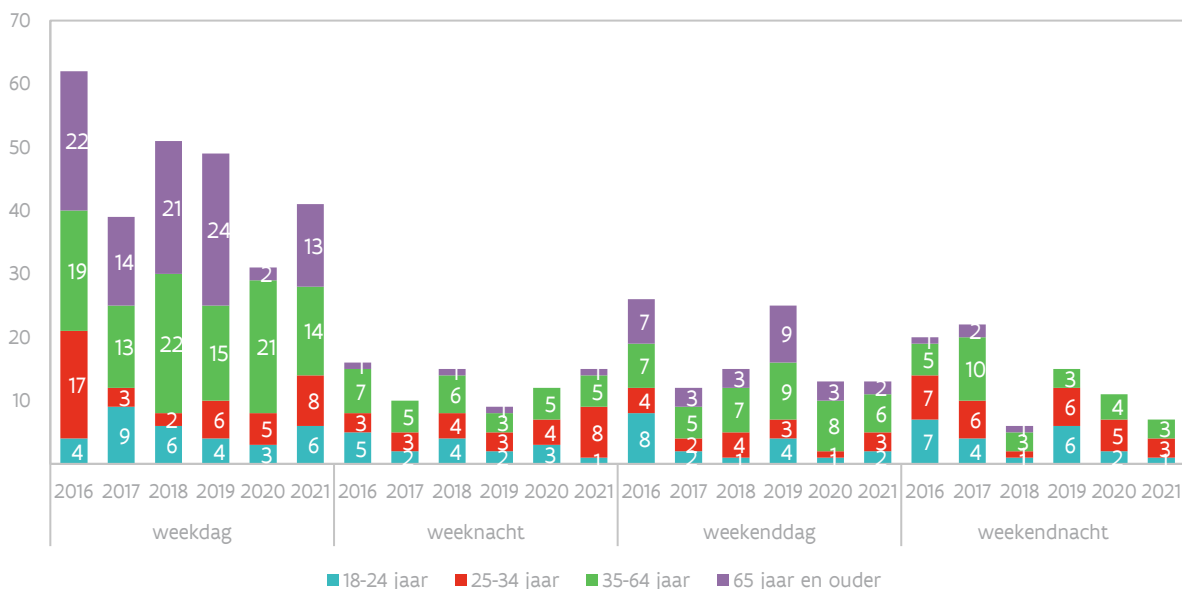
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

De problematiek van ernstige weekendongevallen wordt vaak in verband gebracht met jonge autobestuurders. Daarom geeft Figuur 18 een analyse van omgekomen bestuurders van personenwagens volgens de periode van de week, in functie van de leeftijdscategorie. In 2021 waren 12,7% van alle autobestuurders die omkwamen in een ongeval, jongeren tussen 18 en 24 jaar oud. Dit percentage ligt hoog in vergelijking met het aandeel 18-24-jarigen in de totale bevolking (7,7%)<sup>14</sup>, maar is wel afgenomen de laatste jaren (in 2019 was dit nog 16,3%). Als we kijken naar het aandeel dodelijke ongevallen waarbij een jonge autobestuurder betrokken was, dan was dat in 2021 12,2% (t.o.v. 11,6% in 2020). Net als voor de omgekomen jonge autobestuurders is dit dus een status quo t.o.v. 2020, maar wel een afname t.o.v. 2019 (zie vorig rapport).

Recent zien we – in tegenstelling tot vorige jaren – geen enorm hoog aandeel omgekomen jonge autobestuurders tijdens weekendnachten, maar eerder een hoger aandeel bij de groep 25-34-jarigen. Tijdens weeknachten is het aandeel van die laatste groep bestuurders nog groter (8 van 15 omgekomen autobestuurders tijdens weeknachten bevindt zich in de leeftijdsgroep 25-34 jaar).

14 Bevolkingsgegevens: cijfers 2021 – Bron: FOD Economie – Algemene Directie Statistiek – Statisticsc Belgium.

Figuur 18 | Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2016-2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

In Figuur 18 zien we voor 2021 – in tegenstelling tot de voorbije jaren – wat betreft de weekendnachten een afname in alle leeftijdscategorieën. Senioren (65+) maken overdag – zowel in de week als in het weekend – een groter aandeel uit van de groep omgekomen autobestuurders dan 's nachts. Dit hangt samen met de levensstijl van deze leeftijdsgroep en hun verplaatsingspatroon, voornamelijk overdag. Het aandeel senioren (65+) bij de omgekomen autobestuurders is in 2021 (16) toegenomen tegenover 2020 (5), maar wel gehalveerd tegenover 2019 (34).

Het aantal verkeersdoden is het grootst tijdens de weekdagen. In 2021 zien we bijna gelijke cijfers voor de 35-64-jarigen (afname t.o.v. 2020) en de 65-plussers (stijging t.o.v. 2020). Het aandeel 65-plussers neemt dus toe, terwijl dat van de 35-64-jarigen afneemt.

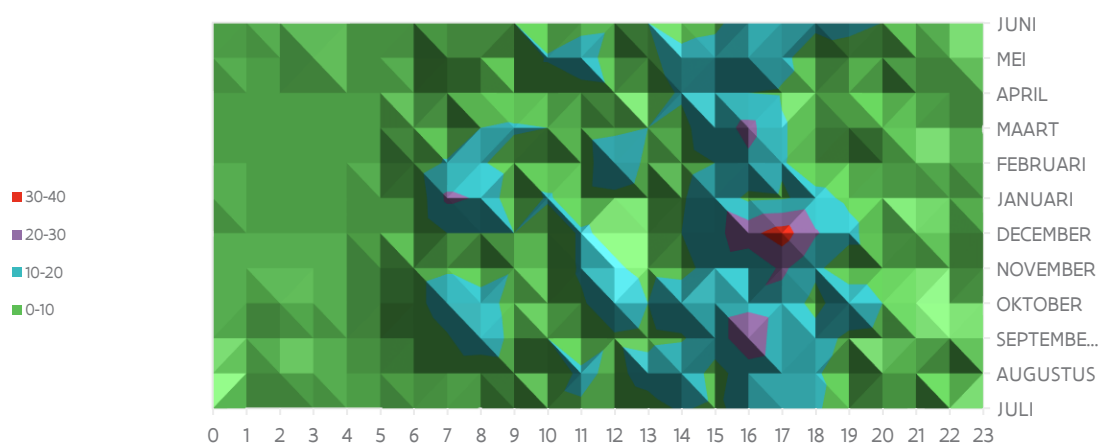
### 3.1.3. Volgens de maanden van het jaar en uren van de dag – voetgangers en fietsers

De verdeling van het aantal gewonde en omgekomen voetgangers over de verschillende maanden van het jaar kan wegens de lichtgesteldheid en weersomstandigheden afwijken van die van andere weggebruikers. Uit het themarapport 'Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen' bleek reeds dat letselongevallen bij voetgangers duidelijk onderhevig zijn aan seizoenschommelingen<sup>15</sup>. Omwille van deze redenen worden voetgangers in deze paragraaf diepgaander besproken. In het totaal vielen er in 2021, in Vlaanderen, 1.782 voetgangersslachtoffers (waaronder 44 doden). Figuur 19 geeft een verdere verdeling naar het uur en de maand weer waarop voetgangers in het verkeer slachtoffer

<sup>15</sup> Carpentier A., Nuytens N., Schoeters A., Populer M., Declercq K. & Hermans E. (2014). Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen: pijnpunten en oplossingen. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

werden. De horizontale as geeft de uren in een dag weer; de verticale as staat voor de maanden in een jaar. De verticale as werd met 6 maanden verschoven, zodat de pieken in de wintermaanden beter zichtbaar zijn. Voor 2021 onthult deze figuur – gelijkaardig aan de vorige jaren – pieken in het aantal voetgangersslachtoffers tijdens de ochtend- en avondspits in de wintermaanden en in september (rode en paarse pieken in het midden van de grafiek). Anders dan vorige jaren is er ook een kleinere piek rond 16u in maart. De concentratie van voetgangersongevallen rond de spitsuren in de wintermaanden hangt wellicht samen met de vroegere zonsondergang, en dus de vroegere schemering en verminderde zichtbaarheid tijdens deze periode.

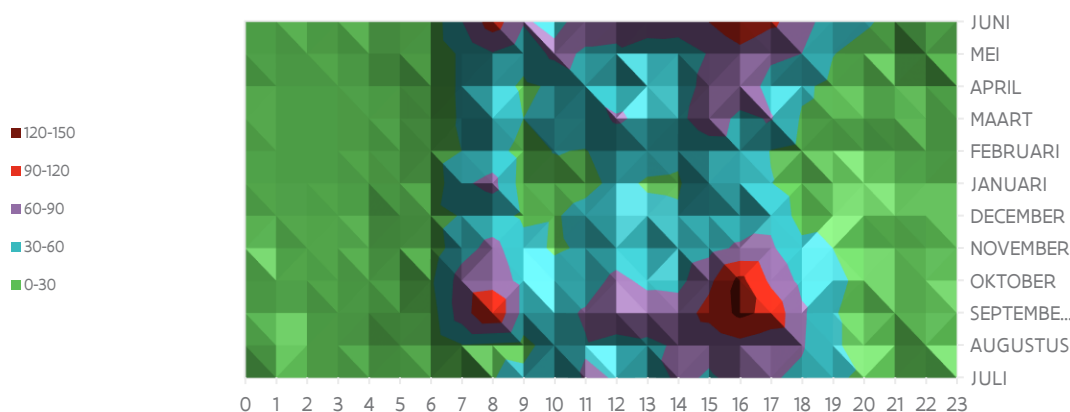
Figuur 19 | Verdeling van het aantal voetgangersslachtoffers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2021)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Als we naar dezelfde figuur (Figuur 20) kijken, maar voor de fietsers, dan zien we dat de piek vroeger in het jaar komt (tijdens de ochtend- en avondspits in september en oktober). Hier zou de reden dus eerder bij het begin van het schooljaar kunnen liggen, en minder te maken kunnen hebben met de zichtbaarheid (ten gevolge van de lichtgesteldheid) in het verkeer. Een andere opvallende piek is er tijdens de ochtend- en avondspits in juni. Daarnaast vallen de wat 'rustige' wintermaanden op, maanden waarin door het koudere weer wellicht ook iets minder gefietst wordt.

Figuur 20 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2021)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE/AFDELING BELEID (DMOW)

### 3.2. VOLGENS WEERGESTELDHEID

De grote meerderheid (4 op 5) van alle letselgevallen in Vlaanderen doen zich voor bij normale weersomstandigheden (Tabel 9).

Uit de waarnemingen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) in 2021 blijkt dat het ongeveer 192 dagen heeft geregend in België (ongeveer even veel dan het gemiddelde van 190 dagen), waarvan 91 onweersdagen. In totaal werd er 1038,8 mm neerslag geregistreerd, wat dan weer heel wat meer is is dan de gemiddelde waarde (837,1 mm). Storm- en regenweer leveren een verhoogd risico op ten opzichte van normale weersomstandigheden, mede door de verminderde zichtbaarheid en langere remafstand. Vooral de maanden mei, juni, juli en oktober waren heel wat natter dan normaal, terwijl september en november eerder droog waren. Verder onthouden we van 2021 de natte, koude zomer en kende 2021 een normaal aantal vorstdagen (dagelijkse minimumtemperatuur lager dan 0°C). Er werden 34 vorstdagen geteld (ten opzichte van een normaal aantal van 39,4 vorstdagen), met 5 winterse dagen (even hoog dan de normale waarde van 6,1).

TABEL 9 | Aantal en aandeel letselgevallen in Vlaanderen, volgens weergesteldheid (2021)

	Aantal letselgevallen	Aandeel letselgevallen
Normaal	16.936	79,8%
Regen	1.838	8,7%
Sneeuw of hagel	177	0,8%
Mist	66	0,3%
Sterke wind	38	0,2%
Andere of onbekend	2.158	10,2%
<b>Totaal</b>	<b>21.213</b>	<b>100,0%</b>

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE/AFDELING BELEID (DMOW)

## 4. DE LOCATIE VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

### 4.1. ALLE WEGGEBRUIKERS

#### 4.1.1. Volgens de 5 Vlaamse provincies

Tabel 10 toont de verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de vijf Vlaamse provincies.

Antwerpen en Limburg kenden in 2021 het hoogste aandeel verkeersdoden (respectievelijk 26,1% en 21,6%), samen bijna de helft van het totaal aantal geregistreerde verkeersdoden in Vlaanderen. Vlaams-Brabant telde 46 verkeersdoden in 2021 (32 in 2020) en was net als in de voorgaande jaren de provincie met het laagste aantal verkeersdoden (Tabel 10). In Oost- en West-Vlaanderen vielen respectievelijk 59 en 57 verkeersdoden in 2021. Tegenover 2020 (67) telt enkel Oost-Vlaanderen minder verkeersdoden.

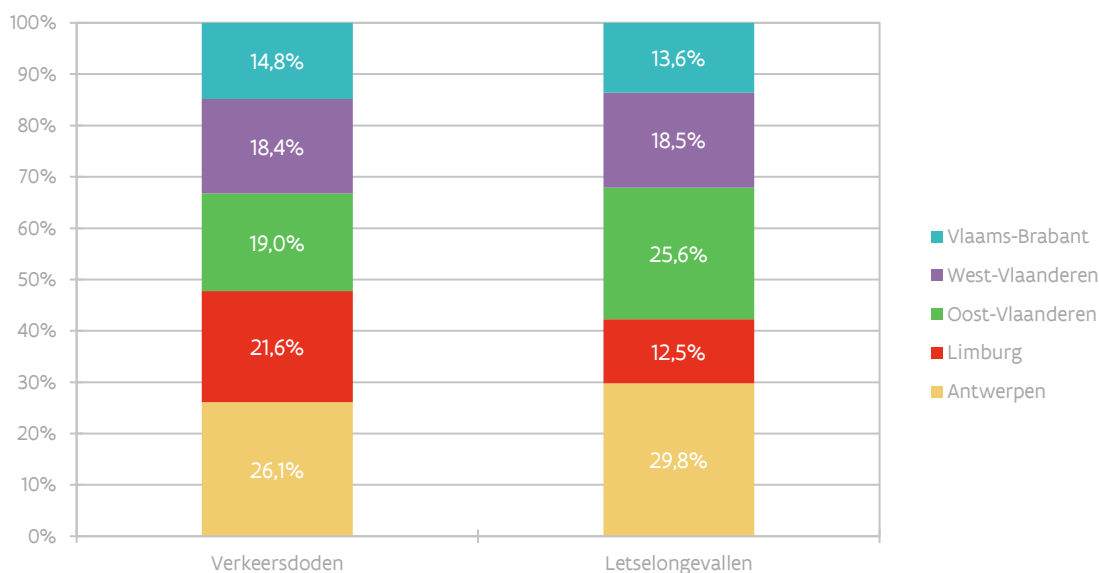
TABEL 10 | Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen in Vlaanderen per provincie (2021)

	VERKEERSDODEN		LETSELONGEVALLEN	
	#	%	#	%
Antwerpen	81	26,1%	6.325	29,8%
Limburg	67	21,6%	2.646	12,5%
Oost-Vlaanderen	59	19,0%	5.435	25,6%
West-Vlaanderen	57	18,4%	3.925	18,5%
Vlaams-Brabant	46	14,8%	2.882	13,6%
<b>Totaal</b>	<b>310</b>	<b>100%</b>	<b>21.213</b>	<b>100%</b>

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE AFDELING BELEID (DIMOW)

Limburg telt in 2021 (net als in 2020) het laagste aantal letselongevallen (2.646 letselongevallen), wat net lager ligt dan het aantal geregistreerde letselongevallen in Vlaams-Brabant (2.882 letselongevallen). Antwerpen staat opnieuw bovenaan in de rangschikking wat het aandeel letselongevallen betreft (29,8%), gevolgd door Oost-Vlaanderen (25,6%) (Tabel 10; Figuur 21). West-Vlaanderen blijft met 1 op 5 ongevallen in de middenmoot (18,5%). De rangschikking van de provincies wat betreft het aantal letselongevallen is stabiel doorheen de tijd dan wat betreft de verkeersdoden.

Figuur 21 | Aandeel verkeersdoden en letselgevallen in Vlaanderen per provincie (2021)



BRON: FOD ECONOMIEADSTATISTIEK/ INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersdoden per provincie beschouwen (zie Tabel 11), dan zien we op lange termijn, ondanks een stijging t.o.v. vorig jaar, nog steeds een daling in alle provincies. Op korte termijn (2021 t.o.v. 2020) daarentegen zien we dus een toename in alle provincies, behalve in Oost-Vlaanderen. De sterkste stijging zien we in Limburg en Vlaams-Brabant (+63,4% en +43,8%), maar dat zijn ook net de provincies die in 2020 de sterkste daling kenden (respectievelijk -29,3% en -38,5% in 2020 t.o.v. 2019).

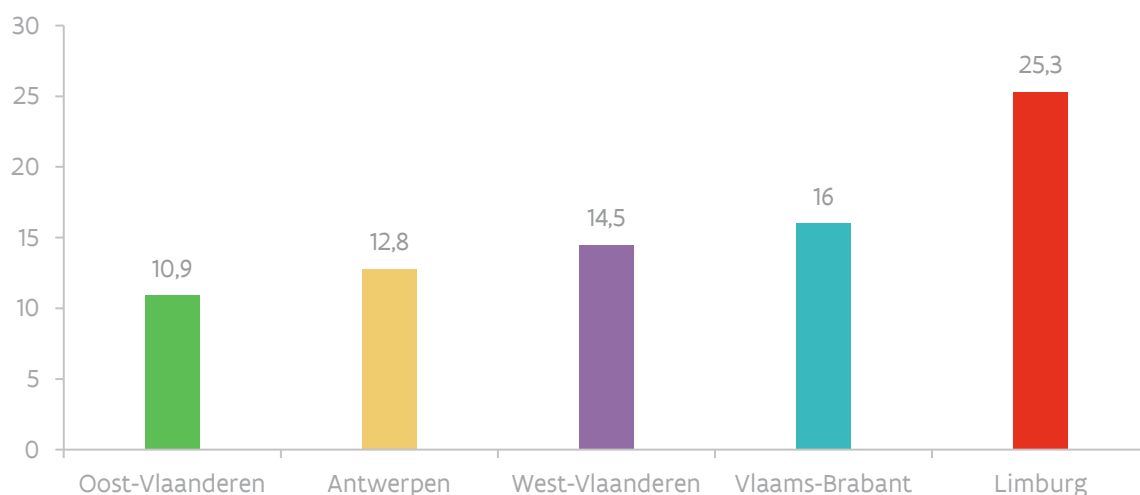
TABEL 11 | Evolutie aantal verkeersdoden in Vlaanderen per provincie (gemiddelde 2010-2012 - 2021)

	VERKEERSDODEN				
	Gemiddelde 2010-2012	2020	2021	Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	Evolutie 2020-2021 (in %)
Antwerpen	107	62	81	-24,3%	+30,6%
Limburg	74	41	67	-9,9%	+63,4%
Oost-Vlaanderen	106	67	59	-44,5%	-11,9%
West-Vlaanderen	97	51	57	-41,4%	+11,8%
Vlaams-Brabant	50	32	46	-8,0%	+43,8%

BRON: FOD ECONOMIEADSTATISTIEK/ INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Net zoals in 2018, 2019 en 2020 was de ongevallenernst in 2021 het hoogst in Limburg (25,3 – een stijging met 7,8 t.o.v. 2020). De ongevallenernst was in 2021 het laagst in de provincie Oost-Vlaanderen (10,9) (figuur 22).

Figuur 22 | Ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in Vlaanderen per provincie (2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

#### 4.1.2. Volgens wegtype

In 2021 werden op de Vlaamse autosnelwegen 51 verkeersdoden en 2.316 zwaar- en lichtgewonden geregistreerd (Tabel 12). Dit komt overeen met 16,5% van alle verkeersdoden en 9,1% van alle zwaar- en lichtgewonden in Vlaanderen. Dit aandeel verkeersdoden is iets hoger dan in 2020. Het hogere aandeel verkeersdoden in vergelijking tot het aandeel zwaar- en lichtgewonden duidt er daarnaast op dat de ernst op autosnelwegen bovengemiddeld is.

TABEL 12 | Aantal verkeersdoden en aantal zwaar- en lichtgewonden op en buiten autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2021)

	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		TOTAAL	
	#	%	#	%	#	%
OP AUTOSNELWEGEN	51	16,5%	2.316	9,1%	2.367	9,2%
BUITEN AUTOSNELWEGEN	258	83,2%	23.108	90,7%	23.366	90,6%
ONBEKEND	1	0,3%	57	0,2%	58	0,2%
<b>TOTAAL</b>	<b>310</b>	<b>100%</b>	<b>25.481</b>	<b>100%</b>	<b>25.791</b>	<b>100%</b>

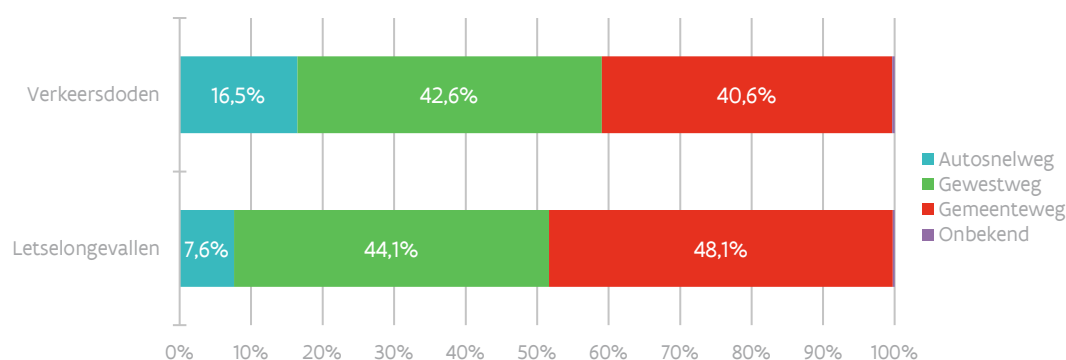
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Anno 2021 was de ongevallenernst op autosnelwegen 31,6 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen. Daarmee kent de ongevallenernst een stijging ten opzichte van vorig jaar. Voor Vlaanderen in zijn geheel ligt de ongevallenernst op 14,6, wat nogmaals aangeeft dat de ernst van de ongevallen op autosnelwegen hoger ligt dan buiten autosnelwegen.

Bekijken we hoe het aantal verkeersdoden zich verder verdeelt naar wegtype, stellen we vast dat de meeste verkeersdoden te betreuren zijn op de gewestwegen (42,6%), gevolgd door de gemeentewegen (40,6%) en de autosnelwegen (16,5%) (Figuur 23). Dit is een verandering t.o.v. vorig jaar, toen de meeste verkeersdoden vielen op gemeentewegen.

De verdeling van de letselongevallen naar wegtype laat zien dat in 2021 de meeste ongevallen nog steeds plaatsvinden op de gemeentewegen (48,1%), gevolgd door de gewestwegen (44,1%). Deze percentages lopen gelijk met deze van 2020. De autosnelwegen volgen op ruime afstand (7,6%) (Figuur 23).

Figuur 23 | Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen naar wegtype (Vlaams Gewest, 2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Begin 2020 waren 822,5 km autosnelwegen, 425 km op- en afritten van autosnelwegen en 5.713 km (andere) gewestwegen onder het beheer van het Vlaams Gewest, een tiental procent van het Vlaamse verharde weggennetwerk. Uiteraard worden er wel meer voertuigkilometers afgelegd langs het autosnelwegen- en gewestwegennetwerk dan langs de gemeentewegen. Zo werden er in 2020<sup>16</sup> in Vlaanderen 41,5% van de voertuigkilometers afgelegd langs de autosnelwegen, 41,7% van de voertuigkilometers langs de gewestwegen en 16,8% van de voertuigkilometers langs de gemeentewegen. Hierbij dient vermeld dat de (brom-) fietsverplaatsingen of verplaatsingen te voet hier niet in omvat zijn. Ondanks de coronapandemie wijken deze percentages niet echt af t.o.v. voorgaande jaren.

<sup>16</sup> Recenter cijfers zijn momenteel niet beschikbaar. Bron: Departement MOW (<https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/voertuigkilometer>, geraadpleegd op 11/01/2023)



#### 4.1.3. Binnen en buiten de bebouwde kom

In 2021 werden er binnen de bebouwde kom 46% minder dodelijke slachtoffers geregistreerd dan buiten de bebouwde kom (Tabel 13). Het aantal doden nam toe t.o.v. 2020, maar het aandeel bleef wel hetzelfde.

Het aantal letselongevallen is echter hoger binnen de bebouwde kom (11.324) dan buiten de bebouwde kom (8.811). Dit resulteert in een lagere ongevallenernst binnen de bebouwde kom in vergelijking tot buiten de bebouwde kom (Tabel 13).

TABEL 13 | Aantal letselongevallen, verkeersdoden, zwaar- en lichtgewonden en ongevallenernst binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2021)

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	ONBEKEND
LETSELONGEVALLLEN	11.324	8.811	1.078
VERKEERSDODEN	108	200	2
ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	12.908	11.447	1.126
ONGEVALLENERNST	9,5	22,7	1,9

BRON: FOD ECONOMIEAD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Tabel 14 toont de ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in de verschillende gewesten. Wat opvalt, is dat zowel in het Vlaams, het Waals als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de ongevallenernst beduidend hoger ligt buiten de bebouwde kom. Dit is een logisch gevolg van de lager gereden snelheden binnen de bebouwde kom. Binnen en buiten de bebouwde kom is de ongevallenernst in Vlaanderen nog steeds lager dan in Wallonië, maar het verschil is kleiner t.o.v. vorig jaar (Tabel 14).

TABEL 14 | Ongevallenernst in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2021)

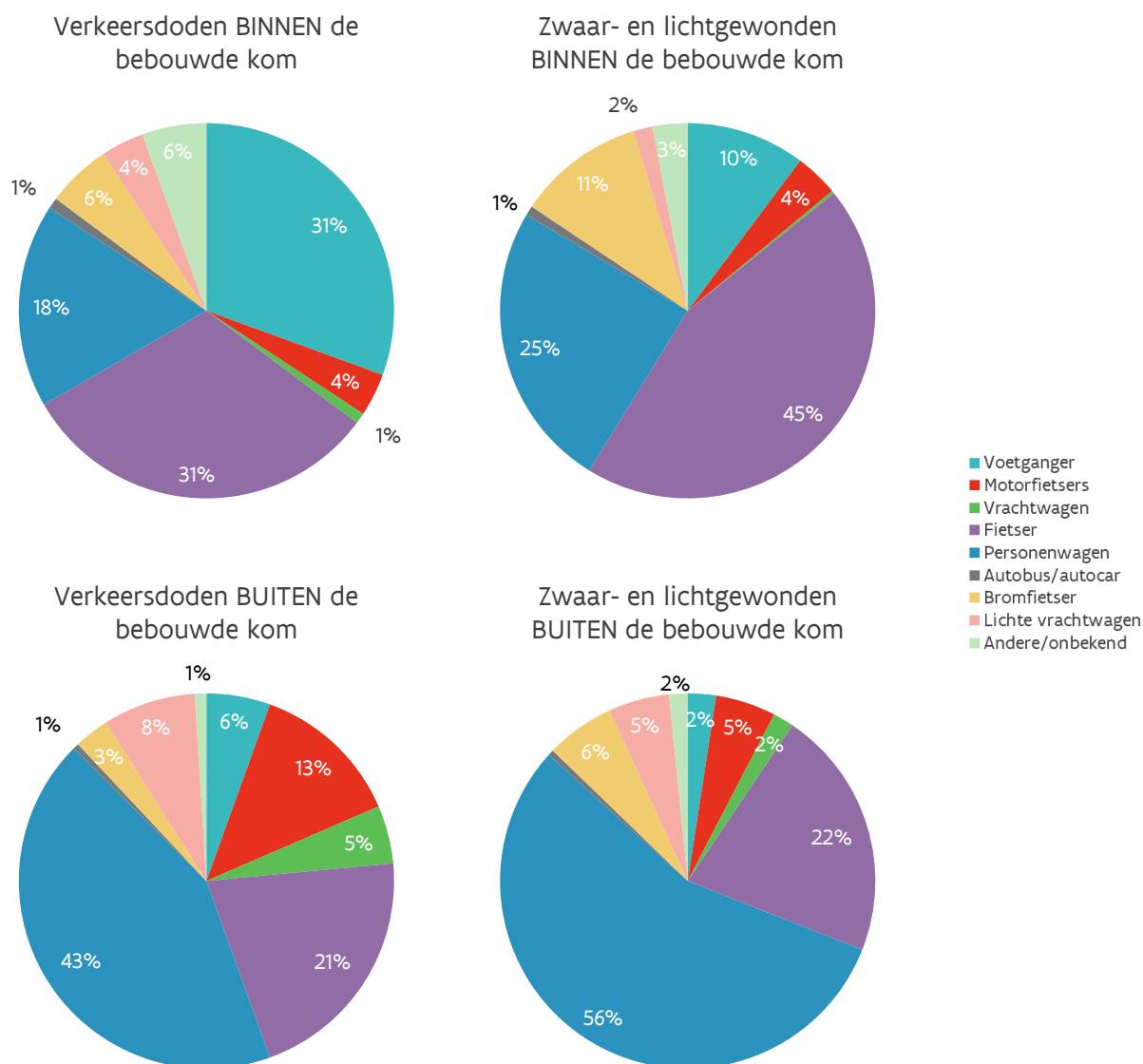
	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	ONBEKEND
VLAAMS GEWEST	9,5	22,7	1,9
WAALS GEWEST	11,6	34,3	9,6
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	2,1	13,5	nvt

BRON: FOD ECONOMIEAD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

De verdeling van de slachtoffers naar het type weggebruiker verschilt sterk tussen ongevallen die binnen of buiten de bebouwde kom gebeuren. Uit Figuur 24 kan afgeleid worden dat **binnen de bebouwde kom** een groter aandeel van de verkeersslachtoffers bestaat uit actieve weggebruikers, m.n. de voetgangers en fietsers. Verder kunnen we vaststellen dat, **buiten de bebouwde kom**, de **actieve weggebruikers een iets groter aandeel** kennen onder de doden (27%) dan onder de zwaar- en lichtgewonden (24%). Dit valt te verklaren door de verhoogde kwetsbaarheid van actieve weggebruikers bij hoger gereden snelheden. Binnen de bebouwde kom vallen vooral de grote

aandelen van de fietsers op, zowel bij de verkeersdoden als de zwaar- en lichtgewonden. Bij de verkeersdoden binnen de bebouwde kom valt daarnaast ook het hoge aandeel voetgangers op.

**Figuur 24 | Aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden volgens verplaatsingswijze, onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2021)**



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Concreet vertegenwoordigen de actieve weggebruikers met **62%** de overgrote meerderheid van **alle doden** binnen de bebouwde kom, Daarnaast vertegenwoordigen actieve weggebruikers **55%** van **alle zwaar- en lichtgewonden** binnen de bebouwde kom, **27%** van **alle verkeersdoden** buiten bebouwde kom, en **24%** van **alle zwaar- en lichtgewonden** buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom

is het aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden het grootst bij **personenwagens**: respectievelijk 43% van de doden en 56% van de zwaar- en lichtgewonden buiten de bebouwde kom. Dit ligt in lijn met de percentages in 2020.

Ten opzichte van vorig jaar zien we bij de verkeersdoden binnen de bebouwde kom een toename van het aandeel voetgangers (van 22% in 2020 naar 31% in 2021), en een afname van het aandeel fietsers en motorfietsers (van respectievelijk 43% en 13% in 2020 naar 31% en 4% in 2021). Buiten de bebouwde kom zijn de verschuivingen minder opvallend. Bij de zwaar- en lichtgewonden blijven de aandelen zowel binnen als buiten de bebouwde kom nagenoeg onveranderd t.o.v. 2020.

#### 4.1.4. Volgens snelheidsregime

In het jaar 2021 werd het grootste aantal **verkeersdoden** geregistreerd op de **50 en 70 km/u wegen** (respectievelijk 103 en 109 doden), gevolgd door 44 verkeersdoden op wegen waar er meer dan 90 km/u gereden mag worden, 28 verkeersdoden op de wegen waar een snelheidsregime van maximaal 30 km/u geldt en ten slotte 19 verkeersdoden op wegen waar er maximaal 90 km/u gereden mag worden (Tabel 15; Figuur 25). Voor de overige 7 verkeersdoden is het snelheidsregime in de ongevallenstatistieken onbekend.

TABEL 15 | Aantal en aandeel verkeersdoden, letselongevallen en ongevallenernst volgens snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2021)

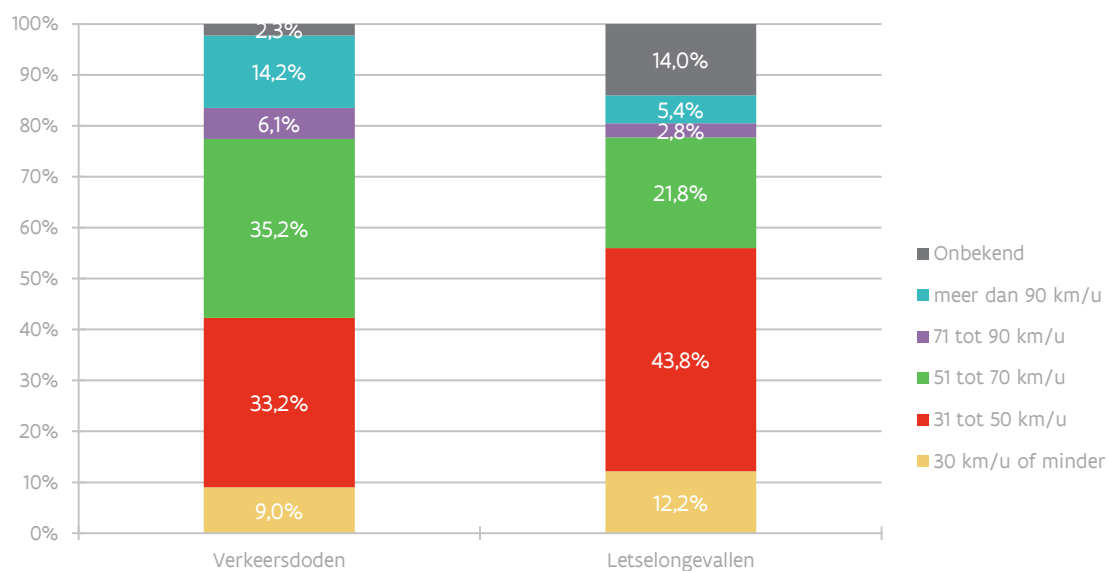
	30 km/u of minder		31 tot 50 km/u		51 tot 70 km/u		71 tot 90 km/u		Meer dan 90 km/u		Onbekend	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
LETSEL-ONGEVALLEN	2.583	12,2%	9.292	43,8%	4.620	21,8%	591	2,8%	1.153	5,4%	2.974	14,0%
VERKEERS-DODEN	28	9,0%	103	33,2%	109	35,2%	19	6,1%	44	14,2%	7	2,3%
ONGEVALLEN-ERNST	10,8		11,1		23,6		32,1		38,2		2,4	

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFE: AFDELING BELEID (DMOW)

In vergelijking met het aantal verkeersdoden is er bij het aantal letselongevallen wel één snelheidsregime waar afgetekend meer ongevallen gebeuren: 9.292 of 43,8% van de ongevallen gebeurt op wegen met een snelheidsregime van 50 km/u. Dat is dus heel wat meer dan het aantal geregistreerde letselongevallen in het snelheidsregime 70 km/u (4.620 letselongevallen) en in het snelheidsregime 30 km/u (2.583). Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat er wel voor een relatief hoog aantal letselongevallen (2.974) geen snelheidsregime werd geregistreerd.

De zone 30 kent de laagste ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen), al stijgt deze wel t.o.v. vorige jaren. We merken t.o.v. vorig jaar een toename op voor zowel de letselongevallen als de verkeersdoden bij een snelheidsregime van maximaal 30 km/u. Mogelijk speelt het toenemend aantal zones 30 in Vlaanderen hierin een rol, maar zelfs dan moet deze evolutie zeker opgevolgd worden. Uit Tabel 15 kan wel nog steeds afgeleid worden dat de **ongevallenernst stijgt naarmate de snelheid toeneemt**.

Figuur 25 | Aantal en aandeel verkeersdoden en letselgevallen per snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2021)



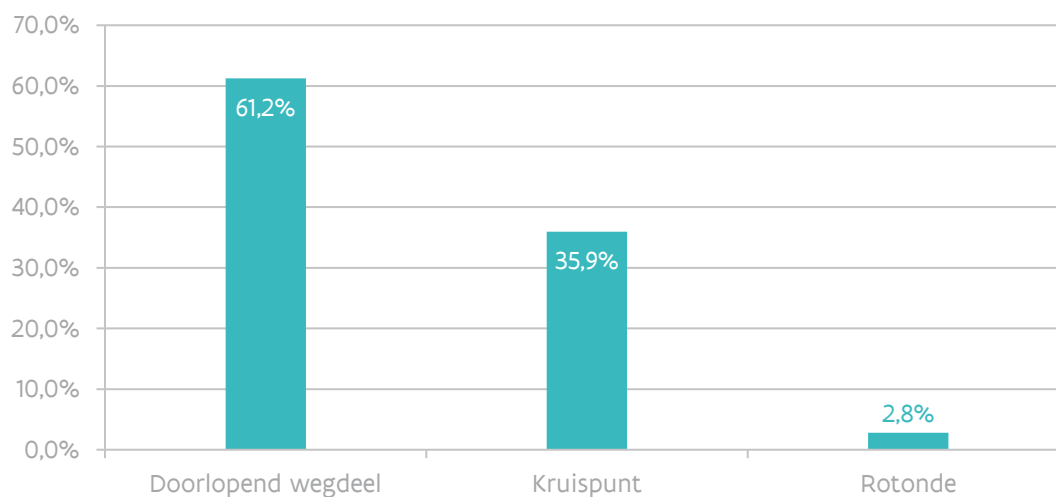
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

#### 4.1.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes

**Het grootste deel van de letselgevallen in Vlaanderen gebeurt op doorlopende weggedeeltes (61,2%).**

De overige ongevallen doen zich voor op kruispunten (35,9%) en op rotondes (2,8%) (Figuur 26). Hierbij dient uiteraard als kanttekening gemaakt te worden dat doorlopende weggedeeltes de meest voorkomende wegindeling vormen en dus ook goed zijn voor het grootste aandeel wegkilometers. **Dit betekent dus niet noodzakelijk dat kruispunten en/of rotondes steeds veiliger zijn.** Zoals we verder zullen zien, blijkt dit aandeel ook te verschillen naargelang het beschouwde vervoersmiddel.

Figuur 26 | Verdeling van het aantal letselongevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)  
NOTA: BALKENTELLEN OP TOT 100%

**70,0% van de Vlaamse verkeersdoden** kwam om het leven in een letselongeval dat plaatsvond op een **doorlopend weggedeelte**. Het hoge dodental op de doorlopende wegsegmenten is mogelijk een gevolg van de hogere snelheden, bij afwezigheid van kruisingen. Het **aandeel verkeersdoden op doorlopende wegsegmenten is hoger dan het aandeel letselongevallen (70,0% t.o.v. 61,2%)**; dit impliceert dat de ongevallenernst op deze doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is. Dit wordt ook bevestigd door de cijfers, aangezien de ongevallenernst op kruispunten 11 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen bedraagt tegenover 17 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen op doorlopende wegsegmenten (Tabel 16). Ten opzichte van 2020 zien we een status quo van de ernst op doorlopende weggedeelten, een lichte stijging van de ernst op kruispunten en meer dan een verdubbeling van de ernst op rotondes (van 4 naar 10).

De verdeling tussen kruispunten en doorlopende weggedeeltes is vooral afwijkend voor wat betreft de fiets- en voetgangersongevallen. Bij de voetgangersongevallen heeft traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats buiten kruispunten: 73,8% buiten kruispunt, 24,8% op kruispunt, 1,3% op rotonde. Voor wat betreft de dodelijke voetgangersongevallen is de verdeling als volgt: 75% buiten kruispunt (86,7% in 2020), 25% op kruispunt, 0,0% op rotonde. Bij de fiets daarentegen is het aandeel kruispuntongevallen hoger dan bij de andere verkeersongevallen. Voor de precieze cijfers verwijzen we naar de bespreking onder 4.2.5.

TABEL 16 | Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2021)

	LETSELONGEVALLEN		VERKEERSDODEN		ERNST
	#	%	#	%	
<b>Op kruispunt (totaal)</b>	<b>7.624</b>	<b>35,9%</b>	<b>87</b>	<b>28,1%</b>	<b>11</b>
Verkeersagent	13	0,1%	0	0,0%	0
Driekleurige verkeerslichten in werking	1.475	7,0%	19	6,1%	13
Voorrangsborden B1 of B5	3.357	15,8%	49	15,8%	15
Voorrang van rechts	1.706	8,0%	16	5,2%	9
Andere/onbekend	1.073	5,0%	3	1,0%	3
<b>Op rotonde (totaal)</b>	<b>597</b>	<b>2,8%</b>	<b>6</b>	<b>1,9%</b>	<b>10</b>
Verkeersagent	1	0,0%	0	0,0%	0
Driekleurige verkeerslichten in werking	6	0,0%	0	0,0%	0
Voorrangsborden B1 of B5	310	1,5%	3	1,0%	10
Voorrang van rechts	24	0,1%	0	0,0%	0
Onbekend	256	1,2%	3	1,0%	12
<b>Buiten kruispunt</b>	<b>12.992</b>	<b>61,2%</b>	<b>217</b>	<b>70,0%</b>	<b>17</b>

BRON: FOD ECONOMIE/AD STATISTIEK/ INFOGRAFIE/AFDELING BELEID (DIMOV)

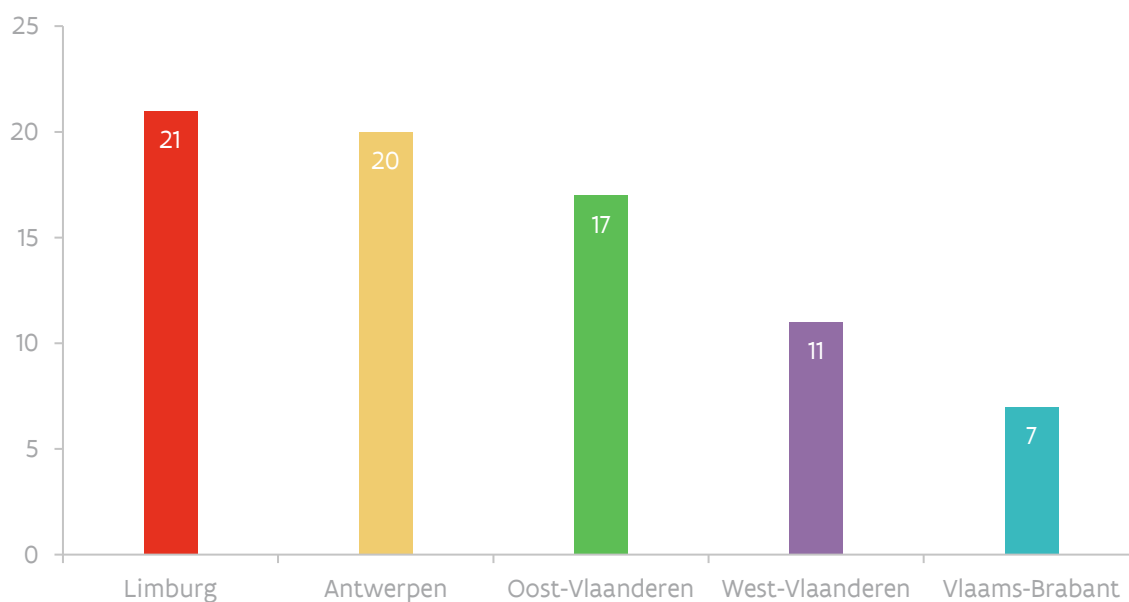
## 4.2. FIETSERS<sup>17</sup>

### 4.2.1. Volgens de 5 Vlaamse provincies

In het totaal vielen er in 2021 76 fietsdoden, t.o.v. 75 in 2020. Daarvan viel de meerderheid in de provincies Limburg (bijna een verdubbeling t.o.v. 2020, 27,6%) en Antwerpen (26,3%). Verder vielen er 17 fietsdoden in Oost-Vlaanderen (22,3%), 11 in West-Vlaanderen (bijna een halving t.o.v. 2020, 14,5%) en 7 in Vlaams-Brabant (9,2%) (Figuur 27). Kijken we naar de zwaar- en lichtgewonden, dan zien we dat de minste slachtoffers in Limburg vallen (10,2%). Dit duidt er op dat de ernst van de ongevallen met fietsers in Limburg hoog is, gezien het hoge aantal fietsdoden in Limburg. Antwerpen is nog steeds de provincie met het meeste licht- en zwaargewonde fietsers (31,5%) (Figuur 28).

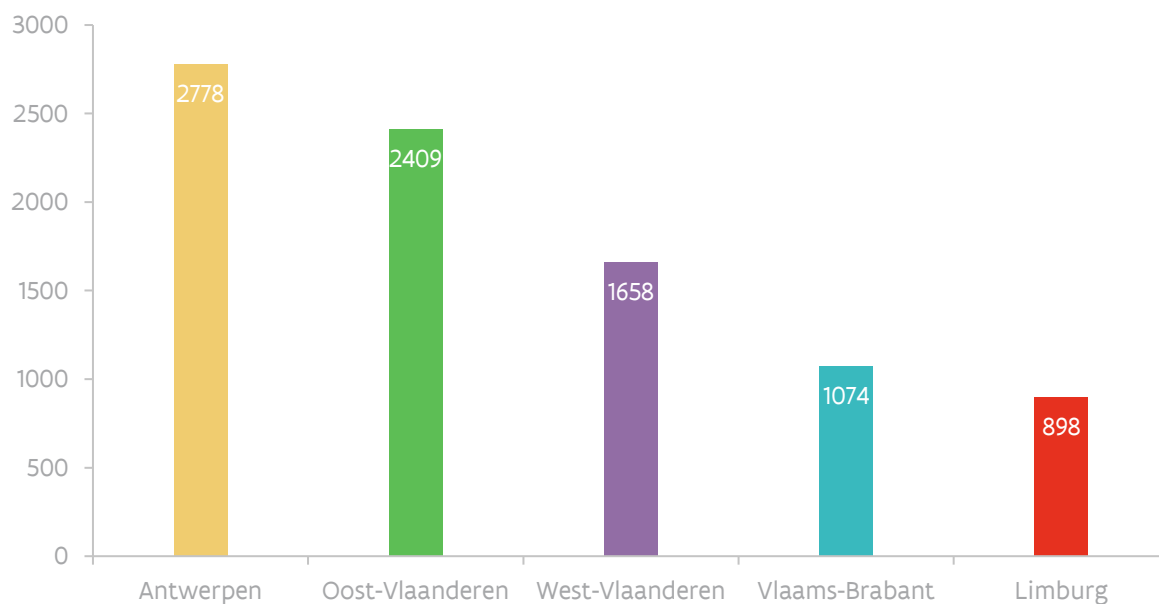
<sup>17</sup> Hoewel de speed pedelec wettelijk gezien een "bromfiets" betreft, wordt deze categorie toch mee opgenomen bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een 'snelle' elektrische fiets.

Figuur 27 | Aantal fietsdoden in Vlaanderen per provincie (2021)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIË: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 28 | Aantal zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen per provincie (2021)

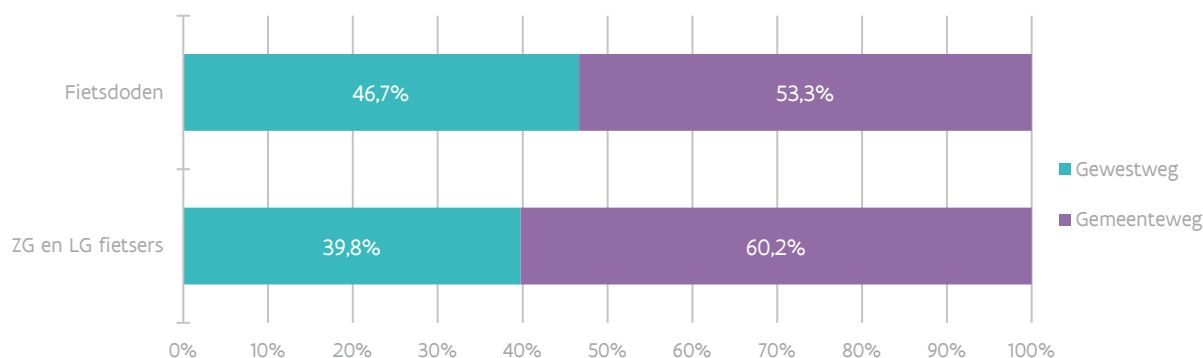


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIË: AFDELING BELEID (DMOW)

#### 4.2.2. Volgens wegtype

Als we kijken naar de fietsslachtoffers, opgedeeld per type weg, dan zien we dat – net als vorig jaar – zowel voor de fietsdoden als voor de zwaar- en lichtgewonde fietsers de gemeentewegen het grootste aandeel voor hun rekening nemen (Figuur 29).

Figuur 29 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen naar wegtype (2021)

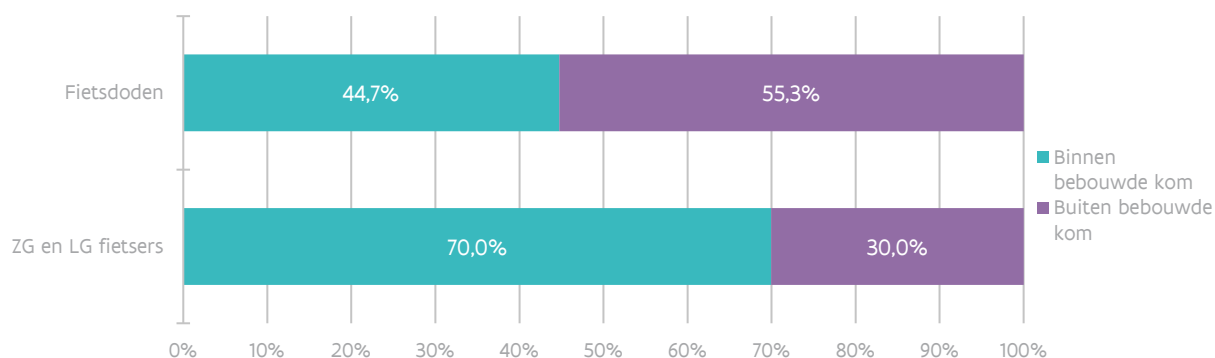


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

#### 4.2.3. Binnen en buiten de bebouwde kom

Van de 76 fietsdoden werden er 34 binnen de bebouwde kom (44,7%) en 42 buiten de bebouwde kom (55,3%) geregistreerd (Figuur 30). In 2021 zien we een lichte toename van het aandeel fietsdoden buiten de bebouwde kom. Beschouwen we het aantal zwaar- en lichtgewonde fietsslachtoffers, dan kunnen we vaststellen dat het merendeel (70%) van deze fietsers slachtoffer worden bij een ongeval binnen de bebouwde kom. 30% vinden we terug buiten de bebouwde kom.

Figuur 30 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen binnen en buiten de bebouwde kom (2021)



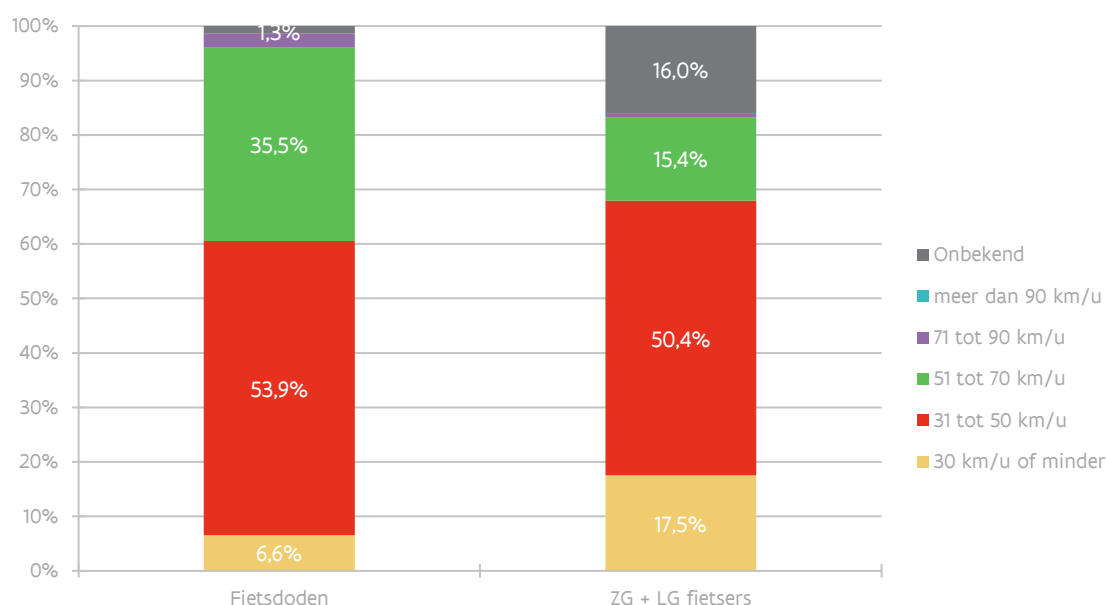
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)



#### 4.2.4. Volgens snelheidsregime

Onderstaande Figuur 31 geeft het aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers naar snelheidsregime weer. Hierin is waar te nemen dat de helft van de zwaar- en lichtgewonden valt bij een snelheidsregime van 50 km/u. Ook het meeste fietsdoden vielen in 2021 bij een snelheidsregime van 50 km/u (41 of 53,9%). Bij de fietsdoden vallen er ook veel slachtoffers bij een snelheidsregime van 70 km/u (27 of 35,5%). Dit aandeel was in 2019 echter nog veel hoger (47,2% in 2019, 36,0% in 2020).

Figuur 31 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen naar snelheidsregime (2021)

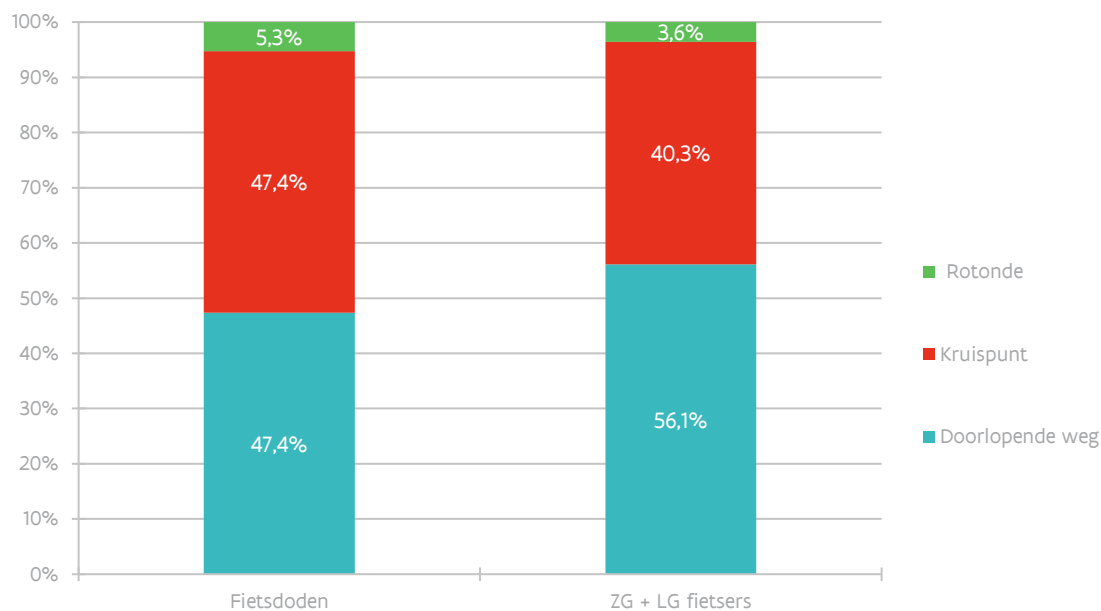


BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

#### 4.2.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes

De meeste zwaar- en lichtgewonde fietsers vallen op een doorlopend weggedeelte (56,1%) (Figuur 32). 40,3% van de gewonde fietsers vallen op kruispunten en 3,6% op rotondes. Zoals reeds vermeld in sectie 4.1.5, is het aandeel ongevallen op kruispunten traditioneel hoger voor fietsers dan voor andere weggebruikers. 47,4% van de fietsdoden vallen op een kruispunt (t.o.v. 28,1% van alle verkeersdoden), 47,4% buiten een kruispunt en 5,3% op rotondes. In 2020 en 2019 betrof het nog ongeveer 40% op een kruispunt en 60% daarbuiten, terwijl in 2018 nog het merendeel van de fietsdoden vielen op kruispunten.

Figuur 32 | Verdeling van het aantal fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2021)



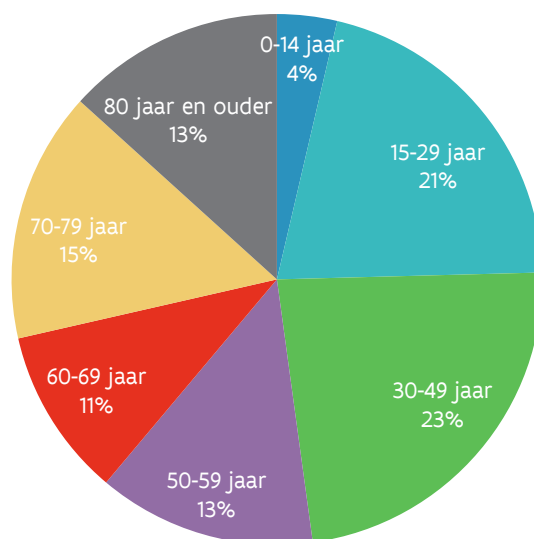
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID(DMOW)

## 5. KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

### 5.1. VOLGENS LEEFTIJD

Figuur 33 toont het **aandeel verkeersdoden** opgedeeld **naar leeftijdscategorie**. Hieruit blijkt dat 1 op 5 van de verkeersdoden zich bevindt tussen 15 en 29 jaar. Dit is een status quo t.o.v. de voorbije 4 jaren, maar in 2016 was dit nog 1 op 4. Het aandeel kinderen (0-14-jarigen) blijft gelukkig relatief klein (4%), maar nam toch toe t.o.v. 2020 (0,4%). Ten opzichte van vorig jaar zien we een daling bij de leeftijdsgroep van de 30-49-jarigen (van 31% naar 23% in 2021). Daartegenover zien we een toename bij de 70-79-jarigen van 10% in 2020 naar 15% in 2021. Een stagnatie zien we bij 50-59-jarigen, 60-69-jarigen en 80-plussers. Dit gaat in tegen de trend, want het aandeel van de 60-plussers was de laatste 10 jaar sterk gestegen, maar het blijft niettemin hoog.

Figuur 33 | Aandeel verkeersdoden per leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMO/M)

Figuur 34 geeft het **aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse** weer. De kenmerkende piek bij de 20- tot 24-jarigen die vorige jaren regelmatig in beeld kwam, lijkt zich in 2021 verschoven te hebben naar de leeftijdscategorie 25-29-jarigen. Ten opzichte van vorig jaar valt echter vooral de afname van de 30-34-jarigen en de toename van de 75-plussers op. Met 10,2 ligt het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners voor deze laatste groep het hoogst in 2021.

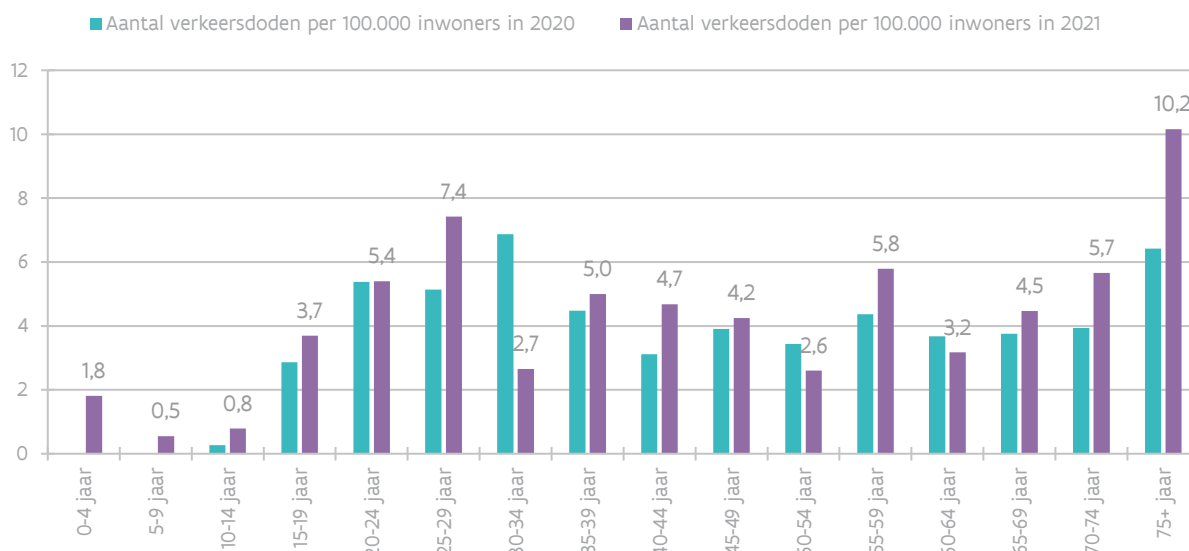
**We kunnen anno 2021 dus opnieuw spreken van een echte piek bij de 75-plussers.** In absolute cijfers betreft het 67 verkeersdoden in de leeftijdsgroep 75+. Dit betreft 21,6% van het totaal aantal verkeersdoden tegenover 9,9% van de bevolking, wat er op wijst dat de 75-plussers duidelijk nog steeds oververtegenwoordigd zijn in de statistieken. Mogelijk kan de stijging vanaf een leeftijd van 75 jaar toegeschreven worden aan het feit dat deze bevolkingsgroepen steeds vaker actief blijven in het

verkeer, maar dat ze erg kwetsbaar zijn indien ze betrokken raken in een ongeval. De kans dat ernstige complicaties optreden, is dan ook groter naarmate de leeftijd stijgt.

Als we naar de twee jongste leeftijdscategorieën kijken, vielen er in 2021, in tegenstelling tot in 2019 en 2020, helaas 8 dodelijke verkeersslachtoffers. En ook bij de 10-14 jarigen zien we een (lichte) toename van het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners.

Beschouwen we, in plaats van de verkeersdoden, de **verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners**, dan steekt de leeftijdsklasse van **20- tot 24-jarigen** er wel nog bovenuit, samen met de 15-19 jarigen.

**Figuur 34 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2020-2021)**



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

## 5.2. VOLGENS LEEFTIJD EN GESLACHT

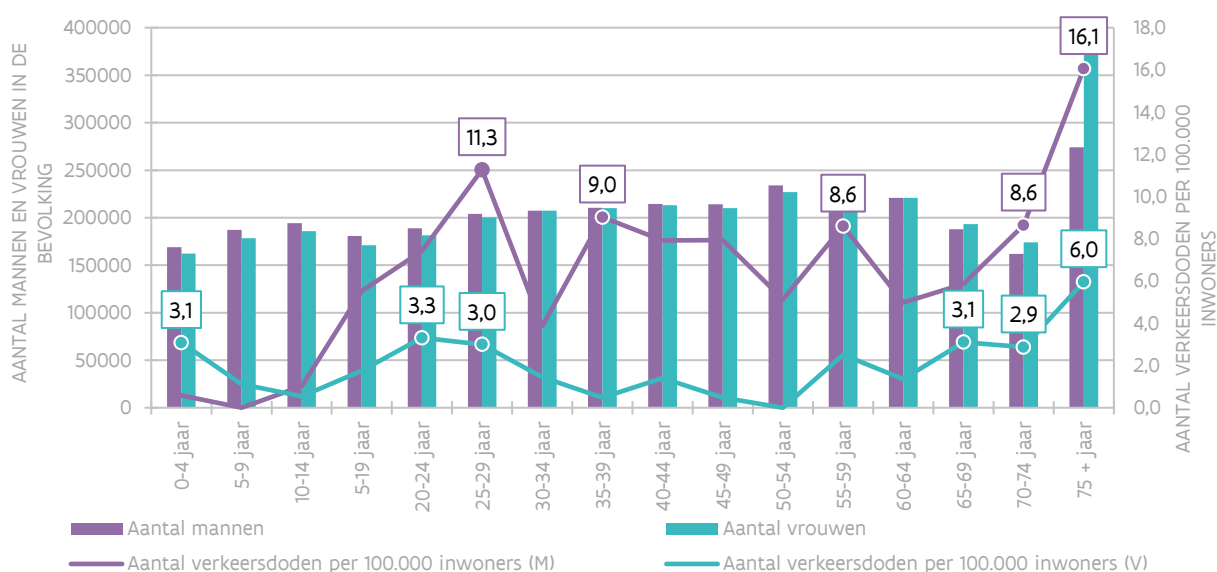
Ook Figuur 35 geeft het **aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners** weer, maar hier wordt nog een verdere onderverdeling gemaakt **naar geslacht** (zie ook Tabel 17). Mannen maken 73,9% van alle verkeersdoden uit, terwijl 49,5% van de bevolking mannelijk is. Uit de figuur kan afgeleid worden dat bij mannen de mortaliteit het hoogst is bij de 75-plussers. Ook de 25-29-jarigen, 35-39-jarigen, de 55-59-jarigen en de 70-74-jarigen hebben een hoge mortaliteit. Bij de mannelijke 75-plussers vallen 19,2% van alle mannelijke verkeersdoden (44 van de 229 verkeersdoden).

Het aantal omgekomen mannen ligt voor elke leeftijdscategorie hoger dan bij vrouwen, behalve bij de 0- tot 9-jarigen, maar hier gaat het om zeer kleine aantallen.

Bij de vrouwen vinden we eveneens de hoogste waarden bij de oudere categorieën: de vrouwen ouder dan 65 jaar omvatten meer dan 40% van de vrouwelijke verkeersdoden. Een andere piek vinden we terug voor de leeftijdscategorie 20-29 jaar.

Voor wat betreft het **aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners** is de situatie voor mannen en vrouwen zeer gelijkaardig: bij beide geslachten is er een uitgestrekte piek bij de 15-29-jarigen. Verder valt ook hier op dat de waarden voor de mannen voor elke leeftijdscategorie hoger zijn dan voor de vrouwen.

**Figuur 35 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie, evenals de demografische verdeling (Vlaams Gewest, 2021)**



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Aangezien in het Vlaams verkeersveiligheidsplan een specifiek streefcijfer geformuleerd is voor de **ongevallen met jonge autobestuurders (18-24-jarigen)** (zie Figuur 7) is het nuttig om nog even dieper in te gaan op de evolutie van deze 18-24-jarigen binnen de totaliteit van de verkeersongevallen met autobestuurders.

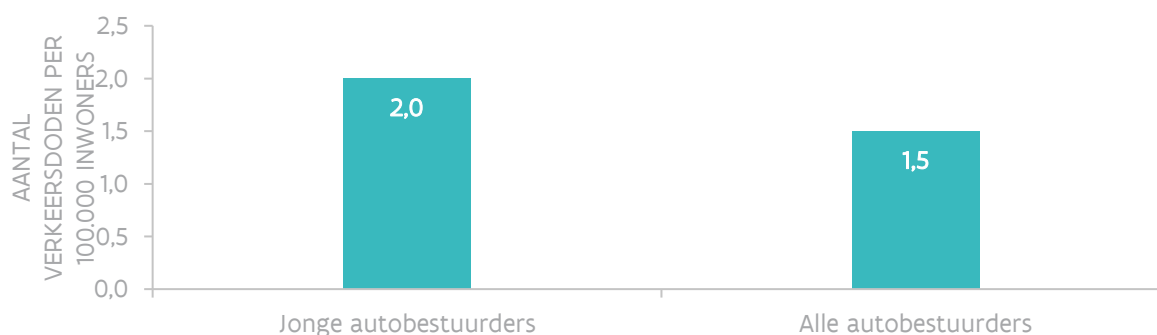
Uit Figuur 36, die het **aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners** naar jonge autobestuurders vergelijkt met deze bij alle autobestuurders, blijkt dat dit aantal **hoger is bij de jonge autobestuurders**. De laatste jaren is dit aantal bij jonge autobestuurders wel fors gedaald: van 3,1 doden per 100.000 inwoners in 2019 naar 2,0 in 2021. Het **aandeel ongevallen met jonge autobestuurders kent een positieve evolutie**, met een daling van ongeveer 6% t.o.v. het jaar 2010 (zie Figuur 37). Na een zeer lichte stijging van het aandeel in 2017, zagen we in 2018 en 2020 een afname. In 2021 zien we ten opzichte van 2020 een status quo. Ten opzichte van het aandeel 18-24 jarigen in de bevolking, blijft de betrokkenheid van jonge autobestuurders bij ongevallen echter nog steeds hoog.

TABEL 17 | Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2021)

LEEFTIJDSCATEGORIE	VERKEERSDODEN			DODEN PER 100.000 INWONERS PER LEEFTIJDSCATEGORIE	
	MAN	VROUW	TOTAAL	MAN	VROUW
0-4 jaar	1	5	6	0,6	3,1
5-9 jaar	0	2	2	0,0	1,1
10-14 jaar	2	1	3	1,0	0,5
15-19 jaar	10	3	13	5,5	1,8
20-24 jaar	14	6	20	7,4	3,3
25-29 jaar	23	6	29	11,3	3,0
30-34 jaar	8	3	11	3,9	1,4
35-39 jaar	19	1	20	9,0	0,5
40-44 jaar	17	3	20	7,9	1,4
45-49 jaar	17	1	18	7,9	0,5
50-54 jaar	12	0	12	5,1	0,0
55-59 jaar	21	6	27	8,6	2,5
60-64 jaar	11	3	14	5,0	1,4
65-69 jaar	11	6	17	5,9	3,1
70-74 jaar	14	5	19	8,6	2,9
75+ jaar	44	23	67	16,1	6,0
Onbekend	5	1	6		
<b>Totaal</b>	<b>229</b>	<b>75</b>	<b>304</b>	<b>6,8</b>	<b>2,2</b>

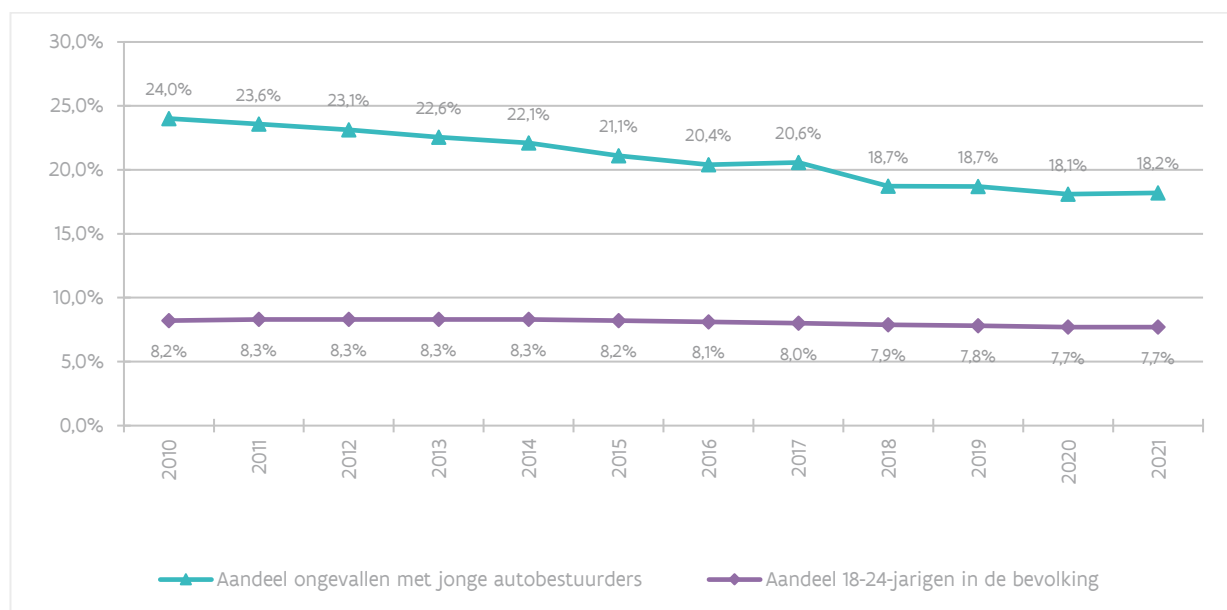
NOTA: SLACHTOFFERS WAARVAN HET GESLACHT NIET GEREgistREERD WERD, WERDEN NIET OPGENOMEN IN BOVENSTAANDE TABEL.  
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 36 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar jonge autobestuurders (18-24 jaar) versus alle autobestuurders (Vlaams Gewest, 2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 37 | Evolutie van het aandeel ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar) afgezet tegenover de evolutie van het aandeel 18-24-jarigen in de bevolking in Vlaanderen (2010-2021)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK-INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

### 5.3. VOLGENS VERPLAATSWIJZE

Een gemiddelde Vlaming legde in 2019-2020 gemiddeld 35,8 kilometer per dag af<sup>18</sup>. Daarvan werd 56,1% afgelegd als autobestuurder, 18,9% als autopassagier, 4,7% als (elektrische) fietser en 1,6% als voetganger. De gemiddelde Vlaming legt dus het merendeel van alle afgelegde kilometers af als auto-inzittende. Het feit dat **auto-inzittenden** de grootste groep verkeersslachtoffers uitmaken in Vlaanderen is dan ook niet verwonderlijk: **37,9% van alle slachtoffers in 2021 waren auto-inzittenden**. Echter, ondanks dat dus slechts ongeveer 5% van de afgelegde kilometers met de (elektrische) fiets gebeurt, waren in 2021 wel **maar liefst 34,5% van de verkeersslachtoffers fietsers** (een lichte daling met 2% t.o.v. vorig jaar), bijna even veel als auto-inzittenden. Verder waren **8,5%** van de slachtoffers **bromfietzers**, gevolgd door **voetgangers (6,9%)** en **motorfietzers (4,4%)** (Tabel 18).

<sup>18</sup> Deze waarde betreft het gemiddeld aantal afgelegde kilometers (zonder outliers) in de periode januari 2019 tot en met januari 2020 (OVG 5.5). Intussen is het veldwerk van OVG 6 opgestart (in september 2021), maar de resultaten zijn nog niet beschikbaar.

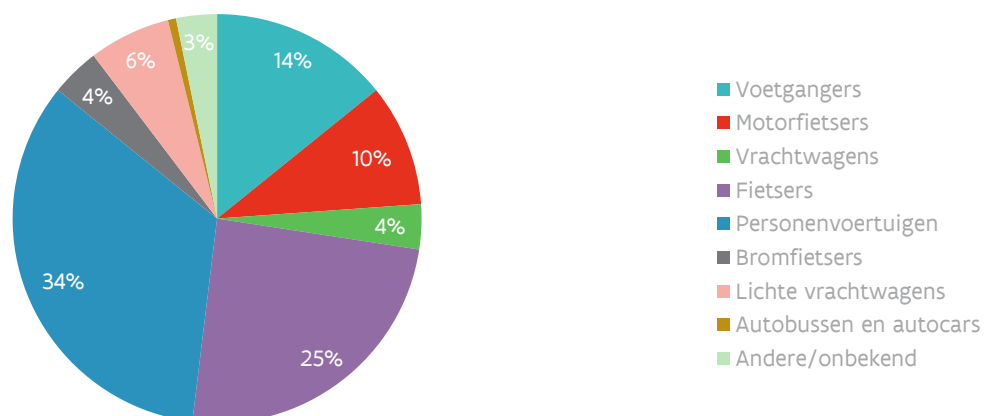
TABEL 18 | Aantal verkeersslachtoffers per verplaatsingswijze en tussen haakjes in ongevallen met de betrokken verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2021)

	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS	
			#	%
Voetgangers	44 (44)	1.738 (2.108)	1.782	6,9%
Fietsers	76 (79)	8.817 (9.363)	8.893	34,5%
Bromfietsers	12 (12)	2.186 (2.643)	2.198	8,5%
Motorfietsers	30 (32)	1.112 (1.264)	1.142	4,4%
Personenauto's	105 (179)	9.678 (18.348)	9.783	37,9%
Bestuurders van personenauto's	79	7.223	7.302	28,3%
Passagiers van personenauto's	22	2.448	2.470	9,6%
Personenauto's – status onduidelijk	4	7	11	0,0%
Lichte vrachtwagens	20 (46)	823 (3.063)	843	3,3%
Vrachtwagens	11 (72)	235 (1.490)	246	1,0%
Autobussen en autocars	2 (7)	163 (384)	165	0,6%
Andere/Onbekend	10 (34)	729 (1.657)	739	2,9%
<b>TOTAAL</b>	<b>310</b>	<b>25.481</b>	<b>25.791</b>	<b>100,0%</b>

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Als we deze aandelen vergelijken met 10 jaar geleden, merken we vooral een stijgend aandeel van de fietsers en een dalend aandeel bij de inzittenden van personenwagens. Voor de andere verplaatsingswijzen blijft het aandeel nagenoeg status quo.

Figuur 38 | Aandeel verkeersdoden naar verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)



Wanneer we het aandeel bij de verkeersdoden beschouwen, is dit bij de auto-inzittenden wat lager dan dat bij de verkeersslachtoffers (34% vs 38%). Ook bij de fietsers is dit lager (25% vs 35%) (Figuur 38 en Tabel 18). Het aandeel bij de voetgangers (14% vs 7%) en motorrijders (10% vs 4,4%) is echter dubbel zo hoog. Als we vergelijken met de aandelen 10 jaar geleden, merken we ook hier vooral een stijgend aandeel van de fietsers, maar ook in mindere mate van de vrachtwagens. Ook hier valt het dalend aandeel van personenwagen-inzittenden op.

In de volgende paragrafen (5.3.1 - 5.3.4) wordt dieper ingegaan op de evolutie van de aantallen verkeersslachtoffers naar verplaatsingswijze, aangezien deze evoluties niet gelijklopend zijn.

### 5.3.1. Actieve weggebruikers

#### 5.3.1.1. Voetgangers

Wanneer we de evolutie van het aantal voetgangersslachtoffers beschouwen, merken we sinds 2016 een dalende trend op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden) (Tabel 19). Na de serieuze afname in 2020, is het aantal voetgangersdoden in 2021 wel opnieuw toegenomen tot het niveau van 2019. Als we ook de zwaargewonde voetgangers er bij nemen, zien we eveneens een toename t.o.v. 2020, al blijven we hier nog heel wat onder het niveau van voor corona (2019). Hierdoor is ook het aandeel van de dode en zwaargewonde voetgangers in het totaal aantal doden en zwaargewonden licht toegenomen t.o.v. vorig jaar. T.o.v. 2019 zien we wat dit aandeel betreft wel nog steeds een vooruitgang (Figuur 39).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, zien we ook hier een toename t.o.v. vorig jaar. We bevinden ons hiervoor nog wel onder het niveau van 2019 (Tabel 19). Ook wat betreft het aandeel voetgangersslachtoffers t.o.v. het totaal aantal verkeersslachtoffers zien we dat 2020 voor een knik in de curve heeft gezorgd, die we in 2021 niet kunnen bevestigen. Echter, ook hier blijven we onder het niveau van 2019. Anderzijds bevinden we ons in 2021 (6,9%) wel nog steeds een vol percent boven de waarde van 2010 (5,9%) (Figuur 40).

We kunnen concluderen dat we de cijfers van het coronajaar 2020 niet kunnen evenaren, maar dat we t.o.v. van 2019 wel een positieve evolutie zien. Dit geldt niet voor de voetgangersdoden, waar we een status quo t.o.v. 2019 waarnemen.

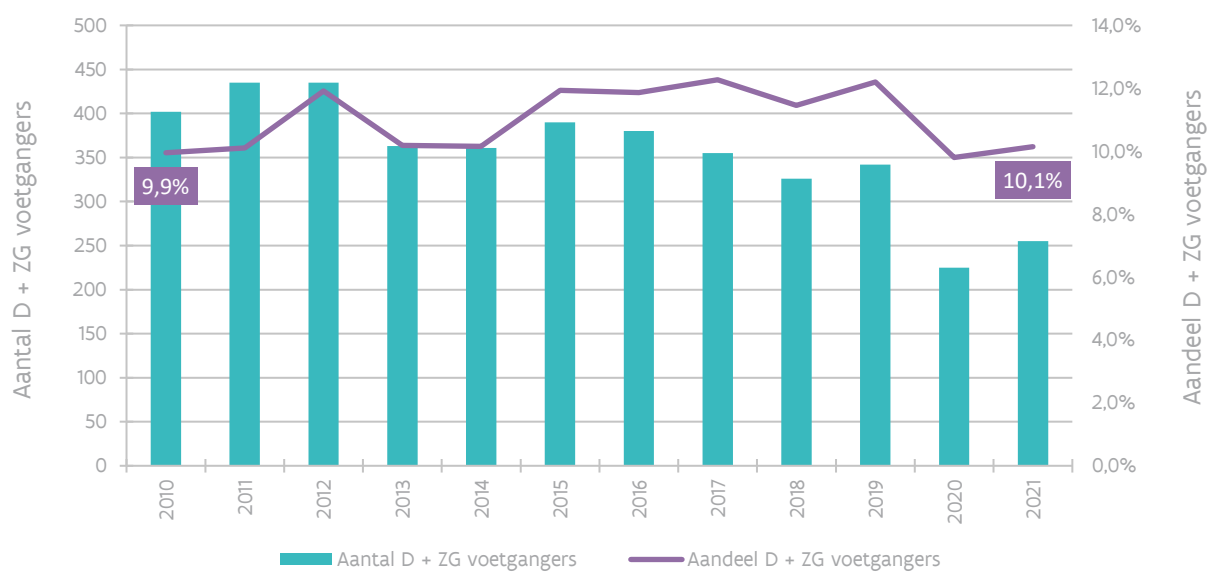
**TABEL 19 | Evolutie van het aantal voetgangersslachtoffers en -ongevallen, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen**

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
2010	57	345	1.820	2.222	57	2.227
2011	62	373	1.998	2.433	62	2.468
2012	55	380	1.878	2.313	54	2.367
2013	48	315	1.888	2.251	50	2.285
2014	53	308	1.861	2.222	53	2.231
2015	42	348	1.850	2.240	41	2.251
2016	39	341	1.906	2.286	41	2.298
2017	44	311	1.743	2.098	46	2.168

2018	33	293	1.820	2.146	36	2.185
2019	45	297	1.806	2.148	47	2.241
2020	30	195	1.319	1.544	30	1.624
2021	44	211	1.527	1.782	43	1.884
Gemiddelde 2010-2012	58	366	1.899	2.323	58	2.354
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-24,1%	-42,3%	-19,6%	-23,3%	-25,4%	-20,0%
Evolutie 2020-2021 (in %)	+46,7%	+8,2%	+15,8%	+15,4%	+43,3%	+16,0%

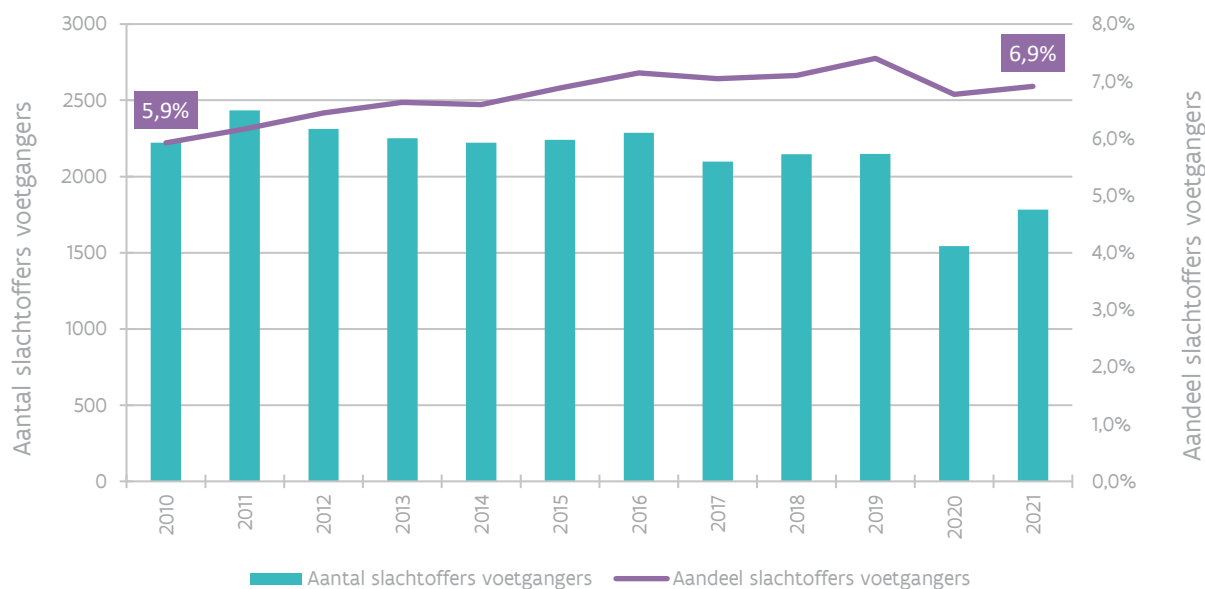
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 39 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige voetgangersslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 40 | Evolutie van het aantal en aandeel van de voetgangersslachtoffers voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

### 5.3.1.2. Fietsers

Wanneer we de evolutie van het aantal fietsslachtoffers<sup>19</sup> beschouwen, merken we zowel bij de ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden) als bij alle ongevallen schommelingen op overheen de jaren, zonder echter gekenmerkt te zijn door een dalende trend (Tabel 20). In 2021 zagen we een status quo van het aantal fietsdoden en zwaargewonden. Dit heeft tot gevolg dat het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden na een enorme stijging vorig jaar, in 2021 voor het eerst sinds lang wat gezakt is. Desalniettemin zien we op langere termijn nog steeds een serieuze toename van het aandeel: van 20,4% in 2010 tot 38,7% in 2021 (Figuur 41). Ondanks een stijging van het globaal aantal fietsslachtoffers t.o.v. vorig jaar, zien we ook hier een (lichtere) afname van het aandeel in 2021. Op langere termijn zien we ook hier echter een stijging van het aandeel fietsslachtoffers van 20,3% in 2010 naar 34,5% in 2021 (Figuur 42).

Uit deze hoge aantallen en aandelen kunnen we besluiten dat fietsers een zeer belangrijke aandachtsgroep dienen te vormen binnen het verkeersveiligheidsbeleid, ook rekening houdende met de doorgaans grotere onderregistratie bij deze groep weggebruikers. Bijkomend wordt ook veel ingezet op de fiets in het algemene mobiliteitsbeleid en een modal shift nagestreefd richting meer duurzame transportmodi. Hierdoor is te verwachten dat er steeds meer fietsers in het verkeer zullen komen, waardoor ook het aantal fietsers die betrokken raken in een ongeval zou kunnen stijgen.

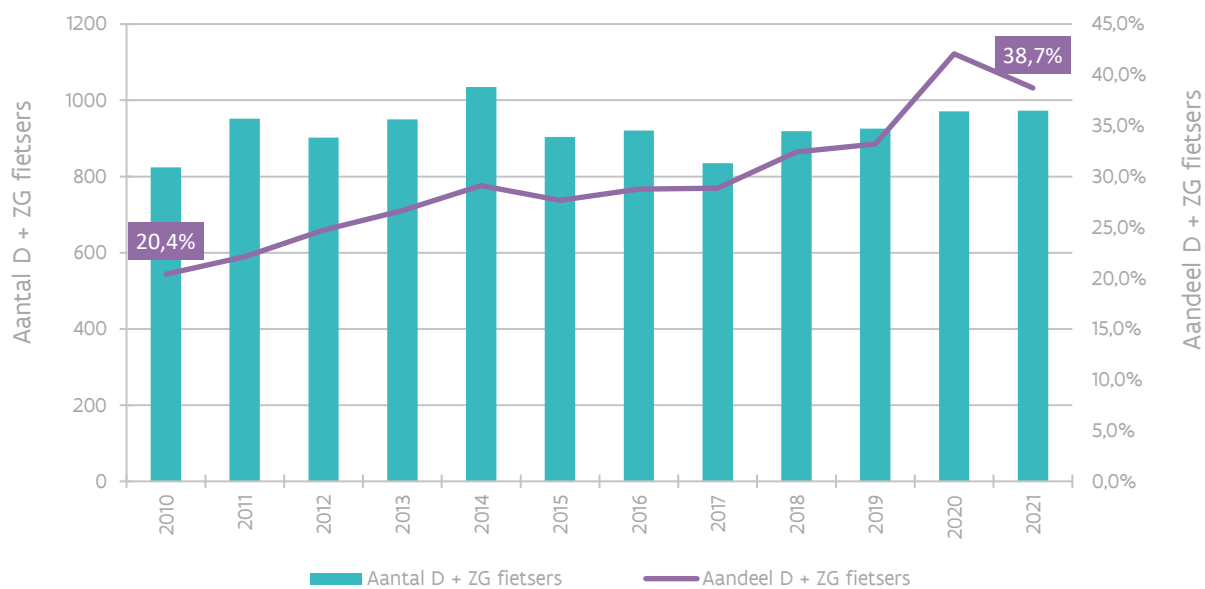
<sup>19</sup> Hoewel de speed pedelec wettelijk gezien een "bromfiets" betreft, wordt deze categorie toch mee opgenomen bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een 'snelle' elektrische fiets.

TABEL 20 | Evolutie van het aantal fietsslachtoffers en ongevallen, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHT-OFFERS	DODELIJKE ONGEVALLen	TOTAAL ONGEVALLen
2010	62	762	6.798	7.622	60	7.416
2011	55	897	7.672	8.624	56	8.419
2012	76	826	7.102	8.004	77	7.989
2013	75	875	6.898	7.848	75	7.629
2014	73	962	7.577	8.612	74	8.353
2015	78	826	7.152	8.056	79	7.860
2016	65	856	7.329	8.250	65	8.075
2017	64	771	7.063	7.898	64	7.759
2018	79	840	7.792	8.711	81	8.516
2019	72	854	7.934	8.860	72	8.617
2020	75	896	7.307	8.278	76	7.970
2021	76	897	7.920	8.893	78	8.690
Gemiddelde 2010-2012	64	828	7.191	8.083	64	7.941
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	+18,1%	+8,3%	+10,1%	+10,0%	+21,2%	+9,4%
Evolutie 2020-2021 (in %)	+1,3%	+0,1%	+8,4%	+7,4%	+2,6%	+9,0%

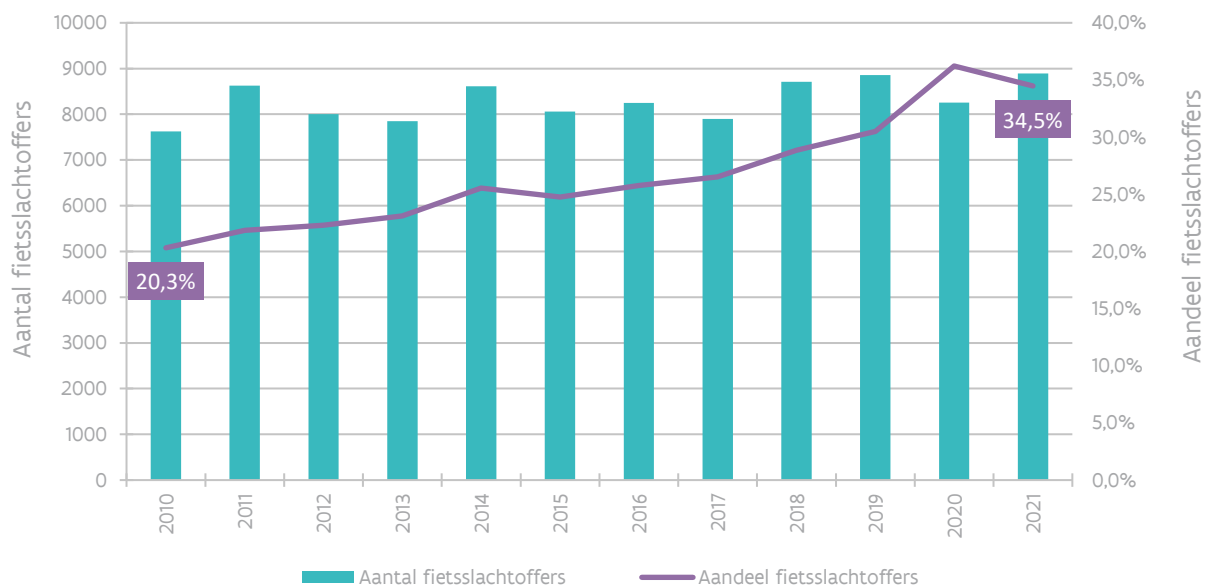
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIEAFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 41 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige fietsslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 42 | Evolutie van het aantal en aandeel van de fietsslachtoffers voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

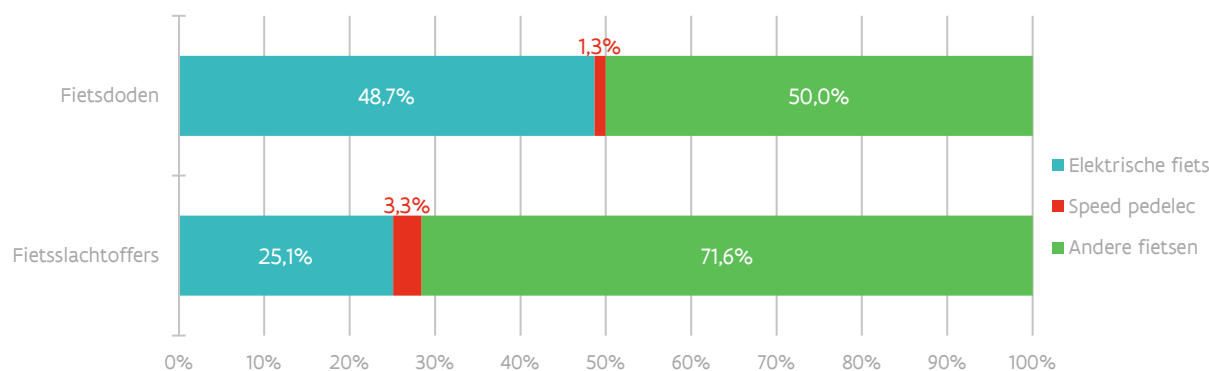
Wanneer we de groep van de fietsers opdelen naar type fiets zien we het aandeel elektrische fietsen bij de fietsslachtoffers verder toenemen (Tabel 21). In 2021 maken elektrische fietsen 25,1% van het totaal aantal fietsslachtoffers uit; dit aandeel is nog hoger voor de fietsdoden, met bijna de helft van de fietsdoden op een elektrische fiets. Het aandeel speed pedelecs bij de fietsslachtoffers is met 3,3% nog relatief beperkt, evenals met 1,3% bij de fietsdoden (2017 was het eerste jaar dat deze bijkomende registratiemogelijkheid ingevoerd werd), al moet dit – gezien de stijgende populariteit van de speed pedelec en het stijgende aantal slachtoffers – ook zeker opgevolgd worden (Figuur 43).

TABEL 21 | Evolutie van het aantal verkeersdoden en -slachtoffers bij de fietsers, onderverdeeld naar type fiets in Vlaanderen (2016-2021)

JAAR	ELEKTRISCHE FIETS		SPEED PEDELEC		ANDERE FIETSEN	
	VERKEERS -DODEN	TOTAAL SLACHTOFFERS	VERKEERS -DODEN	TOTAAL SLACHTOFFERS	VERKEERS -DODEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2016	13	721	-	-	52	7.529
2017	21	934	1	15	42	6.949
2018	20	1.352	1	88	58	7.273
2019	24	1.697	1	191	47	6.972
2020	27	1.833	2	183	46	6.262
2021	37	2.232	1	296	38	6.365

BRON: FOD ECONOMIE/ADSTATISTIEK/ INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 43 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers en -doden naar type fiets in Vlaanderen (2021)

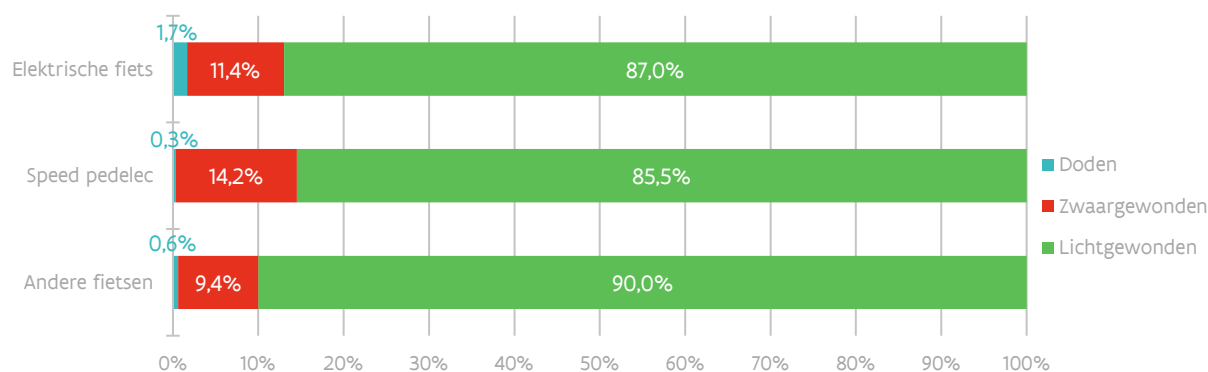


BRON: FOD ECONOMIE/ADSTATISTIEK/ INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Onderstaande Figuur 44 geeft aan dat fietsslachtoffers die een elektrische fiets of een speed pedelec bestuurden, over het algemeen een gemiddeld hogere letselnrnt kennen dan bestuurders van andere fietsen. 13,1% van de slachtoffers op een elektrische fiets worden dodelijk of ernstig gewond, bij de speed pedelec is dit zelfs 14,5% (het betreft hier wel een beperkter aantal). Bij de andere fietsen gaat

het om 10% van de slachtoffers die zwaarder gewond worden of overlijden. Hierbij dient ook gewezen te worden op het hogere gebruik van de elektrische fiets bij de oudere leeftijdscategorieën<sup>20</sup>.

**Figuur 44 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers, naar ernst, volgens type fiets in Vlaanderen (2021)**



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE AFDELING BELEID (DMOW)

### 5.3.2. Gemotoriseerde tweewielers

#### 5.3.2.1. Bromfietzers

Wanneer we de evolutie van het aantal bromfietsslachtoffers<sup>21</sup> beschouwen, zien we na de opvallende afname in 2020 dit jaar opnieuw een stijging van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden). Het aantal dode en zwaargewonde bromfietzers blijft wel nog onder het niveau van 2019 (Tabel 22). Door de stijging zien we ook een toename in het aandeel van de dode en zwaargewonde bromfietzers in het totaal aantal doden en zwaargewonden. Ook hier blijven we anno 2021 (7,2%) wel nog net onder het aandeel in 2019 (8,1%) en ook op langere termijn zien we een lichte daling (7,8% in 2010) (Figuur 45).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal bromfietsslachtoffers op langere termijn beschouwen, merken we een grote daling op (Tabel 22). Aangezien ook het totaal aantal verkeersslachtoffers over deze periode afneemt, vertaalt dit zich echter niet in een afname van het aandeel bromfietsslachtoffers (8,8% in 2010 naar 8,5% in 2021) (Figuur 46). Ten opzichte van vorig jaar zien we ook hier een stijging.

Hieruit zouden we kunnen besluiten dat bromfietzers, gezien de eerder positieve evolutie op langere termijn, op zich een iets minder belangrijke aandachtsgroep dienen te vormen binnen het verkeersveiligheidsbeleid. Maar omdat de absolute aantallen slachtoffers echter nog steeds niet te onderschatten zijn en er t.o.v. vorig jaar een serieuze toename is, is hiervoor samen met de fietsers toch blijvende aandacht gerechtvaardigd. Zeker omdat we ook in de (tweedehands) verkoopscijfers zien dat de bromfiets opnieuw aan populariteit wint sinds de corona-pandemie<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> Zie ook verder in dit rapport (sectie 5.4), waar ingegaan wordt op de leeftijdsverdeling van de verkeersslachtoffers in relatie met de verplaatsingswijze

<sup>21</sup> Hoewel de speed pedelec wettelijk gezien een "bromfiets" betreft, wordt deze categorie toch mee opgenomen bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een 'snelle' elektrische fiets. Voor meer info hierover: zie 5.3.1.2.

<sup>22</sup> "Bromfietsen zitten in de lift bij jongeren, maar daardoor stijgt ook aantal ongevallen", <https://www.vrt.be/vrtnws>, 5 september 2022

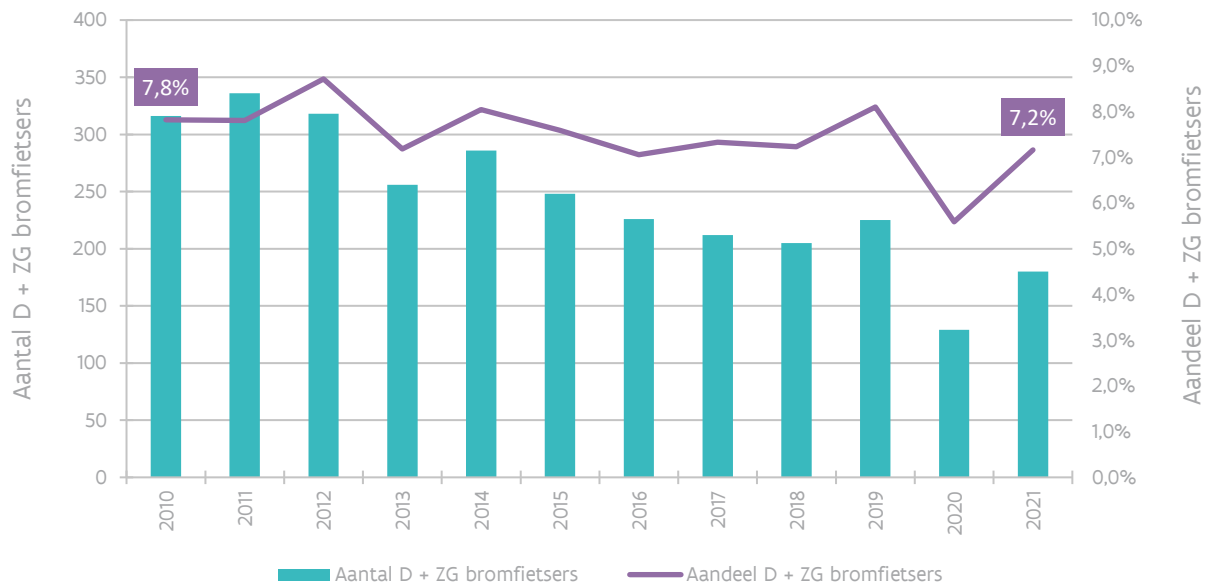
TABEL 22 | Evolutie van het aantal bromfietsslachtoffers en -ongevallen, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
2010	17	299	2.971	3.287	16	3.320
2011	13	323	3.375	3.711	14	3.825
2012	8	310	2.926	3.244	10	3.406
2013	8	248	2.625	2.881	9	2.943
2014	12	274	2.582	2.868	13	2.929
2015	13	235	2.435	2.683	14	2.775
2016	6	220	2.311	2.537	7	2.635
2017	11	201	1.991	2.203	11	2.288
2018	9	196	2.096	2.301	9	2.381
2019	15	210	2.043	2.268	14	2.381
2020	7	122	1.619	1.748	8	1.855
2021	12	168	2.018	2.198	12	2.367
Gemiddelde 2010-2012	13	311	3.091	3.414	13	3.517
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-5,3%	-45,9%	-34,7%	-35,6%	-10,0%	-32,7%
Evolutie 2020-2021 (in %)	+71,4%	+37,7%	+24,6%	+25,7%	+50,0%	+27,6%

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIEAFDELING BELEID (DMOW)

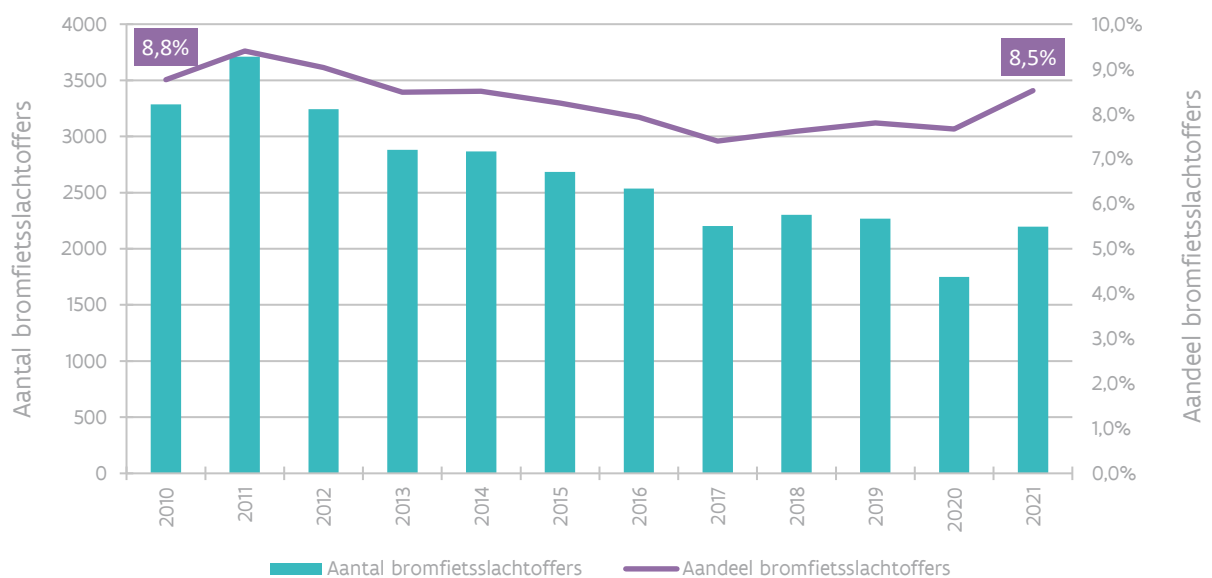


Figuur 45 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige bromfietsslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 46 | Evolutie van het aantal en aandeel van de bromfietsslachtoffers voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

### 5.3.2.2. Motorrijders

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders beschouwen, merken we recent een status quo van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden op (Tabel 23). Aangezien het geheel van de doden en zwaargewonden in het verkeer t.o.v. van vorig jaar is toegenomen, leidt deze evolutie tot een afname van het aandeel van de dode en zwaargewonde motorrijders in het totaal aantal doden en zwaargewonden t.o.v. 2020. Op langere termijn zien we geen afname: anno 2021 bevinden we ons op hetzelfde niveau als in 2010 (10,8% in 2010; 10,5% in 2021) (Figuur 47).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we een lichte daling op (Tabel 23). Hierdoor daalt ook het aandeel motorfietsslachtoffers van 5,5% in 2010 naar 4,4% in 2021 (Figuur 48).

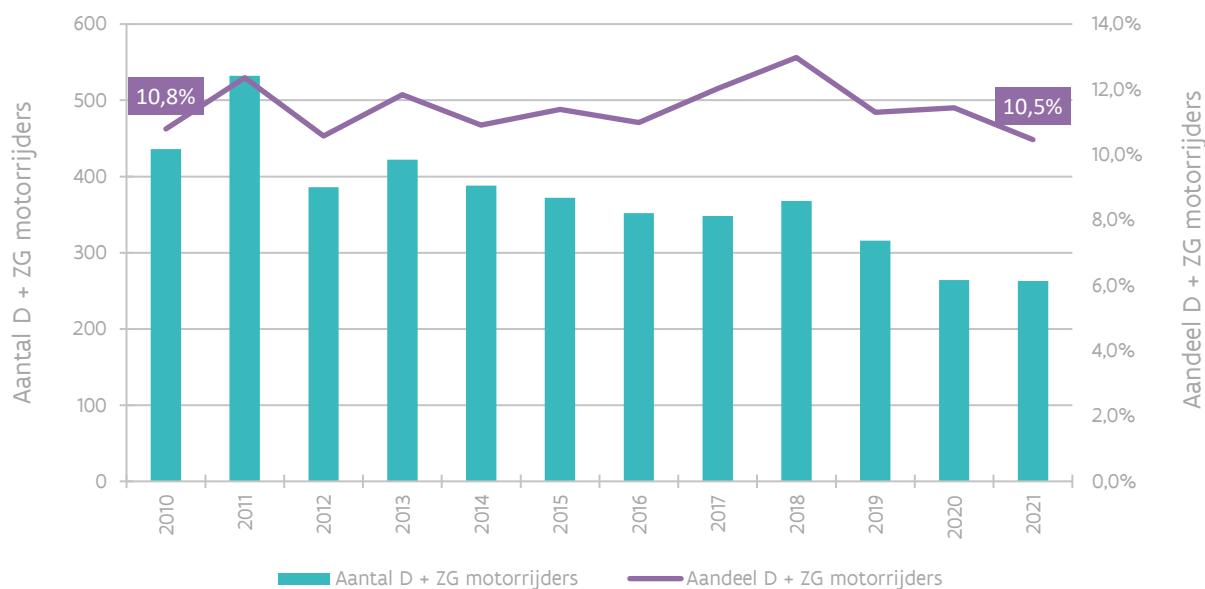
Vanwege het relatief hoge aandeel doden en zwaargewonden, en dus de blijvend hoge kwetsbaarheid, is deze doelgroep nog steeds belangrijk in functie van het behalen van de streefcijfers voor doden en zwaargewonden.

**TABEL 23 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en -ongevallen bij de motorrijders, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen**

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
2010	54	382	1.630	2.066	56	2.021
2011	68	464	1.712	2.244	73	2.196
2012	42	344	1.419	1.805	42	1.805
2013	63	359	1.297	1.719	63	1.695
2014	38	350	1.328	1.716	37	1.695
2015	50	322	1.265	1.637	51	1.588
2016	35	317	1.208	1.560	37	1.543
2017	45	303	1.212	1.560	44	1.530
2018	45	323	1.246	1.614	44	1.600
2019	35	281	1.134	1.450	36	1.442
2020	34	230	895	1.159	35	1.156
2021	30	233	879	1.142	32	1.157
Gemiddelde 2010-2012	55	397	1.587	2.038	57	2.007
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-45,1%	-41,3%	-44,6%	-44,0%	-43,9%	-42,4%
Evolutie 2020-2021 (in %)	-11,8%	+1,3%	-1,8%	-1,5%	-8,6%	+0,1%

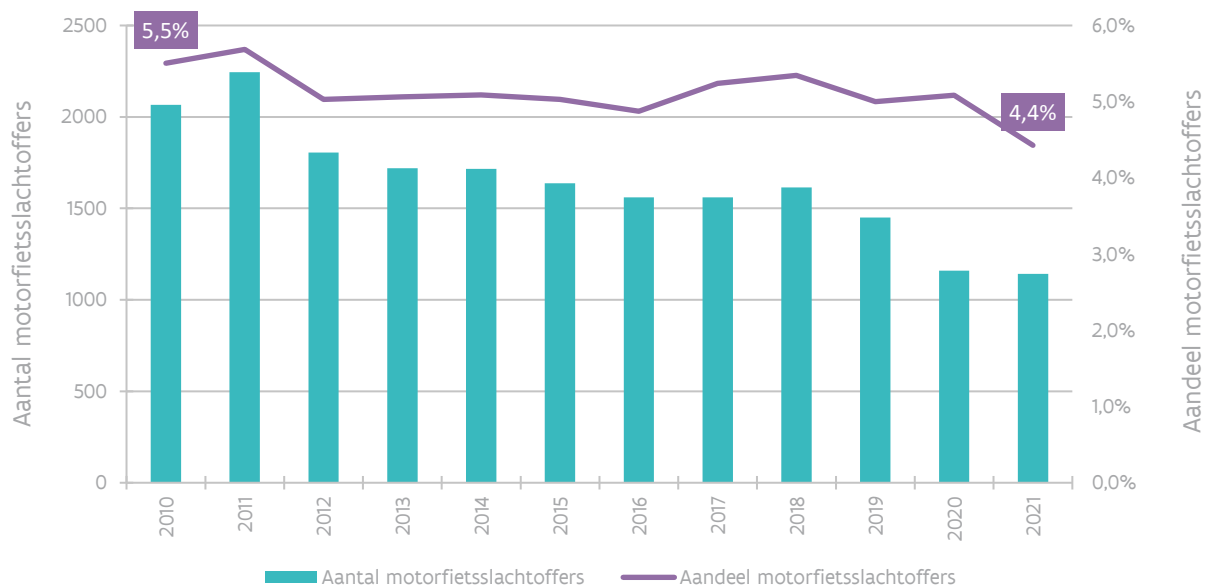
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 47 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de motorrijders voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 48 | Evolutie van het aantal en aandeel van motorfietsslachtoffers voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

### 5.3.3. Motorvoertuigen

#### 5.3.3.1. Automobilisten

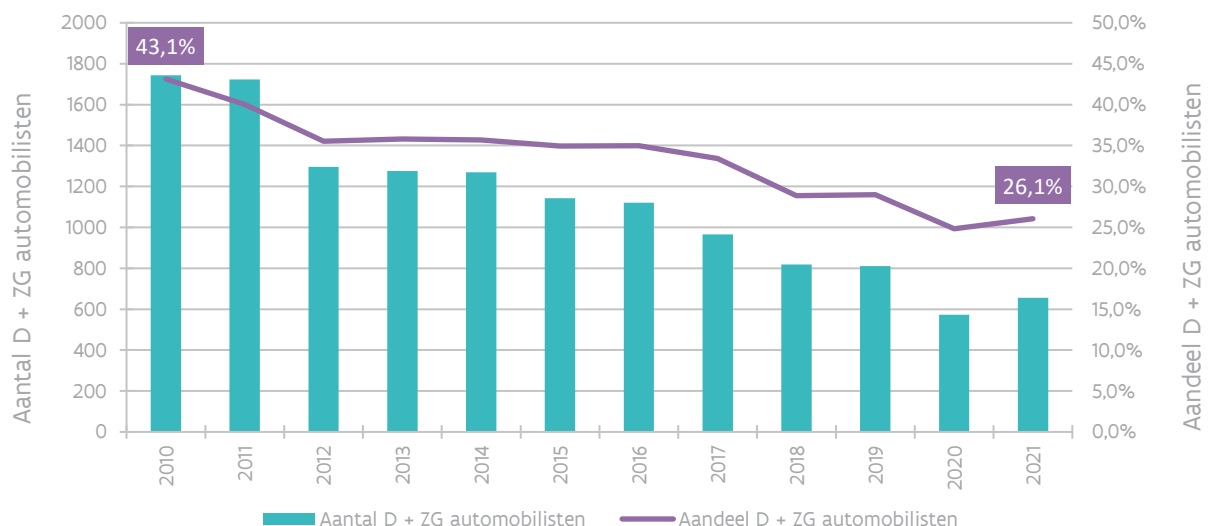
Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de automobilisten beschouwen, merken we op iets langere termijn een sterke daling op van het aantal doden en zwaargewonden (Tabel 24). Deze daling is sterker dan de globale daling, waardoor het aandeel van de dode en zwaargewonde automobilisten in het totaal aantal doden en zwaargewonden afneemt van 43,1% in 2010 naar 26,1% in 2021 (Figuur 49). Bij de verkeersdoden zien we in 2021, na een serieuze afname in 2020 dankzij de coronamaatregelen, opnieuw een stijging. We blijven wel nog onder het niveau van 2019. Enkel in 2017 en 2020 vielen er minder verkeersdoden in de auto.

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we ook hier een behoorlijke daling op (Tabel 24). Dit zorgt ervoor dat het aandeel slachtoffers onder de automobilisten van 51,5% in 2010 naar 37,9% in 2021 is gedaald (Figuur 50). Deze daling over deze periode is wel beperkter dan bij de verkeersdoden en zwaargewonden.

Wanneer we ons richten op de evolutie van het aantal (dodelijke) ongevallen met automobilisten, merken we ook hier op langere termijn dalingen op, die echter iets minder groot zijn dan op slachtofferniveau. Het aantal verkeersslachtoffers in personenwagens daalt dus wat sneller en sterker dan het aantal ongevallen met personenwagens (Tabel 24).

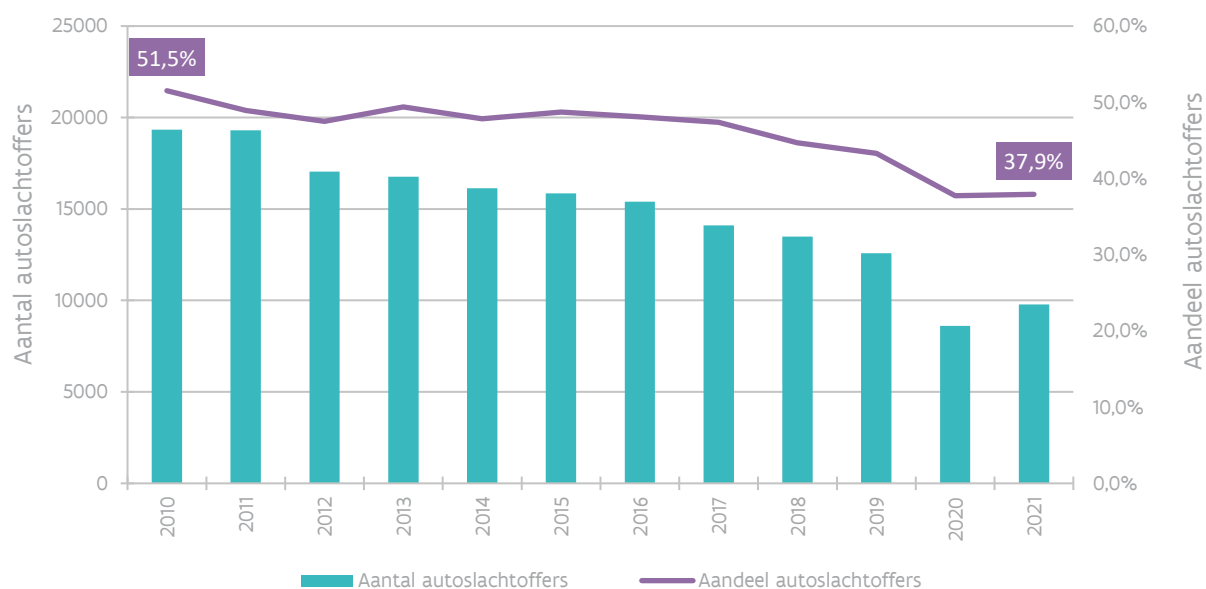
Ondanks de daling van het aantal slachtoffers bij personenwageninzittenden, blijft nog steeds 1 op 4 van de dode of ernstig gewonde verkeersslachtoffers en bijna 4 op 10 in het totaal aantal geregistreerde verkeersslachtoffers een automobilist.

Figuur 49 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de automobilisten voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIË: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 50 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de automobilisten voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

TABEL 24 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij en het aantal ongevallen met automobilisten, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHT-OFFERS	DODELIJKE ONGEVALLEN	TOTAAL ONGEVALLEN
2010	190	1.553	17.586	19.329	281	22.851
2011	213	1.510	17.583	19.306	302	23.794
2012	166	1.130	15.750	17.046	257	21.929
2013	150	1.126	15.485	16.761	245	20.584
2014	193	1.076	14.868	16.137	264	20.441
2015	168	974	14.714	15.856	261	19.790
2016	159	961	14.273	15.393	222	19.739
2017	102	864	13.141	14.107	190	18.020
2018	111	708	12.678	13.497	184	18.200
2019	127	684	11.765	12.576	193	17.341
2020	84	489	8.032	8.605	133	13.177
2021	105	550	9.128	9.783	165	14.868

Gemiddelde 2010-2012	190	1.398	16.973	18.560	280	22.858
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-44,6%	-60,6%	-46,2%	-47,3%	-41,1%	-35,0%
Evolutie 2020-2021 (in %)	+25,0%	+12,5%	+13,6%	+13,7%	+24,1%	+12,8%

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE AFDELING BELEID (DMOW)

### 5.3.3.2. Lichte vrachtwagen en vrachtwagen<sup>23</sup>

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens beschouwen, merken we t.o.v. 2020 een stijging op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden). Wat het aantal verkeersdoden in ongevallen met (lichte) vrachtwagens betreft zitten we in 2021 zelfs op het hoogste aantal sinds 2015 (Tabel 25). Het aandeel van de doden en zwaargewonden in ongevallen met (lichte) vrachtwagens in het totaal aantal doden en zwaargewonden bleef tussen 2010 en 2019 schommelen rond de 19%. De laatste 2 jaar kenden we echter een opvallende toename van het aandeel tot 22,7% in 2021 (Figuur 51).

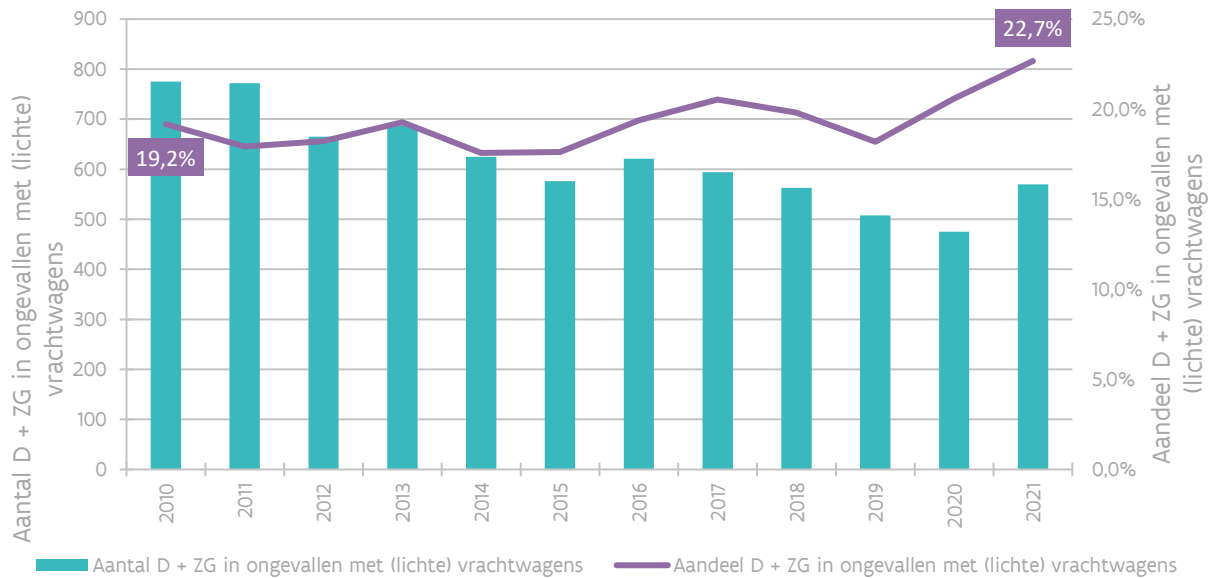
Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we ten opzichte van vorig jaar ook een toename op. Op langere termijn zien we wel een afname (Tabel 25). Deze afname is echter niet voldoende om ook het aandeel slachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens te doen afnemen. Dit aandeel schommelt van 16,8% in 2010 tot 18,1% in 2021 (Figuur 52).

Wanneer we ons richten op de evolutie van het aantal dodelijke ongevallen met (lichte) vrachtwagens op iets langere termijn, kunnen we niet meer spreken van een afname. Ten opzichte van vorig jaar zien we een sterke stijging van 75 naar 98 dodelijke ongevallen. Dat zijn er slechts 4 minder dan in 2010 (Tabel 25).

Dit alles maakt duidelijk dat de tol van ongevallen met (lichte) vrachtwagens nog steeds hoog blijft. Op vlak van verkeersveiligheid dient de aandacht dan ook zeker uit te blijven gaan naar de ongevallen van (lichte) vrachtwagens met de andere weggebruikers.

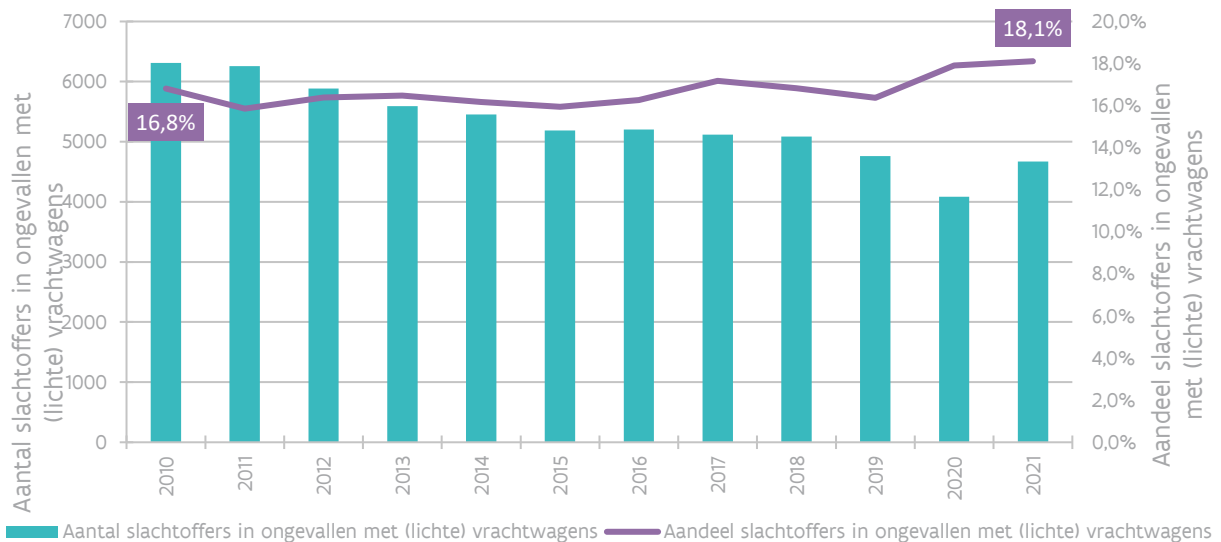
<sup>23</sup> Opgelet: Sinds het jaarrapport over de ongevallencijfers van 2019 bespreken we voor (lichte) vrachtwagens niet langer enkel de inzittenden van deze voertuigen, maar worden zowel de inzittenden als de opponenten die betrokken raken in een ongeval met de betreffende voertuigen onder de slachtoffers meegerekend in deze analyse.

Figuur 51 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met (lichte) vrachtwagens voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 52 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

TABEL 25 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHT-OFFERS	DODELIJKE ONGEVALLEN	TOTAAL ONGEVALLEN
2010	108	667	5.535	6.310	102	4.702
2011	124	648	5.486	6.258	116	4.591
2012	109	556	5.219	5.884	104	4.329
2013	121	566	4.906	5.593	113	3.997
2014	123	502	4.829	5.454	110	3.934
2015	109	467	4.613	5.189	100	3.777
2016	104	517	4.583	5.204	101	3.869
2017	91	503	4.524	5.118	88	3.797
2018	99	464	4.521	5.084	90	3.701
2019	74	434	4.253	4.761	73	3.571
2020	80	369	3.420	3.869	75	3.041
2021	107	426	3.955	4.488	98	3.532
Gemiddelde 2010-2012	114	624	5.413	6.151	107	4.541
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-5,9%	-31,7%	-26,9%	-27,0%	-8,7%	-22,2%
Evolutie 2020-2021 (in %)	+33,8%	+15,4%	+15,6%	+16,0%	+30,7%	+16,1%

BRON: FOD ECONOMIE, ADSTATISTIEK/INFGRAFIE AFDELING BELEID (DMOM)

In functie van de logistieke en mobiliteitsontwikkelingen (gebruik bestelwagens versus grotere vrachtwagen) is het interessant om beide categorieën ook nog even afzonderlijk te bekijken.

#### 5.3.3.2.1. Lichte vrachtwagens<sup>24</sup>

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens beschouwen, merken we de laatste jaren dat het aantal doden niet meer lijkt te dalen. Integendeel, in 2021 zien we het hoogste aantal verkeersdoden in ongevallen met lichte vrachtwagens sinds 2015. Ook het aantal zwaargewonden blijft sinds 2014 eerder constant, al zien we hier dat het aantal in 2021 nog onder dat van 2019 blijft. Ook wat betreft het aantal lichtgewonden en verkeersslachtoffers zitten we in 2021 net onder het niveau van 2019 (Tabel 26).

<sup>24</sup> Opgelet: Sinds het jaarrapport over de ongevallencijfers van 2019 bespreken we voor lichte vrachtwagens niet langer enkel de inzittenden van deze voertuigen, maar worden zowel de inzittenden als de opponenten die betrokken raken in een ongeval met de betreffende voertuigen onder de slachtoffers meegerekend in deze analyse.



Door de toename van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in ongevallen met lichte vrachtwagens, ligt het aandeel hiervan met 11,7% op het hoogste niveau sinds 2010 (Figuur 53). Ook het aandeel verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens kent een stijging, waardoor het aandeel zich anno 2021 op het hoogste niveau ooit bevindt (Figuur 54).

Wanneer we ons richten op de evolutie van het aantal dodelijke ongevallen met lichte vrachtwagens, merken we t.o.v. vorig jaar een sterke toename op (van 29 in 2020 naar 42 in 2021). Ook dit is het hoogste niveau sinds 2015 (Tabel 26).

**Figuur 53 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen**



BRON: FOD ECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIË: AFDELING BELEID (DMOW)

**TABEL 26 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen**

JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHT-OFFERS	DODELIJKE ONGEVALLLEN	TOTAAL ONGEVALLLEN
2010	52	350	3.854	4.256	49	3.127
2011	56	355	3.847	4.258	51	3.057
2012	52	345	3.546	3.943	49	2.855
2013	63	327	3.332	3.722	59	2.608
2014	40	262	3.273	3.575	37	2.537

2015	55	271	3.186	3.512	49	2.490
2016	40	299	3.119	3.458	40	2.551
2017	33	277	3.094	3.404	32	2.444
2018	35	279	3.094	3.408	32	2.438
2019	27	270	2.920	3.217	27	2.376
2020	32	215	2.410	2.657	29	2.047
2021	46	249	2.814	3.109	42	2.434
Gemiddelde 2010-2012	53	350	3.749	4.152	50	3.013
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-13,8%	-28,9%	-24,9%	-25,1%	-15,4%	-19,2%
Evolutie 2020-2021 (in %)	+43,8%	+15,8%	+16,8%	+17,0%	+44,8%	+18,9%

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 54 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



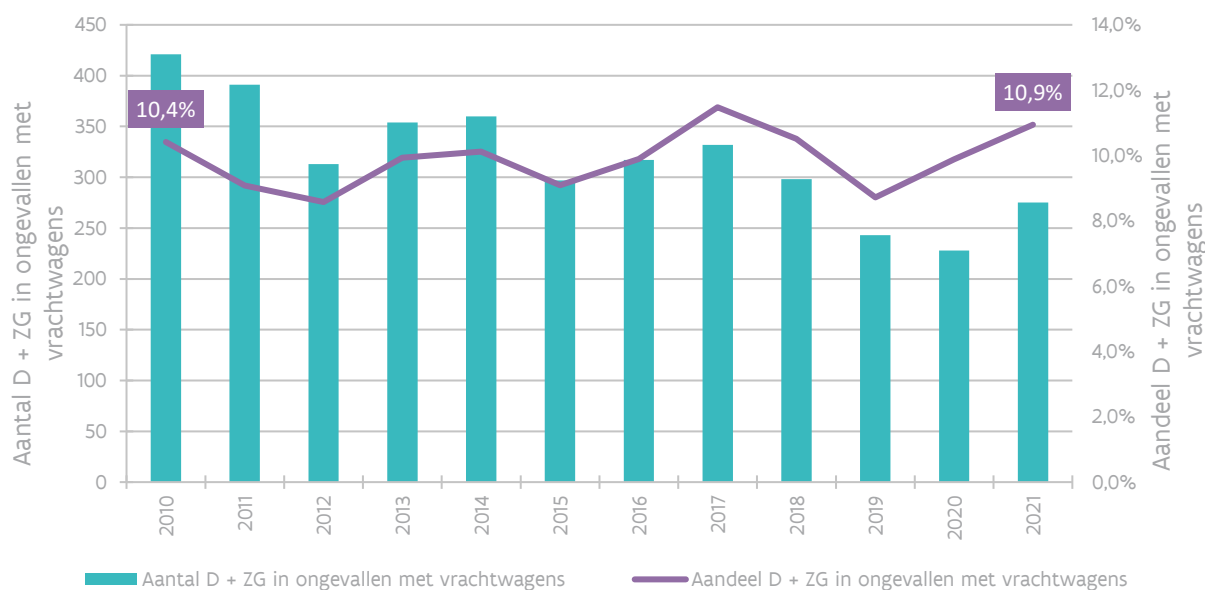
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

### 5.3.3.2.2. Vrachtwagens<sup>25</sup>

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens beschouwen, merken we een toename van zowel het aantal doden als het aantal zwaargewonden (Tabel 27). Dat resulteert dan ook in een toename van het aandeel doden en zwaargewonden in ongevallen met vrachtwagens. In 2021 bedraagt het aandeel in het totaal 10,9%, iets meer dan het aandeel in 2010 (10,4%). Doorheen de jaren zien we dit aandeel dan ook schommelen rond de 10% (Figuur 55). Ook voor wat betreft de lichtgewonden en het aantal verkeersslachtoffers zien we een toename in absolute aantallen, maar blijven we wel onder het niveau van voor corona (2019). Kijken we naar het aandeel verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens zien we een zeer lichte afname t.o.v. vorig jaar en een status quo rond de 6% doorheen de jaren (Figuur 56).

Wanneer we ons richten op de evolutie van het aantal ongevallen met vrachtwagens, merken we een daling op iets langere termijn, maar wel een toename ten opzichte van vorig jaar. Het aantal dodelijke ongevallen met vrachtwagens kent, na twee betere jaren in 2019 en 2020, in 2021 opnieuw een sterke stijging tot het niveau van 2018 (Tabel 27).

**Figuur 55 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met vrachtwagens voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen**



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFORAFIE: AFDELING BELEID(DMOW)

<sup>25</sup> Opgelet: Sinds het jaarrapport over de ongevallencijfers van 2019 bespreken we voor vrachtwagens niet langer enkel de inzittenden van deze voertuigen, maar worden zowel de inzittenden als de opponenten die betrokken raken in een ongeval met de betreffende voertuigen onder de slachtoffers meegerekend in deze analyse.

Figuur 56 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

TABEL 27 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHT-OFFERS	DODELIJKE ONGEVALLEN	TOTAAL ONGEVALLEN
2010	66	355	1.890	2.311	62	1.745
2011	74	317	1.833	2.224	70	1.690
2012	66	247	1.874	2.187	63	1.639
2013	70	284	1.849	2.203	64	1.556
2014	92	268	1.782	2.142	80	1.554
2015	65	232	1.663	1.960	59	1.458
2016	69	248	1.661	1.978	66	1.471
2017	66	266	1.632	1.964	63	1.503
2018	74	224	1.662	1.960	67	1.428
2019	55	188	1.529	1.772	54	1.351
2020	53	175	1.199	1.427	51	1.133
2021	72	203	1.287	1.562	67	1.237
Gemiddelde 2010-2012	69	306	1.866	2.241	65	1.691

Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	+4,9%	-33,7%	-31,0%	-30,3%	+3,1%	-26,9%
Evolutie 2020-2021 (in %)	+35,8%	+16,0%	+7,3%	+9,5%	+31,4%	+9,2%

BRON: FOD ECONOMIE/AD STATISTIEK/INFORMATIE AFDELING BELEID (DMOW)

### 5.3.3.3. Autobussen en autocars<sup>26</sup>

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met autobussen en autocars beschouwen, merken we dat zowel het aantal doden (7) als het aantal zwaargewonden (24) gestegen is t.o.v. coronajaar 2020 (Tabel 28). Het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden blijft zeer beperkt (1,2%).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met autobussen en -cars beschouwen, merken we schommelingen op. Ook hier zien we in 2021 hogere aantallen dan vorig jaar (Tabel 28). Het aandeel slachtoffers in ongevallen met autobussen en autocars blijft eveneens beperkt (1,5%) in de totaliteit van het aantal verkeersslachtoffers.

**TABEL 28 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met autobussen en autocars, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen**

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
2010	5	59	651	715	5	441
2011	8	55	687	750	8	460
2012	10	48	573	631	10	420
2013	14	40	583	637	10	390
2014	5	51	610	666	5	379
2015	10	43	493	546	10	356
2016	7	49	510	566	7	350
2017	5	37	509	551	5	326
2018	6	44	521	571	6	335
2019	8	28	438	474	8	331
2020	4	18	305	327	3	220
2021	7	24	360	391	7	264
Gemiddelde 2010-2012	8	54	637	699	8	440

<sup>26</sup> Opgelet: In dit jaarrapport bespreken we voor autobussen en -cars niet langer enkel de inzittenden van deze voertuigen, maar worden zowel de inzittenden als de opponenten die betrokken raken in een ongeval met de betreffende voertuigen onder de slachtoffers meegerekend in deze analyse.

Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-8,7%	-55,6%	-43,5%	-44,0%	-8,7%	-40,0%
Evolutie 2020-2021 (in %)	+75,0%	+33,3%	+18,0%	+19,6%	+133,3%	+20,0%

BRON: FOD ECONOMIE/ADSTATISTIEK/INFOGRAFIE/AFDELING BELEID (DMOW)

### 5.3.4. Andere

Om volledig te zijn, worden in tabel 29 ook nog even de verkeersslachtoffers weergegeven bij de andere (nog niet eerder genoemde) vervoersmodi: landbouwtractor, trolleybus (incl. tram), bespannen voertuig, ruiter, (gemotoriseerd) voortbewegingstoestel en nog andere weggebruikers. We merken in 2021 een sterke toename op van het aantal slachtoffers. Ook het aantal ongevallen met deze vervoersmodi kent een toename.

**TABEL 29 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en ongevallen bij de andere vervoersmodi, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen**

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
2010	5	38	286	329	14	606
2011	5	36	405	446	24	661
2012	7	33	297	337	15	602
2013	10	34	239	283	20	511
2014	4	28	208	240	17	453
2015	5	21	193	219	16	464
2016	0	28	183	211	9	446
2017	2	23	162	187	12	397
2018	4	18	183	205	19	422
2019	2	19	168	189	8	429
2020	3	19	186	208	15	399
2021	6	35	322	363	20	622
Gemiddelde 2010-2012	6	36	329	371	18	623
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	+5,9,0%	-1,9%	-2,2%	-2,1%	+13,2%	-0,2%
Evolutie 2020-2021 (in %)	+100,0%	+84,2%	+73,1%	+74,5%	+33,3%	+55,9%

BRON: FOD ECONOMIE/ADSTATISTIEK/INFOGRAFIE/AFDELING BELEID (DMOW)

Deze toenames zijn niet enkel toe te schrijven aan het drukker verkeer in 2021 t.o.v. coronajaar 2020, maar ook aan de stijgende populariteit van de elektrische steps. Beschouwen we specifiek de gebruikte voertuigcategorie e-steps (nieuw in de registratie sinds einde 2019) stellen we vast dat er 519 letselongevallen in 2021 plaatsvonden, resulterend in 3 verkeersdoden, 32 zwaargewonden, 419 lichtgewonden en dus 454 slachtoffers bij e-stepgebruikers (zie tabel 30).

TABEL 30 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en ongevallen bij e-stepgebruikers, naar ernst, voor de periode 2020-2021 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHT-OFFERS	DODELIJKE ONGE-VALLLEN	TOTAAL ONGE-VALLLEN
2020	1	16	166	183	1	209
2021	3	32	419	454	3	519
Evolutie 2020-2021 (in %)	+200,0%	+100,0%	+152,4%	+148,1%	+200,0%	+148,3%

BRON: FOD ECONOMIE AFD. STATISTIEK / INFOGRAFIE AFD. BELEID (DMOW)

#### 5.4. VOLGENS LEEFTIJD EN VERPLAATSINGSWIJZE

In dit onderdeel wordt de leeftijd en de verplaatsingswijze van de verkeersslachtoffers samen geanalyseerd om na te gaan bij welke leeftijdscategorie een bepaald vervoersmiddel het meeste verkeersslachtoffers eist.

Wanneer het aantal verkeersslachtoffers per vervoerswijze wordt uitgezet tegenover de leeftijd van de betrokken slachtoffers, merken we duidelijke plotse stijgingen of pieken op bij de beginnende fietsers, bromfietsers en autobestuurders (Tabel 31). Er is hier sprake van **een samenhang tussen het aantal slachtoffers met een bepaalde vervoerswijze en de leeftijd waarop een vervoerswijze doorgaans in gebruik wordt genomen**. Bij bromfietsers zien we een duidelijke piek tussen 16 en 24 jaar. Bij voetgangers merken we minder verschil tussen de verschillende leeftijdsklassen, met lichte pieken bij de jongere voetgangers, maar ook bij verschillende leeftijdsklassen bij de werkende bevolking. Bij fietsers zien we de relatief hoogste piek op jonge leeftijd (vooral de 12-17-jarigen), maar blijft deze daarna op een vrij hoog niveau over de verschillende leeftijdsklassen. **Bij de fietsers en voetgangers is het eveneens opvallend dat bij de oudere leeftijdsgroepen nog heel wat slachtoffers te betreuen vallen**. Het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders is eerder verspreid over de verschillende leeftijdscategorieën (met een sterke afname vanaf 60 jaar). Het hoogste aantal slachtoffers in **lichte vrachtwagens** bevindt zich tussen de leeftijd van **18 en 39 jaar** en in **vrachtwagens** tussen **25 en 59 jaar**.

TABEL 31 | Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2021)

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorrijder	Personenwagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/ autocar	Andere/ onbekend	TOTAAL
0-3 jaar	32	19			126	1		4	4	186
4-5 jaar	50	24	2		74	5			2	157
6-11 jaar	132	231	6	2	269	6		22	17	685
12-15 jaar	118	765	27	5	138	4		5	53	1115
16-17 jaar	59	410	621	10	98	2	1	8	40	1249
18-24 jaar	147	972	660	144	1849	168	21	17	130	4108
25-29 jaar	112	607	165	135	1285	121	29	13	72	2539
30-34 jaar	95	586	104	100	1037	110	20	6	46	2104
35-39 jaar	101	612	98	118	956	96	26	6	39	2052
40-44 jaar	117	586	107	118	779	80	35	13	43	1878
45-49 jaar	102	576	113	111	686	62	15	11	35	1711
50-54 jaar	122	721	83	131	601	57	43	9	18	1785
55-59 jaar	113	731	65	136	518	54	38	14	28	1697
60-64 jaar	92	597	57	71	371	38	13	6	14	1259
65-69 jaar	93	440	24	30	249	12	5	4	11	868
70-74 jaar	85	361	23	12	215	9		3	12	720
75-79 jaar	64	309	8	10	190	4		9	10	604
80-84 jaar	67	175	2	4	177	2		4	12	443
85-89 jaar	33	86	1		78			6	3	207
90-94 jaar	22	16			23			1	2	64
>94 jaar	1	4			3				2	10
Onbekend	25	65	32	5	61	12		4	146	350
<b>TOTAAL</b>	<b>1782</b>	<b>8893</b>	<b>2198</b>	<b>1142</b>	<b>9783</b>	<b>843</b>	<b>246</b>	<b>165</b>	<b>739</b>	<b>25791</b>

ROOD: HOOG AANDEEL BINNEN LEEFTIJDSCATEGORIE; ONDERSTREEPT: HOOG AANDEEL BINNEN VERVOERSMODUS; ROOD ONDERSTREEPT: COMBINATIE VAN BEIDE.  
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE AFDELING BELEID (DMOW)

Wanneer we dit beeld voor de verkeersdoden bekijken (zie tabel 32), springen de jongvolwassenen (18-29 jaar) en oudere leeftijdscategorieën er sterk uit, die laatste vooral bij de fietsers. Opvallend in 2021 is ook het hoge aantal doden onder de 55-59-jarigen. Bij de voetgangers steekt er niet echt een leeftijdscategorie uit, meer dan de helft vinden we wel terug bij de 65-plussers. De leeftijdsgroep 18-



24-jarigen blijft bij de personenwagens in het oog springen, maar in 2021 vallen hier ook de 25-29-jarigen op.

TABEL 32 | Aantal verkeersdoden volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2021)

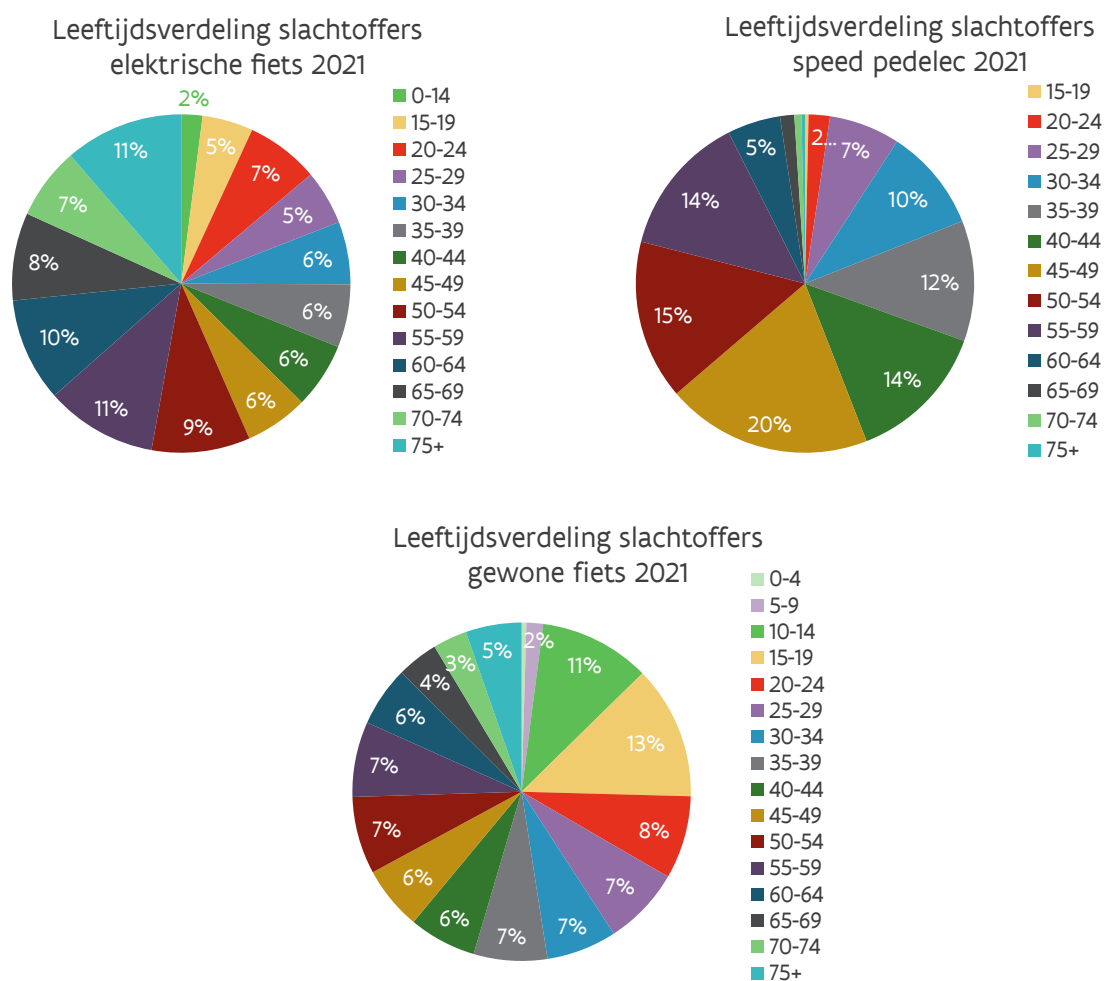
	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorrijder	Personen-wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Andere	TOTAAL
0-3 jaar	4				2				6
4-5 jaar									0
6-11 jaar	1	3							4
12-15 jaar		1							1
16-17 jaar			2		2				4
18-24 jaar	5	1	2	2	16	2	1		29
25-29 jaar	1	1		7	16	3		2	30
30-34 jaar					11				11
35-39 jaar		4		2	9	3	3		21
40-44 jaar	2	2	3	3	5	3	2		20
45-49 jaar	1	3	1	1	11			1	18
50-54 jaar	1	3		6		1	1		12
55-59 jaar	3	6	3	4	5	3	3	1	28
60-64 jaar	1	5	1	2	4	1			14
65-69 jaar	3	8		2	3		1		17
70-74 jaar	3	9			6			1	19
75-79 jaar	5	16			4			2	27
80-84 jaar	5	9		1	6			2	23
85-89 jaar	4	4			1			1	10
90-94 jaar	4	1			1			1	7
>94 jaar									0
Onbekend	1				3	4		1	9
<b>TOTAAL</b>	<b>44</b>	<b>76</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>105</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>310</b>

ROOD: HOOGAANDEELBINNEN VERVOERSMODUS  
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Gezien het stijgende gebruik van de elektrische fiets beschouwen we de leeftjidsverdeling eveneens naar type fiets. In 2021 werden 2.232 gebruikers van een elektrische fiets en 296 gebruikers van een

speed pedelec slachtoffer in een verkeersongeval in Vlaanderen. Kijken we naar de leeftijdsverdeling bij de fietsslachtoffers zien we duidelijk dat de slachtoffers van ongevallen met elektrische fietsen gemiddeld ouder zijn (56% is ouder dan 50 jaar en 26% is 65+) dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsten (32% is ouder dan 50 jaar en 12% is 65+) (Figuur 57). Vergeleken met 2020 zien we een stijging van het totaal aantal elektrische fietsen betrokken in een verkeersongeval (2232 slachtoffers in 2021, t.o.v. 1833 in 2020), maar geen grote verschuivingen tussen de leeftijdsklassen.

Figuur 57 | Leeftijdsverdeling van fietsslachtoffers (gewone fiets, elektrische fiets en speed pedelec) (Vlaams Gewest, 2021)

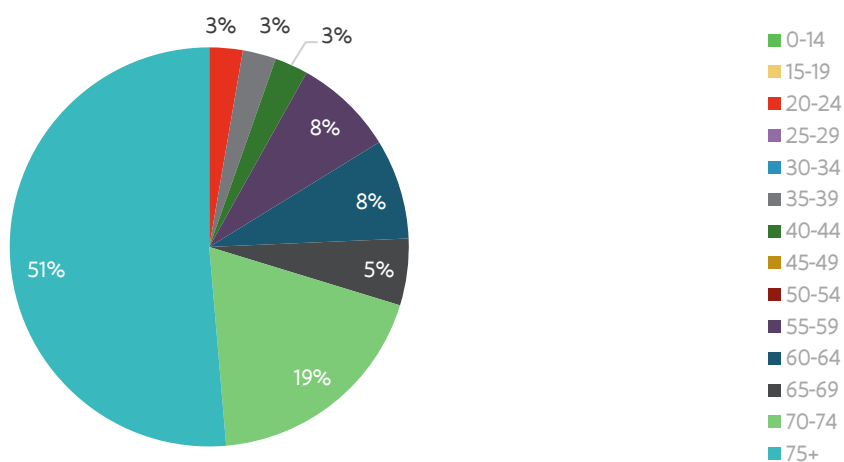


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

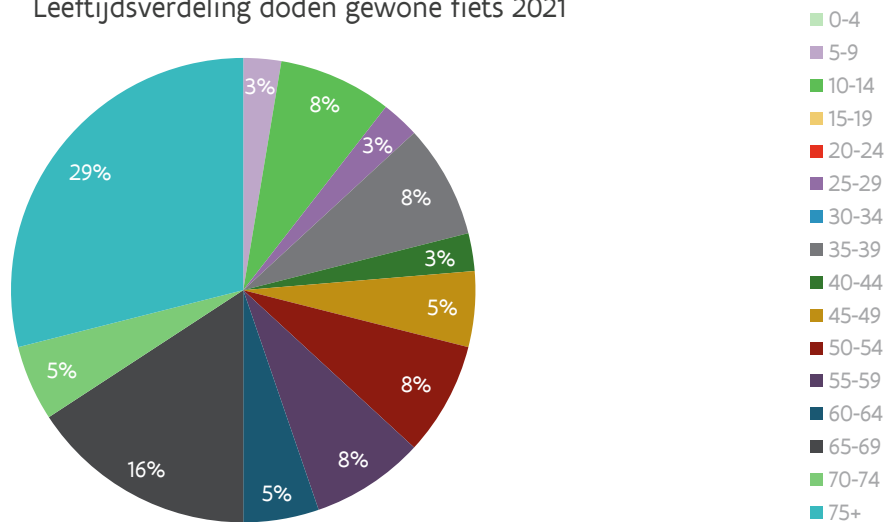
Kijken we naar het aantal verkeersdoden die zich met een elektrische fiets verplaatsten (Figuur 58), dan zien we dat maar liefst 91% ouder is dan 55 jaar. Bij de verkeersdoden die zich met een gewone fiets verplaatsten is dit 63%. Opvallend is ook dat de helft van de elektrische fietsdoden zich in de klasse 75+ bevindt, en drievierde in de klasse 65+.

Figuur 58 | Leeftijdsverdeling van fietsdoden (gewone fiets en elektrische fiets) (Vlaams Gewest, 2021)

Leeftijdsverdeling doden elektrische fiets 2021



Leeftijdsverdeling doden gewone fiets 2021



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

## 6. KENMERKEN VAN LETSELONGEVALLEN

### 6.1. CONFLICTTYPE ("NAAR TEGENPARTIJ")

Het is evenzeer interessant om een zicht te hebben op het aantal ongevallen (Tabel 33) en verkeersdoden (Tabel 34) naar betrokken vervoersmodi bij het ongeval. Met andere woorden: 'wie botst tegen wie?' (eerste aanrijding). Aangezien de registratiegraad varieert per conflicttype (vb. de gekende onderregistratie van eenzijdige fietsongevallen) moeten we wel de nodige voorzichtigheid bij interpretatie bewaren. Niettemin kan dit evolutief gezien mogelijke aandachtspunten aan de oppervlakte brengen. Hierbij doen we geen uitspraak over wie in fout was bij het ongeval.

TABEL 33 | Aantal letselongevallen naar conflicttype ("tegenpartij" - eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2021)

	Personen- wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Motorfiets	Bromfiets	Fiets	Voetganger	Autobus	Andere/ onbekend	Eenzijdig
Personenwagen	3510	826	550	616	1289	4484	985	70	347	1838
Lichte vrachtwagen		92	96	78	152	600	139	12	49	167
Vrachtwagen			70	35	33	194	34	12	23	85
Motorfiets				10	10	55	13	7	30	274
Bromfiets					43	314	109	17	58	311
Fiets						961	369	56	310	1234
Voetganger							0	41	103	0
Autobus								3	9	19
Andere/onbekend									57	122

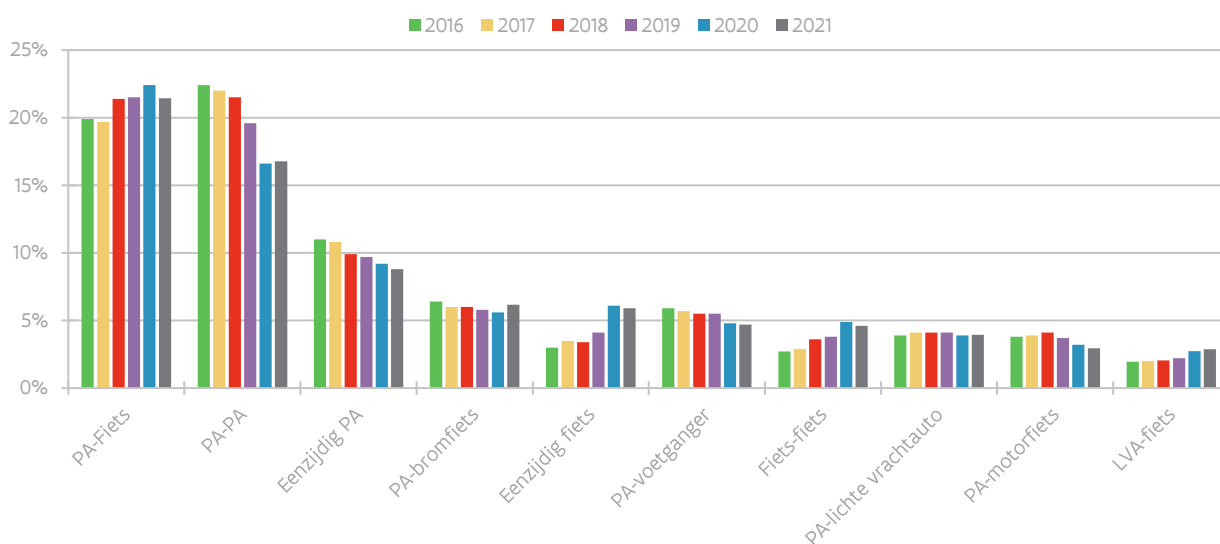
ROOD: ZEER HOOG AANDEEL (>10%); GEEL: HOOG AANDEEL (5-10%); BLAUW: BOVENGEMIDDELD AANDEEL (2,5-5%)  
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DIMOV)

Tabel 33 geeft een overzicht van het aantal letselongevallen naar conflicttype weer. De meest voorkomende conflicttypes zijn de ongevallen tussen personenwagens en een fiets, tussen personenwagens onderling en de eenzijdige ongevallen met personenwagens. Daarnaast leren we dat bij 5,4% van de letselongevallen een vrachtwagen direct betrokken partij was. Bij iets minder dan 3 op de 4 (69,4%) van de letselongevallen was een personenwagen betrokken. Bij 10,6% van de letselongevallen was een lichte vrachtauto betrokken partij.

Als we de top 10 van de conflicttypes bij letselongevallen (... botst tegen ...) van de voorbije jaren bekijken, kunnen we vaststellen dat deze rangschikking (en percentages) in 2021 amper gewijzigd is ten opzichte van vorig jaar (Figuur 59). Net als in 2020 zijn aanrijdingen tussen personenwagens en fietsers het meest voorkomende conflicttype. Verder wordt de sterke afname in het aantal ongevallen tussen personenwagens van vorig jaar bevestigd. Daarnaast worden ook de toenames in de eenzijdige

fietsongevallen en ongevallen tussen fietsers onderling bevestigd in 2021, al zien we hun aandeel niet verder stijgen.

Figuur 59 | Aandeel top 10 conflicttypes bij letselongevallen (Vlaams Gewest, 2016-2021)

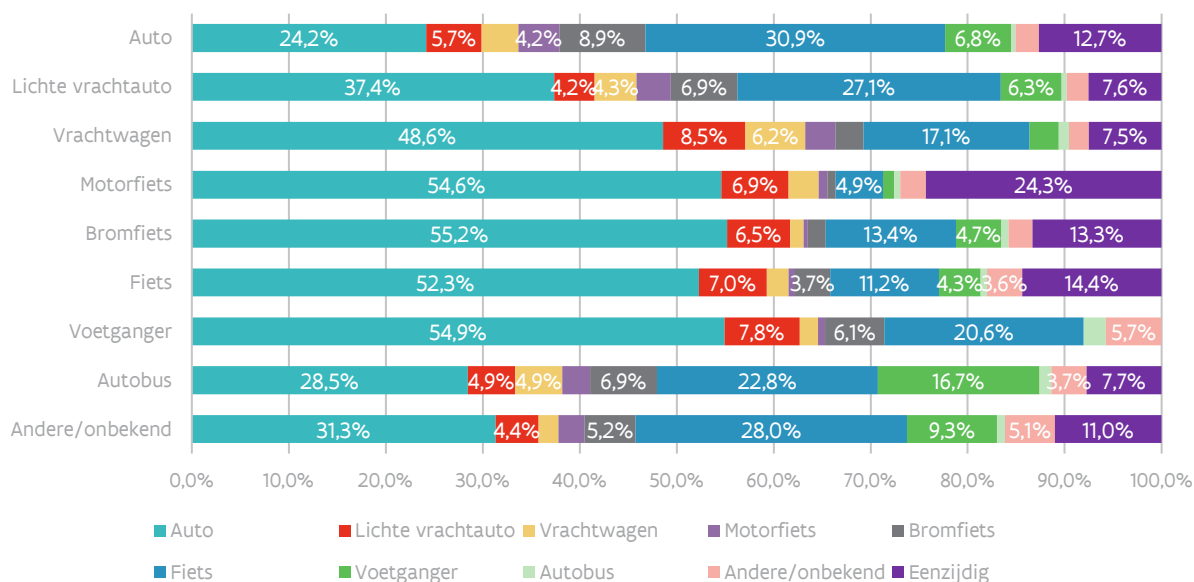


PA=PERSONENAUTO; VRW=VRACHTWAGEN; LVA=LICHTEVACHTAUTO  
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/ INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Bekijken we de toestand nu verder per vervoerswijze (Figuur 60):

- Personenwagens komen het meest in aanrijding met fietsers (30,9%), gevolgd door ongevallen met andere personenwagens (24,2%) en op afstand gevolgd door eenzijdige ongevallen (12,7%).
- Lichte vrachtauto's kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen (37,4%), gevolgd door een ongeval met een fietser (27,1%) en eenzijdige ongevallen (7,6%).
- Vrachtwagens kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen (48,6%), gevolgd door een ongeval met een fietser (17,1%).
- Motorrijders kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen (54,6%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (24,3%).
- Bromfietsers werden het meest betrokken in een ongeval met een personenwagen (55,2%), gevolgd door ongevallen met fietsers (13,4%) en door eenzijdige ongevallen (13,3%).
- Fietsers kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen (52,3%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (14,4%) en ongevallen tussen fietsers onderling (11,2%).
- Voetgangers waren het meest betrokken in een ongeval met een personenwagen (54,9%), gevolgd door een ongeval met een fietser (20,6%).

Figuur 60 | Verdeling naar botspartner, per vervoerswijze, bij de letselgevallen (Vlaams Gewest, 2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFE: AFDELING BELEID (DMOW)

Tabel 34 geeft een overzicht van het aantal verkeersdoden en de tegenpartij weer. We zien dus zowel de vervoersmodus van het slachtoffer, als de vervoersmodus van de tegenpartij. Hieruit blijkt dat veruit de meeste dodelijke verkeersslachtoffers vallen in eenzijdige auto-ongevallen, gevolgd door fietsers die betrokken raken in een ongeval met een personenwagen. Opvallende toenames t.o.v. vorig jaar zien we o.a. voor voetgangers die betrokken raken in een ongeval met een personenwagen, verkeersdoden die vallen in een ongeval tussen personenwagens onderling, auto-inzittenden die omkomen in ongevallen met vrachtwagens, doden in ongevallen tussen een lichte vrachtauto en vrachtwagen en doden bij eenzijdige ongevallen met een lichte vrachtauto. Het aantal dodelijke ongevallen tussen vrachtwagens en actieve weggebruikers is in 2021 ook terug hoger dan in 2020. We leren dat **bij 22,6% van de doden een vrachtwagen betrokken partij** was. Bij bijna 6 op de 10 (57,4%) doden was een personenwagen betrokken. Bij 12,9% van de doden was een lichte vrachtauto betrokken partij.

Bij het lezen van deze tabel is het belangrijk te weten dat we geen uitspraak kunnen doen over wie schuld trof in de ongevallen.

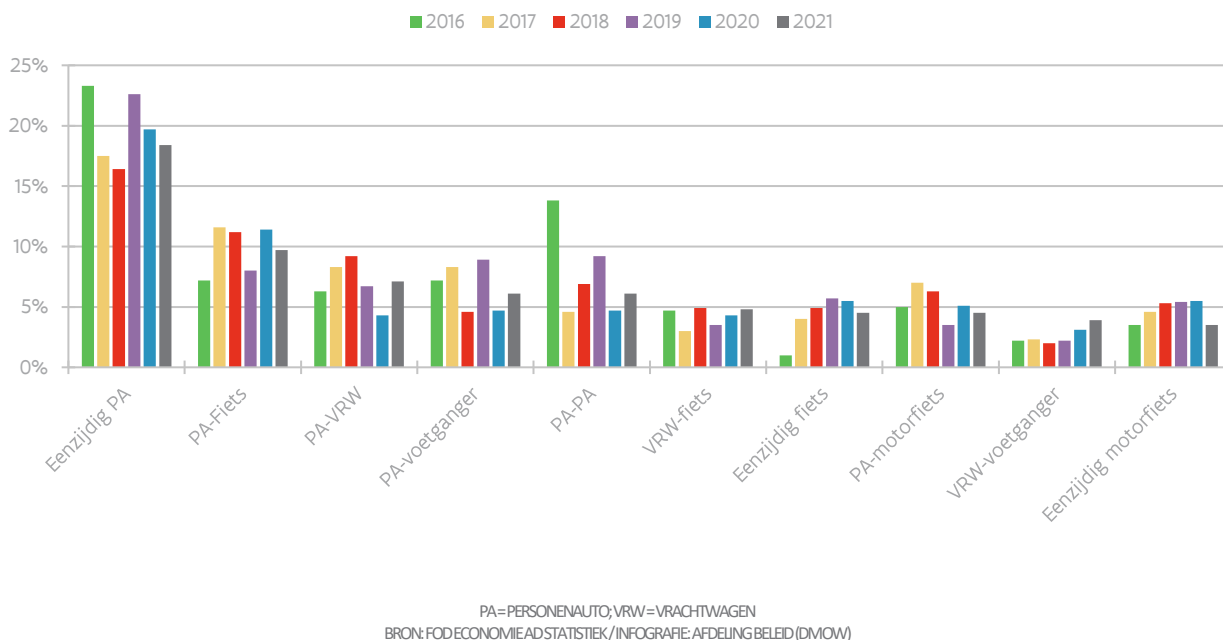
TABEL 34 | Aantal verkeersdoden en hun "tegenpartij" (eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2021)

		VERVOERSWIJZE TEGENPARTIJ								
		Fiets	Bromfiets	Motorfiets	Personenwagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus	Andere	Eenzijdig
VERVOERSWIJZE SLACHTOFFER	Voetganger	1		1	19	4	12	2	5	
	Fiets	3			30	6	15	2	6	14
	Bromfiets				4	2	2			4
	Motorfiets	1		1	14	1	1		1	11
	Personenwagen				19	4	19	1	5	57
	Lichte vrachtwagen				1		10			9
	Vrachtwagen				3		5		1	2
	Autobus					1		1		
	Andere	1			2	2			2	3

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/ INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 61 laat zien dat we bij het aandeel van de dodelijke ongevallen naar conflicttype duidelijkere verschillen met de vorige jaren kunnen waarnemen. Zo zien we bij het **aandeel doden in ongevallen tussen twee personenwagens** veel schommelingen: in 2021 is dit na de sterke afname van vorig jaar **opnieuw wat toegenomen**, maar bevinden we ons wel nog onder het niveau van 2019. De **eenzijdige dodelijke ongevallen met personenwagens** blijven er ondanks een lichte afname van het aandeel **bovenuit steken** (18% in 2021). Verder valt op dat er in 2021 **opnieuw meer doden vielen in ongevallen tussen personenwagens en vrachtwagens en tussen personenwagens en voetgangers**, maar een **iets kleiner aandeel tussen personenwagens en fietsers**. Tenslotte zien we dat de (relatieve) stijging van het aandeel verkeersdoden ten gevolge van **eenzijdige fietsongevallen** zich niet echt verder zet in 2021.

Figuur 61 | Aandeel top 10 conflicttypes bij dodelijke letselongevallen (Vlaams Gewest, 2016-2021)



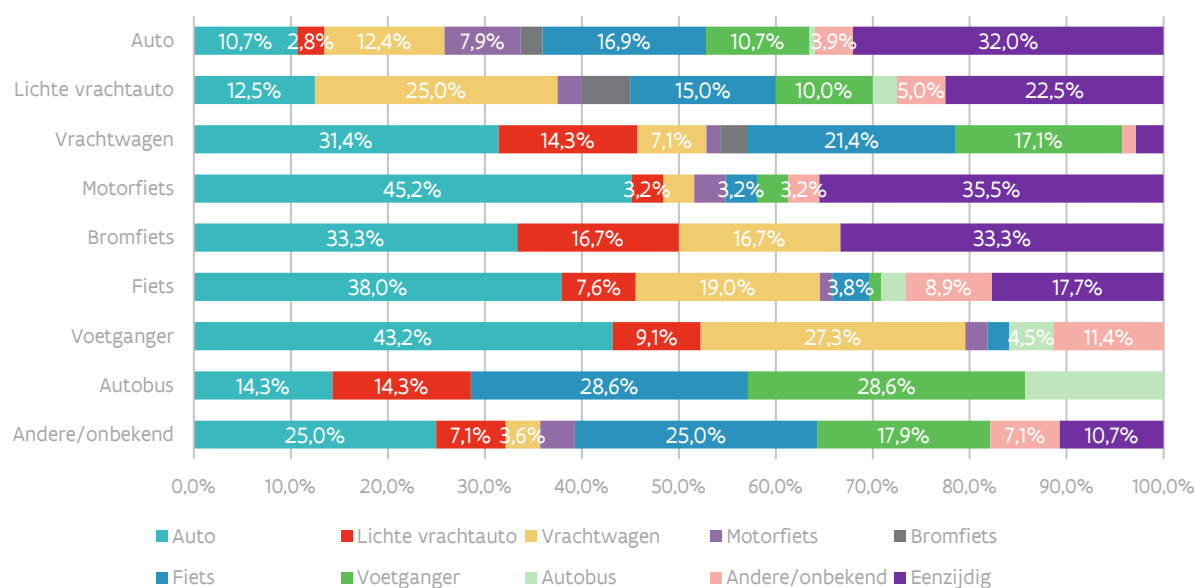
Bekijken we de toestand nu verder per vervoerswijze (Figuur 62):

- Voor de verkeersdoden in ongevallen met personenwagens vallen de meeste doden te betreuren bij een eenzijdig ongeval (bijna 1/3 van de ongevallen met een personenwagen (32,0%)), gevolgd door een ongeval met een fietser (16,9%), een ongeval met een vrachtwagen (12,4%), met een andere personenwagen (10,7%), met een voetganger (10,7%) en tenslotte met een motorfietser (7,9%).
- Voor de lichte vrachtauto's vielen de meeste doden bij een aanrijding met een vrachtwagen (25,0%) en door een eenzijdige aanrijding (22,5%). Ook ongevallen met een fietser (15,0%), personenwagen (12,5%) en een voetganger (10,0%) komen relatief vaak voor.
- Voor de vrachtwagens vallen de meeste doden bij ongevallen met personenwagens (31,4%) en ongevallen met fietsers (21,4%). Ook in ongevallen met voetgangers vielen veel verkeersdoden (17,1%).
- Voor de motorrijder vielen de meeste doden bij ongevallen met personenwagens (45,2%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (35,5%).
- Bromfietzers kwamen vooral om het leven in eenzijdige ongevallen en ongevallen met personenwagens (allebei 33,3%). Er vielen ook verkeersdoden in ongevallen met vrachtwagens en lichte vrachtwagens (beide 16,7%).
- Voor de fietser vielen de meeste doden bij aanrijding met een personenwagen (38,0%), gevolgd door aanrijdingen met een vrachtwagen (19,0%) en eenzijdige fietsongevallen (17,7%). Ook dodelijke aanrijdingen tussen fietsers en een lichte vrachtauto (7,6%) en met andere vervoerswijzen (8,9%) komen relatief regelmatig voor.
- Voor de voetganger tenslotte vielen veruit de meeste doden bij aanrijding met een personenwagen (43,2%). Dit is gelijkaardig aan vorig jaar en een sterke afname t.o.v. 2019 (toen was dit nog 60,9%).



Ook veel doden vielen in ongevallen met vrachtwagens (27,3%), eveneens gelijkaardig aan 2020 maar een verdubbeling t.o.v. 2019.

Figuur 62 | Verdeling naar botspartner, per vervoerswijze, bij de verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Wanneer we specifiek kijken naar de **verkeersdoden bij ongevallen met jonge autobestuurders** vinden we vooral een hoger aandeel bij de conflicttypes **eenzijdig ongeval** en in mindere mate bij ongevallen met vrachtwagens. Wanneer we kijken naar alle **letselongevallen** vinden we vooral een hoog aandeel **ongevallen met andere personenwagens** en **eenzijdige ongevallen** bij ongevallen met jonge autobestuurders.

## 6.2. NAAR TYPE VAN AANRIJDING

Dodelijke ongevallen ten gevolge van een botsing tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief) tellen in Vlaanderen op tot 62,7% (Tabel 35). Binnen deze categorie gebeuren de meeste dodelijke ongevallen bij een botsing langs opzij (22,9%), gevolgd door een aanrijding met een voetganger, een frontale botsing en een botsing langs achteren (respectievelijk 14,4%, 10,6% en 9,2%). Een derde van de dodelijke ongevallen was het gevolg van een eenzijdig ongeval waarbij al dan niet een hindernis werd aangereden, terwijl het aandeel eenzijdige ongevallen in het totaal aantal letselongevallen slechts 17,2% bedraagt. Binnen deze eenzijdige ongevallen, komen de meeste aanrijdingen met doden (24,3%) voor in verkeerssituaties waarbij één weggebruiker botst tegen een hindernis welke zich buiten de rijbaan bevindt (bv. een boom of verlichtingspaal). Voor 4,8% van de dodelijke ongevallen is het type aanrijding niet vermeld of onbekend.

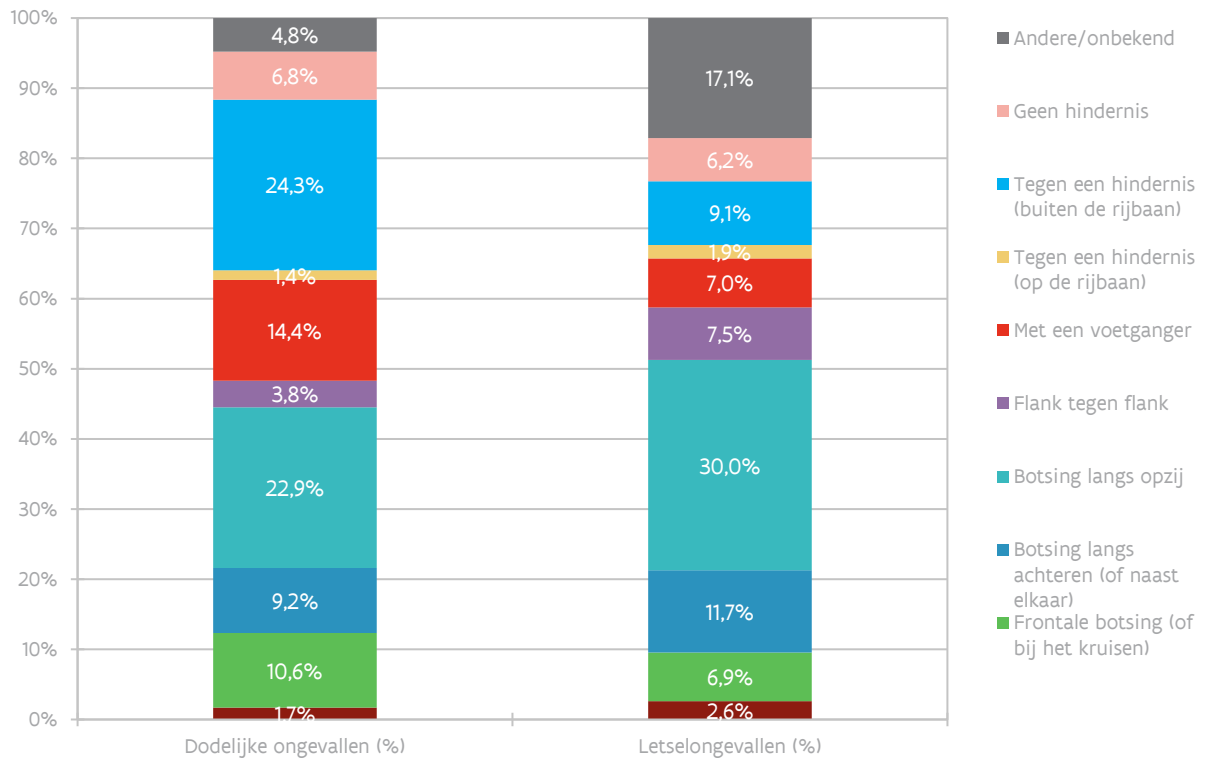
TABEL 35 | Aantal dodelijke ongevallen en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2021)

		DODELIJKE ONGEVALLEN		ONGEVALLEN MET LETSELS	
		#	%	#	%
TUSSEN BESTUURDERS	Kettingbotsing (3 bestuurders of meer)	5	1,7%	555	2,6%
	Frontale botsing	31	10,6%	1.474	6,9%
	Botsing langs achteren (of naast elkaar)	27	9,2%	2.482	11,7%
	Botsing langs opzij	67	22,9%	6.365	30,0%
	Flank tegen flank	11	3,8%	1.586	7,5%
MET EEN VOETGANGER		42	14,4%	1.480	7,0%
ÉÉN WEGGEBRUIKER	Tegen een hindernis (op de rijbaan)	4	1,4%	411	1,9%
	Tegen een hindernis (naast de rijbaan)	71	24,3%	1.923	9,1%
	Geen hindernis	20	6,8%	1.312	6,2%
ONBEKEND		14	4,8%	3.625	17,1%
<b>TOTAAL</b>		<b>292</b>	<b>100%</b>	<b>21.213</b>	<b>100%</b>

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

65,7% van de aanrijdingen met letsel in Vlaanderen bestaan uit een aanrijding tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief) (Tabel 35 en Figuur 63). Vlaanderen kent een hoog percentage aanrijdingen langs opzij (30,0%). Dit type ongevallen is voornamelijk gelinkt aan kruispunten, maar ook de typische lintbebouwing draagt hier toe bij. Ook aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar) komen vrij frequent voor (11,7%). De drie aanrijdingstypes met slechts één betrokken partij (i.e. een aanrijding tegen een hindernis op of buiten de rijbaan, of een aanrijding zonder hindernis), welke onder de categorie eenzijdige ongevallen geplaatst worden, vertegenwoordigen 17,2% van alle aanrijdingen met letsel in Vlaanderen.

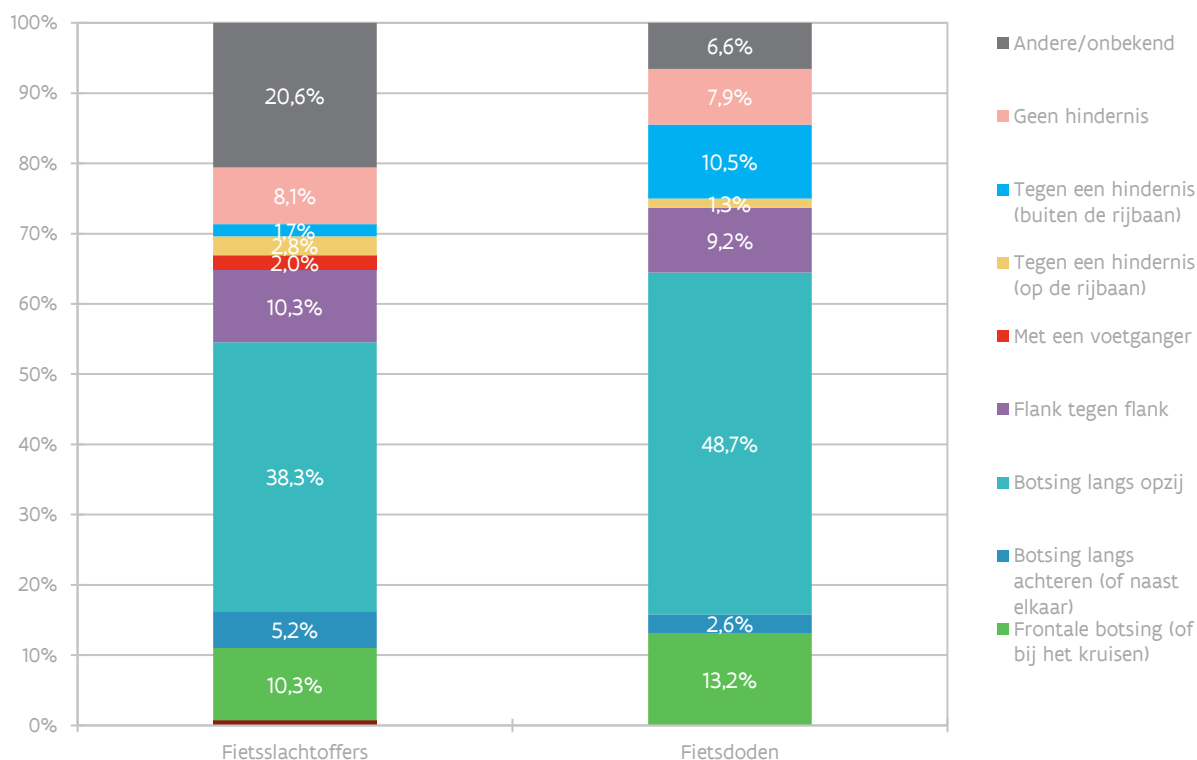
Figuur 63 | Aandeel dodelijke ongevallen en letselgevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2021)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Het aandeel aanrijdingen langs opzij is nog hoger wanneer we specifiek de **fietsers** beschouwen (Figuur 64). Hierbij zien we dat bijna vier op tien (38,3%) (en zelfs 48,2% als we de onbekenden buiten beschouwing laten) van de fietsslachtoffers valt bij een aanrijding langs opzij. Ook veel fietsslachtoffers vallen bij een frontale botsing en bij een botsing flank tegen flank (beide 10,3%). Ook bij de fietsdoden is het grootste aandeel (48,7%) van de fietsdoden het gevolg van een botsing langs opzij. Opvallend is dat ook veel fietsdoden in een eenzijdig fietsongeval tegen een hindernis buiten de rijbaan (10,5%) vallen, terwijl deze categorie slechts 1,7% van alle fietsslachtoffers bevat. Al moeten we bij die laatste zeker ook rekening houden met de onderregistratie.

Figuur 64 | Aandeel fietsdoden en fietsslachtoffers volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2021)



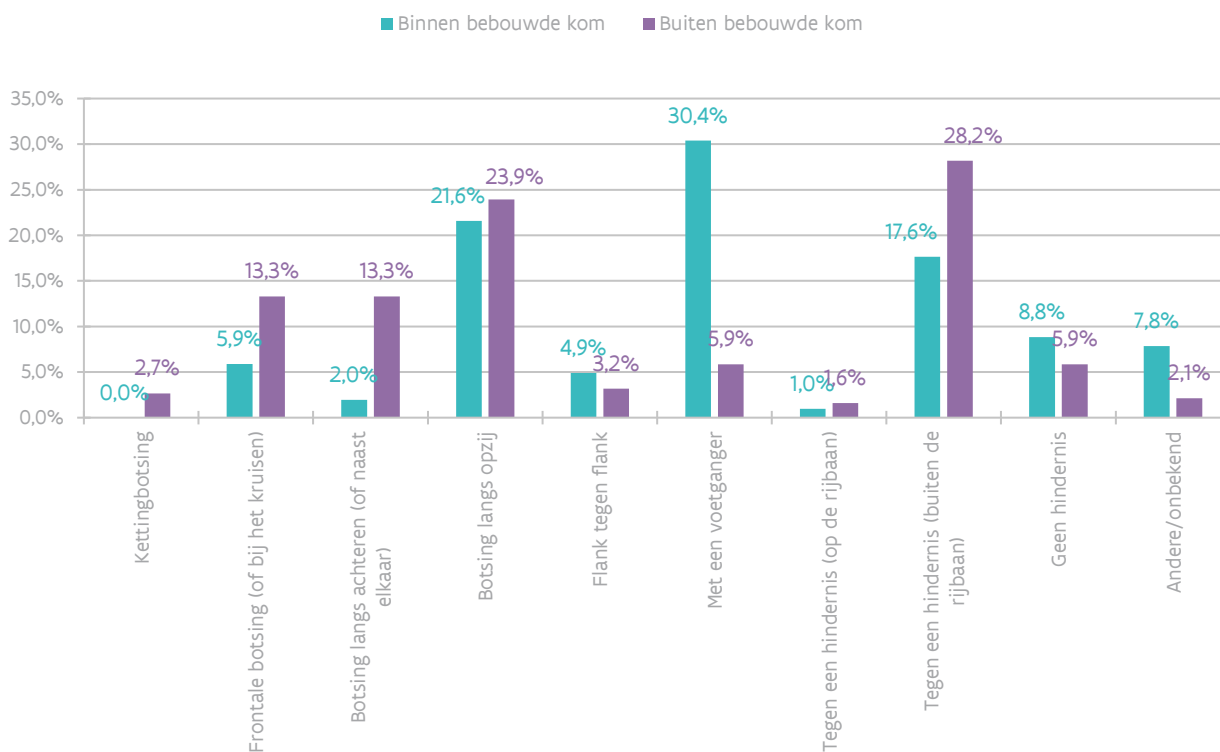
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/INFOGRAFIË: AFDELING BELEID(DMOW)

Onderstaande Figuur 65 geeft de verdeling weer van het aantal dodelijke aanrijdingen volgens aanrijdingstype, verder onderverdeeld naar wegtype (i.e. binnen of buiten de bebouwde kom). De infrastructurele – en omgevingskenmerken die eigen zijn aan elk wegtype hebben doorgaans een invloed op de aanrijdingstypes die er zich voordoen.

Figuur 65 geeft aan dat de aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan tot het hoogste percentage dodelijke aanrijdingen leiden op wegen buiten de bebouwde kom (meer dan 25%). Binnen de bebouwde kom zijn aanrijdingen met een voetganger (30,4%) het meest voorkomend. Verder komen binnen de bebouwde kom ook veel aanrijdingen langs opzij voor (21,6%), maar ook aanrijdingen tegen een hindernis buiten de rijbaan (17,6%) en eenzijdige ongevallen zonder hindernis (8,8%). Verder is het, net als vorig jaar, opvallend dat botsingen langs achter niet zo vaak voorkomen binnen de bebouwde kom, terwijl dit buiten de bebouwde kom wel vaker voorkomt (13,3%).

Buiten de bebouwde kom komen aanrijdingen met een voetganger veel minder voor (5,9%) dan binnen de bebouwde kom (30,4%). Botsingen langs opzij komen ook buiten de bebouwde kom vaak voor (23,9%). Tenslotte komen ook botsingen langs achteren en frontale botsingen (beide 13,3%) relatief vaak voor buiten de bebouwde kom, terwijl die minder frequent voorkomen binnen de bebouwde kom.

Figuur 65 | Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2021)

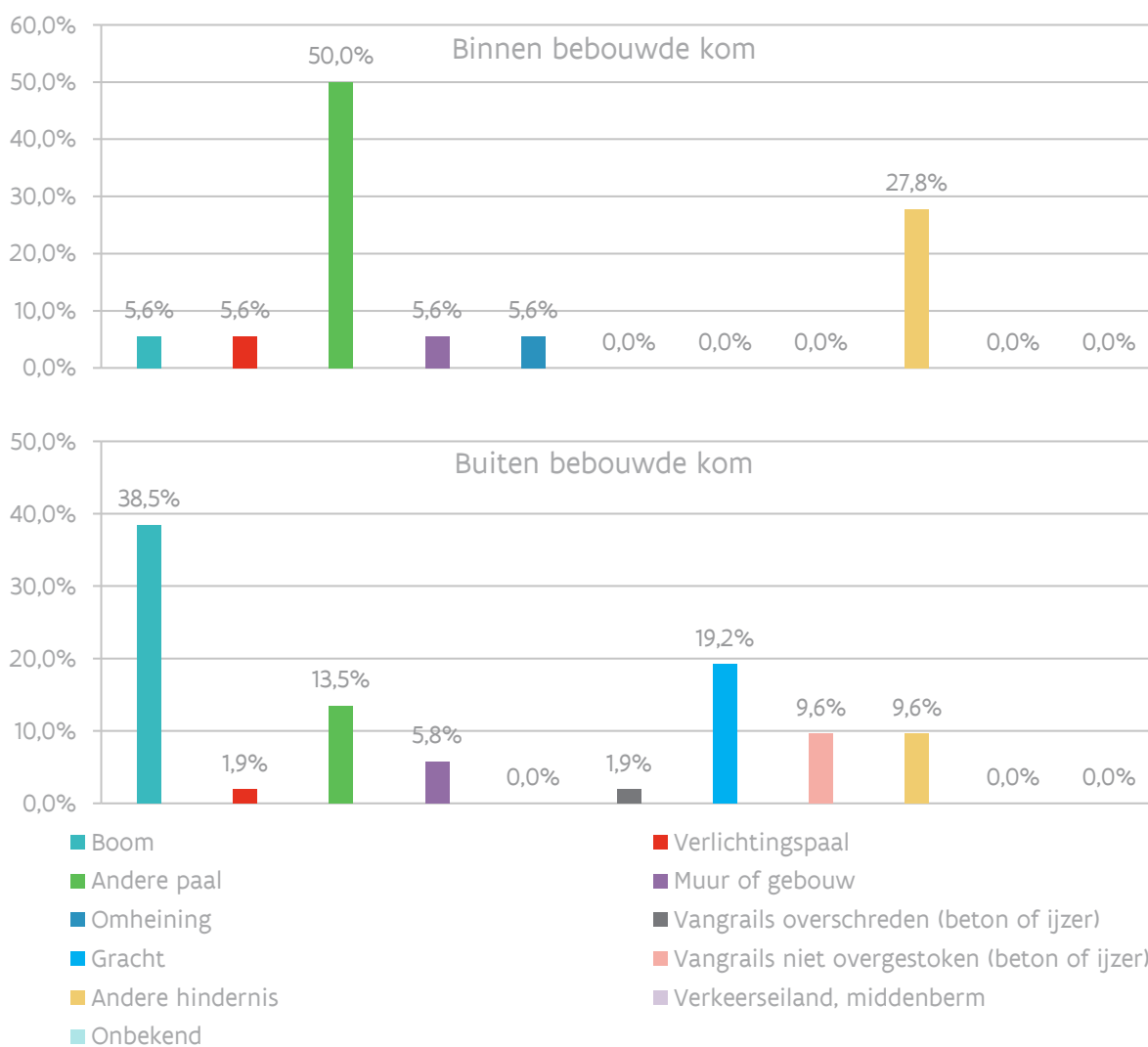


BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)  
 NOTA: BALKEN MET EENZELFDE KLEUR TELLEN OP TOT 100%

Uit Figuur 63 en 65 en Tabel 35 kan afgeleid worden dat dodelijke aanrijdingen vaak voorkomen bij aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan. Om een meer gedetailleerde kijk te geven op de verschillende types hindernissen buiten de rijbaan gaan we in Figuur 66 verder in op de aard van deze hindernissen.

**Buiten de bebouwde kom** zijn **bomen** duidelijk het meest frequente obstakel waarbij dodelijke slachtoffers vallen in eenzijdige aanrijdingen tegen een hindernis buiten de rijbaan (38,5%). Ook grachten (19,2%) en palen (15,4%) vormen gevaarlijke hindernissen buiten de rijbaan buiten de bebouwde kom. **Binnen de bebouwde kom** vormen **palen** (zowel verlichtings- als andere palen, samen 55,6%) en andere hindernissen (ook 27,8%) vaak een hindernis buiten de rijbaan. Om ernstige gevolgen van aanrijdingen met hindernissen te beperken, wordt ingezet op vergevingsgezinde wegen door zoveel mogelijk overbodige obstakels te verwijderen en door na te gaan of er geen betere uitvoeringsmogelijkheden zijn.

Figuur 66 | Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens aard van het obstakel en naar locatie (Vlaams Gewest, 2021)



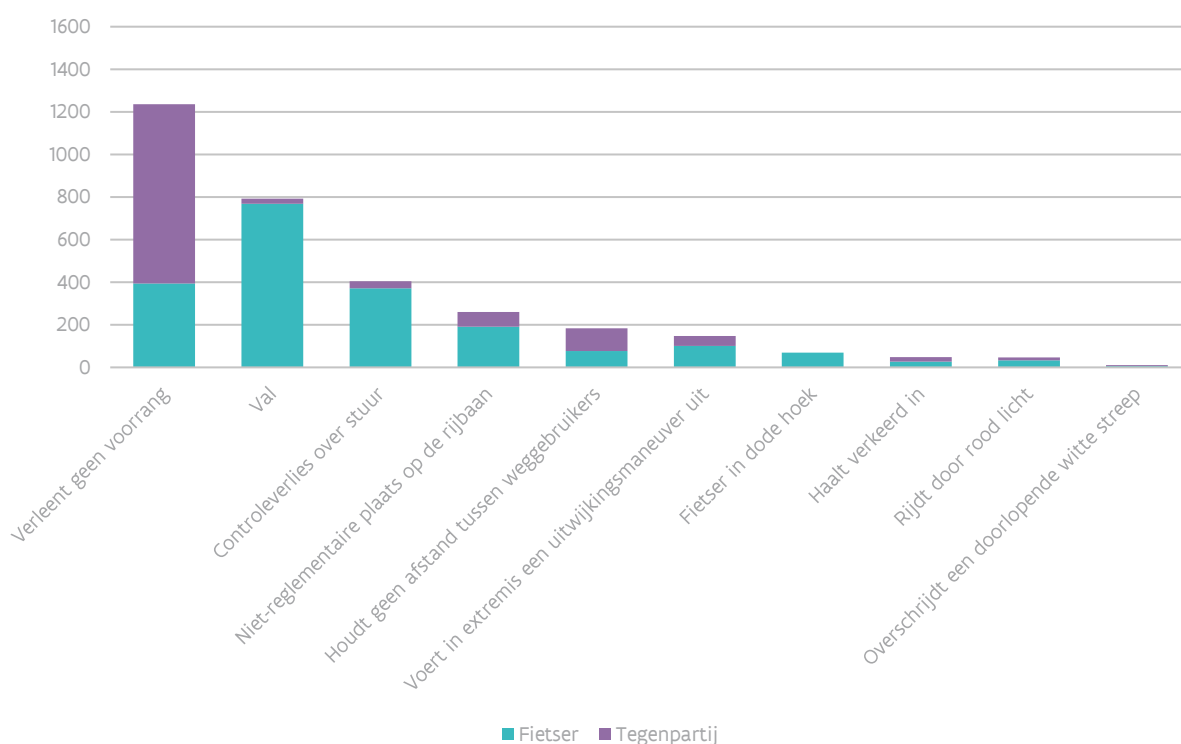
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Als we specifiek kijken naar de obstakels bij alle fietsongevallen (niet enkel de dodelijke), zien we dat palen en 'andere hindernis' de belangrijkste groepen obstakels vormen. Daarnaast zijn ook bomen en omheiningen veel voorkomende obstakels.

Tenslotte werpen we nog een blik op de ongevalsfactoren gerelateerd aan menselijk gedrag bij fietsongevallen. Hier zien we dat het niet verlenen van voorrang met voorsprong het meeste

voorkomt. In figuur 67 is ook weergegeven bij wie de fout ligt (de fietser of de tegenpartij) bij fietsongevallen. Voor het niet verlenen van voorrang ligt de fout het vaakst bij de tegenpartij. Dit is ook het geval voor het te weinig afstand houden tussen weggebruikers. Voor de andere ongevalsfactoren (o.a. val, controleverlies over het stuur, niet-reglementaire plaats op de rijbaan, etc.) ligt de fout meestal bij de fietser zelf.

**Figuur 67 | Verdeling geregistreerde ongevalsfactoren bij fietsongevallen, met onderscheid naar de partij waarbij de fout ligt (Vlaams Gewest, 2021)**

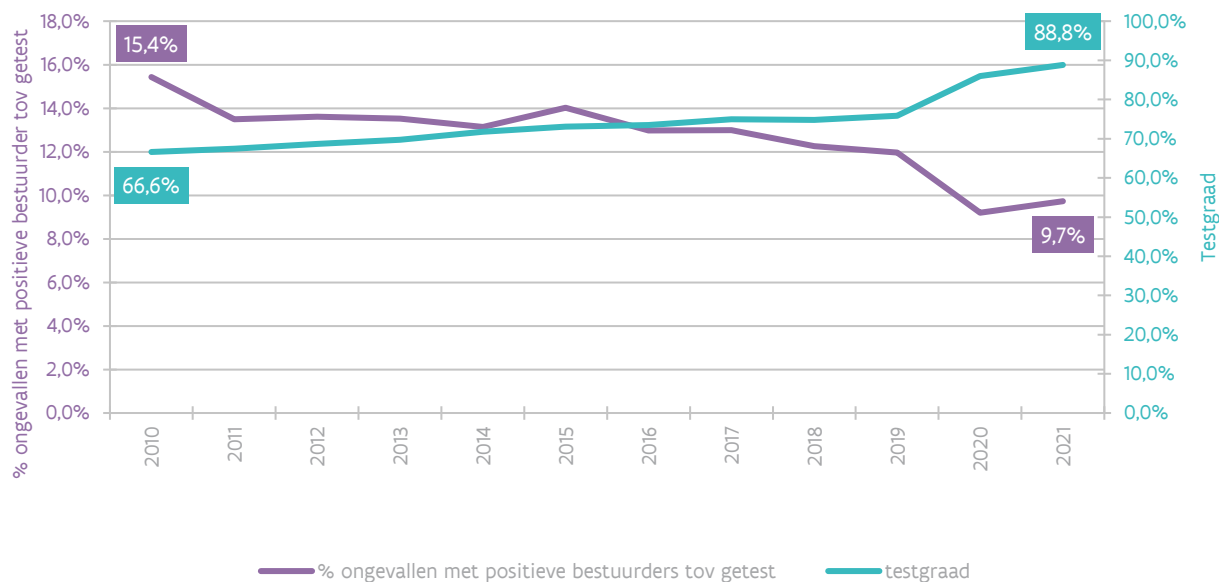


BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMO/M)

### 6.3. RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Rijden onder invloed van alcohol vormt anno 2021 nog steeds een probleem. In figuur 68 zien we dat 9,7% van de geteste bestuurders bij een ongeval positief testte. Dat is voor het eerst sinds lang een hoger percentage dan het jaar voordien (9,2%), maar wel nog steeds een sterke afname t.ov. 2019 (12,0%). Ook sinds 2010 zien we een positieve evolutie. Samen met de vermindering van het percentage positief geteste bestuurders, zien we bovendien ook een toename van de testgraad.

Figuur 68 | Percentage positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol bij letselongevallen en de testgraad (Vlaams Gewest, 2010-2021)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AFDELING BELEID(DMOW)

Als we kijken naar het percentage positieve bestuurders bij een ongeval opgedeeld per type weggebruiker (tabel 36), zien we dat de bestuurders van een personenwagen het vaakst positief testen (9,3%). Ook bestuurders van lichte vrachtauto's (6,1%), motorfietsers (5,2%), bromfietsers (4,5%), voetgangers en fietsers (beide 3,9%) testen geregeld positief. Ten opzichte van vorig jaar zien we de grootste toename bij de autobestuurders (8,4% in 2020). Hierbij moeten we wel opmerken dat de testgraad bij voetgangers en fietsers heel wat lager ligt dan bij het gemotoriseerd verkeer (al zien we ook hier een toename over de hele lijn). Als we vergelijken met het aandeel betrokkenen in een ongeval, zien we dat vooral vrachtwagenbestuurders en autobusbestuurders weinig positief testen (respectievelijk 0,8% en 0,0%). Als we het aandeel positieve bestuurders naar type weggebruiker evolutief bekijken, merken we weinig verschuivingen tussen de types weggebruikers op. Bestuurders van personenauto's (van 14,6% in 2010 naar 9,3% in 2021) en lichte vrachtauto's (van 12,4% in 2010 naar 6,1% in 2021) kennen de meest positieve evolutie.



TABEL 36 | Percentage ongevallen met positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol en testgraad, naar type weggebruiker (Vlaams Gewest, 2021)

TYPE WEGGEBRUIKER	PERCENTAGE ONGEVALLEN MET POSITIEF GETESTE BESTUURDER	TESTGRAAD
Personenauto	9,3%	89,1%
Lichte vrachtauto	6,1%	86,7%
Fiets	3,9%	81,9%
Bromfiets	4,5%	85,8%
Motorfiets	5,2%	91,2%
Voetganger	3,9%	47,3%
Vrachtwagen	0,8%	89,3%
Autocar/autobus	0,0%	88,3%
Andere weggebruiker	3,7%	40,9%

BRON: FOD ECONOMIE/AD STATISTIEK/ INFOGRAFIE/ AFDELING BELEID (DIMOW)

## DEEL 2: Samenvatting en aandachtspunten

---

### DE ALGEMENE EVOLUTIE VAN ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS STREEFCIJFERS VERKEERSVEILIGHEIDSPAN 2021-2025

In het jaar 2021 vielen in Vlaanderen **310 verkeersdoden** te betreuren, een toename van 22,5% ten opzichte van 2020. 2020 was dan ook een uitzonderlijk jaar op vlak van verkeersveiligheid omwille van de verminderde mobiliteit ten gevolge van de coronapandemie.. Om de doelstelling voor 2025 uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 te behalen, zouden er in 2025 73 doden minder moeten vallen dan in 2021, wat zich vertaalt in een jaarlijkse afname van 18 verkeersdoden. Tegen 2030 moet dit volgens het Vlaams Verkeersveiligheidsplan verder afnemen tot 158. Wanneer we de evolutie vergelijken met onze buurlanden, boeken Vlaanderen – ondanks de stijging in 2021 – en België nog steeds de sterkste vooruitgang t.o.v. 2010.

Vanaf 2010 zien we een geleidelijke daling van het aantal **zwaargewonden**. Ondanks de toename ten opzichte van het uitzonderlijke 2020, blijven we ook in 2021 op schema om het vooropgestelde streefcijfer voor 2025 te behalen. Om de doelstelling voor 2025 te behalen, zijn 349 zwaargewonden minder nodig dan het geregistreerde aantal in 2021. Dat vertaalt zich in een jaarlijkse afname van 87 zwaargewonden nodig t.o.v. 2021.

Bekijken we de **dode en zwaargewonde voetgangers**, zien we na een sterke afname in 2020 opnieuw een toename in 2021. In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 256 dode en zwaargewonde voetgangers in het jaar 2025 vooropgesteld, waar we in 2021 met 255 dode en zwaargewonde voetgangers net onder zitten. Tegen 2030 moet het aantal dode en zwaargewonde voetgangers verder dalen tot 171, wat 84 slachtoffers minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2021.

Wat betreft het aantal **dode en zwaargewonde fietsers** zien we ook in 2021 geen positieve evolutie (973 in 2021 t.o.v. 971 in 2020). Integendeel, op 2014 na betreuren we nooit een groter aantal dode en zwaargewonde fietsers. In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 693 dode en zwaargewonde fietsers in het jaar 2025 vooropgesteld. Dat betekent een afname van 280 doden en zwaargewonden t.o.v. het voorbije jaar 2021. Tegen 2030 moet dit verder afnemen tot 462 (meer dan een halvering t.o.v. 2021).

Wat betreft het streefcijfer '**dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders**' zien we in het jaar 2021 een status quo t.o.v. het jaar voordien (286 in 2021 t.o.v. 283 in 2020), ondanks de verminderde (auto)mobiliteit bij deze leeftijdsgroep ten gevolge van de verschillende coronamaatregelen in 2020. In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 296 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders in het jaar 2025 vooropgesteld, een grens die we in 2021 dus reeds bereikt hebben. Op middellange termijn (richting 2030 – max. 197 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders) moet het aantal slachtoffers met 10 per jaar afnemen.

Het aantal **letselongevallen** in 2021 bedraagt 21.213. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2010-2012 is het aantal letselongevallen met 27,3% afgenomen, maar ten opzichte van het uitzonderlijke 2020 zien we wel een toename van 13,7%. Om de doelstelling voor 2025 te behalen, moeten er 3.912 letselongevallen minder gebeuren dan het geregistreerde aantal in 2021. Dat vertaalt zich in een benodigde afname van 978 letselongevallen per jaar.

#### ANDERE VERKEERSVEILIGHEIDSINDICATOREN

In 2021 zien we ten opzichte van 2020 een duidelijke toename van de **mortaliteit** in het verkeer in Vlaanderen van 38 naar 47 verkeersdoden per miljoen inwoners. Vlaanderen bevindt zich in 2021 – anders dan de voorbije jaren – zowel boven het Belgisch als het Europees niveau.

Op vlak van de **ongevallenernst** vielen in Vlaanderen 15 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen in 2021, een lichte stijging t.o.v. 2020.

#### HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

**Letselongevallen zijn onderhevig aan seizoenschommelingen.** We zien immers dat de maanden van november tot april gekenmerkt worden door een terugval in het aantal letselongevallen. Het hoogste aantal ongevallen zien we in de maand september, wat verklaard kan worden door de terugkeer naar het werk en de school.

Net als vorige jaren (op coronajaar 2020 na) valt een hoog aantal letselongevallen op weekdays tijdens de **ochtendspits** en vooral tijdens de **avondspits** (voornamelijk tussen 15 en 18 uur) op.

Het percentage letselongevallen dat zich voordoet op **weekdagen** (d.i. overdag tijdens de werkweek) bedraagt in Vlaanderen 72%. Het percentage letselongevallen tijdens weekends bedraagt een kwart (24%). Hierbij zien we het aandeel letselongevallen tijdens de weekday toenemen van 68% in 2010 tot 72% in 2021. Ook bij de ongevallen met ernstige afloop (doden en zwaargewonden) stellen we een vergelijkbare evolutie vast. Er gebeuren dus nog steeds wel wat ernstige verkeersongevallen 's nachts, maar er tekent zich toch enige verschuiving af naar ernstige verkeersongevallen **overdag** tijdens een gewone weekday. Wanneer we 2021 met 2020 vergelijken zien we dat het aantal doden en zwaargewonden die vielen tijdens de nachten (zowel week- als weekendnachten) toenamen. Het tijdelijk stilvallen van het nachtleven in 2020 t.g.v. de coronapandemie is hier wellicht niet vreemd aan.

In tegenstelling tot vorig jaar, zien we in 2021 een toename van **het aantal omgekomen autobestuurders** in het algemeen, vooral **tijdens weekdays en in mindere mate tijdens weeknachten**. Anno 2021 zien we **voor weekenddagen een status quo** van het aantal omgekomen autobestuurders t.o.v. 2020. **Tijdens weekendnachten** nam het aantal omgekomen autobestuurders **nog een beetje af**.

De problematiek van **ernstige weekendongevallen** wordt vaak in verband gebracht met **jonge autobestuurders**. In 2021 waren 12,7% van alle autobestuurders die omkwamen in een ongeval, jongeren tussen 18 en 24 jaar oud. Dit percentage ligt nog steeds hoog in vergelijking tot hun bevolkingsaandeel (7,7%), maar is wel afgenomen de laatste jaren. In 2021 zien we geen hoog aandeel omgekomen jonge autobestuurders tijdens weekendnachten, maar wel een hoog aandeel bij de werkende bevolking (25-64-jarigen). **Ouderen (65+)** maken **overdag** een groter aandeel uit van de groep omgekomen autobestuurders dan 's nachts.

De verdeling van het aantal **voetgangersslachtoffers** over de verschillende maanden van het jaar kan wegens de lichtgesteldheid en weersomstandigheden afwijken van die van andere weggebruikers. Ook in 2021 zien we pieken in het aantal voetgangersslachtoffers tijdens de **ochtend- en avondspits in de wintermaanden** (en in de avondspits in maart en september). Bij de **fietsers** zien we dat de piek vroeger in het jaar komt: tijdens de **ochtend- en avondspits in september en oktober**.

De meerderheid van de ongevallen (80%) gebeurt bij normale weersomstandigheden.

## DE LOCATIE VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS ALGEMEEN

De provincies **Antwerpen en Limburg** kenden in 2021 het hoogste aandeel verkeersdoden (respectievelijk 26,1% en 21,6%), samen bijna de helft van het totaal aantal geregistreerde verkeersdoden in Vlaanderen. **Antwerpen** staat bovenaan in de rangschikking wat het aandeel letselongevallen betreft (29,8%), net voor Oost-Vlaanderen (25,6%). De ongevallenernst is in 2021 het laagst in de provincie Oost-Vlaanderen (10,9) en het hoogst in de provincie Limburg (25,3).

We stellen in 2021 vast dat de meeste ongevallen plaatsvinden op de **gemeentewegen** (48,1%) en op de **gewestwegen** (44,1%). De autosnelwegen volgen op ruime afstand (7,6%). Bij de verkeersdoden is het aandeel op de gewestwegen het hoogst (42,6%) en verdubbelt het aandeel op de autosnelwegen (16,5%).

Het aantal letselongevallen in 2021 is hoger **binnen de bebouwde kom** (11.324) dan buiten de bebouwde kom (8.811), terwijl meer dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers te betreuren vallen **buiten de bebouwde kom**.

De verdeling van de slachtoffers naar het type weggebruiker verschilt sterk tussen ongevallen die binnen of buiten de bebouwde kom gebeuren. Binnen de bebouwde kom bestaat een groter aandeel van de verkeersslachtoffers uit actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers). Verder kunnen we vaststellen dat, **buiten de bebouwde kom, de actieve weggebruikers een groter aandeel** kennen onder de doden dan onder de zwaar- en lichtgewonden. Binnen de bebouwde kom vallen vooral de grote aandelen van de fietsers op, zowel bij de verkeersdoden als de zwaar- en lichtgewonden. Bij de verkeersdoden binnen de bebouwde kom valt daarnaast ook het hoge aandeel voetgangers op. De actieve weggebruikers vertegenwoordigen **62% van alle doden** binnen de bebouwde kom, **55% van alle zwaar- en lichtgewonden** binnen de bebouwde kom, **27% van alle verkeersdoden** buiten bebouwde kom, **en 24% van alle zwaar- en lichtgewonden** buiten de bebouwde kom. De grootste veranderingen ten opzichte van vorig jaar zijn de toename van het percentage voetgangersdoden binnen de bebouwde kom (van 22% in 2020 naar 31% in 2021) en de afname van het aandeel fietsers en motorfietsers (van respectievelijk 43% en 13% in 2020 naar 31% en 4% in 2021) binnen de bebouwde kom.

In het jaar 2021 werd het grootste aantal verkeersdoden geregistreerd op de **50 en 70 km/u wegen**, gevolgd door de wegen waar meer dan 90 km/u gereden mag worden. Voor wat betreft het aantal letselongevallen steekt het snelheidsregime **50 km/u** er bovenuit. De ongevallenernst stijgt naarmate de snelheid toeneemt, al zien we t.o.v. vorige jaren ook **een opvallende toename voor zowel de letselongevallen als de verkeersdoden bij een snelheidsregime van maximaal 30 km/u..**

Het merendeel van de letselongevallen in Vlaanderen vindt plaats op doorlopende weggedeeltes (61,2%). De overige ongevallen doen zich voor op kruispunten (35,9%) en op rotondes (2,8%). Het aandeel verkeersdoden op doorlopende wegsegmenten is hoger dan het aandeel letselongevallen (70,0% t.o.v. 61,2%); dit impliceert dat de ongevallenernst op deze doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is. Dit betekent echter niet noodzakelijk dat kruispunten en/of rotondes steeds veiliger zijn. Bovendien blijkt dit aandeel ook te verschillen naargelang het beschouwde vervoersmiddel. Zo heeft bij fietsongevallen traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats op kruispunten, terwijl bij voetgangersongevallen dan weer traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats heeft buiten kruispunten.

### FIETS

**De provincies Limburg** (bijna verdubbeling t.o.v. 2020!) **en Antwerpen** kenden in 2021 het hoogste aandeel fietsdoden (samen 41 fietsdoden, dit betreft meer dan de helft van de fietsdoden). De andere provincies volgen daarna als volgt: 17 fietsdoden in Oost-Vlaanderen (22%), 11 in West-Vlaanderen (14%) en 7 in Vlaams-Brabant (9%). Kijken we naar de andere fietsslachtoffers, dan zien we dat de minste slachtoffers in Limburg vallen (10%). Antwerpen is de provincie met het meeste licht- en zwaargewonde fietsers (32%).

Als we kijken naar de fietsslachtoffers opgedeeld per type weg, dan zien we dat zowel voor de fietsdoden als voor de zwaar- en lichtgewonde fietsers de meerderheid van de slachtoffers valt op **gemeentewegen**.

Het aantal **fietsslachtoffers** in 2021 is hoger **binnen de bebouwde kom** (meer dan 2 op 3) dan buiten de bebouwde kom (iets minder dan 1 op 3). Als we enkel kijken naar de **fietsdoden** zien we dat het aandeel hoger is **buiten de bebouwde kom** (55,3%). Dat is een lichte toename van het aandeel t.o.v. vorig jaar.

In het jaar 2021 vielen het merendeel van de **zwaar- en lichtgewonde fietsers** bij een snelheidsregime van **50 km/u** (de helft). Ook het meeste **fietsdoden** vielen in 2021 bij een snelheidsregime van **50 km/u** (53,9%).

Het merendeel van de zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen valt op doorlopende weggedeeltes (56,1%), maar **het aandeel op kruispunten is wel hoger dan voor andere vervoerswijzen**, met 40,3% op kruispunten en 3,6% op rotondes. Deze aandelen zijn gelijkaardig aan vorig jaar. In 2021 vallen 47,4% van de fietsdoden op een kruispunt (t.o.v. 28,1% van alle verkeersdoden), 5,3% op rotondes en 47,4% buiten kruispunt. Het aandeel fietsdoden op een kruispunt is daarmee terug hoger dan vorig jaar (38,7%).

## KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS LEEFTIJD EN GESLACHT

Wanneer we het aandeel verkeersdoden naar leeftijdscategorie in 2021 beschouwen, zien we ten opzichte van 2020 geen grote wijzigingen. Het aandeel verkeersdoden bij de **senioren** is de laatste 10 jaar sterk gestegen. In 2021 zijn immers bijna 4 op 10 verkeersdoden 60 jaar of ouder. We stellen vast dat nog ongeveer 1 op 5 van de verkeersdoden zich tussen 15 en 29 jaar bevindt, een status quo t.o.v. de vorige jaren. Het aandeel blijft het kleinst bij de kinderen (0-14-jarigen).

De kenmerkende piek bij de **20- tot 24-jarigen** voor wat betreft het aantal **verkeersdoden per 100.000 inwoners** die vorige jaren weer duidelijker in beeld kwam, lijkt zich in 2021 verschoven te hebben naar de leeftijdscategorie 25-29-jarigen. Verder valt vooral de afname van de 30-34-jarigen en de toename van de 75-plussers op. Het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners is voor deze laatste leeftijdscategorie het hoogst (10,2) in 2021. **We kunnen anno 2021 dus opnieuw spreken van een echte piek bij de 75-plussers. 21,6%** van het totaal aantal verkeersdoden valt in deze **leeftijdsgroep** tegenover 9,9% van de bevolking, een groep die globaal dus gekenmerkt wordt door een hogere kwetsbaarheid.

Beschouwen we de **verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners** in zijn globaliteit, dan steekt de leeftijdsklasse van **20- tot 24-jarigen** er wel nog bovenuit, samen met de 15-19 jarigen. Het is ook zo dat het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners bij de jonge autobestuurders (18-24 jaar) nog steeds hoger is dan voor alle autobestuurders. De laatste jaren is dit aantal bij jonge autobestuurders wel fors gedaald van 3,1 doden per 100.000 inwoners in 2019 naar 2,0 in 2021. Hoewel het **aandeel ongevallen met jonge autobestuurders een positieve evolutie kent**, met een daling van 6% t.o.v. het jaar 2010, blijft de betrokkenheid van jonge autobestuurders bij ongevallen echter nog steeds hoog. De aandacht voor jonge (auto)bestuurders blijft m.a.w. nog steeds gerechtvaardigd.

De oververtegenwoordiging van mannen in (ernstige) verkeersongevallen blijft een constante. Mannen maken 73,9% van alle verkeersdoden uit tegen een bevolkingsaandeel van 49,5%. Bij mannen is de mortaliteit het hoogst bij de **75-plussers** (19,2% van de mannelijke verkeersdoden), gevolgd door de 25-29-jarigen, 35-39-jarigen, de 55-59-jarigen en de 70-74-jarigen. Bij de vrouwen vinden we eveneens veruit de hoogste piek bij de oudere categorieën: de vrouwen ouder dan 65 jaar zijn goed voor meer dan 40% van de vrouwelijke verkeersdoden. Een andere piek vinden we terug voor de leeftijdscategorie 20 tot 29 jaar. Voor wat betreft het **aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners** is de situatie voor mannen en vrouwen zeer gelijkaardig: bij beide geslachten is er een uitgestrekte piek bij de 15-29-jarigen.

## VERPLAATSINGSWIJZE

Het feit dat **auto-inzittenden** nog steeds de grootste groep verkeersslachtoffers uitmaken in Vlaanderen is niet verwonderlijk, rekening houdend met het verplaatsingsgedrag. **37,9%** van alle slachtoffers in 2021 waren auto-inzittenden, gevolgd door **fietsers (34,5%**, een lichte daling met 2% t.o.v. vorig jaar), **bromfietzers (8,5%), voetgangers (6,9%) en motorfietzers (4,4%)**. Als we vergelijken met de aandelen 10 jaar geleden, merken we vooral een stijgend aandeel van de fietsslachtoffers en een dalend aandeel bij de inzittenden van personenwagens. Bij de verkeersdoden is het aandeel voetgangers en motorrijders dubbel zo hoog als bij alle verkeersslachtoffers. Als we vergelijken met de aandelen 10 jaar geleden, merken we een stijgend aandeel van de fietsers, en in mindere mate bij de vrachtwagens. Dit hangt uiteraard in sterke mate samen met het **aanzienlijk lager geworden aandeel auto-inzittenden bij de verkeersdoden**.



Bij de **voetgangers** merken we sinds 2016 een dalende trend op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden). Na de serieuze afname in 2020, is het aantal voetgangersdoden in 2021 wel opnieuw toegenomen tot het niveau van 2019. Hierdoor is ook het aandeel van de dode en zwaargewonde voetgangers in het totaal aantal doden en zwaargewonden licht toegenomen t.o.v. vorig jaar. Bij het aantal lichtgewonden zien we ook een toename t.o.v. vorig jaar, al is deze relatief beperkt waardoor we nog onder het niveau van 2019 blijven. Op langere termijn neemt het aandeel voetgangersslachtoffers niet af. Gezien deze evoluties en rekening houdend met de hoge kwetsbaarheid, dienen voetgangers nog steeds de nodige aandacht te krijgen binnen het verkeersveiligheidsbeleid.

Bij de **fietsers** merken we geen dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers. In 2021 zagen we een status quo van het aantal fietsdoden en zwaargewonden. Dit heeft tot gevolg dat het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden na een enorme stijging vorig jaar, in 2021 voor het eerst sinds lang wat gezakt is. Desalniettemin zien we op langere termijn echter nog steeds een sterke toename van het aandeel: van 20,4% in 2010 tot 38,7% in 2021. Hieruit kunnen we besluiten dat fietsers een zeer belangrijke aandachtsgroep dienen te vormen binnen het verkeersveiligheidsbeleid, ook rekening houdende met de doorgaans grotere onderregistratie bij deze groep weggebruikers.

Wanneer we de groep van de fietsers opdelen naar type fiets zien we het **aandeel elektrische fietsen** bij de fietsslachtoffers **verder toenemen**. In 2021 maken elektrische fietsen 25,1% van het totaal aantal fietsslachtoffers uit en zelfs bijna de helft van de fietsdoden. Het aandeel **speed pedelecs** bij de fietsslachtoffers is met 3,3% nog relatief beperkt, evenals met 1,3% bij de fietsdoden. Hieruit kan wel afgeleid worden dat fietsslachtoffers die een elektrische fiets of een speed pedelec bestuurden, over het algemeen een gemiddeld iets hogere letselernst kennen dan bestuurders van andere fietsen.

Wanneer we de evolutie van het aantal **bromfiets**slachtoffers beschouwen, zien we na de opvallende afname in 2020 dit jaar opnieuw een stijging van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden). Door de stijging zien we ook een toename in het aandeel van de dode en zwaargewonde bromfietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden. Wanneer we de evolutie van het totaal aantal bromfietslchtoffers op langere termijn beschouwen, merken we een grote daling op. Aangezien ook het totaal aantal verkeersslachtoffers over deze periode afneemt, vertaalt dit zich echter niet in een afname van het aandeel bromfietslchtoffers. Omdat de absolute aantallen slachtoffers echter nog steeds niet te onderschatten zijn en er t.o.v. vorig jaar een serieuze toename is, is hiervoor, samen met de fietsers, blijvende aandacht gerechtvaardigd.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de **motorrijders** beschouwen, merken we recent een status quo van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden op. Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we een lichte daling op. Ook het aandeel motorfietslchtoffers op lange termijn neemt hierdoor wat af. Echter, vanwege het relatief hoge aandeel doden en zwaargewonden, en dus de blijvend hoge kwetsbaarheid, is deze doelgroep vooral belangrijk in functie van het behalen van de streefcijfers voor doden en zwaargewonden.

Bij de **automobilisten** merken we doorheen de tijd een sterke daling op van het aantal doden en zwaargewonden en ook een behoorlijke daling van het aantal lichtgewonden. Dit zorgt voor afnemende aandelen. Bij de verkeersdoden zien we in 2021, na een serieuze afname in 2020 dankzij

de coronamaatregelen, opnieuw een stijging. We blijven wel nog onder het niveau van 2019. Enkel in 2017 en 2020 vielen er minder verkeersdoden in de auto. Ondanks de daling van het aantal slachtoffers bij personenwagenezittenden, blijft wel nog steeds 1 op 4 van de dode of ernstig gewonde verkeersslachtoffers en bijna 4 op 10 in het totaal aantal geregistreerde verkeersslachtoffers een automobilist. Wanneer we ons richten op de **evolutie van het aantal (dodelijke) ongevallen met automobilisten**, merken we ook hier op langere termijn dalingen op, die echter minder groot zijn dan op slachtofferniveau. Het aantal verkeersslachtoffers in personenwagens daalt dus sneller en sterker dan het aantal ongevallen met personenwagens.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in **ongevallen met lichte vrachtwagens** beschouwen, merken we de laatste jaren dat het aantal doden niet meer verder lijkt te dalen. Integendeel, in 2021 zien we het hoogste aantal verkeersdoden in ongevallen met lichte vrachtwagens sinds 2015. Ook het aantal zwaargewonden blijft sinds 2014 eerder constant, al zien we hier dat het aantal in 2021 nog onder dat van 2019 blijft. Door de toename van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in ongevallen met lichte vrachtwagens, ligt het aandeel hiervan met 11,7% op het hoogste niveau sinds 2010. Ook het aandeel verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens kent een stijging, waardoor het aandeel zich anno 2021 op het hoogste niveau ooit bevindt

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in **ongevallen met vrachtwagens** beschouwen, merken we een toename van zowel het aantal doden als het aantal zwaargewonden. Dat resulteert dan ook in een toename van het aandeel doden en zwaargewonden in ongevallen met vrachtwagens. Ook voor wat betreft de lichtgewonden en het aantal verkeersslachtoffers zien we een toename in absolute aantallen, maar blijven we wel onder het niveau van voor corona. Op langere termijn zien we eerder een status quo.

Dit alles maakt duidelijk dat de tol van ongevallen met (lichte) vrachtwagens nog steeds hoog blijft. Op vlak van verkeersveiligheid dient de aandacht dan ook zeker uit te blijven gaan naar de ongevallen van (lichte) vrachtwagens met de andere weggebruikers.

We merken tenslotte een sterke toename op van het aantal letselongevallen met een elektrische step: 519 letselongevallen in 2021.

#### LEEFTIJD EN VERPLAATSINGSWIJZE

De beginnende fietsers, bromfietsers en autobestuurders vallen duidelijk op wanneer het aantal verkeersslachtoffers per vervoerswijze wordt uitgezet tegenover de leeftijd van de betrokken slachtoffers. Er is hier sprake van **een samenhang tussen het aantal slachtoffers met een bepaalde vervoerswijze en de leeftijd waarop een vervoerswijze doorgaans in gebruik wordt genomen**. Bij bromfietsers zien we een duidelijke piek tussen 16 en 24 jaar. Bij voetgangers merken we minder verschil tussen de verschillende leeftijdsklassen, met lichte pieken bij de jongere voetgangers, maar ook bij verschillende leeftijdsklassen bij de werkende bevolking. Bij fietsers zien we de relatief hoogste piek op jonge leeftijd (vooral de 12-17-jarigen), maar blijft deze daarna op een vrij hoog niveau over de verschillende leeftijdsklassen. **Bij de fietsers en voetgangers is het eveneens opvallend dat bij de oudere leeftijdsgroepen nog heel wat slachtoffers te betreuren vallen**. Het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders is eerder verspreid over de verschillende leeftijdscategorieën (met een sterke afname vanaf 60 jaar). Bij de personenwagen vallen vooral de hoge aantallen bij de 18-24-jarigen op.



Wanneer we dit beeld voor de verkeersdoden bekijken, springen de jongvolwassenen (18-29 jaar) en oudere leeftijdscategorieën er sterk uit, dat laatste vooral bij de fietsers. De leeftijdsgroep 18-29-jarigen blijft bij de personenwagens evenwel het meeste verkeersdoden tellen.

Gezien het stijgende gebruik van de elektrische fiets willen we hierbij ook even stilstaan. In 2021 werden 2.232 gebruikers van een elektrische fiets en 296 gebruikers van een speed pedelec slachtoffer in een verkeersongeval in Vlaanderen. De slachtoffers van ongevallen met elektrische fietsen zijn gemiddeld ouder (56% is ouder dan 50 jaar en 26% is 65+) dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsten (32% is ouder dan 50 jaar en 12% is 65+). Kijken we naar het aantal verkeersdoden die zich met een **elektrische fiets** verplaatsten, dan zien we dat **maar liefst 91% ouder is dan 55 jaar**. Bij de verkeersdoden die zich met een gewone fiets verplaatsten is dit 63%. Opvallend is ook dat de helft van de elektrische fietsdoden zich in de klasse 75+ bevindt, en drievierde in de klasse 65+.

### KENMERKEN VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS CONFLICTTYPE

Op vlak van het conflicttype ('wie botst tegen wie?') bij de **letselongevallen** vinden we volgende top 3 terug: **auto tegen fietser, auto tegen auto en auto (eenzijdig)**. Dit betreft samen bijna 50% van de letselongevallen. De aandelen van de verschillende conflicttypes blijven quasi stabiel. Wel zien we een dalende trend bij de aanrijdingen tussen personenwagens onderling en bij de eenzijdige ongevallen met personenwagens. Het aandeel ongevallen tussen personenauto's en fietsers is wat afgenomen en bevindt zich opnieuw op het niveau van 2019. Het stijgende aandeel ongevallen tussen fietsers onderling en eenzijdige fietsongevallen wordt ook in 2021 bevestigd.

Wanneer we het conflicttype bekijken waarbij verkeersdoden te betreuren waren, vinden we volgende top 3 terug: auto (eenzijdig), auto tegen fiets en ongevallen tussen auto's en voetgangers, vrachtwagens en andere auto's, gezamenlijk op de derde plaats. De eenzijdige dodelijke ongevallen met personenwagens blijven er ondanks een lichte afname van het aandeel bovenuit steken. Daarnaast is het aantal doden ten gevolge van een aanrijding tussen twee personenwagens na de sterke afname van vorig jaar opnieuw wat toegenomen, maar bevinden we ons wel nog onder het niveau van 2019. Verder valt op dat er in 2021 **opnieuw meer doden vielen in ongevallen tussen personenwagens en vrachtwagens en tussen personenwagens en voetgangers, maar iets minder tussen personenwagens en fietsers**. Tenslotte zien we dat de (relatieve) stijging van het aantal verkeersdoden ten gevolge van eenzijdige fietsongevallen zich niet echt verder zet in 2021. Bij bijna 6 op de 10 doden was een personenwagen betrokken, terwijl ook bij 22,6% van de doden een vrachtwagen betrokken partij was. In iets meer dan 1 op de 10 gevallen was er een lichte vrachtauto betrokken.

Wanneer we specifiek kijken naar de verkeersdoden bij ongevallen met jonge autobestuurders vinden we vooral een hoger aandeel bij de conflicttypes eenzijdig ongeval en in mindere mate bij ongevallen met vrachtwagens. Wanneer we kijken naar alle letselongevallen vinden we vooral een hoog aandeel ongevallen met andere personenwagens en eenzijdige ongevallen bij ongevallen met jonge autobestuurders.

### TYPE VAN AANRIJDING

**Dodelijke ongevallen** ten gevolge van een botsing tussen **twee of meer weggebruikers** (voetgangers inclusief) tellen in Vlaanderen op tot 62,7%. Binnen deze categorie gebeuren de meeste dodelijke ongevallen bij een botsing langs opzij, gevolgd door een aanrijding met een voetganger, een frontale botsing en een botsing langs achteren. **Een derde van de dodelijke ongevallen** was het gevolg van een **eenzijdig ongeval** waarbij al dan niet een hindernis werd aangereden, terwijl het aandeel eenzijdige ongevallen in het totaal aantal letselongevallen slechts 17,2% bedraagt.

Het aandeel aanrijdingen tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief) is iets hoger bij de letselongevallen (65,7%) dan bij de dodelijke ongevallen. Het hoge percentage aanrijdingen langs opzij (30,0%) valt op. Ook aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar) komen vrij frequent voor (11,7%).

Het aandeel aanrijdingen langs opzij is nog hoger wanneer we specifiek de **fietsers** beschouwen. Hierbij zien we dat bijna vier op tien (38,3%) (en zelfs 48,2% als we de onbekenden buiten beschouwing laten) van de fietsslachtoffers valt bij een **aanrijding langs opzij**. Ook bij de fietsdoden vinden we het grootste aandeel (48,7%) van de fietsdoden bij een botsing langs opzij. Opvallend is dat ook veel fietsdoden in een eenzijdig fietsongeval tegen een hindernis buiten de rijbaan vallen (10,5%), terwijl deze categorie slechts 1,7% van alle fietsslachtoffers bevat. Al moeten we bij die laatste zeker ook rekening houden met de onderregistratie.

Aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan leiden tot het hoogste percentage dodelijke aanrijdingen op wegen buiten de bebouwde kom (meer dan 25%). Binnen de bebouwde kom zijn aanrijdingen met een voetganger (30,4%) het meest voorkomend. Buiten de bebouwde kom zijn bomen het meest frequente obstakel waarbij dodelijke slachtoffers vallen. Het aandeel dodelijke aanrijdingen met een voetganger ligt op wegen binnen de bebouwde kom veel hoger dan op wegen buiten de bebouwde kom. Wegen buiten de bebouwde kom kennen eveneens een groot aandeel dodelijke aanrijdingen bij botsingen langs opzij.

Wat de ongevalsfactoren, gerelateerd aan menselijk gedrag, bij fietsongevallen betreft, zien we dat het **niet verlenen van voorrang** met voorsprong het meest voorkomt, waarbij de fout het vaakst bij de tegenpartij ligt.

### RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

**Rijden onder invloed van alcohol** vormt in 2021 nog steeds een probleem, aangezien circa 9,7% van de geteste bestuurders bij een ongeval positief testte. Dat is voor het eerst sinds lang een hoger percentage dan het jaar voordien (9,2% in 2020), maar wel nog steeds een sterke afname t.o.v. 2019 (12,0%). Als we kijken naar het percentage positieve bestuurders bij een ongeval opgedeeld per type weggebruiker, zien we dat de bestuurders van een personenwagen het vaakst positief testen (9,3%). Ook bestuurders van lichte vrachtauto's (6,1%), motorfietsers (5,2%), bromfietsers (4,5%), voetgangers en fietsers (beide 3,9%) testen geregeld positief. Hierbij moeten we wel opmerken dat de testgraad bij voetgangers en fietsers heel wat lager ligt dan bij het gemotoriseerd verkeer.

### AANDACHTSPUNTEN

Uit deze analyse blijkt dat op vlak van verkeersveiligheid specifiek aandacht nodig is voor:

**FIETSERS EN SPEED PEDELECS: meerdere aandachtspunten**

Bij de fietsers merken we geen dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers. Nadat het aantal fietsdoden en zwaargewonden in het coronajaar 2020 als enige verplaatsingswijze toenam, zien we **in 2021 een status quo t.o.v. vorig jaar**. Dit heeft tot gevolg dat het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden weliswaar wat afneemt ten opzichte van vorig jaar. Op langere termijn is er echter een duidelijke stijgende trend (20,4% in 2010 versus 38,7% in 2021). Een gelijkaardig beeld zien we bij het aandeel fietsslachtoffers in zijn globaliteit (20,3% in 2010 versus 34,5% in 2021).

Omdat fietsers behoren tot de categorie weggebruikers die **recent het minst in de positieve zin evolueren**, is er in het verkeersveiligheidsplan 2021-2025 dan ook een specifieke doelstelling “daling aantal dode en zwaargewonde fietsers” aan gekoppeld.

Op vlak van type weg vallen zowel de fietsdoden als -slachtoffers in een lichte meerderheid van de gevallen op **gemeentewegen** (meer dan de helft van de fietsdoden en ongeveer 6 op 10 van de fietsslachtoffers).

De meeste zwaar- en lichtgewonde fietsers vallen bij een **snelheidsregime van 50 km/u** (de helft). Ook het meeste fietsdoden vielen in 2021 bij een snelheidsregime van 50 km/u (53,9%). Bij de fietsdoden vallen er ook veel slachtoffers bij een snelheidsregime van 70 km/u. Dit aandeel was voor corona echter veel hoger (35,5% in 2021 t.o.v. 47,2% in 2019).

Het aantal **fietsslachtoffers is hoger binnen de bebouwde kom** (7 op 10). Dit is niet het geval voor de fietsdoden. In 2021 vallen **iets minder dan de helft van de fietsdoden binnen de bebouwde kom** (44,7%), de overige 55,3% uiteraard er buiten. In 2019 vielen nog bijna 7 op 10 fietsdoden buiten de bebouwde kom.

Het grootste deel van de fietsslachtoffers in Vlaanderen vallen nog op doorlopende weggedeeltes (56,1%), maar **het aandeel op kruispunten is hoger dan voor andere vervoerswijzen**. Dat is zeker zo voor de fietsdoden: In 2021 vallen 47,4% van de fietsdoden op een kruispunt, 5,3% op een rotonde en 47,4% buiten een kruispunt. Het aandeel fietsdoden op kruispunten blijft duidelijk hoger dan voor andere vervoerswijzen.

Op vlak van leeftijd zien we bij fietsslachtoffers de relatief hoogste piek op jonge leeftijd (vooral de 12-17-jarigen), maar blijft deze daarna op een vrij hoog niveau over de verschillende leeftijdsklassen, met ook nog bij de oudere leeftijdscategorieën heel wat slachtoffers. Vergelijken we dit met het beeld bij de verkeersdoden, dan valt op dat de **oudere leeftijdscategorieën** er nog veel sterker uitspringen (meer dan 3 op 4 van de fietsdoden is 55 jaar of ouder en meer dan 6 op 10 is 65+).

Het stijgende gebruik van de elektrische fiets als vervoersmiddel merken we ook op in de **stijging van het aantal verkeersslachtoffers met elektrische fietsen en speed pedelecs**. In 2021 reed bijna de helft van de fietsdoden met een elektrische fiets. Fietsslachtoffers die een elektrische fiets of een speed pedelec bestuurden, blijken over het algemeen een gemiddeld iets hogere letselernt te kennen dan bestuurders van andere fietsen. Hierbij dient vermeld te worden dat de slachtoffers van ongevallen met elektrische fietsen ook **gemiddeld ouder** zijn dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsten. Bij de fietsdoden is het aandeel senioren nog groter. Het valt wel op dat ook jongeren steeds vaker slachtoffer worden op een elektrische fiets. Ook speed pedelec-slachtoffers bevinden zich meer en meer in een grotere waaier aan leeftijdsklassen.

Het conflicttype waarbij een **personenwagen en een fietser met elkaar in aanrijding** komen, is het meest voorkomende conflicttype. Het aandeel doden ten gevolge van aanrijdingen tussen een personenwagen en een fietser is dan wel wat afgenomen t.o.v. vorig jaar, het is nog steeds het op één na meest voorkomende aanrijdingstype. Ook het aandeel **eenzijdige fietsongevallen met dodelijke afloop** blijft hoog. Daarnaast blijft het aandeel van de aanrijdingen met een vrachtwagen stabiel bij de dodelijke fietsongevallen. Bij de **ongevallen tussen fietsers onderling** zien we daarnaast eveneens een licht stijgende tendens, zeker wat betreft de niet-dodelijke ongevallen.

Het **hoge aandeel aanrijdingen langs opzij** valt op bij fietsongevallen. Wat de ongevalsfactoren, gerelateerd aan menselijk gedrag, bij fietsongevallen betreft, zien we dat het **niet verlenen van voorrang** met voorsprong het meest voorkomt.

Tenslotte zien we duidelijke pieken in het aantal gewonde en omgekomen fietsers tijdens de **ochtend- en avondspits in september en oktober**.

Bij dit alles dienen we ook nog rekening te houden met de doorgaans grotere onderregistratie bij deze groep weggebruikers.

#### **VOETGANGERS:** vooral binnen de bebouwde kom en buiten kruispunten

Met 44 doden was 2021 een slecht jaar voor de voetgangers in het verkeer. We zien ook dat het aandeel dode en zwaargewonde voetgangers in het geheel van de verkeersdoden en -zwaargewonden op langere termijn niet daalt (9,9% in 2010 versus 10,1% in 2021). Het aandeel voetgangersslachtoffers in zijn globaliteit kent eveneens een stijgende trend (5,9% in 2010 versus 6,9% in 2021). De positievere cijfers van 2020 wat betreft de voetgangers, kunnen dus niet worden bevestigd.

Doordat deze aandelen op de lange termijn dus niet lijken af te nemen (en zelfs te stijgen), is er in het verkeersveiligheidsplan 2021-2025 een specifieke doelstelling “daling aantal dode en zwaargewonde voetgangers” opgenomen.

Het aandeel dodelijke aanrijdingen met een voetganger ligt op wegen **binnen de bebouwde kom** veel hoger dan op wegen buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom is bijna één op drie verkeersdoden een voetganger, buiten de bebouwde kom is dit één op zestien. Meer dan 3 op 4 van de voetgangersslachtoffers vinden we ook terug binnen de bebouwde kom.

Bij de voetgangersongevallen heeft traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats **buiten kruispunten**: 73,8% buiten kruispunt, 24,8% op kruispunt, 1,3% op rotonde. Voor wat betreft de dodelijke voetgangersongevallen gebeurt 75% buiten kruispunt tegenover 86,7% vorig jaar.

Bij voetgangers merken we minder verschil tussen de verschillende leeftijdsklassen, met lichte pieken bij de **jongere voetgangers**, maar ook bij verschillende leeftijdsklassen bij de werkende bevolking. Er vallen ook nog heel wat slachtoffers bij de 65+ers. Vergelijken we dit met het beeld bij de **verkeersdoden**, dan springen vooral de **oudere leeftijdscategorieën** er sterk uit (meer dan de helft is 65+).

De meeste voetgangers worden verkeersslachtoffer in een **ongeval met een personenwagen** (bijna 6 op 10), gevolgd door een ongeval met een fietser (ongeveer 1 op 5). De meeste voetgangersdoden vallen bij een aanrijding met een personenwagen (bijna de helft), gevolgd door aanrijdingen met vrachtwagens (27,3%).

Gelijkaardig aan vorige jaren, wordt opnieuw bevestigd dat we pieken terugvinden in het aantal gewonde en omgekomen voetgangers tijdens de **donkerdere ochtend- en vooral de avondspits in de wintermaanden**.

#### **BROMFIETSERS: opnieuw een stijging van het aantal doden, zwaargewonden en ongevallen**

Na een positief jaar voor de bromfietzers in 2020, zien we in 2021 terug alle parameters stijgen. Dit resulteert vanzelfsprekend ook in stijgende aandelen voor deze vervoerswijze. Op langere termijn zien we dan ook amper een afname van het aandeel dode en zwaargewonde bromfietzers (7,8% in 2010 vs. 7,2% in 2021) en het aandeel bromfietsslachtoffers (8,8% in 2010 vs. 8,5% in 2021).

Bij de bromfietzers zien we opvallende pieken in het aantal verkeersslachtoffers bij de 16-24-jarigen, niet toevallig de leeftijd waarop de bromfiets doorgaans in gebruik wordt genomen.

Bromfietzers komen veruit het **meest in aanrijding met een personenwagen (55,2% van de bromfietsongevallen is met een personenwagen)**. Ook bromfietsongevallen met fietsers (13,4%) en eenzijdige bromfietsongevallen (13,3%) komen regelmatig voor. Het meeste bromfietstdoden vallen eveneens in een ongeval met een personenwagen, maar ook in eenzijdige bromfietsongevallen (beide 33,3%).

De helft van de bromfietstdoden valt binnen de bebouwde kom, terwijl **tweederde** van het aantal bromfietsslachtoffers **binnen bebouwde kom** vallen.

Hieruit kunnen we besluiten dat we deze doelgroep toch de nodige aandacht moeten schenken in het verkeersveiligheidsbeleid. Zeker omdat we ook in de (tweedehands) verkoopscijfers zien dat de bromfiets opnieuw aan populariteit wint sinds de corona-pandemie.

#### **MOTORRIJDERS: buiten bebouwde kom, vooral aanrijdingen met personenwagens en eenzijdige ongevallen, onervaren en oudere motorrijders zijn het kwetsbaarst**

Hoewel de motorrijders in 2021 t.o.v. 2020 een status quo kennen op vlak van aantal doden, zwaargewonden en verkeersslachtoffers, zien we (door de stijging van het totaal aantal verkeersdoden en -slachtoffers) wel een afname van de aandelen van de dode en zwaargewonde motorrijders en motorfietsslachtoffers. Op langere termijn zien we echter een status quo wat betreft het aandeel dode en zwaargewonde motorfietzers. Deze evolutie is dan ook zeker een aandachtspunt voor de streefcijfers “daling aantal doden” en “daling aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers” uit het verkeersveiligheidsplan, gezien het hoge aandeel doden en zwaargewonden en dus de blijvende hoge kwetsbaarheid van deze doelgroep.

4,4% van alle slachtoffers in 2021 waren motorrijders. Bij de verkeersdoden en zwaargewonden is het aandeel motorrijders meer dan tweemaal zo hoog (10,5%).

Het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders is eerder verspreid over de verschillende leeftijdscategorieën (met een sterke afname vanaf 60 jaar). De hoogste aantallen vinden we bij de 18-29-jarigen en de 50-59-jarigen. Bij de verkeersdoden vinden we het hoogste aantal bij de leeftijdscategorie 25-29-jarigen, eveneens gevolgd door de leeftijdscategorie 50-59 jaar. Het zijn dus eerder de meer onervaren en de oudere motorrijders die slachtoffer worden in een verkeersongeval.

Motorrijders komen het **meest in aanrijding met een personenwagen, gevolgd door eenzijdige ongevallen**. Het aandeel eenzijdige ongevallen is traditioneel hoger bij de verkeersdoden (bijna 4 op 10).



De meeste motorrijders komen om **buiten de bebouwde kom** (bijna 9 op 10!), terwijl de verdeling van het aantal motorfietsslachtoffers tussen binnen en buiten bebouwde kom gelijk is.

Vanwege het relatief hoge aandeel doden en zwaargewonden (iets meer dan 1 op 10 in 2021 was een motorrijder) en dus de blijvend hoge kwetsbaarheid, is deze doelgroep niet onbelangrijk voor het verkeersveiligheidsbeleid.

#### **E-STEPS:** nieuw, maar sterk stijgende ongevallentrend

Een relatief nieuw vervoersmiddel is de elektrische step. Ongevallen met e-steps worden slechts sinds oktober 2019 in de ongevallenstatistieken bijgehouden, maar sindsdien is het aantal **sterk gestegen** (183 slachtoffers in 2020 vs. 454 slachtoffers in 2021). Hoewel de geregistreerde aantallen nog relatief laag zijn in vergelijking met het totaal aantal ongevallen, is het zeker belangrijk voldoende aandacht te besteden aan dit vervoersmiddel in het verkeersveiligheidsbeleid, gezien de sterk stijgende trend.

Het is vooral binnen de bebouwde kom een specifiek aandachtspunt, aangezien 8 op 10 van de ongevallen met e-steps in 2021 binnen de bebouwde kom geregistreerd werden.

#### **SENIOREN:** vooral fietsers, in mindere mate voetgangers en personenwageninzittenden

**1 op 3 van de verkeersdoden is 65 jaar of ouder**, een aandeel dat de laatste 10 jaar sterk is gestegen. Ook het aandeel senioren in de bevolking gaat in stijgende lijn (ca. 1 op 5 is 65+ in 2021), dus op zich is deze stijgende evolutie niet vreemd. De stijging bij de verkeersdoden is echter groter dan de stijging van het bevolkingsaandeel. Een aandachtspunt is dat de mortaliteit vooral een piek kent bij de 75-plussers. 21,6% van het totaal aantal verkeersdoden valt in de **leeftijdsgroep 75+** tegenover 9,9% van de bevolking, dus we zien duidelijk een **oververtegenwoordiging van de senioren onder de verkeersdoden**. Na een jaar van een lagere mortaliteit van de 75-plussers in 2020 (mogelijks ten gevolge van de gedaalde automobiliteit en/of aanpassing van het mobiliteitsgedrag bij de senioren ten gevolge van corona), zien we dit fenomeen in 2021 weer duidelijk naar boven komen.

In 2021 was bijna de helft van de verkeersdoden onder de 65-plussers een fietser. Van alle fietsdoden is meer dan de helft (62%) 65 jaar of ouder. Ook bijna 1 op 4 (23,3%) van de verkeersdoden onder de 65-plussers waren voetgangers. Dat is een stijging t.o.v. vorig jaar. Tenslotte betreft 20% van de verkeersdoden onder de 65-plussers een personenwageninzittende, ook een stijging tegenover 2020. De aandelen bij de andere vervoerswijzen zijn veel kleiner tot verwaarloosbaar.

Beschouwen we het aantal verkeersslachtoffers, dan vallen bij de oudere leeftijdsgroepen vooral hogere aantallen verkeersslachtoffers bij de **fietsers** (bijna de helft van de verkeersslachtoffers onder de 65-plussers is een fietser; binnen de fietsslachtoffers is 16% een 65-plusser) **en personenwageninzittenden** (bijna een derde van de verkeersslachtoffers onder de 65-plussers is een auto-inzittende; binnen de slachtoffers bij de personenwageninzittenden is 10% een 65-plusser) op, **gevolgd door de voetgangers** (ca. één op acht van de verkeersslachtoffers onder de 65-plussers is een voetganger; binnen de voetgangersslachtoffers is 20% een 65-plusser!).

In het licht van het gebruik van de elektrische fiets moeten we ook stilstaan bij de vaststelling dat de **slachtoffers van ongevallen met elektrische fietsen gemiddeld ouder** zijn (56% is ouder dan 50 jaar en 26% is 65+) dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsen (32% is ouder dan 50 jaar en 12% is 65+). Op vlak van verkeersdoden zien we bij elektrische fietsen dat maar liefst 91% ouder is dan 55 jaar (75% is 65+). Bij de verkeersdoden die zich met een gewone fiets verplaatsten is

dit 63% (50% is 65+). Opvallend is ook dat bijna een derde (29%) van de fietsdoden bij de gewone fietsers zich in de **klasse 75+** bevindt en zelfs de helft (51%) bij de gebruikers van een elektrische fiets.

Logischerwijze gelinkt met het moment van verplaatsen, maken senioren overdag – zowel in de week als in het weekend – een groter aandeel uit van de verkeersdoden dan 's nachts.

De aandelen verkeersdoden en verkeersslachtoffers binnen de bebouwde kom zijn bij de 65-plussers (iets minder dan de helft bij de verkeersdoden en bijna 6 op 10 bij de verkeersslachtoffers) ook steeds iets hoger dan voor alle leeftijdscategorieën samen.

#### **JONGE AUTOBESTUURDERS: nog steeds betrokken bij bijna 1 op 5 van de auto-ongevallen**

Jonge autobestuurders zijn nog vaak slachtoffer in dodelijke verkeersongevallen. **12,7% van de autobestuurders die omkwamen in een ongeval**, waren jongeren tussen 18 en 24 jaar oud. Dit percentage ligt nog steeds hoog in vergelijking tot hun bevolkingsaandeel, maar is wel gedaald t.o.v. 2019.

Hierdoor is het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners bij de jonge autobestuurders (18-24 jaar) nog steeds hoger dan voor alle autobestuurders. Het **aandeel ongevallen met jonge autobestuurders** kent een positieve evolutie, met een daling van ongeveer 6% t.o.v. het jaar 2010, maar blijft ook **nog steeds hoog** (betrokken bij bijna 1 op 5 van de auto-ongevallen).

De positieve evolutie op zowel korte als op lange termijn resulteert in een **positieve evolutie** voor wat betreft het streefcijfer “daling aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders”.

Recent zien we – in tegenstelling tot vorige jaren – geen enorm hoog aandeel omgekomen jonge autobestuurders tijdens weekendnachten, maar eerder een hoger aandeel bij de groep 25-34-jarigen. Tijdens weeknachten is het aandeel van die laatste groep bestuurders nog groter (8 van 15 omgekomen autobestuurders tijdens weeknachten bevindt zich in de leeftijdsgroep 25-34 jaar).

Wanneer we specifiek kijken naar de verkeersdoden bij ongevallen met jonge autobestuurders en letselongevallen vinden we vooral een **hoger aandeel eenzijdige ongevallen** terug dan bij ongevallen met autobestuurders in zijn globaliteit, maar ook in mindere mate ongevallen met vrachtwagens en ongevallen met andere personenwagens.

#### **ONGEVALLEN MET (LICHTE) VRACHTWAGENS: recente stijging van aantallen en aandelen met bovendien vaak zware gevolgen**

In 2021 zagen we het hoogste aantal verkeersdoden in ongevallen met lichte vrachtwagens sinds 2015. Ook wat betreft het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in ongevallen met vrachtwagens zagen we een toename t.o.v. 2020. Op langere termijn lijken de aantallen nog wel licht af te nemen, maar niet voldoende. Hierdoor nemen de aandelen van de (ernstige) verkeersslachtoffers in deze ongevallen zelfs toe t.o.v. 2010.

Bij 22,6% van de verkeersdoden was een vrachtwagen betrokken partij. De meeste dodelijke verkeersongevallen bij vrachtwagens gebeuren met personenwagens (31,4%), gevolgd door fietsers (21,4%). Ook in ongevallen met voetgangers vielen veel verkeersdoden (17,1%). Daarnaast was bij 14,3% van de verkeersdoden een lichte vrachtwagen betrokken. Voor de lichte vrachtauto's vielen de meeste doden bij een aanrijding met een vrachtwagen (25,0%) gevolgd door eenzijdige aanrijdingen (22,5%).

Ook lichte vrachtwagenongevallen met een fietser (15,0%), personenwagen (12,5%) en een voetganger (10,0%) komen relatief vaak voor.

De meeste vrachtwagenongevallen vinden plaats buiten de bebouwde kom (75%). Bijna 1 op 4 van de vrachtwagenongevallen gebeurt binnen de bebouwde kom (23%). Bij ongevallen met lichte vrachtwagens gebeurt bijna de helft van de ongevallen binnen de bebouwde kom en is de verhouding dus meer gelijk.

#### **RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL: positieve evolutie, maar nog steeds 1 op 10 bestuurders positief bij een ongeval**

Rijden onder invloed van alcohol vormt nog steeds een probleem, aangezien **10% van de geteste bestuurders bij een ongeval** in 2021 positief testte. Na een sterke daling van dit percentage vorig jaar (van 12,0% in 2019 naar 9,2% in 2020) zien we in 2021 terug een stijging. We blijven wel nog onder het niveau van 2019. Als we kijken naar het percentage positieve bestuurders bij een ongeval, zien we dat de bestuurders van een personenwagen het vaakst positief testen (9,3%).



# Begrippen, definities en afkortingen

Voor een goed begrip van de statistieken en analyses in dit rapport bevinden zich hieronder de definities van veel gebruikte termen in het rapport.

#	Aantal
<b>ACTIEVE WEGGEBRUIKER</b>	Onder actieve weggebruikers verstaan we voetgangers en fietsers.
<b>AD STATISTIEK</b>	De ongevalgegevens in dit rapport zijn gebaseerd op de letselongevallendatabank van de Algemene Directie Statistiek (AD Statistiek) van de Federale Overheidsdienst Economie. In principe zijn deze ongevalgegevens definitief, maar zij kunnen na publicatie van dit rapport toch nog licht gewijzigd worden door de FOD Economie AD Statistiek - Statbel
<b>AUTOSNELWEG</b>	Een weg waarvan het begin is aangeduid met het verkeersbord F5 en het einde met het verkeersbord F7.
<b>BINNEN BEBOUWDE KOM / BUITEN BEBOUWDE KOM</b>	De bebouwde kom is een gebied met bebouwing met veel lokaal verkeer, en waarvan de invalswegen aangeduid zijn met verkeersborden F1, en de uitvalswegen met verkeersborden F3. Wegen buiten bebouwde kom omvatten ook autosnelwegen.
<b>BOTSING OF AANRIJDING</b>	Een letselongeval kan bestaan uit 1 of meerdere aanrijdingen. Een aanrijding doet zich voor wanneer een weggebruiker botst tegen een andere weggebruiker, wanneer een weggebruiker (afgezien van een voetganger) botst tegen een obstakel of wanneer een weggebruiker (afgezien van een voetganger) de controle verliest en gewond raakt (vb. een voertuig dat over kop gaat). In dit rapport ligt de focus op de eerste botsing of aanrijding, indien er meerdere aanrijdingen plaatshebben.
<b>CONFLICTTYPE</b>	Het conflicttype geeft aan bij een aanrijding wie de botspartner was en/of met wie of wat het voertuig in aanrijding kwam. Bij een eenzijdig ongeval zal er geen botspartner zijn, tenzij een obstakel op of buiten de rijbaan.
<b>DODE TER PLAATSE</b>	Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke of voor de ziekenhuisopname overlijdt.

<b>DODELIJK GEWONDE</b>	Elke persoon die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan, maar die niet ter plaatse of voor de ziekenhuisopname om het leven komt.
<b>DODE 30 DAGEN</b>	Een dode ter plaatse of dodelijk gewonde. In dit rapport wordt gesproken over doden of verkeersdoden in plaats van doden 30 dagen.
<b>DODELIJK LETSELONGEVAL</b>	Letselongeval met minstens één dode 30 dagen.
<b>DODELIJKE AANRIJDING</b>	Een dodelijke aanrijding is een aanrijding die plaatsvond binnen een dodelijk letselongeval.
<b>EENZIJDIG ONGEVAL</b>	Er is slechts één voertuig (een fiets is ook een voertuig) in het ongeval betrokken en het betreft geen eenzijdig voetgangersongeval (want dit wordt immers niet opgevat als een verkeersongeval).
<b>EVOLUTIE</b>	Dit is de toename of afname van een verkeersveiligheidsindicator (voor het laatste jaar waarvoor cijfers beschikbaar zijn), uitgedrukt in een percentage, ten opzichte van het referentiegemiddelde of een referentiejaar.
<b>GAAKPPPD</b>	Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag.
<b>LETSELONGEVAL</b>	Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt (ongevallen met louter materiële schade worden sinds 1973 niet meer in de statistieken opgenomen), en dat zich voordoet op de openbare weg (dus geen ongevallen op een privéterrein dat toegankelijk is voor het publiek). Behalve wanneer uitdrukkelijk het tegendeel wordt vermeld, wordt in dit rapport met "ongeval" steeds "letselongeval" bedoeld.
<b>LICHTGEWONDE</b>	Elke persoon die gewond raakt in een verkeersongeval, en voor wie de definitie van dode 30 dagen of zwaargewonde niet van toepassing is.
<b>ONGEVALLEERNST</b>	De ongevallenernst of ernst van de ongevallen is gelijk aan het aantal doden 30 dagen per 1.000 geregistreerde letselongevallen.
<b>ONGEVALSRISICO</b>	Dit wordt doorgaans berekend als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers.
<b>OVERLIJDENSRISICO</b>	Dit wordt doorgaans berekend als het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers.
<b>OVG</b>	Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen
<b>PERSONENKILOMETERS</b>	Zie reizigerskilometers.
<b>REFERENTIEGEMIDDELDE 2010-2011-2012</b>	De evolutie van de verkeersveiligheidsindicatoren (bv. doden 30 dagen, letselongevallen,...) wordt in dit rapport vergeleken met het gemiddelde van deze verkeersveiligheidsindicatoren voor de jaren

		2010, 2011 en 2012. Er werd gebruik gemaakt van een gemiddelde over 3 jaar, om zo rekening te houden met toevalsschommelingen.
<b>REIZIGERSKILOMETERS</b>		<p>Aantal kilometers afgelegd door alle personen die gedurende een bepaalde periode in een bepaald grondgebied reizen. Het aantal reizigerskilometers is steeds hoger dan het aantal voertuigkilometers. Een verplaatsing van twee kilometer met een personenwagen met 2 inzittenden stemt overeen met twee voertuigkilometers en vier reizigerskilometers.</p> <p>Er bestaan verschillende interpretaties van reizigerskilometers. Eén van de meest gebruikte interpretaties van reizigerskilometers is het personenvervoer in kaart te brengen. Bij een vrachtwagen is het doel in de meeste gevallen niet om personen te verplaatsen, maar is de chauffeur enkel noodzakelijk om de goederen te vervoeren. Een andere interpretatie is de inzittenden van alle voertuigen mee te tellen ook wanneer de verplaatsing van de inzittenden geen doel op zich is.</p> <p>Om de vergelijkbaarheid met het aantal voertuigkilometer zo hoog mogelijk te maken, hebben we voor deze laatste benadering gekozen (dus niet enkel de motoren, personenwagens, bestelwagens, autobussen/autocars (cfr. personenvervoerbenadering), maar ook vrachtwagens/trekkers en speciale voertuigen (door het aantal voertuigkilometers te vermenigvuldigen met het gemiddeld aantal inzittenden)).</p>
<b>RISICO</b>		Het risico wordt in dit rapport op verschillende manieren berekend, maar komt altijd neer op het plaatsen van een verkeersveiligheidsindicator (bv. aantal verkeersdoden, aantal letselongevallen,...) tegenover een blootstellingsgegeven (bv. voertuigkilometers, bevolkingsaantal,...). Een voorbeeld van een risicoberekening is het aantal verkeersdoden /miljard reizigerskilometer.
<b>SLACHTOFFER</b>		Lichtgewonde, zwaargewonde of dode 30 dagen
<b>TIJDSTIP</b>	<b>DAG</b>	De dag (overdag) duurt van 6.00u tot 21.59u.
	<b>NACHT</b>	De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u van de volgende dag.
	<b>WEEK</b>	De week duurt van maandag 6.00u tot vrijdag 21.59u.
	<b>WEEKEND</b>	Het weekend duurt van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u.
<b>VERKEERSDODE</b>		Met verkeersdode bedoelen we een dode 30 dagen, dus alle slachtoffers die binnen een termijn van 30 dagen na het ongeval overlijden.
<b>VERKEERSSLACHTOFFERS EN VERVOERSMODI</b>		

<b>BESTUURDER EN PASSAGIER</b>	<p>Een bestuurder is elke weggebruiker van de openbare weg die actief deelneemt aan het verkeer. Een passagier neemt in tegenstelling tot een bestuurder niet actief deel aan het verkeer en rijdt passief mee met een andere weggebruiker. Conform deze definitie worden voetgangers meegerekend in de categorie bestuurders.</p> <p>Weggebruikers die te voet gaan of een (brom)fiets voortduwen, en rolstoelgebruikers.</p>
<b>VOETGANGER</b>	
<b>FIETS</b>	<p>Gewone fiets, elektrische fiets of speed pedelec. Hoewel de speed pedelec wettelijk gezien een "bromfiets" betreft, wordt deze categorie toch mee opgenomen bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een 'snelle' elektrische fiets.</p> <p>Bromfiets type A of bromfiets type B of een bromfiets met drie of vier wielen.</p>
<b>BROMFIETS</b>	<p>Motorfiets <math>\leq</math> 400cc of motorfiets <math>&gt;</math> 400cc.</p>
<b>MOTORFIETS</b>	<p>Onder deze categorie vallen naast personenauto's ook auto's voor dubbel gebruik, minibussen en kampeerwagens.</p>
<b>PERSONENWAGEN/ PERSONENAUTO</b>	<p>Lichte vrachtauto's, zoals geregistreerd door de vaststellende politiedienst.</p>
<b>LICHTE VRACHTWAGEN</b>	<p>Vrachtwagens en trekkers (al dan niet met aanhangwagen).</p>
<b>VRACHTWAGEN</b>	<p>Autobus en/of autocar, zoals geregistreerd door de vaststellende politiedienst.</p>
<b>AUTOBUS/AUTOCAR</b>	
<b>VOERTUIGKILOMETERS</b>	<p>Aantal kilometers afgelegd door alle voertuigen (meer specifiek motoren, personenwagens, bestelwagens, vrachtwagens/trekkers, autobussen/autocars en speciale voertuigen) die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen.</p>
<b>ZWAARGEWONDE</b>	<p>Elke persoon die in een verkeersongeval gewond raakt en wiens toestand zodanig is dat een ziekenhuisopname van meer dan 24u noodzakelijk is.</p>

# Lijst van figuren

---

Figuur 1 | Evolutie van de verkeersprestatie\* snelwegen in Vlaanderen (2019–2021)

Figuur 2 | Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991–2021)

Figuur 3 | Evolutie van het aantal verkeersdoden sinds 2010 voor Vlaanderen en België en de naburige landen (Nederland, Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk)

Figuur 4 | Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 2010–2021)

Figuur 5 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde voetgangers (Vlaams Gewest, 2010–2021)

Figuur 6 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde fietsers (Vlaams Gewest, 2010–2021)

Figuur 7 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders (Vlaams Gewest, 2010–2021)

Figuur 8 | Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2010–2021)

Figuur 9 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (2011–2021)

Figuur 10 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in vergelijking met de buurlanden (Nederland, Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, EU-27) (2011–2021)

Figuur 11 | Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2010–2021)

Figuur 12 | Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2021)

Figuur 13 | Verdeling van het aantal letselongevallen en ongevallenernst volgens de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2020 en 2021)

Figuur 14 | Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2021)

Figuur 15 | Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2021)

Figuur 16 | Evolutie van de verdeling van de letselongevallen volgens periode van de week (2010–2021)

Figuur 17 | Evolutie van de verdeling van de verkeersdoden en zwaargewonden in Vlaanderen volgens periode van de week (2010–2021)

Figuur 18 | Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2016–2021)

Figuur 19 | Verdeling van het aantal voetgangersslachtoffers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2021)

Figuur 20 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2021)

- Figuur 21 | Aandeel verkeersdoden en letselgevallen in Vlaanderen per provincie (2021)
- Figuur 22 | Ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselgevallen) in Vlaanderen per provincie (2021)
- Figuur 23 | Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselgevallen naar wegtype (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 24 | Aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden volgens verplaatsingswijze, onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 25 | Aantal en aandeel verkeersdoden en letselgevallen per snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 26 | Verdeling van het aantal letselgevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2021)
- Figuur 27 | Aantal fietsdoden in Vlaanderen per provincie (2021)
- Figuur 28 | Aantal zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen per provincie (2021)
- Figuur 29 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen naar wegtype (2021)
- Figuur 30 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen binnen en buiten de bebouwde kom (2021)
- Figuur 31 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen naar snelheidsregime (2021)
- Figuur 32 | Verdeling van het aantal fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2021)
- Figuur 33 | Aandeel verkeersdoden per leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 34 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2020-2021)
- Figuur 35 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie, evenals de demografische verdeling (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 36 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar jonge autobestuurders (18-24 jaar) versus alle autobestuurders (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 37 | Evolutie van het aandeel ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar) afgezet tegenover de evolutie van het aandeel 18-24-jarigen in de bevolking in Vlaanderen (2010-2021)
- Figuur 38 | Aandeel verkeersdoden naar verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 39 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige voetgangersslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- Figuur 40 | Evolutie van het aantal en aandeel van de voetgangersslachtoffers voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- Figuur 41 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige fietsslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- Figuur 42 | Evolutie van het aantal en aandeel van de fietsslachtoffers voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- Figuur 43 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers en -doden naar type fiets in Vlaanderen (2021)
- Figuur 44 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers, naar ernst, volgens type fiets in Vlaanderen (2021)

- Figuur 45 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige bromfietsslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2010–2021 in Vlaanderen
- Figuur 46 | Evolutie van het aantal en aandeel van de bromfietsslachtoffers voor de periode 2010–2021 in Vlaanderen
- Figuur 47 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de motorrijders voor de periode 2010–2021 in Vlaanderen
- Figuur 48 | Evolutie van het aantal en aandeel van motorfietsslachtoffers voor de periode 2010–2021 in Vlaanderen
- Figuur 49 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de automobilisten voor de periode 2010–2021 in Vlaanderen
- Figuur 50 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de automobilisten voor de periode 2010–2021 in Vlaanderen
- Figuur 51 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met (lichte) vrachtwagens voor de periode 2010–2021 in Vlaanderen
- Figuur 52 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens voor de periode 2010–2021 in Vlaanderen
- Figuur 53 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2010–2021 in Vlaanderen
- Figuur 54 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2010–2021 in Vlaanderen
- Figuur 55 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met vrachtwagens voor de periode 2010–2021 in Vlaanderen
- Figuur 56 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens voor de periode 2010–2021 in Vlaanderen
- Figuur 57 | Leeftijdsverdeling van fietsslachtoffers (gewone fiets, elektrische fiets en speed pedelec) (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 58 | Leeftijdsverdeling van fietsdoden (gewone fiets en elektrische fiets) (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 59 | Aandeel top 10 conflicttypes bij letselongevallen (Vlaams Gewest, 2016–2021)
- Figuur 60 | Verdeling naar botspartner, per vervoerswijze, bij de letselongevallen (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 61 | Aandeel top 10 conflicttypes bij dodelijke letselongevallen (Vlaams Gewest, 2016–2021)
- Figuur 62 | Verdeling naar botspartner, per vervoerswijze, bij de verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 63 | Aandeel dodelijke ongevallen en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 64 | Aandeel fietsdoden en fietsslachtoffers volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 65 | Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2021)
- Figuur 66 | Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens aard van het obstakel en naar locatie (Vlaams Gewest, 2021)



**Figuur 67 | Verdeling geregistreeerde ongevalsfactoren bij fietsongevallen, met onderscheid naar de partij waarbij de fout ligt (Vlaams Gewest, 2021)**

**Figuur 68 | Percentage positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol bij letselongevallen en de testgraad (Vlaams Gewest, 2010-2021)**



# Lijst van tabellen

---

- TABEL 1 | Aantal en aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden in België, per gewest (2021)
- TABEL 2 | Ongevallencijfers in Vlaanderen in één oogopslag (2021)
- TABEL 3 | Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2010-2021)
- TABEL 4 | Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2010-2021)
- TABEL 5 | Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2010-2021)
- TABEL 6 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (2011-2021)
- TABEL 7 | Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2010-2021)
- TABEL 8 | Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2021)
- TABEL 9 | Aantal en aandeel letselongevallen in Vlaanderen, volgens weergesteldheid (2021)
- TABEL 10 | Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen in Vlaanderen per provincie (2021)
- TABEL 11 | Evolutie aantal verkeersdoden in Vlaanderen per provincie (gemiddelde 2010-2012 - 2021)
- TABEL 12 | Aantal verkeersdoden en aantal zwaar- en lichtgewonden op en buiten autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2021)
- TABEL 13 | Aantal letselongevallen, verkeersdoden, zwaar- en lichtgewonden en ongevallenernst binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2021)
- TABEL 14 | Ongevallenernst in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2021)
- TABEL 15 | Aantal en aandeel verkeersdoden, letselongevallen en ongevallenernst volgens snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2021)
- TABEL 16 | Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2021)
- TABEL 17 | Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2021)
- TABEL 18 | Aantal verkeersslachtoffers per verplaatsingswijze en tussen haakjes in ongevallen met de betrokken verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2021)
- TABEL 19 | Evolutie van het aantal voetgangersslachtoffers en -ongevallen, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- TABEL 20 | Evolutie van het aantal fietsslachtoffers en ongevallen, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- TABEL 21 | Evolutie van het aantal verkeersdoden en -slachtoffers bij de fietsers, onderverdeeld naar type fiets in Vlaanderen (2016-2021)

- TABEL 22 | Evolutie van het aantal bromfietsslachtoffers en -ongevallen, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- TABEL 23 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en -ongevallen bij de motorrijders, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- TABEL 24 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij en het aantal ongevallen met automobilisten, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- TABEL 25 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- TABEL 26 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- TABEL 27 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- TABEL 28 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met autobussen en autocars, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- TABEL 29 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en ongevallen bij de andere vervoersmodi, naar ernst, voor de periode 2010-2021 in Vlaanderen
- TABEL 30 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en ongevallen bij e-stepgebruikers, naar ernst, voor de periode 2020-2021 in Vlaanderen
- TABEL 31 | Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2021)
- TABEL 32 | Aantal verkeersdoden volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2021)
- TABEL 33 | Aantal letselongevallen naar conflicttype ("tegenpartij" - eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2021)
- TABEL 34 | Aantal verkeersdoden en hun "tegenpartij" (eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2021)
- TABEL 35 | Aantal dodelijke ongevallen en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2021)
- TABEL 36 | Percentage ongevallen met positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol en testgraad, naar type weggebruiker (Vlaams Gewest, 2021)

# Colofon

---

## COPYRIGHT

© 2023 - Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, door middel van druk, fotokopieën, geautomatiseerde gegevensbestanden of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

## PUBLICATIEDATUM

Februari 2023

## UITGEVER

ir. Filip Boelaert  
secretaris-generaal

Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

## OPMAAK RCA/URL

[www.rca.be](http://www.rca.be)

