

Jaarrapport verkeersveiligheid

**Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren
in Vlaanderen tot en met 2022**

Afdeling Beleid - team Verkeersveiligheid

Jaarrapport verkeersveiligheid

Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren
in Vlaanderen tot en met 2022

Afdeling Beleid - team Verkeersveiligheid

Gelieve naar dit document te refereren als:
Van Raemdonck, K., & P. Lammar, (2024). Jaarrapport Verkeersveiligheid: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2022. 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
DEEL 1: Statistieken van letselongevallen en slachtoffers	14
1. Evolutie richting streefcijfers Vlaams verkeersveiligheidsplan 2021-2025	14
1.1. Evolutie van het aantal verkeersdoden	14
1.2. Evolutie van het aantal zwaargewonden	16
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
2. Evolutie andere verkeersveiligheidsindicatoren	24
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 afgelegde kilometers) en ongevallenrisico (het aantal ongevallen per miljard afgelegde kilometers)	27
3. Het tijdstip van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers	30
3.1. Volgens tijdstip	30
3.1.1. Volgens de maanden van het jaar	30
3.1.2. Volgens periode van de week	31
3.1.3. Volgens de maanden van het jaar en uren van de dag – voetgangers en fietsers	35
3.2. Volgens weergesteldheid	37
4. De locatie van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers	38
4.1. Alle weggebruikers	38
4.1.1. Volgens de 5 Vlaamse provincies	38
4.1.2. Volgens wegtype	40
4.1.3. Binnen en buiten de bebouwde kom	42
4.1.4. Volgens snelheidsregime	44
4.1.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes	45
4.2. Fietsers	47
4.2.1. Volgens de 5 Vlaamse provincies	47
4.2.2. Volgens wegtype	49
4.2.3. Binnen en buiten de bebouwde kom	49
4.2.4. Volgens snelheidsregime	50
4.2.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes	50
5. Kenmerken van verkeersslachtoffers	52
5.1. Volgens leeftijd	52
5.2. Volgens leeftijd en geslacht	53
5.3. Volgens verplaatsingswijze	56
5.3.1. Actieve weggebruikers	58
5.3.2. Gemotoriseerde tweewielers	64
5.3.3. Motorvoertuigen	69
5.3.4. Andere	79
5.4. Volgens leeftijd en verplaatsingswijze	81
6. Kenmerken van letselongevallen	86

6.1.	Conflicttype ("naar tegenpartij").....	86
6.2.	Naar type van aanrijding.....	91
6.3.	Rijden onder invloed van alcohol.....	97
DEEL 2: Samenvatting en aandachtspunten.....		100
Aandachtspunten.....		109
Begrippen, definities en afkortingen.....		115
Lijst van figuren.....		119
Lijst van tabellen.....		123

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 - Statistics Belgium (FOD Economie, Statbel) welke informatie bevat over alle geregistreerde letselongevallen en verkeersslachtoffers. De focus ligt op het jaar 2022, 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, ongevallenernst, overlijdensrisico en ongevalsrisico. 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 6.698.876 inwoners in 2022. Dit zijn er 7,1% meer dan in 2010 en 0,7% meer dan in 2021.

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 3,1% gestegen is: van 17,8% naar 20,9%. Tezelfdertijd is het aandeel van de jongere leeftijdsgroepen licht gedaald.

Zo is de verdeling in 2022 als volgt:

Aandeel 0-17-jarigen:	19,4%
Aandeel 18-24-jarigen:	7,6%
Aandeel 25-34-jarigen:	12,3%
Aandeel 35-44-jarigen:	12,8%
Aandeel 45-54-jarigen:	13,1%
Aandeel 55-64-jarigen:	13,9%
Aandeel 65+:	20,9%

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 in 2022². 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 2022 waren er 299.942 motoren ingeschreven³. Het aantal (nieuwe) inschrijvingen van vrachtwagens neemt af: ten opzichte van 2005 waren er eind 2022 11% minder vrachtwagens. Het aantal lichte vrachtwagens steeg in diezelfde periode echter met maar liefst 76%⁴.

De elektrische fiets zet zijn opmars verder; dit uit zich ook in een stijgend bezit van een elektrische fiets (OVG 6 – 2021-2022). Volgens dit OVG bezit maar liefst 35% van de Vlaamse gezinnen minstens één elektrische fiets. Ter vergelijking: pre-corona was dit nog maar 20%. 31% van de schoolgaande jeugd gebruikt de fiets om naar het school te gaan en daarmee is het voor deze verplaatsing het populairste vervoersmiddel. Ook het fietsgebruik om te gaan werken, is sterk toegenomen. Zo gaat

¹ <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/bevolking/bevolkingsvooruitzichten-omvang-en-groei> raadpleging dd. 26 oktober 2023

² <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/personenwagenpark> raadpleging dd. 26 oktober 2023

³ <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/motorenpark> raadpleging dd. 26 oktober 2023

⁴ <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/vrachtwagens-en-lichte-vrachtwagens> raadpleging dd. 26 oktober 2023

22% met de (elektrische) fiets naar het werk. Op 10 jaar tijd is de gemiddelde afstand die we afleggen met de fiets om te gaan werken verdubbeld.

Ook de speed pedelec zit qua populariteit in de lift: in 2022 werden er ruim 42% meer speed pedelecs ingeschreven dan in 2021. Zo waren er eind 2022 in totaal meer dan 67.000 speed pedelecs ingeschreven in België, waarvan ongeveer 95% in Vlaanderen.⁵ Het aantal respondenten dat volgens de Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2021 van VIAS Insititute met een speed pedelec reed is quasi verdubbeld op 2 jaar tijd, van 0,6% naar 1,1%.⁶

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%.⁷

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.⁸

Los van al deze ontwikkelingen, was 2022 terug een 'normaler' jaar na 2 jaren die sterk gekenmerkt werden door de gevolgen van de coronapandemie. Hoewel er nog steeds meer aan telewerk wordt gedaan, zien we dat de verkeersprestatie (de afstand in voertuigkilometer die door de voertuigen samen op een gemiddelde dag wordt afgelegd op het wegennet) op autosnelwegen in Vlaanderen terug rond het niveau van 2019 ligt (zie figuur 1). Wanneer we in dit rapport evoluties bespreken, moet bij het jaar 2020 (en in mindere mate 2021) steeds de impact van corona op de mobiliteit in het achterhoofd gehouden worden.

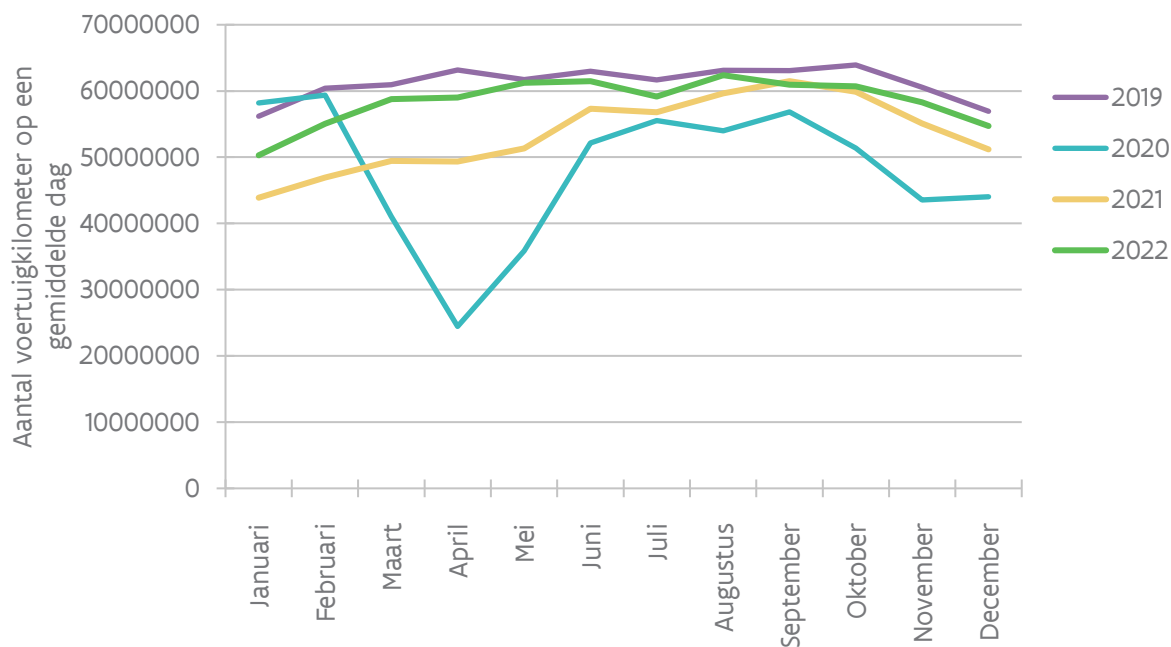
⁵ 'Speedpedelec zet razendsnelle opmars voort', <https://www.tijd.be/partner/horizon-2026/stromer/speedpedelec-zet-razendsnelle-opmars-voort/10471964.html>, 6 juni 2023

⁶ <https://www.enquetevias.be/nl/nationale-verkeersonveiligheidsenquête-2021/gebruik-elektrische-fiets-in-de-lift/>

⁷ https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/FietsDNA_2022.pdf

⁸ '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 (2019-2022)



*VERKEERSPRESTATIE: DE AFSTAND DIE DOOR DE VOERTUIGEN SAMEN GEMIDDELD (GEMIDDELDE DAG) 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 (2022)

	VERKEERS-DODEN		ZWAAR-GEWONDEN		LICHT-GEWONDEN		LETSEL-ONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Vlaams Gewest	282	52,2%	2.389	70,3%	25.700	61,0%	23.381	62,1%
Waals Gewest	234	43,3%	807	23,7%	11.791	28,0%	10.090	26,8%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	24	4,4%	204	6,0%	4.643	11,0%	4.172	11,1%
België	540	100,0%	3.400	100,0%	42.134	100,0%	37.643	100,0%

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK

TABEL 2 | Ongevallencijfers in Vlaanderen in één oogopslag (2022)

	VERKEERS- DODEN		ZWAAR- GEWONDEN		LICHT- GEWONDEN		LETSEL- ONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Totaal	282	100%	2.389	100%	25.700	100%	23.381	100%
Per miljoen inwoners	42		357		3.836		3.490	
Periode van de week								
Weekdag	167	59,2%	1.566	65,6%	18.297	71,2%	16.759	71,7%
Weeknacht	13	4,6%	124	5,2%	1.110	4,3%	1.057	4,5%
Weekenddag	69	24,5%	520	21,8%	4.797	18,7%	4.164	17,8%
Weekendnacht	33	11,7%	179	7,5%	1.496	5,8%	1.401	6,0%
Provincie								
Antwerpen	65	23,0%	669	28,0%	7.879	30,7%	7.088	30,3%
Limburg	50	17,7%	251	10,5%	3.262	12,7%	2.825	12,1%
Oost-Vlaanderen	60	21,3%	685	28,7%	6.417	25,0%	6.002	25,7%
West-Vlaanderen	68	24,1%	551	23,1%	4.595	17,9%	4.350	18,6%
Vlaams-Brabant	39	13,8%	233	9,8%	3.547	13,8%	3.116	13,3%
Wegtype								
Autosnelwegen	57	20,2%	210	8,8%	2.577	10,0%	1.873	8,0%
Gewestwegen	126	44,7%	1.026	42,9%	11.465	44,6%	10.318	44,1%
Gemeentewegen en andere	98	34,8%	1.145	47,9%	11.592	45,1%	11.126	47,6%
Onbekend	1	0,4%	8	0,3%	66	0,3%	64	0,3%
Locatie								
Buiten de bebouwde kom	197	69,9%	1.215	50,9%	11.275	43,9%	9.546	40,8%
Binnen de bebouwde kom	84	29,8%	1.131	47,3%	13.339	51,9%	12.765	54,6%
Onbekend	1	0,4%	43	1,8%	1.086	4,2%	1.070	4,6%
Snelheidsregime								
30 km/u of minder	18	6,4%	285	11,9%	3.293	12,8%	3.189	13,6%
31 km/u tot 50 km/u	88	31,2%	1.021	42,7%	11.317	44,0%	10.741	45,9%
51 km/u tot 70 km/u	112	39,7%	684	28,6%	5.884	22,9%	5.096	21,8%
71 km/u tot 90 km/u	12	4,3%	81	3,4%	896	3,5%	673	2,9%
Meer dan 90 km/u	47	16,7%	163	6,8%	1.817	7,1%	1.317	5,6%
Onbekend	5	1,8%	155	6,5%	2.493	9,7%	2.365	10,1%

	VERKEERS- DODEN		ZWAAR- GEWONDEN		LICHT- GEWONDEN		LETSEL- ONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Kruispunttype								
Buiten kruispunt	210	74,5%	1.607	67,3%	16.026	62,4%	14.500	62,0%
Op kruispunt	62	22,0%	726	30,4%	9.050	35,2%	8.260	35,3%
Op rotonde	9	3,2%	56	2,3%	624	2,4%	620	2,7%
Onbekend	1	0,4%	0	0,0%	0	0,0%	1	0,0%
Geslacht*								
Mannen	219	77,7%	1.523	63,8%	14.366	55,9%	19.423	83,1%
Vrouwen	58	20,6%	849	35,5%	11.038	42,9%	13.752	58,8%
Onbekend	5	1,8%	17	0,7%	296	1,2%	2.391	10,2%
Leeftijd*								
Minder dan 18 jaar	9	3,2%	235	9,8%	3.583	13,9%	4.377	18,7%
18 – 24 jaar	34	12,1%	262	11,0%	3.886	15,1%	5.885	25,2%
25 – 34 jaar	33	11,7%	325	13,6%	4.927	19,2%	7.941	34,0%
35 – 44 jaar	27	9,6%	333	13,9%	3.882	15,1%	7.040	30,1%
45 – 54 jaar	33	11,7%	361	15,1%	3.479	13,5%	6.480	27,7%
55 – 64 jaar	57	20,2%	371	15,5%	2.803	10,9%	5.266	22,5%
65 jaar en ouder	82	29,1%	484	20,3%	2.782	10,8%	4.944	21,1%
Onbekend	7	2,5%	18	0,8%	358	1,4%	2.621	11,2%
Weggebruikerstype*								
Voetgangers	36	12,8%	224	9,4%	1.584	6,2%	1.972	8,4%
Fietsers	79	28,0%	1.030	43,1%	9.325	36,3%	10.142	43,4%
Bromfietsers	9	3,2%	178	7,5%	2.210	8,6%	2.589	11,1%
Motorfietsers	35	12,4%	250	10,5%	1.027	4,0%	1.309	5,6%
Personenwagens	93	33,0%	542	22,7%	9.649	37,5%	16.370	70,0%
Lichte vrachtwagens	16	5,7%	67	2,8%	812	3,2%	2.552	10,9%
Vrachtwagens	6	2,1%	27	1,1%	181	0,7%	1.261	5,4%
Autobus/autocar	2	0,7%	25	1,0%	147	0,6%	287	1,2%
Andere/onbekend	6	2,1%	46	1,9%	765	3,0%	1.619	6,9%
Ongevalstype								
Tussen bestuurders	129	45,7%	1.266	53,0%	16.870	65,6%	14.422	61,7%
Met een voetganger	37	13,1%	227	9,5%	1.660	6,5%	1.700	7,3%
Eenzijdige ongevallen	101	35,8%	652	27,3%	3.901	15,2%	4.112	17,6%
Andere/onbekend	15	5,3%	244	10,2%	3.269	12,7%	3.147	13,5%

	VERKEERS- DODEN		ZWAAR- GEWONDEN		LICHT- GEWONDEN		LETSEL- ONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Type slachtoffer*								
Bestuurders en voetgangers	267	94,7%	2.181	91,3%	22.398	87,2%	23.356	99,9%
Passagiers	14	5,0%	206	8,6%	3.171	12,3%	4.263	18,2%
Onbekend	1	0,4%	2	0,1%	131	0,5%	333	1,4%
Lichtgesteldheid								
Dag (licht)	189	67,0%	1.657	69,4%	18.267	71,1%	16.565	70,8%
Dageraad-Schemering	11	3,9%	119	5,0%	1.382	5,4%	1.245	5,3%
Nacht (donker)	80	28,4%	575	24,1%	5.144	20,0%	4.678	20,0%
Onbekend	2	0,7%	38	1,6%	907	3,5%	893	3,8%

*=AANGEZIEN MEERDERE VAN DEZE SLACHTOFFER VARIABELEN BIJ ÉÉN ONGEVAL KUNNEN VOORKOMEN (EN ZE DUS NIET EXCLUSIEF ZIJN VOOR EEN ONGEVAL), TELT HET TOTAALAANTAL ONGEVALLEN VOOR DEZE VARIABELEN DAN OOK OP BOVEN HET TOTAALAANTAL GEREESTREERDE ONGEVALLEN VAN 23.381

BRON: FOD ECONOMIE AD 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 2022 vielen in Vlaanderen 282 verkeersdoden te betreuren (Tabel 3). In vergelijking met 2021 merken we een afname in het aantal verkeersdoden op de Vlaamse wegen van 9%: van 310 verkeersdoden in 2021 naar 282 in 2022. Op het coronajaar 2020 (een uitzonderlijk jaar op vlak van verkeersveiligheid omwille van de verminderde mobiliteit ten gevolge van de coronapandemie) na, vielen nooit minder verkeersdoden in Vlaanderen dan in 2022. De evolutie op Belgisch niveau kent in tegenstelling tot Vlaanderen een toename met 4,7% (van 516 in 2021 naar 540 in 2022), door de sterke toenames van het aantal verkeersdoden in het Waals en Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Vlaanderen is dan ook het enige gewest waar het aantal verkeersdoden afnam t.o.v. 2021.

TABEL 3 | Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2010-2022)

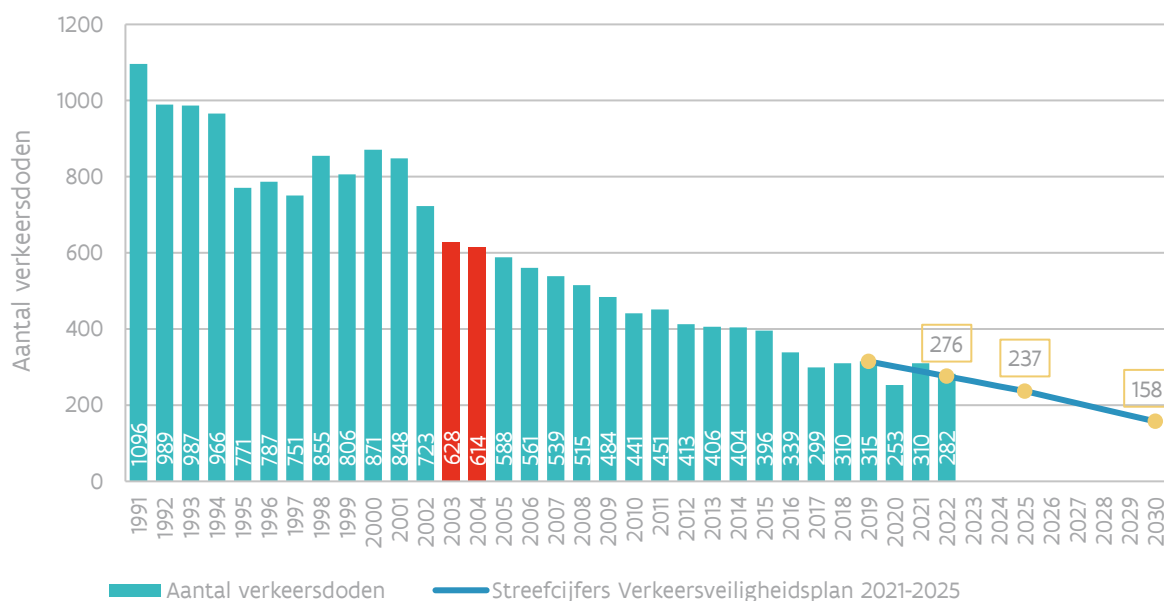
JAAR	VERKEERSDODEN	VERKEERSDODEN PER MILJOEN INWONERS
2010	441	71
2011	451	72
2012	413	65
2013	406	64
2014	404	63
2015	396	61
2016	339	52
2017	299	46
2018	310	47
2019	315	48
2020	253	38
2021	310	47
2022	282	42
Gemiddelde 2010-2012	435	69
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-35,2%	-39,1%
Evolutie 2021-2022 (in %)	-9,0%	-10,6%

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

Volgens het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 **mogen in het jaar 2025 nog maximum 237 verkeersdoden vallen** (Figuur 2), wat 45 verkeersdoden minder zou betekenen dan het geregistreerde

aantal van 282 verkeersdoden in 2022. We liggen anno 2022 net boven de curve om het streefcijfer voor 2025 te halen. T.o.v. 2022 moet het aantal verkeersdoden dus met 45 afnemen tegen 2025, wat zich vertaalt in een jaarlijkse afname van 15 verkeersdoden. Tegen 2030 moet dit volgens het Vlaams Verkeersveiligheidsplan verder afnemen tot 158.

Figuur 2 | Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2022)



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 Verkeersveiligheidsplan⁹ 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 was¹⁰. In dit rapport wordt bijkomend regelmatig verwezen naar een **referentiegemiddelde**¹¹ voor de periode 2010-2012, om ook de langere termijn evolutie te kunnen opvolgen. Dit referentiegemiddelde bedraagt **435 verkeersdoden**. Met 282 verkeersdoden in 2022 (-35,2% t.o.v. het referentiegemiddelde) hebben we in 2022 een afname van het jaarlijks gemiddeld aantal verkeersdoden t.o.v. het referentiegemiddelde van 13 (t.o.v. 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

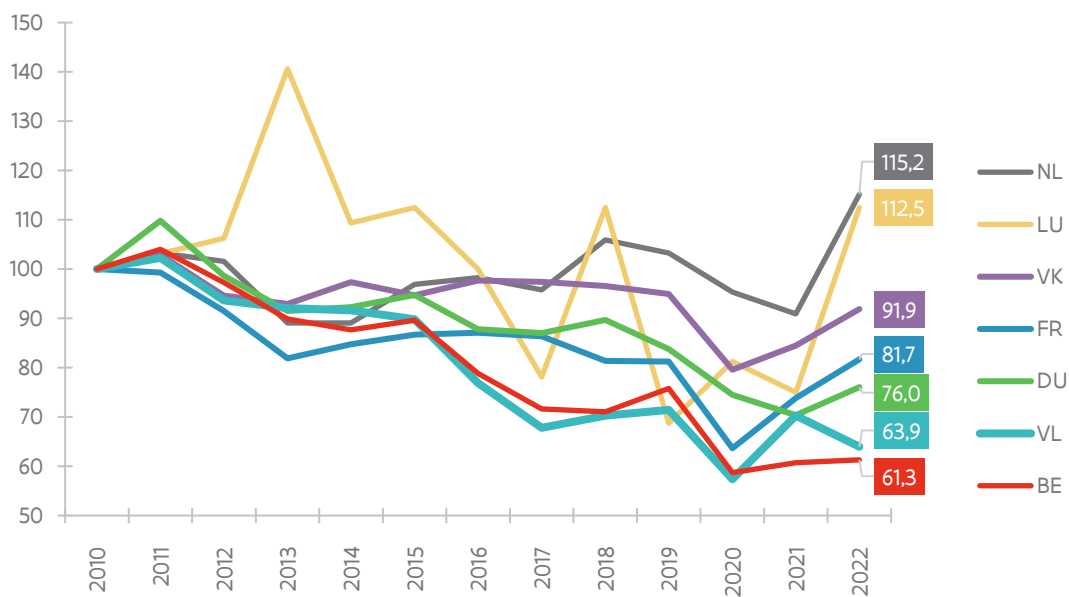
⁹ Vlaams verkeersveiligheidsplan (2021) – <https://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen-2021-2025>

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.

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. Na een terugval van de cijfers in 2021 tot het niveau van 2019, zien we in 2022 dus weer een afname die de langere termijntrend sinds 2010 volgt.

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 A.D. STATISTIEK, EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC) 12 AND NATIONAL TRAFFIC SAFETY INSTITUTES / INFOGRAAF AFD. BELEID (DMOW)

Kijken we naar de evolutie sinds 2010 in vergelijking met de naburige landen, dan kunnen we vaststellen dat België en Vlaanderen 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. 2021 een afname zien. Alle andere landen kenden in 2022 een stijging t.o.v. 2021, waarbij vooral die van Nederland en Luxemburg opvallen.

1.2. EVOLUTIE VAN HET AANTAL ZWAARGEWONDEN

In Figuur 4 wordt de evolutie van het aantal geregistreerde zwaargewonden weergegeven van 2010 tot en met 2022. In deze figuur zien we een geleidelijke daling van het aantal zwaargewonden vanaf 2010. In 2022 zien we echter een trendbreuk en merken we opnieuw een stijging t.o.v. het voorgaande jaar. Ook vorig jaar zagen we een stijging t.o.v. het coronajaar 2020, maar toen bleven we nog net onder het vooropgestelde streefcijfer. In 2022 zien we dat Vlaanderen met 2.389 zwaargewonden ruim 200 zwaargewonden boven het vooropgestelde streefcijfer van 2.164 valt.

12 Carson J., Jost G. & M. Mineiro (2023). Ranking EU Progress on Road Safety. 17th Road Safety Performance Index Report. European Transport Safety Council (ETSC). June 2023.

TABEL 4 | Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2010-2022)

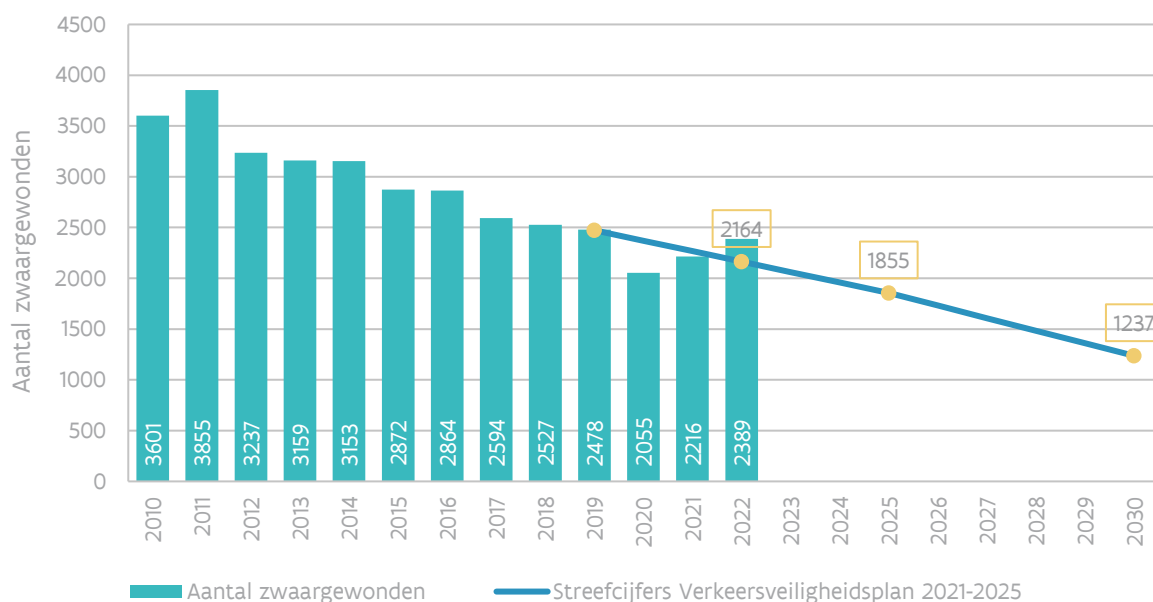
JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2010	441	3.601	33.477	37.519
2011	451	3.855	35.161	39.467
2012	413	3.237	32.248	35.898
2013	406	3.159	30.383	33.948
2014	404	3.153	30.163	33.720
2015	396	2.872	29.281	32.549
2016	339	2.864	28.798	32.001
2017	299	2.594	26.889	29.780
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	2.216	23.291	25.817
2022	282	2.389	25.700	28.371
Gemiddelde 2010-2012	435	3.564	33.629	37.628
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-35,2%	-33,0%	-23,6%	-24,6%
Evolutie 2021-2022 (in %)	-9,0%	+7,8%	+10,3%	+9,9%

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

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 1.855 zwaargewonden in het jaar 2025 vooropgesteld, wat 534 zwaargewonden minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2022. Om de middellangetermijndoelstelling van 1.237 zwaargewonden tegen 2030 te halen, hebben we t.o.v. 2022 een jaarlijkse afname nodig van 144 zwaargewonden, wat hoger ligt dan de verwachte jaarlijkse daling van 109 zwaargewonden die vooropgesteld werd op basis van de cijfers van 2021.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (3.564 zwaargewonden) en 2022 daalde het aantal geregistreerde zwaargewonden elk jaar gemiddeld met 98 slachtoffers.

Figuur 4 | Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 2010-2022)



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

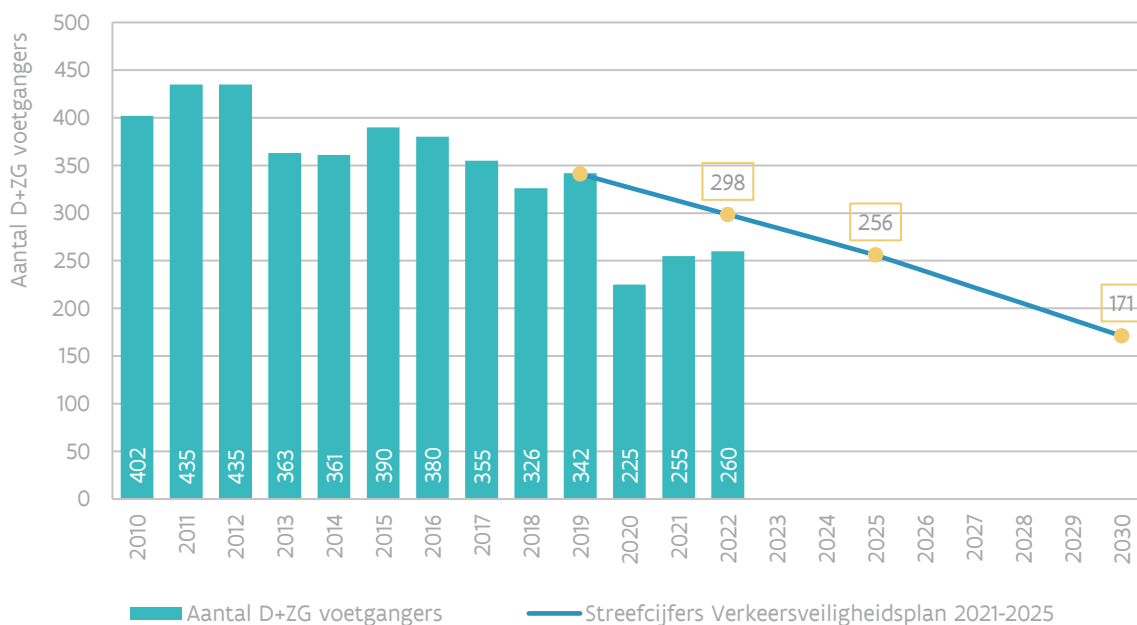
1.3. EVOLUTIE AANTAL DODE EN ZWAARGEWONDE VOETGANGERS

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.

Bekijken we het aantal dode en zwaargewonde voetgangers, dan zien we na een sterke afname in 2020 opnieuw een toename in 2021 en 2022 (Figuur 5). Als we de dode en zwaargewonde voetgangers (260, Figuur 5) vergelijken met de totaliteit van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers (2.671, Tabel 4) in 2022, dan zien we dat dit aandeel stabiel gebleven is t.o.v. 2010 (9,9% in 2010 vs. 9,7% in 2022).

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 256 dode en zwaargewonde voetgangers in het jaar 2025 vooropgesteld. Het cijfer van 2022 benadert het streefcijfer van 2025, dus het is belangrijk dat dit cijfer de komende 3 jaar niet verder stijgt. Tegen 2030 moet het aantal dode en zwaargewonde voetgangers verder dalen tot 171, wat 89 slachtoffers minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2022 en een gemiddelde afname van 11 slachtoffers per jaar vereist.

Figuur 5 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde voetgangers (Vlaams Gewest, 2010-2022)



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

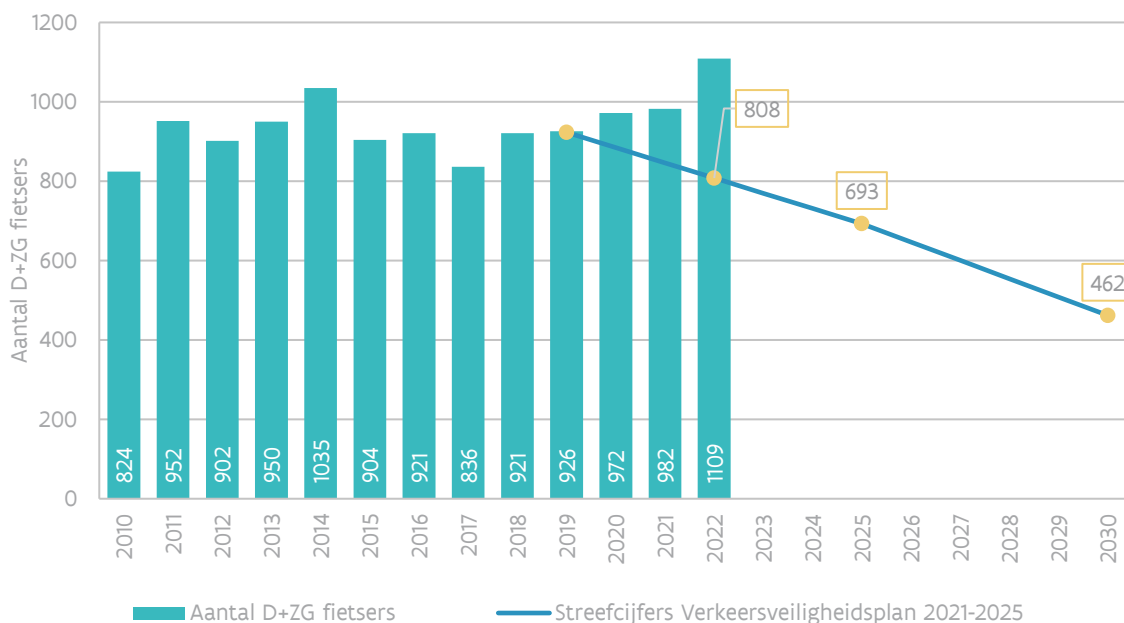
1.4. EVOLUTIE AANTAL DODE EN ZWAARGEWONDE FIETSERS

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 een sterke toename zien voor het aantal dode en zwaargewonde fietsers (1.109 in 2022 t.o.v. 982 in 2021). Sterker nog, nooit eerder betreurden we een groter aantal dode en zwaargewonde fietsers dan in 2022. De stijgende populariteit van de (elektrische) fiets speelt hier wellicht een rol in. Bekijken we de dode en zwaargewonde fietsers (1.109, Figuur 6) in de totaliteit van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers (2.671, Tabel 4), dan zien we een verdubbeling van dit aandeel van 20,4% in 2010 naar 41,5% in 2022.

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 693 dode en zwaargewonde fietsers in het jaar 2025 vooropgesteld. Dat betekent een afname van 416 doden en zwaargewonden t.o.v. 2022. Tegen 2030 moet dit verder afnemen tot 462. Ondanks de steeds toenemende investeringen in fietsinfrastructuur zijn het aantal en aandeel dode en zwaargewonde fietsers sinds 2010 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, 2010-2022)



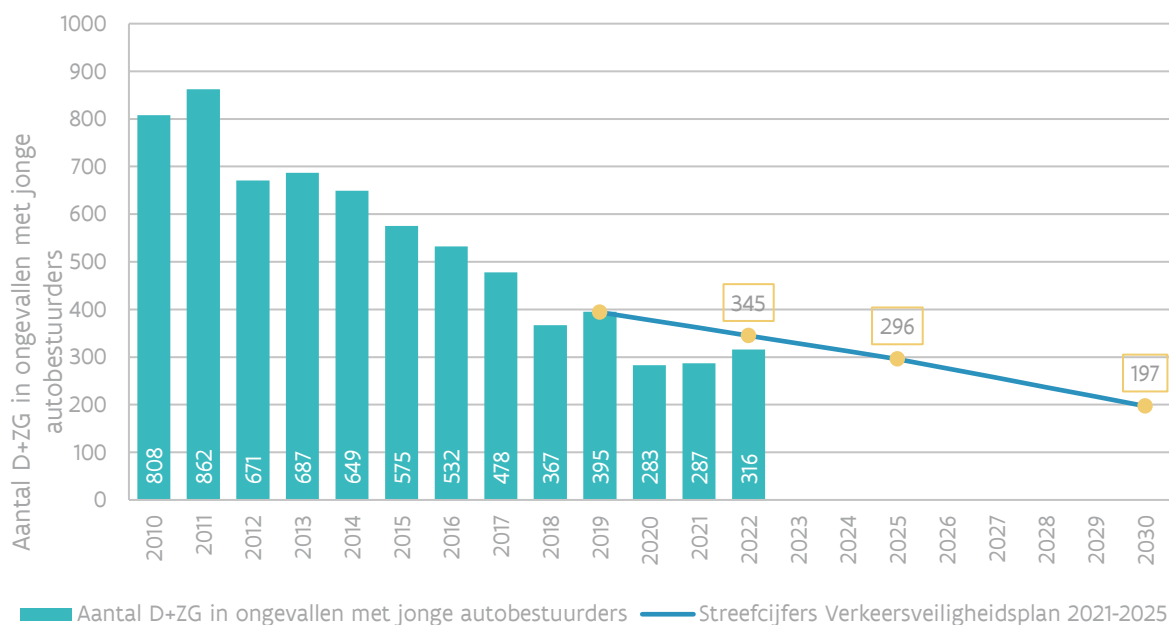
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

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 2022 een lichte stijging t.o.v. het jaar voordien voor wat betreft dit streefcijfer (316 in 2022 t.o.v. 287 in 2021). Hoewel we nog altijd (nipt) op schema liggen voor het halen van dit streefcijfer, zien we sinds 2020 wel een negatieve evolutie. Op langere termijn zien we wel 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 in 2022 wel een toename t.o.v. coronajaar 2020 en ook 2021 wat betreft het aantal afgelegde theorie- en praktijkexamens. Ook het recent gestegen aantal afgelegde bromfietsexamens werd bevestigd in 2022 (status quo t.o.v. 2021, maar stijging t.o.v. 2020) (GOCA Jaarverslag 2022). 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, 2010-2022)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

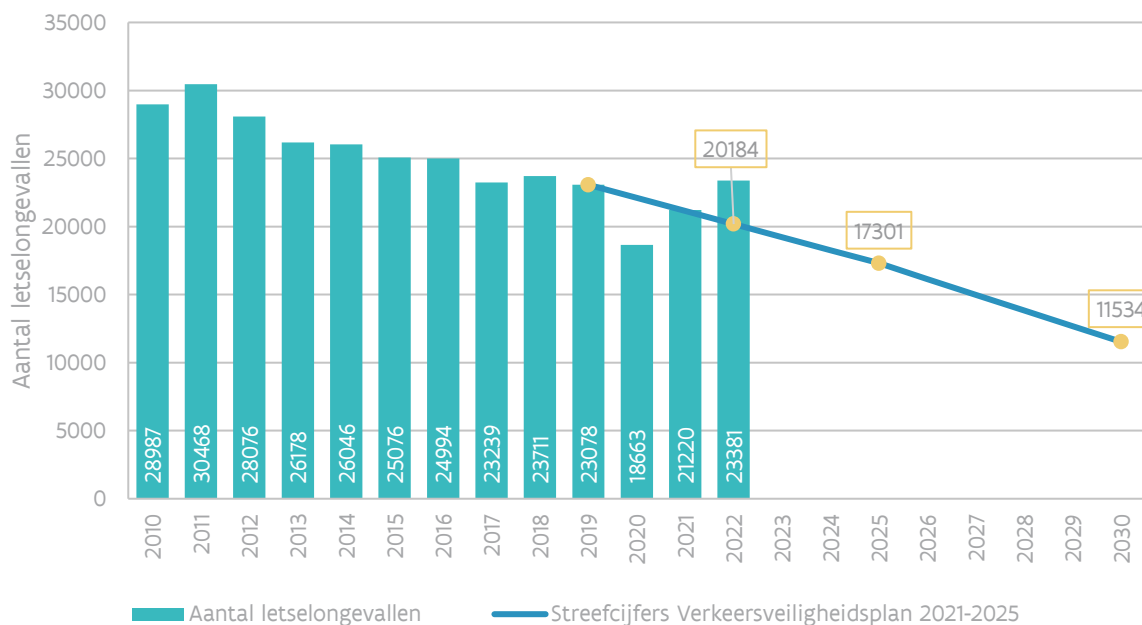
In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 296 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders in het jaar 2025 vooropgesteld, een grens die in 2020 en 2021 reeds bereikt werd maar in 2022 terug werd overschreden. Het wordt dus zaak om deze ongunstige evolutie over de laatste jaren terug om te keren. Tegen 2030 (max. 197 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders) moet het aantal slachtoffers met 15 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 en 2022 tot 23.381 letselongevallen werd het vooropgestelde streefcijfer voor 2022 (20.184) echter ruim overschreden en zitten we wat betreft de letselongevallen opnieuw op het niveau van 2019.

Het aantal letselongevallen in 2022 bedraagt 23.381 (Figuur 8 en Tabel 5). Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2010-2012 voor letselongevallen (29.177, Tabel 5) is het aantal letselongevallen met 19,9% afgenomen. Tegenover 2021 zien we daarentegen een toename van 10,2%. Wanneer we kijken naar het aantal dodelijke letselongevallen merken we op lange termijn een sterkere daling op dan bij het totale aantal letselongevallen (-33,7% voor de dodelijke ongevallen t.o.v. -19,9% voor letselongevallen). Ten opzichte van het jaar 2021 was er ook een afname van het aantal dodelijke letselongevallen met 6,8% (Tabel 5).

Figuur 8 | Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2010-2022)



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

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 17.301 letselongevallen in het jaar 2025 vooropgesteld, wat 6.080 letselongevallen minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2022. Voor wat de middellangetermijndoelstelling tegen 2030 (max. 11.534 letselongevallen, Figuur 8) betreft, hebben we t.o.v. 2022 een jaarlijkse afname van bijna 1.500 letselongevallen nodig.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (29.177 letselongevallen, Tabel 5) en 2022 daalde het aantal geregistreerde letselongevallen elk jaar gemiddeld met ongeveer 483 letselongevallen. Dat wil zeggen dat we de komende jaren een veel 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, 2010-2022)

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	21.220	292
2022	23.381	272
Gemiddelde 2010-2012	29.177	410
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-19,9%	-33,7%
Evolutie 2021-2022 (in%)	+10,2%	-6,8%

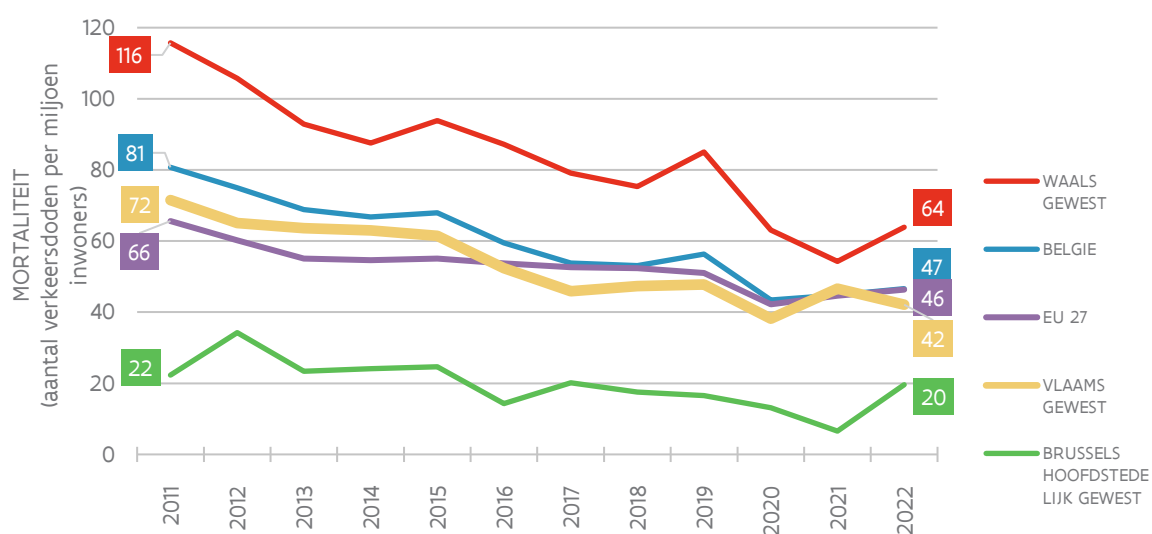
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE AFDELING BELEID (DMOW)

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).

Figuur 9 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (2011-2022)



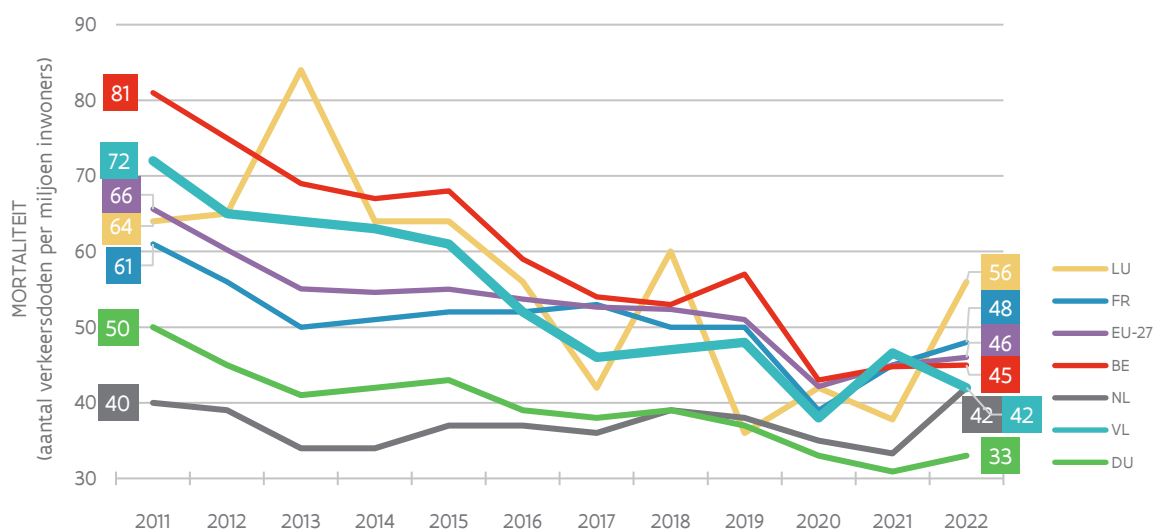
BRON: FOD ECONOMIE/AD/STATISTIEKEN EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC) / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

In 2022 zien we ten opzichte van 2021 een afname van de mortaliteit in het verkeer in Vlaanderen naar 42 verkeersdoden per miljoen inwoners. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2010-2012 is de mortaliteit met 39% gedaald (Tabel 6).

Anno 2022 ligt de mortaliteit in het verkeer in Vlaanderen (42) nog steeds beduidend lager dan in Wallonië (64) dat met +19% t.o.v. 2021 wel een toename kent i.t.t. Vlaanderen (Tabel 6), maar tegelijkertijd nog veel hoger dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (20) waar net als in Wallonië een stijging van de mortaliteit werd opgetekend (7 in 2021). Vlaanderen is dus het enige gewest waar de mortaliteit is gedaald. Op nationaal niveau zien we dat de mortaliteit in België (+4%) licht toenam. In de Europese Unie (+2%) bleef de mortaliteit ongeveer stabiel (Figuur 9).

Vlaanderen bevindt zich in 2022, in tegenstelling tot in 2021, onder het Belgisch en het Europees niveau. België (47) staat nog steeds net boven het Europees gemiddelde (46), maar kende t.o.v. 2021 slechts een lichte toename (Tabel 6). In tegenstelling tot de buurlanden, kent Vlaanderen in 2022 een afname van de mortaliteit t.o.v. 2021 (van 47 in 2021 naar 42 in 2022) waarmee we op hetzelfde niveau komen als Nederland (dat een opvallende stijging kende van 33 in 2021 naar 42 in 2022). Ook de overige buurlanden kennen een stijging in de cijfers. De mortaliteit op Europees niveau is echter ongeveer stabiel gebleven met 46 verkeersdoden per miljoen inwoners in 2022 tegenover 45 in 2021 (Figuur 10).

Figuur 10 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in vergelijking met de buurlanden (Nederland, Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, EU-27) (2011-2022)



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 (2011-2022)

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	45
2022	42	64	20	47	46
Evolutie 2021-2022 (in %)	-11%	+19%	+186%	+4%	+2%

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

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

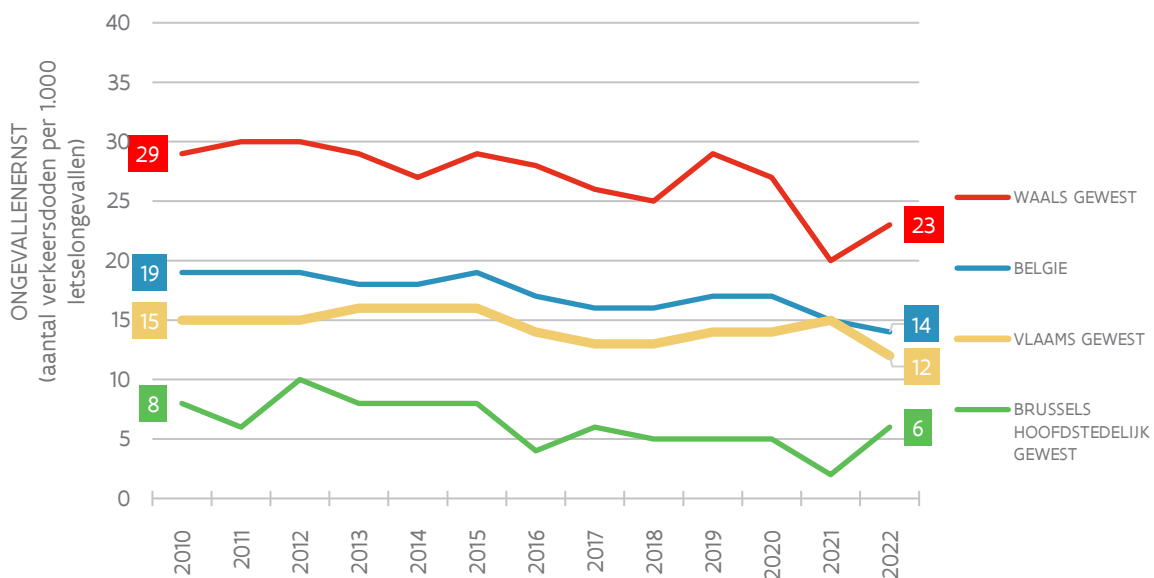
De ongevallenernst en het overlijdensrisico (zie hoofdstuk 2.3) zijn twee begrippen die vaak met elkaar verward worden. Terwijl het overlijdensrisico het aantal verkeersdoden in functie van het aantal afgelegde kilometers weergeeft, geeft de ongevallenernst het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen 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 2022 vielen in Vlaanderen 12 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen, drie verkeersdoden minder dan in 2021 en het laagste cijfer ooit (figuur 11, Tabel 7). Met 12 verkeersdoden is de ongevallenernst met 20% afgenomen ten opzichte van het referentiegemiddelde voor de periode 2010-2012 (Tabel 7).

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

Dankzij de afname t.o.v. 2021 is de ongevallenernst voor Vlaanderen opnieuw lager dan die voor België in zijn geheel. De ongevallenernst in Brussel neemt opnieuw toe van 2 naar 6. Ten opzichte van 2021 zien we enkel in Vlaanderen een afname van de ongevallenernst (-20%), terwijl deze in het Waals (+15%) en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (+200%) toeneemt (Tabel 7).

Figuur 11 | Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2010-2022)



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

TABEL 7 | Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2010-2022)

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
2022	12	23	6	14
Gemiddelde 2010-2012	15	30	8	19
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-20,0%	-23,3%	-25,0%	-26,3%
Evolutie 2021-2022 (in %)	-20,0%	+15,0%	+200,0%	-6,7%

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

2.3. EVOLUTIE VAN HET OVERLIJDENSRSICHO (HET AANTAL VERKEERSDODEN PER MILJARD AFGELEGDE KILOMETERS) EN ONGEVALLENRISICO (HET AANTAL ONGEVALLEN PER MILJARD AFGELEGDE KILOMETERS)

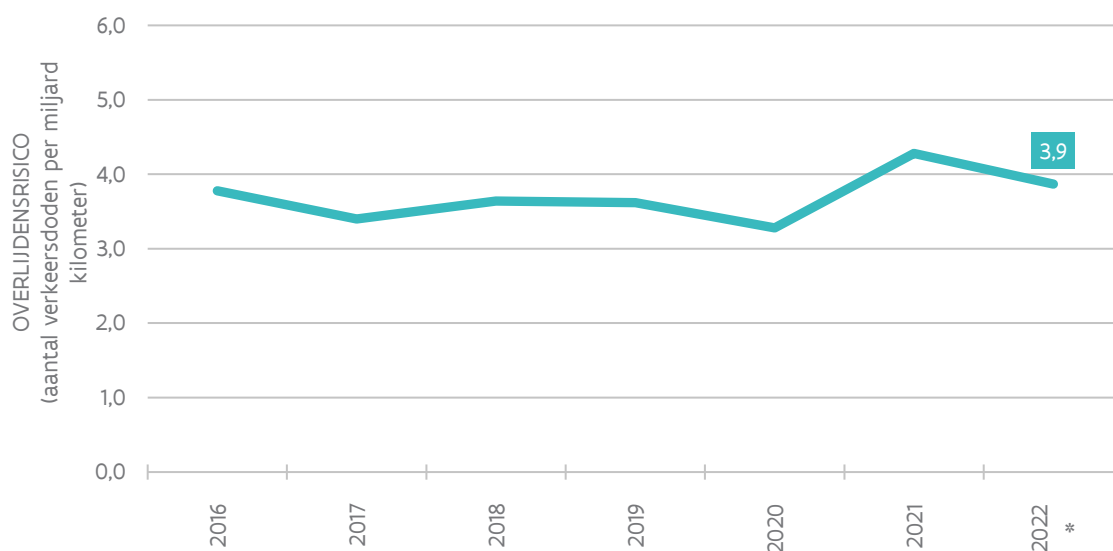
Naast het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners kan ook het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde kilometer als maat voor het risico in het verkeer gebruikt worden. We spreken dan van het overlijdensrisico.

In 2022 bedraagt het overlijdensrisico in Vlaanderen 3,9 t.o.v. 4,3 in 2021 (Figuur 12). Op korte termijn kent het risico om te overlijden per afgelegde kilometer in Vlaanderen dus een afname, maar op de langere termijn zien we eerder een status quo.

Per modus zien we het hoogste overlijdensrisico bij de brom- en motorfietsers, op afstand gevolgd door voetgangers en fietsers. Het overlijdensrisico voor auto-inzittenden is heel wat lager (Figuur 13). Als we naar de evolutie van het overlijdensrisico op de fiets kijken, zien we wel een duidelijke positieve

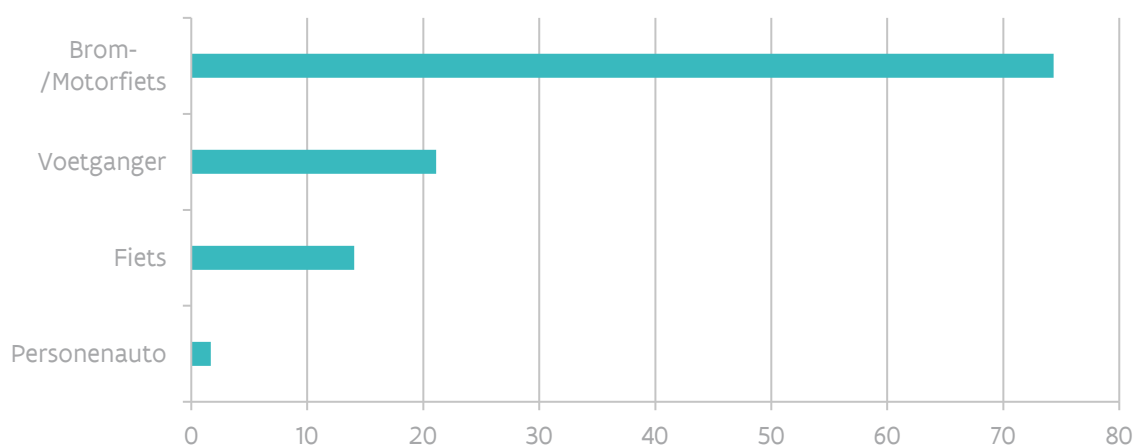
evolutie. Dit komt omdat de afgelegde afstand met de fiets doorheen de jaren toeneemt, waardoor het risico per afgelegde kilometer afneemt.

Figuur 12 | Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde kilometer) in Vlaanderen (2016-2022)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK EN DMOW (OVG 5.1 TEM OVG 6) / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)
 VOOR DE BEREKENING VAN HET AANTAL AFGELEGDE KILOMETER WERDEN DE RESULTATEN VAN HET ONDERZOEK VERPLAATSIJNGSGEDRAG VLAANDEREN GEBRUIKT. IN HET VERLEDEN WERDEN OOK ANDERE BRONNEN GEBRUIKT VOOR DEZE BEREKENINGEN, WAARDOR DE VERGELIJKING MET CIJFERS UIT VORIGE RAPPORTEN NIET OP GAAT.
 *VOORLOPIGE BEREKENING OP BASIS VAN DE AFGELEGDE KILOMETERS IN 2021 (OVG 6)

Figuur 13 | Overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde kilometer) in Vlaanderen naar modus (2022)



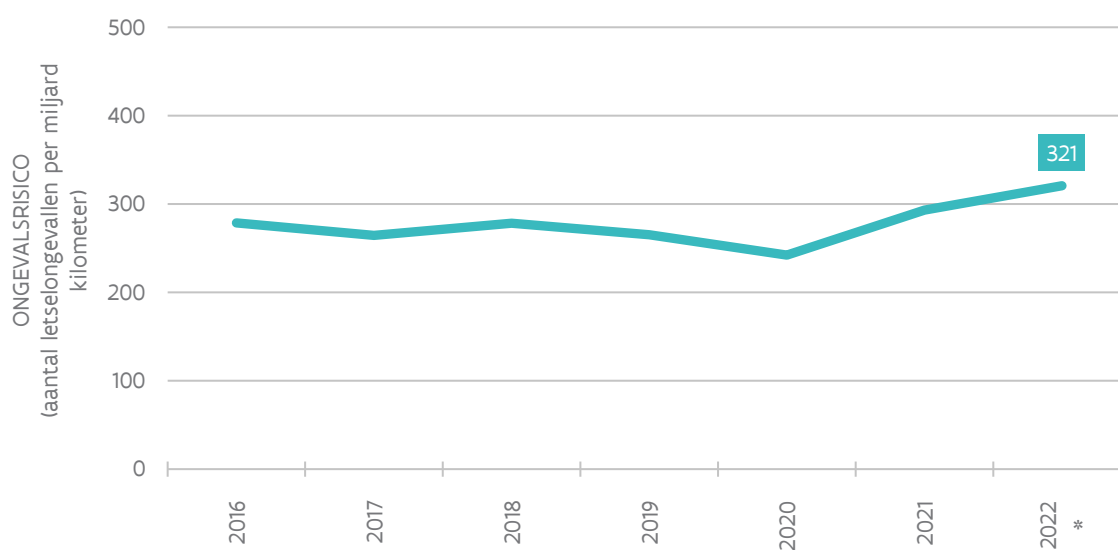
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK EN DMOW (OVG 5.1 TEM OVG 6) / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)
 VOOR DE BEREKENING VAN HET AANTAL AFGELEGDE KILOMETER WERDEN DE RESULTATEN VAN HET ONDERZOEK VERPLAATSIJNGSGEDRAG VLAANDEREN GEBRUIKT. IN HET VERLEDEN WERDEN OOK ANDERE BRONNEN GEBRUIKT VOOR DEZE BEREKENINGEN, WAARDOR DE VERGELIJKING MET CIJFERS UIT VORIGE RAPPORTEN NIET OP GAAT.
 *VOORLOPIGE BEREKENING OP BASIS VAN DE AFGELEGDE KILOMETERS IN 2021 (OVG 6)

Het ongevalsrisico wordt berekend aan de hand van het aantal letselongevallen per miljard afgelegde kilometer. In 2022 ligt het ongevalsrisico in Vlaanderen met 321 hoger dan in 2021 (Figuur 14), wat logisch is gezien de stijging van het aantal ongevallen.

Over de langere termijn kunnen we stellen dat het risico op een letselongeval per afgelegde kilometer in Vlaanderen stabiel bleef tussen 2016 en 2019, een positieve dip kende in 2020 t.g.v. de coronapandemie, maar de laatste 2 jaren wel een stijging kende. Hierbij moeten we wel opmerken dat het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag doorheen de verschillende onderzoeken verplaatsingsgedrag afnam. Desalniettemin is dit een trend die moet opgevolgd worden.

Doordat het aantal geregistreerde letselongevallen (meer dan het aantal verkeersdoden) onderhevig is aan schommelingen/variëaties van de registratievolledigheid, is ook het ongevalsrisico onderhevig aan schommelingen/variëaties van de registratievolledigheid. Daarom moet het ongevalsrisico steeds met het nodige voorbehoud geïnterpreteerd worden. Daarenboven tonen figuren 12 en 14 een evolutie doorheen de tijd, o.a. gebaseerd op data afkomstig van verschillende onderzoeken verplaatsingsgedrag. Het is belangrijk te benadrukken dat de methodologie en steekproefsamenstelling in die onderzoeken ook geëvolueerd is, wat een impact kan hebben op de afgeleide resultaten.

Figuur 14 | Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard afgelegde kilometer) in Vlaanderen (2016-2022)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEKEN DMOW (OVG 5.1 TEM OVG 6) / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)
VOOR DE BEREKENING VAN HET AANTAL AFGELEGDE KILOMETER WERDEN DE RESULTATEN VAN HET ONDERZOEK VERPLAATINGSGEDRAG VLAANDEREN GEBRUIKT. IN HET VERLEDEN WERDEN OOK ANDERE BRONNEN GEBRUIKT VOOR DEZE BEREKENINGEN, WAARDOOR DE VERGELIJKING MET CIJFERS UIT VORIGE RAPPORTEN NIET OP GAAT.
*VOORLOPIGE BEREKENING OP BASIS VAN DE AFGELEGDE KILOMETERS IN 2021 (OVG 6)

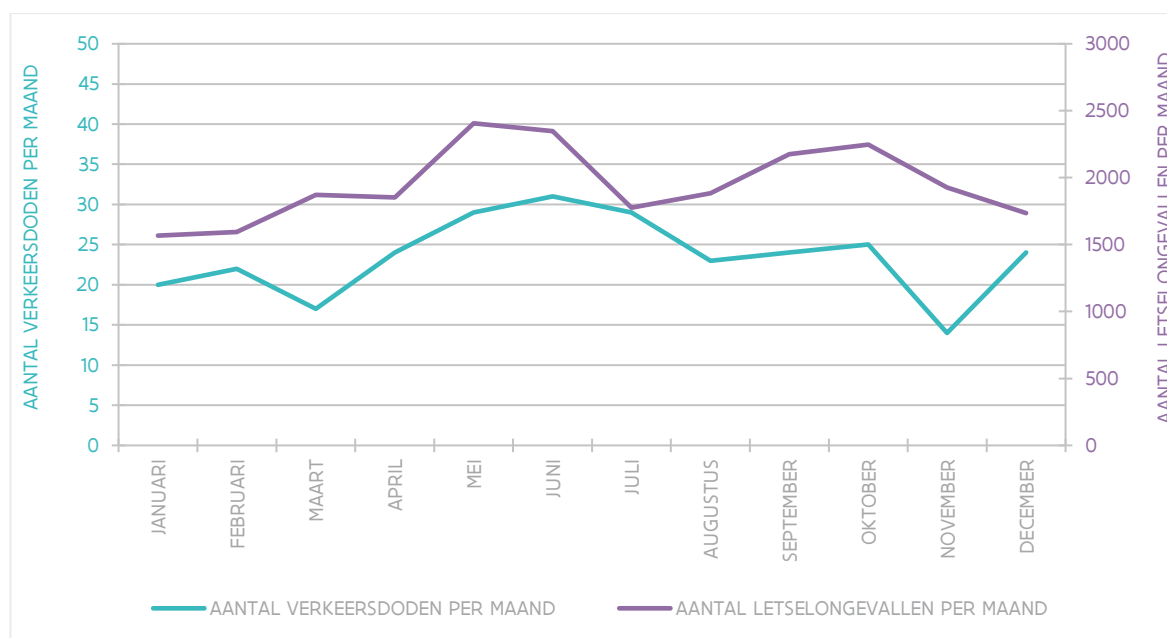
3. HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

3.1. VOLGENS TIJDSTIP

3.1.1. Volgens de maanden van het jaar

Vorige jaren leerden ons dat letselongevallen onderhevig zijn aan seizoenschommelingen. Figuur 15 laat zien dat – net als vorig jaar – de maanden van november tot april gekenmerkt worden door een terugval in het aantal letselongevallen. Het hoogste aantal ongevallen zien we in 2022 tijdens de maanden mei en juni. Ook in september en oktober waren er veel ongevallen, wat verklaard kan worden door de terugkeer naar het werk en de school na de zomervakantie. De zomermaanden zijn traditioneel wat rustiger.

Figuur 15 | Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2022)



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

Als het aantal verkeersdoden wordt verdeeld over de maanden van 2022 (Figuur 15), valt de brede piek van mei tot en met juli op. Het laagste aantal verkeersdoden wordt geteld in de maanden maart en november, dat een opvallend laag aantal verkeersdoden kende in 2022.

De seizoenen en het weer lijken dus een rol te spelen bij het gebeuren van verkeersongevallen. Weerkundig gezien was 2022 dan ook een bijzonder jaar. Samenvattend kunnen we stellen dat 2022 een uitzonderlijk warm jaar was, met enkele maandrecords qua temperatuur (in augustus en oktober) en een nieuw absoluut record voor de gemiddelde maximumtemperatuur. De zomer was uitzonderlijk warm, met naast het warmterecord in augustus ook de tweede warmste dag ooit in juli. Op 29 oktober was het met een maximumtemperatuur van 25,5°C de laattijdigste zomerdag sinds het begin van de waarnemingen. Daarnaast was 2022 ook opvallend droog: het vierde droogste jaar met het tweede laagste aantal neerslagdagen sinds het begin van de waarnemingen. Op maandniveau kunnen

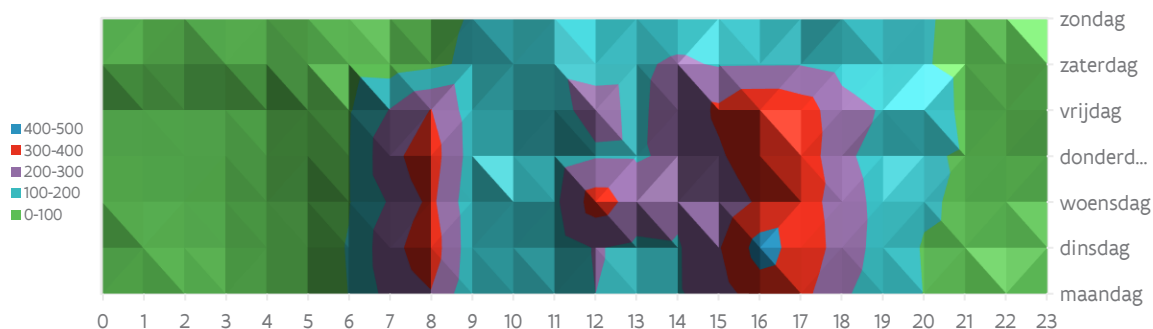
we de relatief warme en droge maanden maart, juli, augustus, oktober en november onthouden, maar ook het eerder regenachtige en sombere september en december¹³.

3.1.2. Volgens periode van de week

3.1.2.1. Per uur en dag van de week

Figuur 16 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 ochtend- (rond 8u) en de avondspits (voornamelijk tussen 15 en 18 uur). Het hoogste aantal ongevallen valt rond 16u op dinsdag, gevolgd door hetzelfde moment op maandag, 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 2022 zijn in lijn met deze van de vorige jaren, al komt de ochtendspits wel weer explicieter in beeld vergeleken met 2021.

Figuur 16 | Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2022)



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

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 de voorbije jaren het meest gelijkaardig aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Figuur 17). 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 lager, namelijk 62%. Deze aandelen zijn gelijkaardig aan die van de voorbije jaren.

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 (32%)

¹³ Bron: KMI (<https://www.meteo.be> klimatologisch jaaroverzicht jaar 2022)

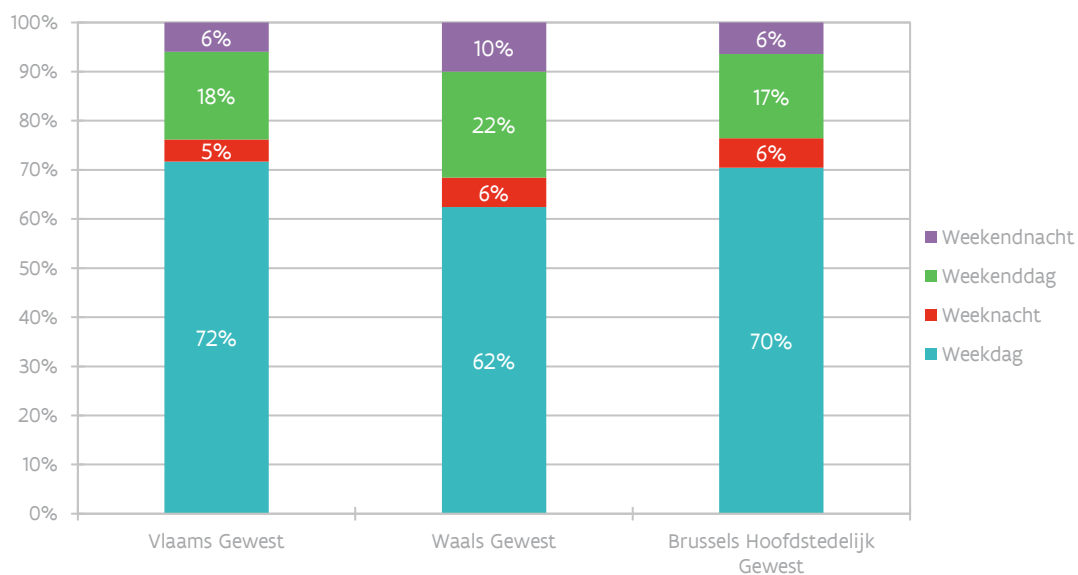
van alle letselongevallen in Wallonië zich af tijdens het weekend; in Vlaanderen is dit een kwart (24%). (Figuur 17)

TABEL 8 | Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2022)

	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		LETSELONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%
Weekdag	167	59,2%	19.863	70,7%	16.759	71,7%
Weeknacht	13	4,6%	1.234	4,4%	1.057	4,5%
Weekenddag	69	24,5%	5.317	18,9%	4.164	17,8%
Weekendnacht	33	11,7%	1.675	6,0%	1.401	6,0%
Totaal	282	100%	28.089	100%	23.381	100%

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

Figuur 17 | Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2022)



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

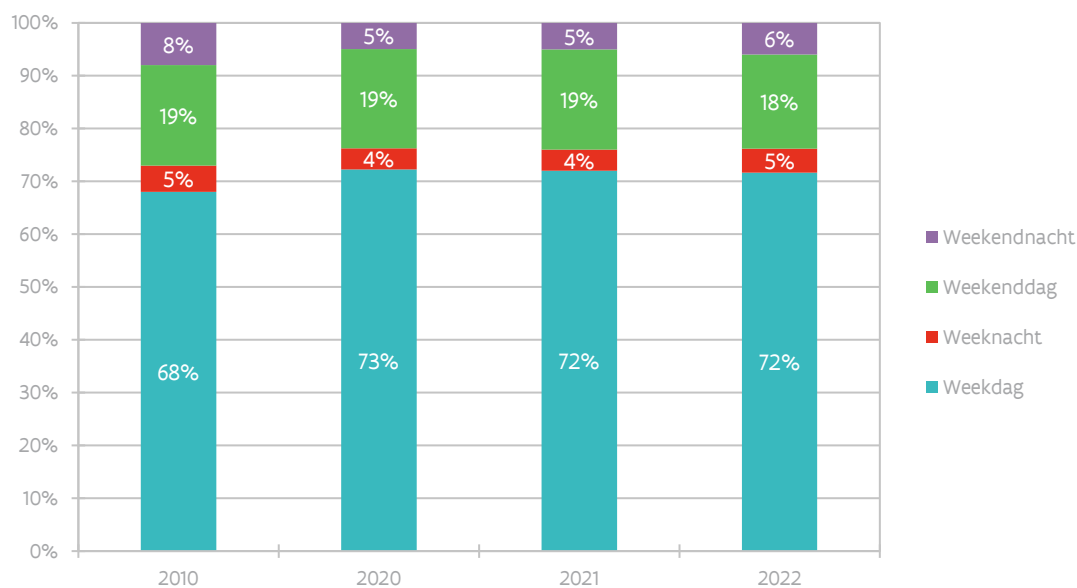
Wanneer we vergelijken met vorig jaar zien we een lichte stijging van het aantal en aandeel verkeersdoden in Vlaanderen (Tabel 8) tijdens het weekend: van 9% naar 11,7% tijdens weekendnachten en van 16,1% naar 24,5% tijdens weekenddagen. Tijdens de week zien we dan weer afnames van het aantal en aandeel verkeersdoden. Tijdens weeknachten zien we een halvering van het aandeel van 9,4% naar 4,6%, tijdens weekdagen een afname van 65,5% naar 59,2%. Terwijl het aantal verkeersdoden tijdens weekendnachten en weeknachten de voorbije twee jaar nagenoeg gelijk waren (28 vs. 29 in 2021), zien we in 2022 dat er veel minder verkeersdoden vallen tijdens weeknachten

in vergelijking met weekendnachten (13 vs. 33). Ook in de periode voor corona zagen we vaak meer verkeersdoden tijdens weekendnachten in vergelijking met weknachten.

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 2022. Het aandeel tijdens de andere periodes van de week blijft dezelfde of neemt licht af (Figuur 18). Bekijken we deze evolutie specifiek voor de ongevallen met ernstige afloop (doden en zwaargewonden) (Figuur 19), 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 65% in 2022. Er gebeuren nog steeds ernstige verkeersongevallen 's nachts, maar ook veel ernstige verkeersongevallen overdag tijdens een gewone weekdag. Wanneer we 2022 met 2021 vergelijken, zien we weinig verschillen.

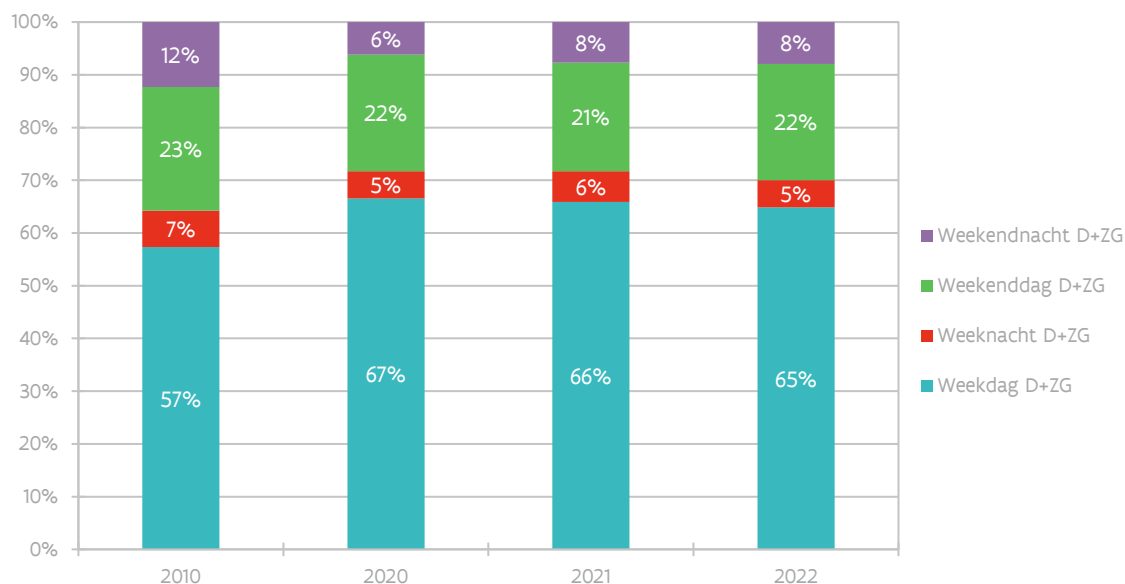
In 2022 is het aantal verkeersdoden het hoogst tijdens de nachtperiode van zondag. Overdag is het aantal verkeersdoden verdeeld over de hele week, maar vooral op dinsdag en donderdag vielen veel doden in het verkeer.

Figuur 18 | Evolutie van de verdeling van de letselgevallen volgens periode van de week (2010-2022)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFORGAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 19 | Evolutie van de verdeling van de verkeersdoden en zwaargewonden in Vlaanderen volgens periode van de week (2010-2022)



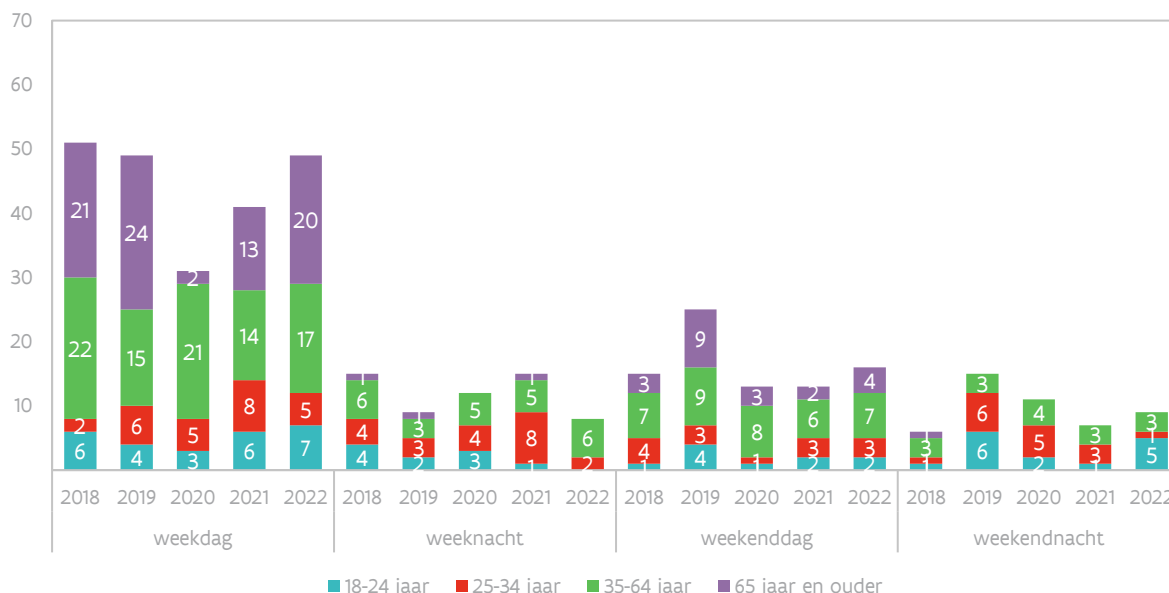
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

De problematiek van ernstige weekendongevallen wordt vaak in verband gebracht met jonge autobestuurders. Daarom geeft Figuur 20 een analyse van omgekomen bestuurders van personenwagens volgens de periode van de week, in functie van de leeftijdscategorie. In 2022 waren 16,9% 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 (7,6%)¹⁴, en ligt ook hoger dan de laatste jaren (in 2021 was dit nog 13,2%). Hiermee bereiken we terug het niveau van 2019. Als we kijken naar het aandeel dodelijke ongevallen waarbij een jonge autobestuurder betrokken was, dan was dat in 2022 18,6% (t.o.v. 12,2% in 2021). Net als voor de omgekomen jonge autobestuurders is dit dus een toename t.o.v. de voorbije jaren.

Recent zien we – in tegenstelling tot vorige jaren – terug een hoger aandeel omgekomen jonge autobestuurders tijdens weekendnachten. Tijdens weeknachten is het aandeel van de jonge bestuurders dan weer kleiner (geen enkele omgekomen autobestuurder tijdens weeknachten bevindt zich in de leeftijdsgroep 18-24 jaar).

14 Bevolkingsgegevens: cijfers 2022 – Bron: FOD Economie – Algemene Directie Statistiek – Statistic Belgium.

Figuur 20 | Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2018-2022)



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

In Figuur 20 zien we voor 2022 – in tegenstelling tot de voorbije jaren – wat betreft de weekendnachten een toename die volledig toe te schrijven is aan de 18-24-jarigen. Senioren (65+) maken overdag – zowel in de week als in het weekend – een groter aandeel uit van de groep omgekomen autobestuurders dan 's nachts (geen omgekomen 65-plussers tijdens de nachten in 2022). Dit hangt samen met de levensstijl van deze leeftijdsgroep en hun verplaatsingspatroon, voornamelijk overdag. Het aandeel senioren (65+) bij de omgekomen autobestuurders is in 2022 (24) toegenomen tegenover 2021 (16) en 2020 (5), maar nog steeds minder tegenover 2019 (34).

Het aantal verkeersdoden is het grootst tijdens de weekdays. In 2022 zien we een grotere toename bij de 65-plussers (+7 t.o.v. 2021) dan bij de 35-64-jarigen (+3 t.o.v. 2021) en de 18-34-jarigen (-2 t.o.v. 2021).

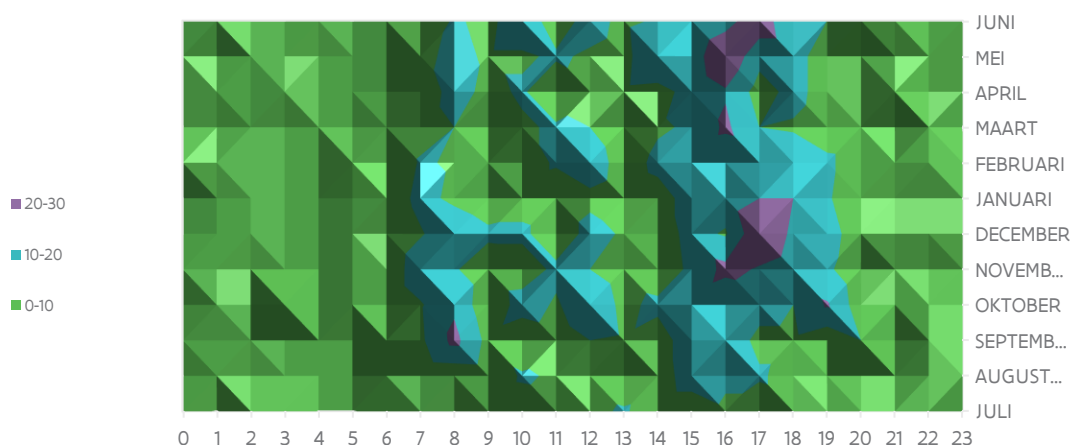
3.1.3. Volgens de maanden van het jaar en uren van de dag – voetgangers en fietsers

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 seizoenschommelingen¹⁵. Omwille van deze redenen worden voetgangers in deze paragraaf diepgaander besproken. In het totaal vielen er in 2022, in Vlaanderen, 1.844 voetgangersslachtoffers (waaronder 36 doden). Figuur 21 geeft een

¹⁵ 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.

verdere verdeling naar het uur en de maand weer waarop voetgangers in het verkeer slachtoffer 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 2022 onthult deze figuur – gelijkaardig aan de vorige jaren – een piek in het aantal voetgangersslachtoffers tijdens de avondspits in de wintermaanden (paarse piek in het midden van de grafiek). Deze pieken zijn dit jaar wel minder uitgesproken. Anders dan vorige jaren is er ook een kleinere piek in de ochtendspits in september en de avondspits in mei/juni. 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.

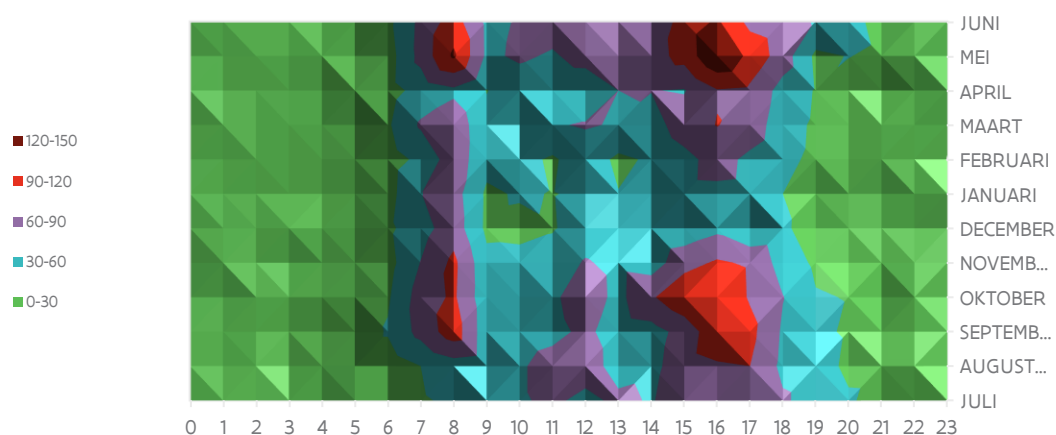
Figuur 21 | Verdeling van het aantal voetgangersslachtoffers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2022)



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

Als we naar dezelfde figuur (Figuur 22) 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, nog opvallendere piek is er tijdens de ochtend- en avondspits in mei/juni. Daarnaast vallen de wat 'rustige' wintermaanden op, maanden waarin door het koudere weer wellicht ook iets minder gefietst wordt.

Figuur 22 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2022)



BRON: FOD ECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE AFDELING BELEID (DMOW)

3.2. VOLGENS WEERGESTELDHEID

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

Uit de waarnemingen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) in 2022 blijkt dat het ongeveer 148 dagen heeft geregend in België (minder dan het gemiddelde van 190 dagen), waarvan 84 onweersdagen. In totaal werd er 701,4 mm neerslag geregistreerd, wat ook minder 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 maart, juli, augustus en oktober waren heel wat droger dan normaal, terwijl februari en vooral september eerder nat waren. We onthouden van 2022 dat het een warm en droog jaar was. Verder kende 2022 een eerder laag aantal vorstdagen (dagelijkse minimumtemperatuur lager dan 0°C). Er werden 28 vorstdagen geteld (ten opzichte van een normaal aantal van 39,4 vorstdagen), met geen enkele winterse dag (t.o.v. een normale waarde van 6,1 winterse dagen).

TABEL 9 | Aantal en aandeel letselongevallen in Vlaanderen, volgens weergesteldheid (2022)

	Aantal letselongevallen	Aandeel letselongevallen
Normaal	19.182	82,0%
Regen	1.696	7,3%
Mist	138	0,6%
Sterke wind	72	0,3%
Sneeuw/hagel	32	0,1%
Andere of onbekend	2.261	9,7%
Totaal	23.381	100,0%

BRON: FOD ECONOMIEADSTATISTIEK/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.

West-Vlaanderen en Antwerpen kenden in 2022 het hoogste aandeel verkeersdoden (respectievelijk 24,1% en 23,1%), samen bijna de helft van het totaal aantal geregistreerde verkeersdoden in Vlaanderen. Vlaams-Brabant telde 39 verkeersdoden in 2022 (46 in 2021) en was net als in de voorgaande jaren de provincie met het laagste aantal verkeersdoden. In Oost-Vlaanderen en Limburg vielen respectievelijk 60 en 50 verkeersdoden in 2022. Tegenover 2021 tellen enkel Oost- (60 in 2022 t.o.v. 59 in 2021) en West-Vlaanderen (68 in 2022 t.o.v. 57 in 2021) meer verkeersdoden. In de andere provincies zagen we een afname t.o.v. 2021.

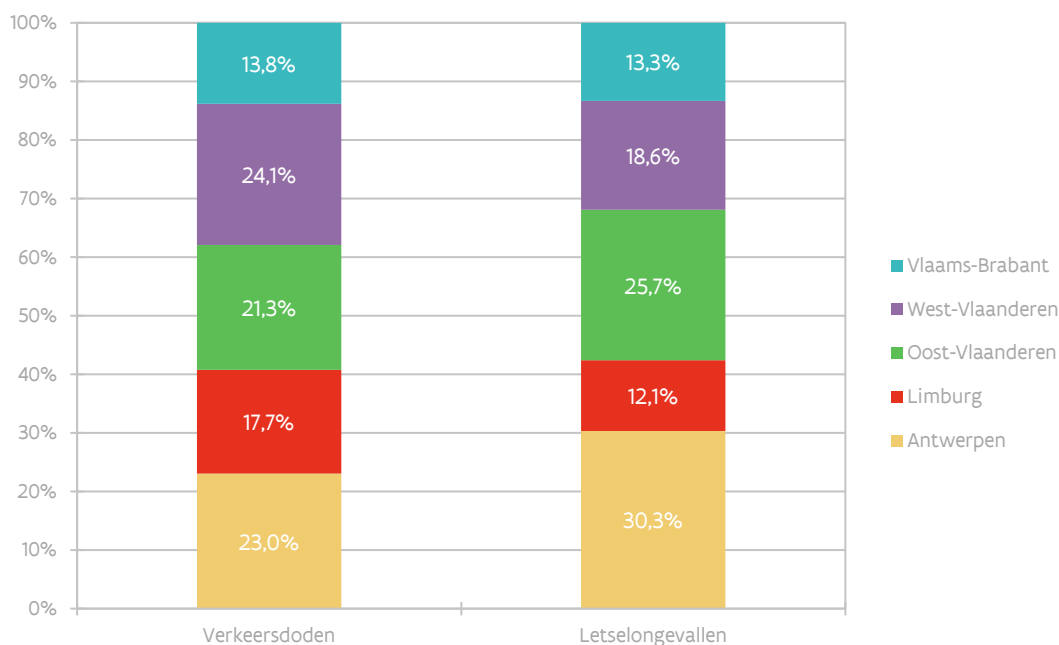
TABEL 10 | Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen in Vlaanderen per provincie (2022)

	VERKEERSDODEN		LETSELONGEVALLEN	
	#	%	#	%
Antwerpen	65	23,1%	7.088	30,3%
Limburg	50	17,7%	2.825	12,1%
Oost-Vlaanderen	60	21,3%	6.002	25,7%
West-Vlaanderen	68	24,1%	4.350	18,6%
Vlaams-Brabant	39	13,8%	3.116	13,3%
Totaal	282	100%	23.381	100%

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

Limburg telt – ondanks een stijging tegenover vorig jaar – in 2022 opnieuw het laagste aantal letselongevallen (2.825 letselongevallen), wat net lager ligt dan het aantal geregistreerde letselongevallen in Vlaams-Brabant (3.116 letselongevallen). Antwerpen staat opnieuw bovenaan in de rangschikking wat het aandeel letselongevallen betreft (30,3%), gevolgd door Oost-Vlaanderen (25,7%). West-Vlaanderen blijft met ongeveer 1 op 5 ongevallen in de middenmoot (18,6%) (Tabel 10; Figuur 23). De rangschikking van de provincies wat betreft het aantal letselongevallen is stabiel doorheen de tijd dan wat betreft de verkeersdoden.

Figuur 23 | Aandeel verkeersdoden en letselgevallen in Vlaanderen per provincie (2022)



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 een daling in alle provincies, de sterkste in de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen. Op korte termijn (2022 to.v. 2021) daarentegen zien we een toename in West-Vlaanderen en een status-quo in Oost-Vlaanderen. Afnames zien we in de provincies Limburg (-25,4%), Antwerpen (-19,8%) en Vlaams-Brabant (-15,2%).

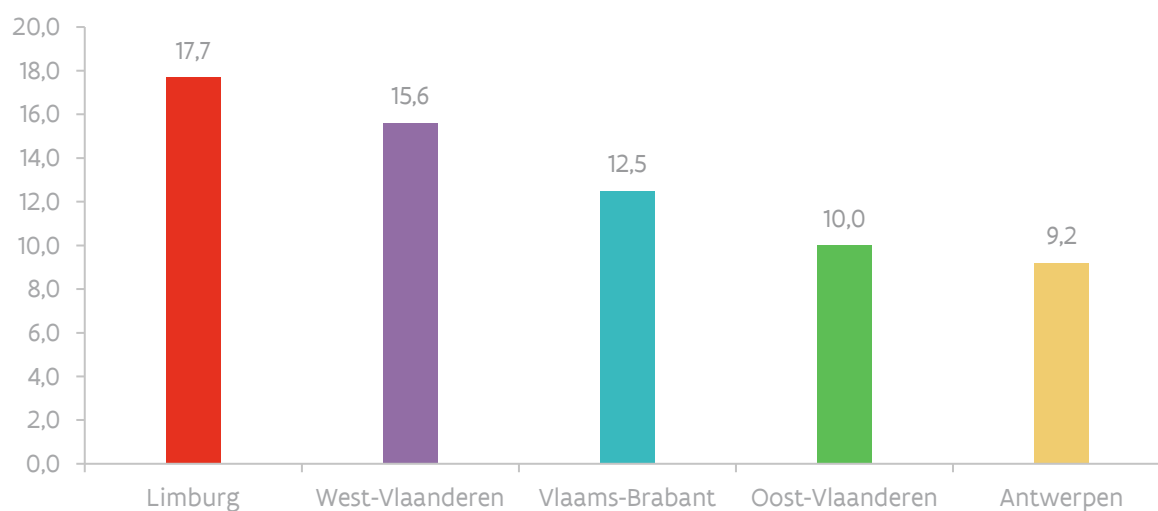
TABEL 11 | Evolutie aantal verkeersdoden in Vlaanderen per provincie (gemiddelde 2010-2012 - 2022)

	VERKEERSDODEN				
	Gemiddelde 2010-2012	2021	2022	Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	Evolutie 2021-2022 (in %)
Antwerpen	107	81	65	-39,3%	-19,8%
Limburg	74	67	50	-32,4%	-25,4%
Oost-Vlaanderen	106	59	60	-43,6%	+1,7%
West-Vlaanderen	97	57	68	-29,9%	+19,3%
Vlaams-Brabant	50	46	39	-22,0%	-15,2%

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

Net zoals de voorbije jaren was de ongevallenernst in 2022 het hoogst in Limburg (17,7 – wel een sterke afname met 7,6 t.o.v. 2021). De ongevallenernst was in 2022 het laagst in de provincie Antwerpen (9,2) (figuur 24).

Figuur 24 | Ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in Vlaanderen per provincie (2022)



BRON: FOD ECONOMIE A.D. STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

4.1.2. Volgens wegtype

In 2022 werden op de Vlaamse autosnelwegen 57 verkeersdoden en 2.787 zwaar- en lichtgewonden geregistreerd (Tabel 12). Dit komt overeen met 20,2% van alle verkeersdoden en 9,9% van alle zwaar- en lichtgewonden in Vlaanderen. Dit aandeel verkeersdoden is hoger dan in 2021 (16,5%). Het hogere aandeel verkeersdoden in vergelijking tot het aandeel zwaar- en lichtgewonden duidt er daarnaast op dat de ernst op autosnelwegen bovengemiddeld is.

Anno 2022 was de ongevallenernst op autosnelwegen 30,4 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen. Daarmee kent de ongevallenernst een status quo ten opzichte van vorig jaar. Voor Vlaanderen in zijn geheel ligt de ongevallenernst op 12,1, 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 (44,7%), gevolgd door de gemeentewegen (34,8%) en de autosnelwegen (20,2%) (Figuur 25). Hierbij valt vooral de verdere afname van het aandeel van gemeentewegen op. In 2020 vielen nog de meeste verkeersdoden op gemeentewegen.

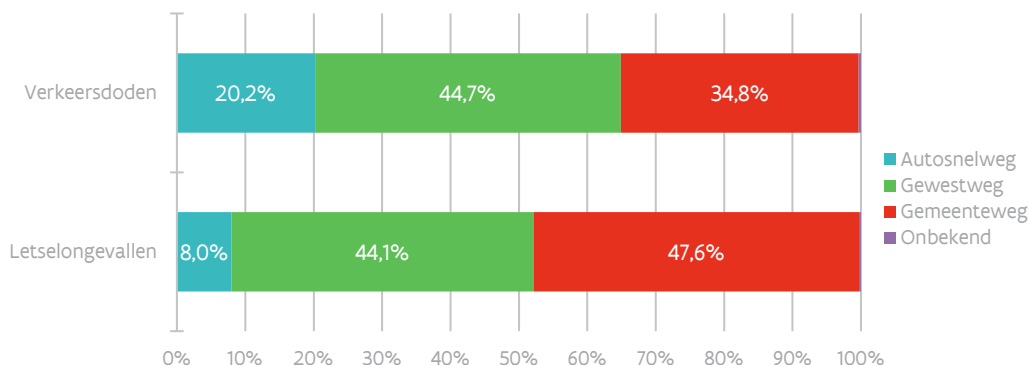
TABEL 12 | Aantal verkeersdoden en aantal zwaar- en lichtgewonden op en buiten autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2022)

	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		TOTAAL	
	#	%	#	%	#	%
OP AUTOSNELWEGEN	57	20,2%	2.787	9,9%	2.844	10,0%
BUITEN AUTOSNELWEGEN	224	79,4%	25.228	89,8%	25.452	89,7%
ONBEKEND	1	0,4%	74	0,3%	75	0,3%
TOTAAL	282	100%	28.089	100%	28.371	100%

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

De verdeling van de letselongevallen naar wegtype laat zien dat in 2022 de meeste ongevallen wel nog steeds plaatsvinden op de gemeentewegen (47,6%), gevolgd door de gewestwegen (44,1%). Deze percentages lopen gelijk met deze van 2021. De autosnelwegen volgen op ruime afstand (8,0%) (Figuur 25).

Figuur 25 | Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen naar wegtype (Vlaams Gewest, 2022)



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

Anno 2022 waren 1.260 km autosnelwegen en 5.645 km gewestwegen onder het beheer van het Vlaams Gewest, een tiental procent van het Vlaamse verharde wegennetwerk. Uiteraard worden er wel meer voertuigkilometers aangelegd langs het autosnelwegen- en gewestwegennetwerk dan langs de gemeentewegen. Zo werden er in 2022¹⁶ in Vlaanderen 48,7% van de voertuigkilometers aangelegd langs de autosnelwegen, 28,7% van de voertuigkilometers langs de gewestwegen en 22,5% van de voertuigkilometers langs de gemeentewegen. Hierbij dient vermeld dat de (brom-)fietsverplaatsingen of verplaatsingen te voet hier niet in omvat zijn.

16 Bron: Departement MOW (<https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/voertuigkilometer>, geraadpleegd op 22/11/2023)

4.1.3. Binnen en buiten de bebouwde kom

In 2022 werden er binnen de bebouwde kom 57% minder dodelijke slachtoffers geregistreerd dan buiten de bebouwde kom (Tabel 13). Zowel het aantal als het aandeel doden nam af t.o.v. 2021.

Het aantal letselongevallen is wel hoger binnen de bebouwde kom (12.765) dan buiten de bebouwde kom (9.546). Dit resulteert in een lagere ongevallenernst binnen de bebouwde kom in vergelijking tot buiten de bebouwde kom (Tabel 13). T.o.v. vorig jaar nam de ongevallenernst zowel binnen als buiten de bebouwde kom af, aangezien er minder doden vielen, maar ook het aantal ongevallen toenam.

TABEL 13 | Aantal letselongevallen, verkeersdoden, zwaar- en lichtgewonden en ongevallenernst binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2022)

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	ONBEKEND
LETSELONGEVALLLEN	12.765	9.546	1.070
VERKEERSDODEN	84	197	1
ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	14.470	12.490	1.129
ONGEVALLENERNST	6,6	20,6	0,9

BRON: FOD ECONOMIE/AD 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. In Vlaanderen nam de ongevallenernst af zowel binnen als buiten de bebouwde kom, terwijl in de andere gewesten de ongevallenernst toenam t.o.v. vorig jaar (Tabel 14).

TABEL 14 | Ongevallenernst in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2022)

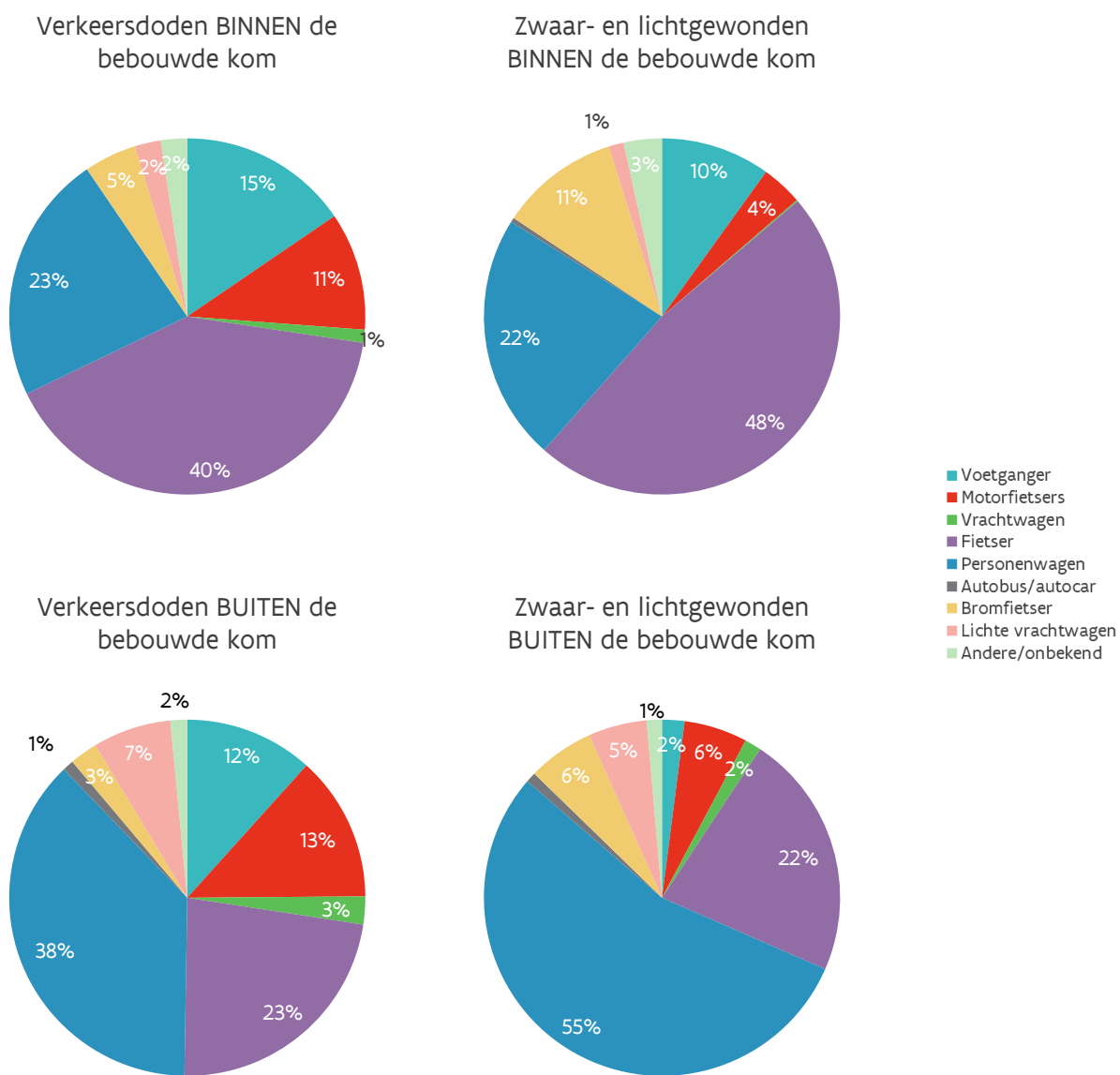
	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	ONBEKEND
VLAAMS GEWEST	6,6	20,6	0,9
WAALS GEWEST	15,8	36,7	7,8
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	5,1	42,1	nvt

BRON: FOD ECONOMIE/AD 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 26 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 groter aandeel** kennen onder de doden (35%) 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 26 | Aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden volgens verplaatsingswijze, onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2022)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Concreet vertegenwoordigen de actieve weggebruikers met **55%** de grote meerderheid **van alle doden** binnen de bebouwde kom, Daarnaast vertegenwoordigen actieve weggebruikers **58% van alle zwaar- en lichtgewonden binnen de bebouwde kom, 35% 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 38% van de doden en 55% van de zwaar- en lichtgewonden buiten de bebouwde kom. Dit ligt in lijn met de percentages in 2021.

Ten opzichte van vorig jaar zien we bij de verkeersdoden binnen de bebouwde kom een afname van het aandeel voetgangers (van 31% in 2021 naar 15% in 2022), en een toename van het aandeel fietsers en motorfietsers (van respectievelijk 31% en 4% in 2021 naar 40% en 11% in 2022). Buiten de bebouwde kom zijn de verschuivingen minder opvallend, al zien we daar wel een toename van het aandeel voetgangers onder de verkeersdoden. Bij de zwaar- en lichtgewonden blijven de aandelen zowel binnen als buiten de bebouwde kom nagenoeg onveranderd t.o.v. 2021.

4.1.4. Volgens snelheidsregime

In het jaar 2022 werd het grootste aantal **verkeersdoden** geregistreerd op de **70 km/u wegen** (112 doden), gevolgd door 88 verkeersdoden bij een snelheidsregime van maximaal 50 km/u, 47 verkeersdoden op wegen waar er meer dan 90 km/u gereden mag worden, 18 verkeersdoden op de wegen waar een snelheidsregime van maximaal 30 km/u geldt en ten slotte 12 verkeersdoden op wegen waar er maximaal 90 km/u gereden mag worden (Tabel 15; Figuur 27). Voor de overige 5 verkeersdoden is het snelheidsregime in de ongevallenstatistieken onbekend.

TABEL 15 | Aantal en aandeel verkeersdoden, letselongevallen en ongevallenernst volgens snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2022)

	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	3.189	13,6%	10.741	45,9%	5.096	21,8%	673	2,9%	1.317	5,6%	2.365	10,1%
VERKEERS-DODEN	18	6,4%	88	31,2%	112	39,7%	12	4,3%	47	16,7%	5	1,8%
ONGEVALLEN-ERNST	5,6		8,2		22,0		17,8		35,7		2,1	

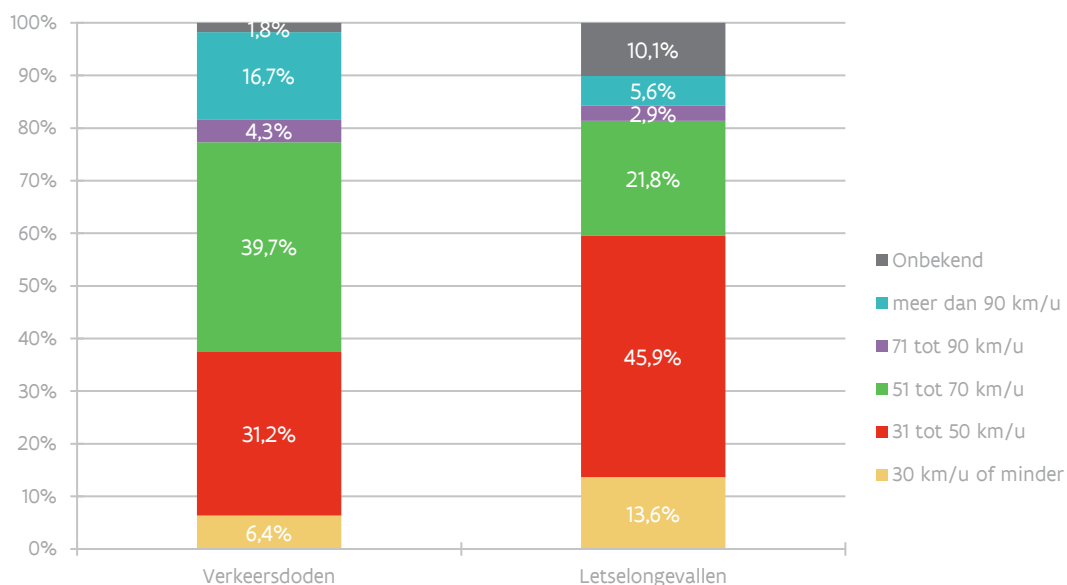
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

In vergelijking met het aantal verkeersdoden zijn het bij het aantal letselongevallen niet de 70 km/u wegen, maar de 50 km/u wegen die er bovenuit steken: 10.741 of 45,9% 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 (5.096 letselongevallen) en in het snelheidsregime 30 km/u (3.189). Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat er wel voor een relatief hoog aantal letselongevallen (2.365) geen snelheidsregime werd geregistreerd.

De zone 30 kent de laagste ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen). Ten opzichte van vorig jaar is de ongevallenernst op 30 km/u wegen bovendien bijna gehalveerd (van

10,8 naar 5,6 verkeersdoden per 1.000 ongevallen). We merken t.o.v. vorig jaar een toename op voor de letselongevallen en een afname van de verkeersdoden bij een snelheidsregime van maximaal 30 km/u, wat deze halvering verklaart. Uit Tabel 15 kunnen we wel nog steeds afleiden dat de **ongevallenernst stijgt naarmate de snelheid toeneemt**, al is de ongevallenernst voor wegen met een snelheidsregime van max. 90 km/u in 2022 uitzonderlijk laag (17,8 t.o.v. 32,1 in 2021).

Figuur 27 | Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen per snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2022)

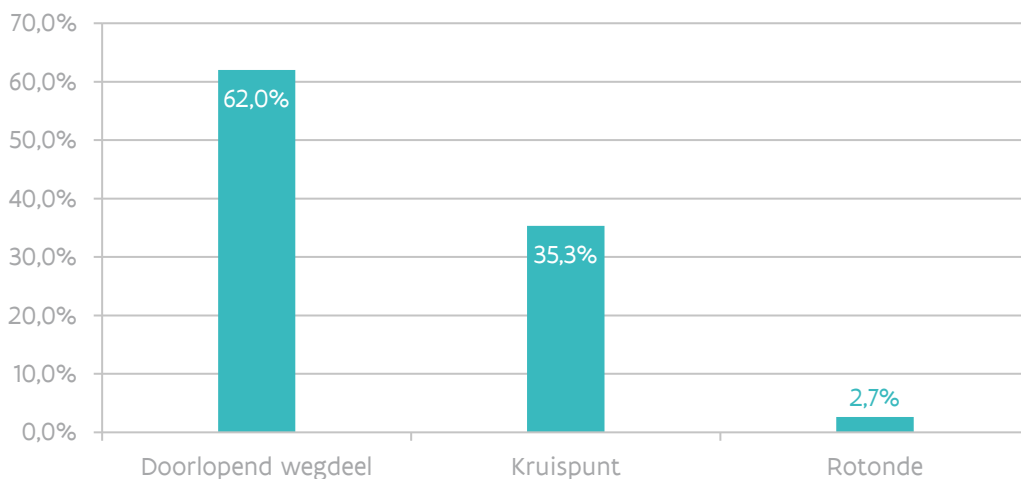


BRON: FOD ECONOMIEADSTATISTIEK/INFGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

4.1.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes

Het grootste deel van de letselongevallen in Vlaanderen gebeurt op doorlopende weggedeeltes (62,0%). De overige ongevallen doen zich voor op kruispunten (35,3%) en op rotondes (2,7%) (Figuur 28). 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 28 | Verdeling van het aantal letselongevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2022)



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

74,5% 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 (74,5% t.o.v. 62,0%)**; dit impliceert dat de ongevallenernst op deze doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is. Dit wordt ook bevestigd door de cijfers, aangezien de ongevallenernst op kruispunten 8 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen bedraagt tegenover 14 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen op doorlopende wegsegmenten (Tabel 16). Ten opzichte van 2021 zien we een afname van de ernst op doorlopende weggedeelten en kruispunten, maar een stijging van de ernst op rotondes (van 10 naar 15).

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: 75,4% buiten kruispunt, 23,3% op kruispunt, 1,4% op rotonde. Voor wat betreft de dodelijke voetgangersongevallen is de verdeling als volgt: 94,4% buiten kruispunt (75,0% in 2021), 2,8% op kruispunt, 2,8% op rotonde. Van de 36 voetgangersdoden in 2022 vielen er m.a.w. 34 op doorlopende weggedeelten, 1 op een kruispunt en 1 op een 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, 2022)

	LETSELONGEVALLEN		VERKEERSDODEN		ERNST
	#	%	#	%	
Op kruispunt (totaal)	8.260	35,3%	62	22,0%	8
Verkeersagent	15	0,1%	0	0,0%	0
Driekleurige verkeerslichten in werking	1.771	7,6%	17	6,0%	10
Voorrangsborden B1 of B5	3.797	16,2%	31	11,0%	8
Voorrang van rechts	1.840	7,9%	13	4,6%	7
Andere/onbekend	837	3,5%	1	0,4%	1
Op rotonde (totaal)	620	2,7%	9	3,2%	15
Verkeersagent	0	0,0%	0	0,0%	0
Driekleurige verkeerslichten in werking	5	0,0%	0	0,0%	0
Voorrangsborden B1 of B5	332	1,4%	5	1,8%	15
Voorrang van rechts	27	0,1%	0	0,0%	0
Onbekend	256	1,1%	4	1,4%	16
Buiten kruispunt	14.500	62,0%	210	74,5%	14
Onbekend	1	0,0%	1	0,4%	14

BRON: FOD ECONOMIEADSTATISTIEK/ INFOGRAFIE AFDELING BELEID (DMOW)

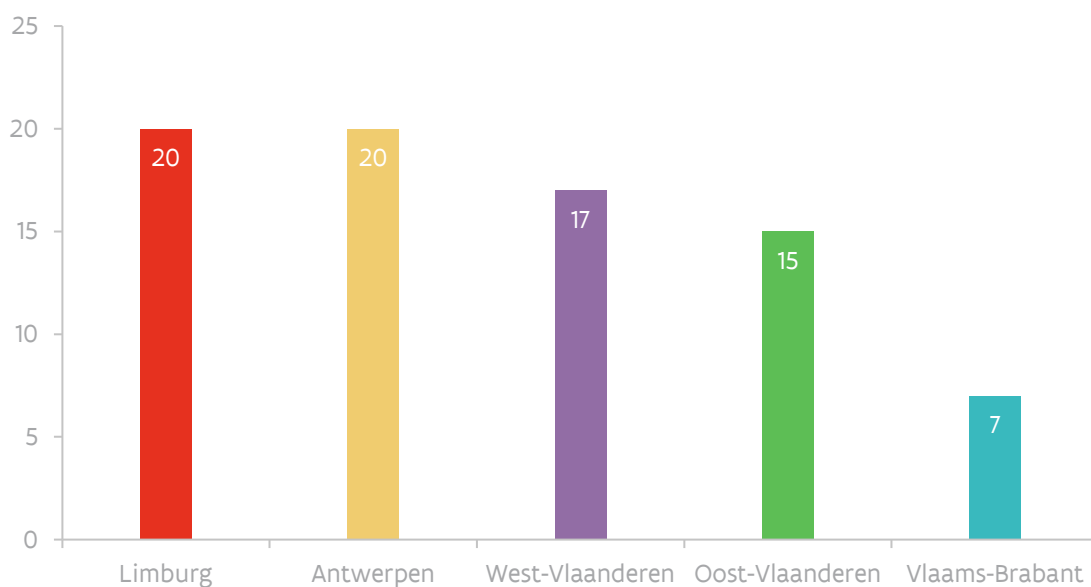
4.2. FIETSERS¹⁷

4.2.1. Volgens de 5 Vlaamse provincies

In het totaal vielen er in 2022 79 fietsdoden, t.o.v. 76 in 2021. Daarvan viel de meerderheid in de provincies Limburg en Antwerpen (allebei 25,3%). Verder vielen er 17 fietsdoden in West-Vlaanderen (21,5%), 15 in Oost-Vlaanderen (19,0%) en 7 in Vlaams-Brabant (8,9%) (Figuur 29). Kijken we naar de zwaar- en lichtgewonden, dan zien we dat de minste slachtoffers in Limburg vallen (10,4%). 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 (31,8%) (Figuur 30).

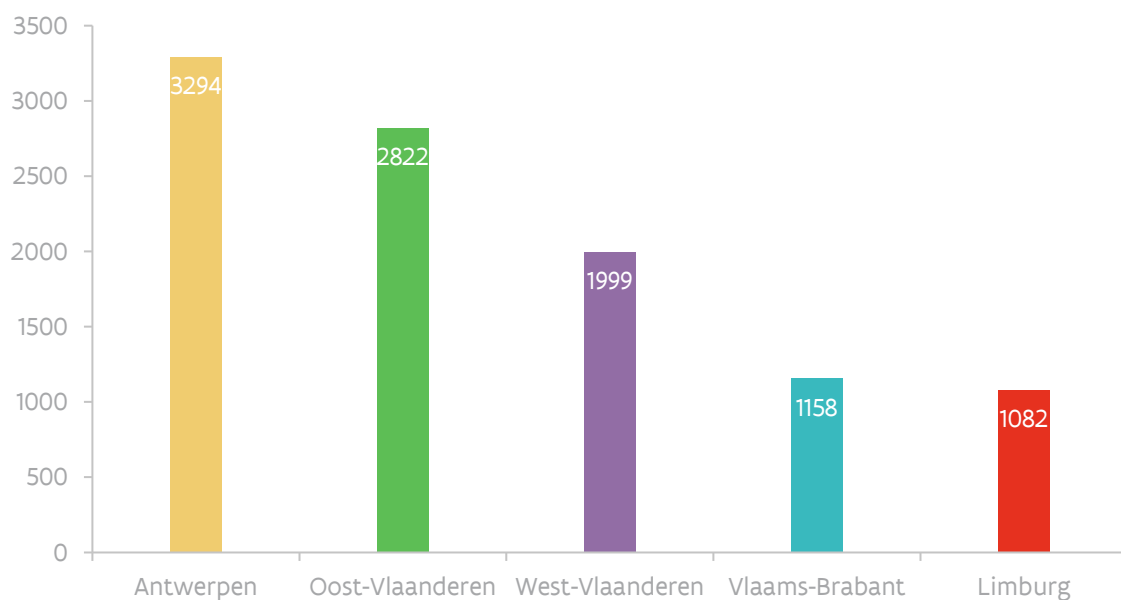
¹⁷ Hoewel de speed pedelec wettelijk gezien een "bromfiets" betreft, wordt deze categorie toch mee opgenomen bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een 'snelle' elektrische fiets.

Figuur 29 | Aantal fietsdoden in Vlaanderen per provincie (2022)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 30 | Aantal zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen per provincie (2022)

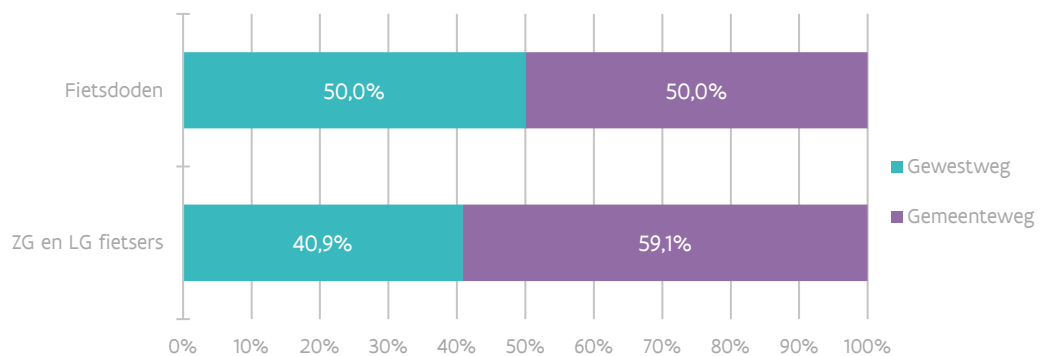


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

4.2.2. Volgens wegtype

Als we kijken naar de fiets-slachtoffers, opgedeeld per type weg, dan zien we dat – net als vorig jaar – voor de zwaar- en lichtgewonde fietsers de gemeentewegen het grootste aandeel voor hun rekening nemen. De fietsdoden zijn gelijk verdeeld tussen gewest- en gemeentewegen. (Figuur 31).

Figuur 31 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen naar wegtype (2022)

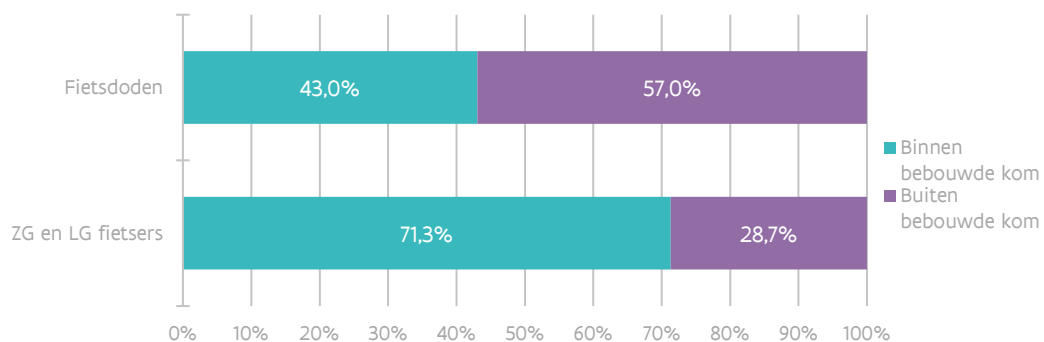


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

4.2.3. Binnen en buiten de bebouwde kom

Van de 79 fietsdoden werden er 34 binnen de bebouwde kom (43,0%) en 45 buiten de bebouwde kom (57,0%) geregistreerd (Figuur 32). Die percentages liggen min of meer in lijn met deze van 2021. Beschouwen we het aantal zwaar- en lichtgewonde fiets-slachtoffers, dan kunnen we vaststellen dat het merendeel (71,3%) van deze fietsers slachtoffer worden bij een ongeval binnen de bebouwde kom. 28,7% vinden we terug buiten de bebouwde kom.

Figuur 32 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen binnen en buiten de bebouwde kom (2022)

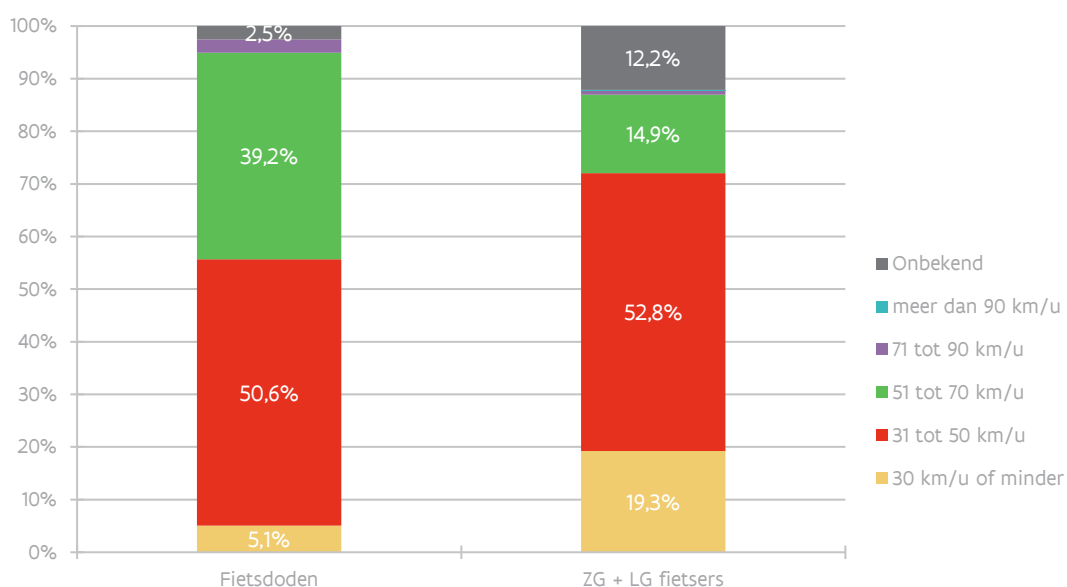


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

4.2.4. Volgens snelheidsregime

Onderstaande Figuur 33 geeft het aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers naar snelheidsregime weer. Hierin is waar te nemen dat meer dan de helft van de zwaar- en lichtgewonden valt bij een snelheidsregime van 50 km/u. Ook het meeste fietsdoden vielen in 2022 bij een snelheidsregime van 50 km/u (40 of 50,6%). Bij de fietsdoden vallen er ook veel slachtoffers bij een snelheidsregime van 70 km/u (31 of 39,2%). Hoewel dit een lichte toename is t.o.v. vorig jaar was dit aandeel in 2019 echter nog veel hoger (47,2% in 2019, 36,0% in 2020, 35,5 in 2021).

Figuur 33 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen naar snelheidsregime (2022)

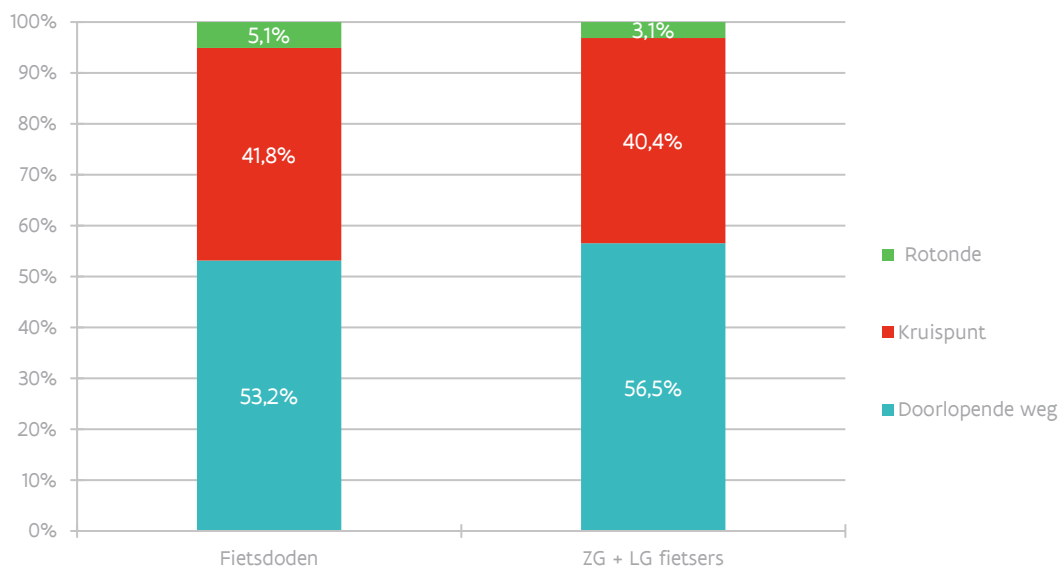


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

4.2.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes

De meeste zwaar- en lichtgewonde fietsers vallen op een doorlopend weggedeelte (56,5%) (Figuur 34). 40,4% van de gewonde fietsers vallen op kruispunten en 3,1% op rotondes. Zoals reeds vermeld in sectie 4.1.5, is het aandeel ongevallen op kruispunten traditioneel hoger voor fietsers dan voor andere weggebruikers. 41,8% van de fietsdoden vallen op een kruispunt (t.o.v. 22,0% van alle verkeersdoden), 53,2% buiten een kruispunt en 5,1% op rotondes.

Figuur 34 | Verdeling van het aantal fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2022)



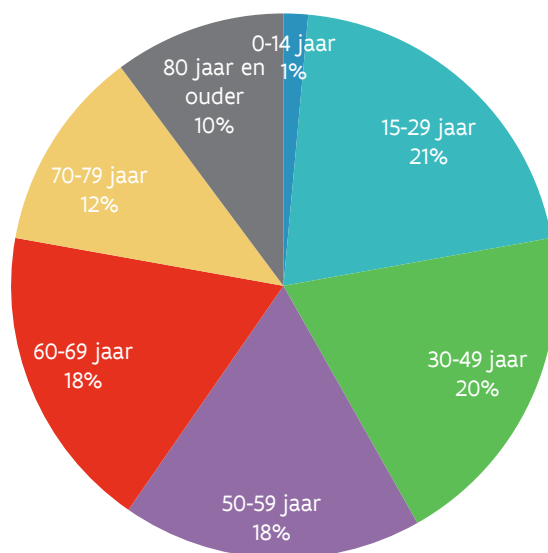
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIË: AFDELING BELEID (DMOW)

5. KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

5.1. VOLGENS LEEFTIJD

Figuur 35 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 klein (1%), en is gezakt t.o.v. 2021 (4%). Ten opzichte van vorig jaar zien we ook lichte dalingen bij de leeftijdsgroepen van de 30-49-jarigen (van 23% naar 20% in 2022), 70-79-jarigen (van 15% naar 12% in 2022) en de 80-plussers (van 13% naar 10% in 2022). Daartegenover zien we een toename bij de 50-59-jarigen (van 13% in 2021 naar 18% in 2022) en bij de 60-69-jarigen (van 11% in 2021 naar 18% in 2022). Kijken we naar de 60 plussers in zijn geheel, zien we eerder een stagnatie rond de 40%. Het aandeel van de 60-plussers was de laatste 10 jaar al sterk gestegen, en het blijft door deze stagnatie hoog.

Figuur 35 | Aandeel verkeersdoden per leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2022)



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

Figuur 36 geeft het **aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse** weer. De kenmerkende piek bij de 20- tot 24-jarigen komt ook in 2022 weer duidelijker naar voren. Ten opzichte van vorig jaar valt vooral de afname van de 25-29-jarigen, 35-39-jarigen en de de 75-plussers op. De grootste toename zien we bij de 60-64-jarigen. Met 7,5 ligt het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners wel nog het hoogst voor de 75-plussers.

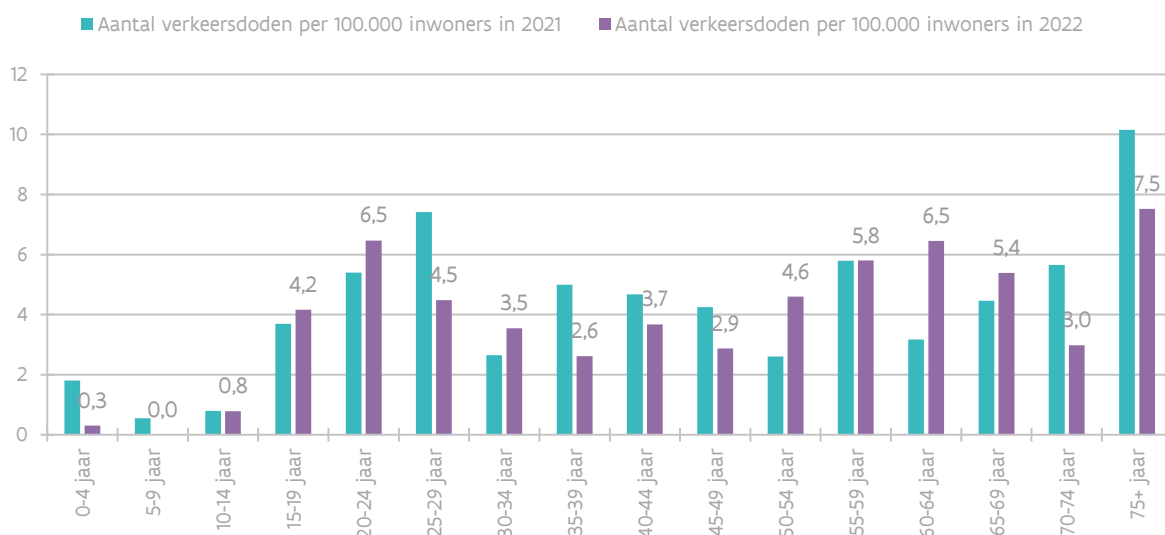
We kunnen anno 2022 dus opnieuw spreken van een piek bij de 75-plussers, al is die minder uitgesproken dan vorig jaar. In absolute cijfers betreft het 51 verkeersdoden in de leeftijdsgroep 75+. Dit betreft 18% van het totaal aantal verkeersdoden tegenover 10,1% van de bevolking, wat er op wijst dat de 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 2022, in tegenstelling tot in 2021, gelukkig heel wat minder dodelijke verkeersslachtoffers (1 in 2022, t.o.v. 8 in 2021). Bij de 10-14 jarigen zien we een status quo van het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners.

Beschouwen we, in plaats van de verkeersdoden, de **verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners**, dan steken de leeftijdsklassen van **15 tot 19-jarigen en 20- tot 24-jarigen** er bovenuit. Extra aandacht in het verkeersveiligheidsbeleid voor deze jongeren is dus zeker verantwoord.

Figuur 36 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2021-2022)



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

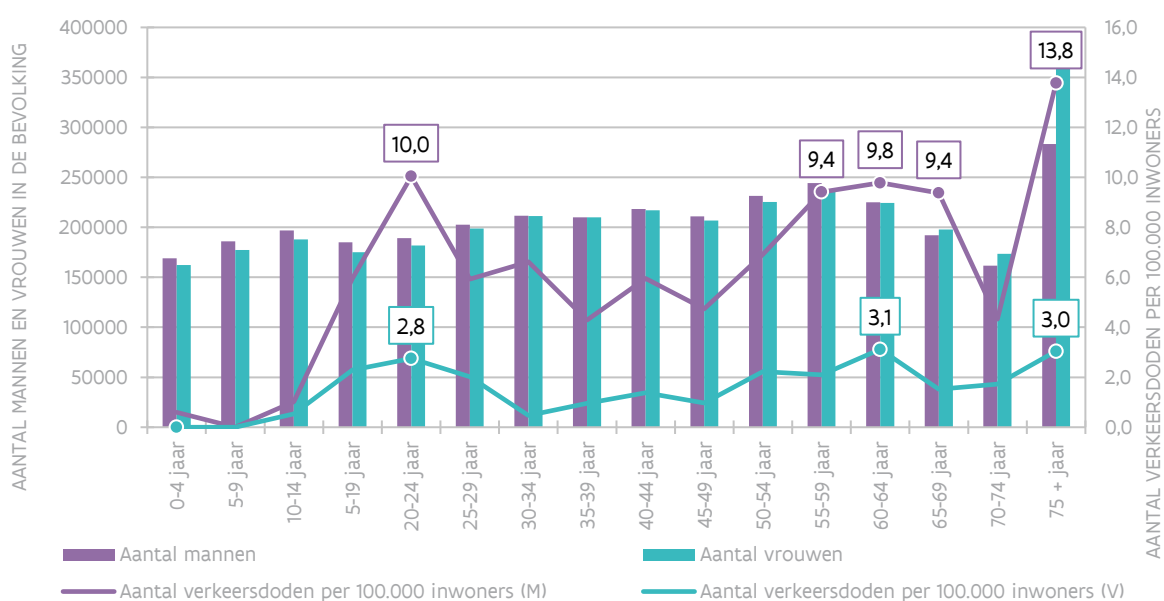
5.2. VOLGENS LEEFTIJD EN GESLACHT

Ook Figuur 37 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 76,6% 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 20-24-jarigen en de 55-69-jarigen hebben een hoge mortaliteit. Bij de mannelijke 75-plussers vallen 17,8% van alle mannelijke verkeersdoden (39 van de 219 verkeersdoden). Het aantal omgekomen mannen ligt voor elke leeftijdscategorie hoger dan bij vrouwen.

Bij de vrouwen vinden we eveneens de hoogste waarden bij de oudere categorieën, maar die steken er minder opvallend bovenuit: de vrouwen ouder dan 60 jaar omvatten meer dan 40% van de vrouwelijke verkeersdoden. Een andere piek vinden we terug voor de leeftijdscategorie 20-24 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 37 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie, evenals de demografische verdeling (Vlaams Gewest, 2022)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / 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.

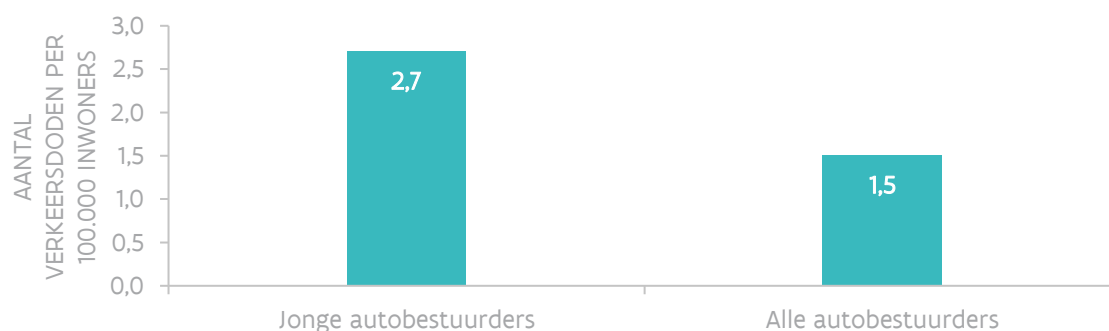
Uit Figuur 38, die het **aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners** naar jonge autobestuurders vergelijkt met deze bij alle autobestuurders, blijkt dat dit aantal **hoger is bij de jonge autobestuurders**. De laatste jaren was dit aantal bij jonge autobestuurders fors gedaald, maar in 2022 zien we toch weer een hoger cijfer: 2,7 doden per 100.000 inwoners in 2022 t.o.v. 2,0 in 2021. Het **aandeel ongevallen met jonge autobestuurders kent wel een positieve evolutie**, met een daling van 6,5% t.o.v. het jaar 2010 (zie Figuur 39). Na een zeer lichte stijging van het aandeel in 2021, zien we in 2022 opnieuw een afname. 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, 2022)

LEEFTIJDSCATEGORIE	VERKEERSDODEN			DODEN PER 100.000 INWONERS PER LEEFTIJDSCATEGORIE	
	MAN	VROUW	TOTAAL	MAN	VROUW
0-4 jaar	1	0	1	0,6	0,0
5-9 jaar	0	0	0	0,0	0,0
10-14 jaar	2	1	3	1,0	0,5
15-19 jaar	11	4	15	5,9	2,3
20-24 jaar	19	5	24	10,0	2,8
25-29 jaar	12	4	16	5,9	2,0
30-34 jaar	14	1	15	6,6	0,5
35-39 jaar	9	2	11	4,3	1,0
40-44 jaar	13	3	16	6,0	1,4
45-49 jaar	10	2	12	4,7	1,0
50-54 jaar	16	5	21	6,9	2,2
55-59 jaar	23	5	28	9,4	2,1
60-64 jaar	22	7	29	9,8	3,1
65-69 jaar	18	3	21	9,4	1,5
70-74 jaar	7	3	10	4,3	1,7
75+ jaar	39	12	51	13,8	3,0
Onbekend	3	1	4	-	-
Totaal	219	58	277	6,5	1,7

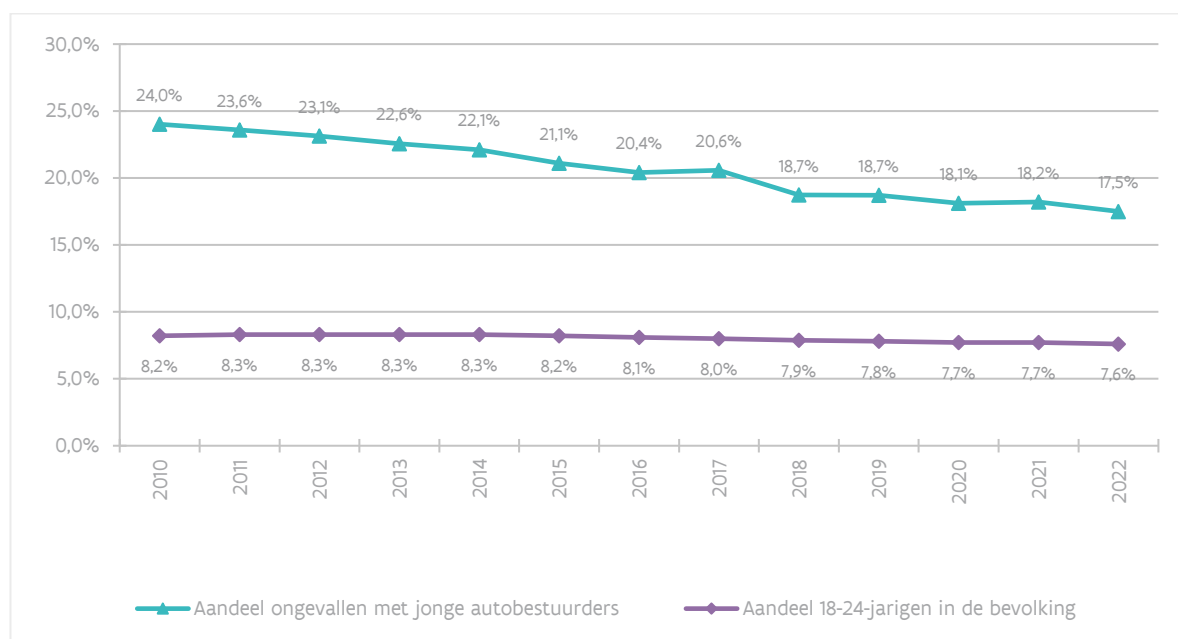
NOTA: SLACHTOFFERS WAARVAN HET GESLACHT NIET GEREGETREED ERD, WERDEN NIET OPGENOMEN IN BOVENSTAANDE TABEL.
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 38 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar jonge autobestuurders (18-24 jaar) versus alle autobestuurders (Vlaams Gewest, 2022)



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

Figuur 39 | 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 (2010-2022)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK-INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

5.3. VOLGENS VERPLAATSWIJZE

Een gemiddelde Vlaming legde in 2021-2022 gemiddeld 29,8 kilometer per dag af¹⁸. Daarvan werd 53,6% afgelegd als autobestuurder, 22,0% als autopassagier, 7,7% als (elektrische) fietser en 2,3% als voetganger. De gemiddelde Vlaming legt dus het merendeel van alle afgelegde kilometers af als auto-inzittende. Het feit dat **auto-inzittenden** een grote groep verkeersslachtoffers uitmaken in Vlaanderen is dan ook niet verwonderlijk: **36,2% van alle slachtoffers in 2022 waren auto-inzittenden**. Echter, ondanks dat dus slechts ongeveer 8% van de afgelegde kilometers met de (elektrische) fiets gebeurt, waren in 2022 wel **maar liefst 36,8% van de verkeersslachtoffers fietsers**. Dat is een lichte stijging met 2% t.o.v. vorig jaar en zelfs een beetje meer dan de auto-inzittenden. Verder waren **8,4%** van de slachtoffers **bromfietsers**, gevolgd door **voetgangers (6,5%)** en **motorfietsers (4,6%)** (Tabel 18).

¹⁸ Deze waarde betreft het gemiddeld aantal afgelegde kilometers zonder outliers (op respondentenniveau) in de periode oktober 2021 tot en met november 2022 (OVG 6).

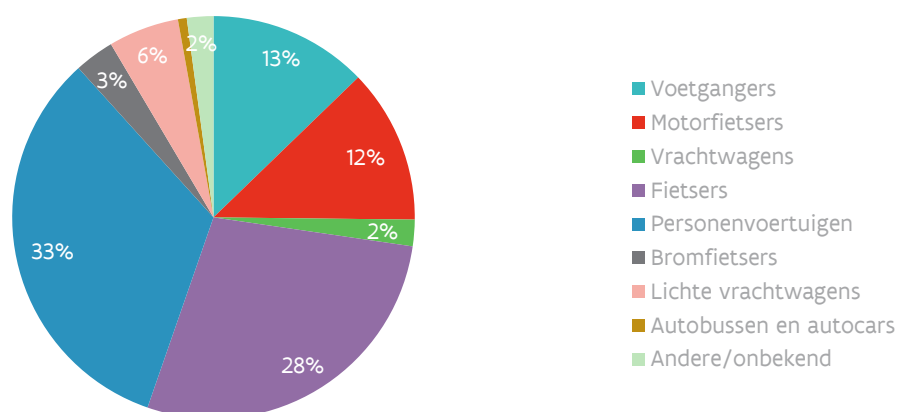
TABEL 18 | Aantal verkeersslachtoffers per verplaatsingswijze en tussen haakjes in ongevallen met de betrokken verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2022)

	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS	
			#	%
Voetgangers	36 (37)	1.808 (2.208)	1.844	6,5%
Fietsers	79 (81)	10.355 (11.023)	10.434	36,8%
Bromfietsers	9 (11)	2.388 (2.930)	2.397	8,4%
Motorfietsers	35 (39)	1.277 (1.445)	1.312	4,6%
Personenwagens	93 (166)	10.191 (20.028)	10.284	36,2%
Bestuurders van personenwagens	83	7.522	7.635	26,9%
Passagiers van personenwagens	10	2.634	2.644	9,3%
Personenwagens – status onduidelijk	0	5	5	0,0%
Lichte vrachtwagens	16 (29)	879 (3.258)	895	3,2%
Vrachtwagens	6 (60)	208 (1.560)	214	0,8%
Autobussen en autocars	2 (8)	172 (419)	174	0,6%
Andere/Onbekend	6 (20)	811 (1.818)	817	2,9%
TOTAAL	282	28.089	28.371	100,0%

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 fietsslachtoffers en een dalend aandeel bij de inzittenden van personenwagens. Voor de andere verplaatsingswijzen blijft het aandeel nagenoeg status quo.

Figuur 40 | Aandeel verkeersdoden naar verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2022)



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 (33% vs 36%). Ook bij de fietsers is dit lager (28% vs 37%) (Figuur 40 en Tabel 18). Het aandeel bij de voetgangers (13% vs 7%) en motorrijders (12% vs 5 %) 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. 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 tussen 2015 en 2020 een dalende trend op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden) (Tabel 19). Na een serieuze toename in 2021, is het aantal voetgangersdoden in 2022 opnieuw wat afgenomen. Als we ook de zwaargewonde voetgangers er bij nemen (+13 t.o.v. 2021), zien we echter een status quo t.o.v. 2021. We blijven wel nog heel wat onder het niveau van voor corona (2019). Wat betreft het aandeel van de dode en zwaargewonde voetgangers in het totaal aantal doden en zwaargewonden zien we de laatste jaren een status quo. T.o.v. 2019 zien we wat dit aandeel betreft wel nog steeds een vooruitgang (Figuur 41).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, zien we een lichte toename t.o.v. vorig jaar (Tabel 19). Echter, ook hier blijven we onder het niveau van voor de coronapandemie, waardoor we sinds 2019 een licht dalende trend zien wat betreft het aandeel voetgangersslachtoffers t.o.v. het totaal aantal slachtoffers. Anderzijds bevinden we ons in 2022 (6,5%) wel nog steeds boven de waarde van 2010 (5,9%) (Figuur 42).

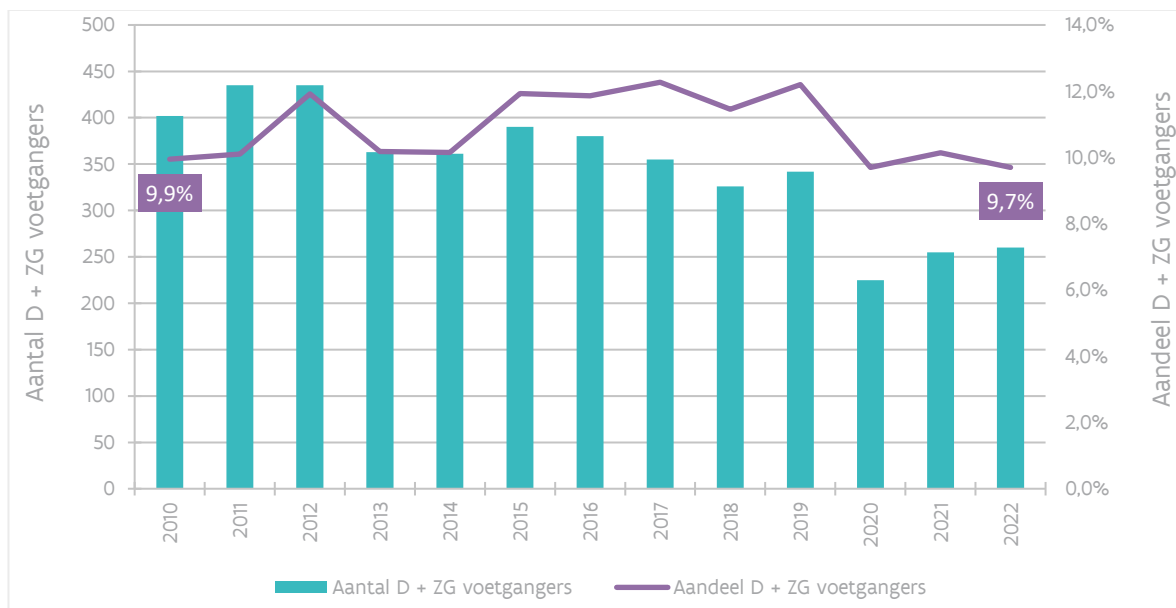
TABEL 19 | Evolutie van het aantal voetgangersslachtoffers en -ongevallen, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen

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	1.536	1.791	43	1.890
2022	36	224	1.584	1.844	36	1.972
Gemiddelde 2010-2012	58	366	1.899	2.323	58	2.354
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-37,9%	-38,8%	-16,6%	-20,6%	-37,6%	-16,2%
Evolutie 2021-2022 (in %)	-18,2%	+6,2%	+3,1%	+3,0%	-16,3%	+4,3%

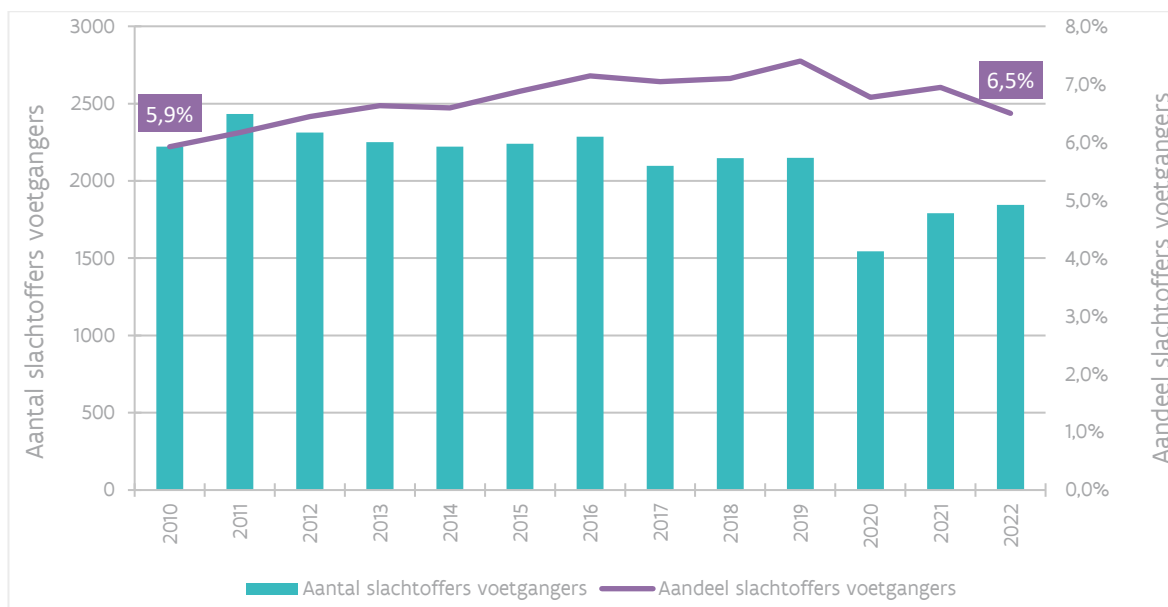
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/ INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 41 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige voetgangersslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



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

Figuur 42 | Evolutie van het aantal en aandeel van de voetgangersslachtoffers voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

5.3.1.2. Fietsers

Wanneer we de evolutie van het aantal fietsslachtoffers¹⁹ 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. Integendeel, 2022 was voor zowel de dode en zwaargewonde fietsers als voor alle fietsslachtoffers het slechtste jaar ooit (Tabel 20). In 2022 zagen we dus een stijging van het aantal fietstdoden en zwaargewonden. Dit heeft tot gevolg dat ook het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden na een lichte afname vorig jaar, in 2022 opnieuw gestegen is. Ook op langere termijn zien we een serieuze toename van het aandeel: van 20,4% in 2010 tot 41,5% in 2022, meer dan een verdubbeling (Figuur 43). Ook het globaal aantal fietsslachtoffers is gestegen t.o.v. vorig jaar, waardoor we ook hier een toename van het aandeel in 2022 zien. Op langere termijn zien we ook hier een stijging van het aandeel fietsslachtoffers van 20,3% in 2010 naar 36,8% in 2022 (Figuur 44).

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.

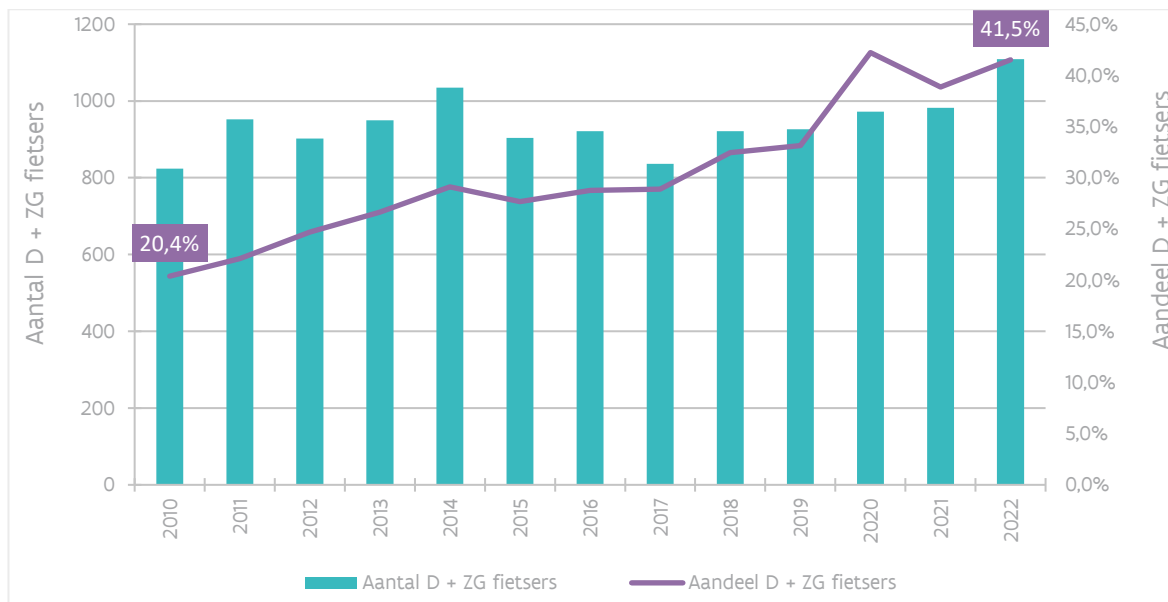
¹⁹ Hoewel de speed pedelec wettelijk gezien een "bromfiets" betreft, wordt deze categorie toch mee opgenomen bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een 'snelle' elektrische fiets.

TABEL 20 | Evolutie van het aantal fietsslachtoffers en ongevallen, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
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	772	7.069	7.905	64	7.766
2018	79	842	7.797	8.718	81	8.521
2019	72	854	7.950	8.876	72	8.628
2020	75	897	7.319	8.291	76	7.982
2021	76	906	7.997	8.979	78	8.747
2022	79	1.030	9.325	10.434	80	10.142
Gemiddelde 2010-2012	64	828	7.191	8.083	64	7.941
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	+22,8%	+24,3%	+29,7%	+29,1%	+24,4%	+27,7%
Evolutie 2021-2022 (in %)	+3,9%	+13,7%	+16,6%	+16,2%	+2,6%	+15,9%

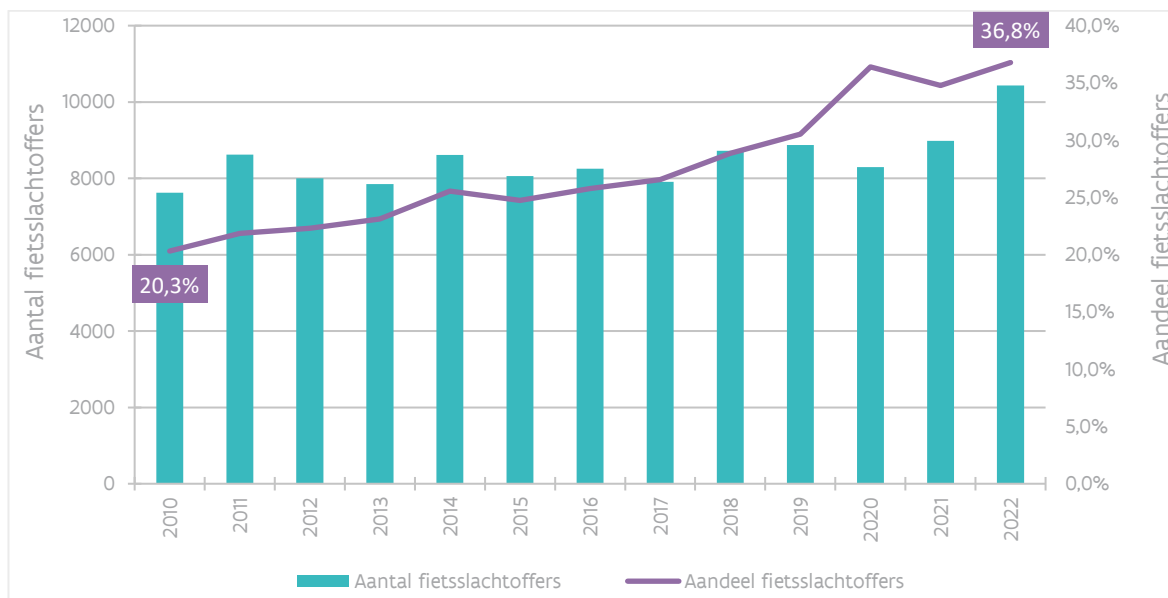
BRON: FOD ECONOMIE/AD STATISTIEK/INFORMATIE/AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 43 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige fietsslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AFDELING BELED(DMOW)

Figuur 44 | Evolutie van het aantal en aandeel van de fietsslachtoffers voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AFDELING BELED(DMOW)

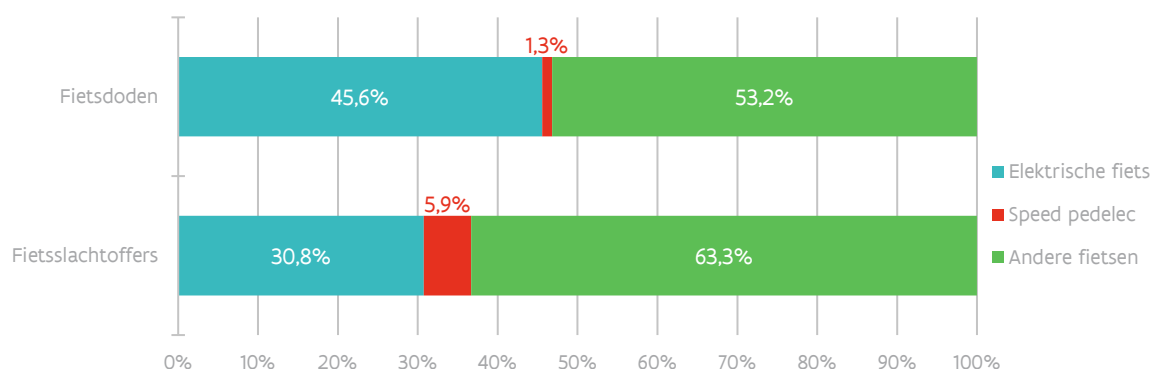
Wanneer we de groep van de fietsers opdelen naar type fiets zien we het aandeel elektrische fietsen bij de fietsslachtoffers verder toenemen (Tabel 21). In 2022 maken elektrische fietsen 30,8% van het totaal aantal fietsslachtoffers uit; dit aandeel is nog hoger voor de fietsdoden, met bijna de helft van de fietsdoden op een elektrische fiets. Het aandeel speed pedelecs bij de fietsslachtoffers is met 5,9% 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 45).

TABEL 21 | Evolutie van het aantal verkeersdoden en -slachtoffers bij de fietsers, onderverdeeld naar type fiets in Vlaanderen (2016-2022)

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	913	1	49	42	6.943
2018	19	1.297	2	152	58	7.269
2019	23	1.568	2	343	47	6.965
2020	27	1.738	2	297	46	6.256
2021	37	2.183	1	424	38	6.372
2022	36	3.210	1	616	42	6.608

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

Figuur 45 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers en -doden naar type fiets in Vlaanderen (2022)

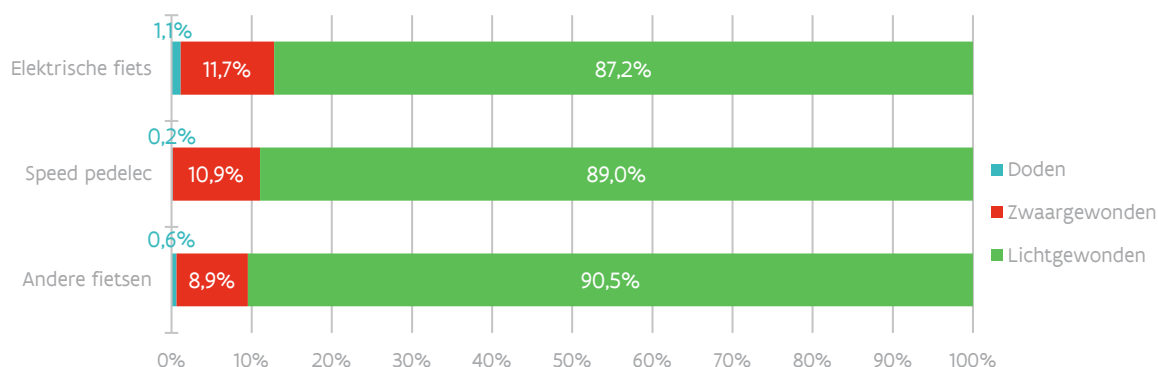


BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Onderstaande Figuur 46 geeft aan dat fietsslachtoffers die een elektrische fiets of een speed pedelec bestuurden, over het algemeen een gemiddeld hogere letselernst kennen dan bestuurders van andere fietsen. 12,8% van de slachtoffers op een elektrische fiets worden dodelijk of ernstig gewond, bij de

speed pedelec is dit 11,1% (het betreft hier wel een beperkter aantal). Bij de andere fietsen gaat het om 9,5% 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 leeftijdscategorieën²⁰.

Figuur 46 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers, naar ernst, volgens type fiets in Vlaanderen (2022)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE/AFDELING BELEID (DMOW)

5.3.2. Gemotoriseerde tweewielers

5.3.2.1. Bromfietsers

Wanneer we de evolutie van het aantal bromfietssslachtoffers²¹ beschouwen, zien we in 2022 een lichte stijging van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden). Het aantal dode en zwaargewonde bromfietsers blijft wel nog onder het niveau van 2019, maar corona-jaar 2020 kunnen we nog niet evenaren (Tabel 22). Ondanks de lichte stijging zien we wat betreft het aandeel van de dode en zwaargewonde bromfietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden een status quo t.o.v. vorig jaar. Ook hier blijven we anno 2022 (7,0%) wel nog boven het aandeel in coronajaar 2020 (5,6%). Op langere termijn zien we een lichte daling (7,8% in 2010) (Figuur 47).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal bromfietssslachtoffers op langere termijn beschouwen, merken we een dalende trend op (Tabel 22). Aangezien ook het totaal aantal verkeersslachtoffers over deze periode afneemt, vertaalt dit zich echter niet in een afname van het aandeel bromfietssslachtoffers (8,8% in 2010 naar 8,4% in 2022) (Figuur 48).

De laatste jaren (sinds 2020) zien we echter opnieuw een toename van het aantal bromfietssslachtoffers. Daarnaast zijn ook de absolute aantallen slachtoffers nog steeds niet te onderschatten. Daardoor is voor de bromfietsers, samen met de fietsers, toch blijvende aandacht in het verkeersveiligheidsbeleid gerechtvaardigd. Zeker omdat we ook in de (tweedehands) verkoopscijfers zien dat de bromfiets opnieuw aan populariteit wint sinds de corona-pandemie²².

²⁰ Zie ook verder in dit rapport (sectie 5.4), waar ingegaan wordt op de leeftjidsverdeling van de verkeersslachtoffers in relatie met de verplaatsingswijze

²¹ 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.

²² "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 2010-2022 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	200	1.985	2.196	11	2.281
2018	9	195	2.093	2.297	9	2.376
2019	15	210	2.027	2.252	14	2.365
2020	7	121	1.607	1.735	8	1.842
2021	12	166	2.010	2.188	12	2.344
2022	9	178	2.210	2.397	11	2.589
Gemiddelde 2010-2012	13	311	3.091	3.414	13	3.517
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-28,9%	-42,7%	-28,5%	-29,8%	-17,5%	-26,4%
Evolutie 2021-2022 (in %)	-25,0%	+7,2%	+10,0%	+9,6%	-8,3%	+10,5%

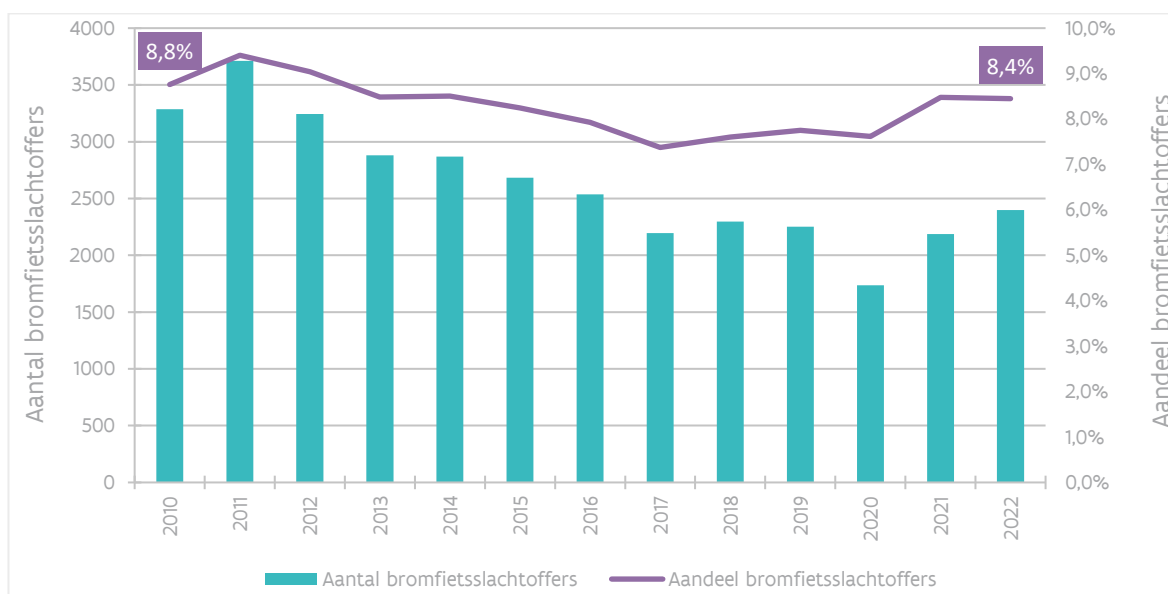
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 47 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige bromfietsslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 48 | Evolutie van het aantal en aandeel van de bromfietsslachtoffers voor de periode 2010-2022 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 - na een status quo vorig jaar - in 2022 terug een lichte toename van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden op (Tabel 23). Deze evolutie leidt ook tot een lichte toename van het aandeel van de dode en zwaargewonde motorrijders in het totaal aantal doden en zwaargewonden t.o.v. 2021. Op langere termijn zien we geen afname in het aandeel: anno 2022 bevinden we ons op hetzelfde niveau als in 2010 (10,8% in 2010; 10,7% in 2022) (Figuur 49).

TABEL 23 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en -ongevallen bij de motorrijders, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen

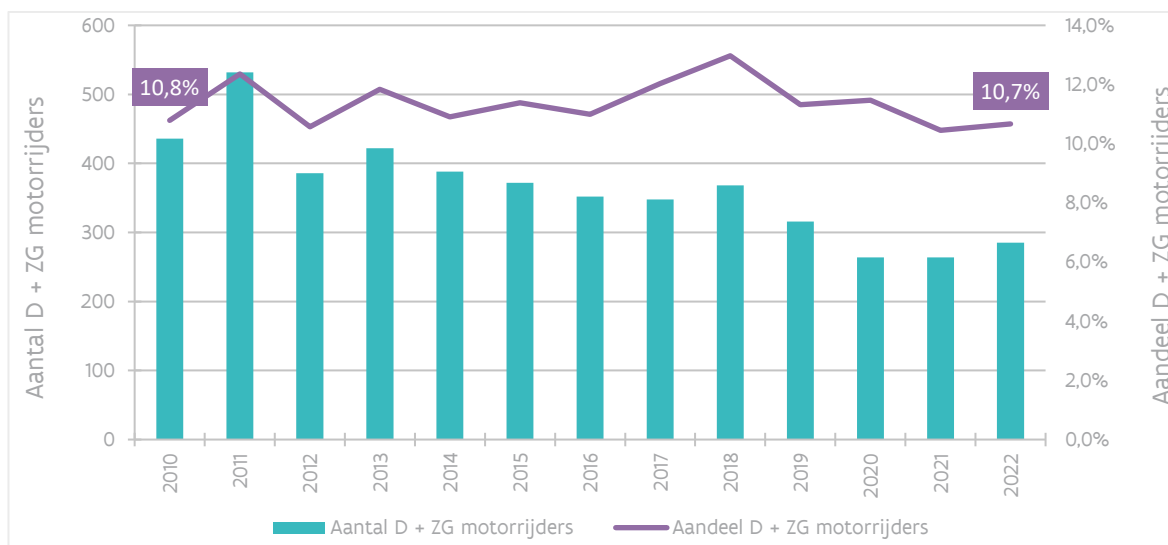
JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
2010	54	382	1.630	2.066	56	2.021
2011	68	464	1.712	2.244	73	2.196
2012	42	344	1.419	1.805	42	1.805
2013	63	359	1.297	1.719	63	1.695
2014	38	350	1.328	1.716	37	1.695
2015	50	322	1.265	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	234	886	1.150	32	1.155
2022	35	250	1.027	1.312	38	1.309
Gemiddelde 2010-2012	55	397	1.587	2.038	57	2.007
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-36,0%	-37,0%	-35,3%	-35,6%	-33,3%	-34,8%
Evolutie 2021-2022 (in %)	+16,7%	+6,8%	+15,9%	+14,1%	+18,8%	+13,3%

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIEAFDELING BELEID (DMOM)

Ook wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we een stijging op t.o.v. vorig jaar. Op langere termijn zien we wel een afname (Tabel 23). Hierdoor neemt ook het aandeel motorfietsslachtoffers af van 5,5% in 2010 naar 4,6% in 2022 (Figuur 50).

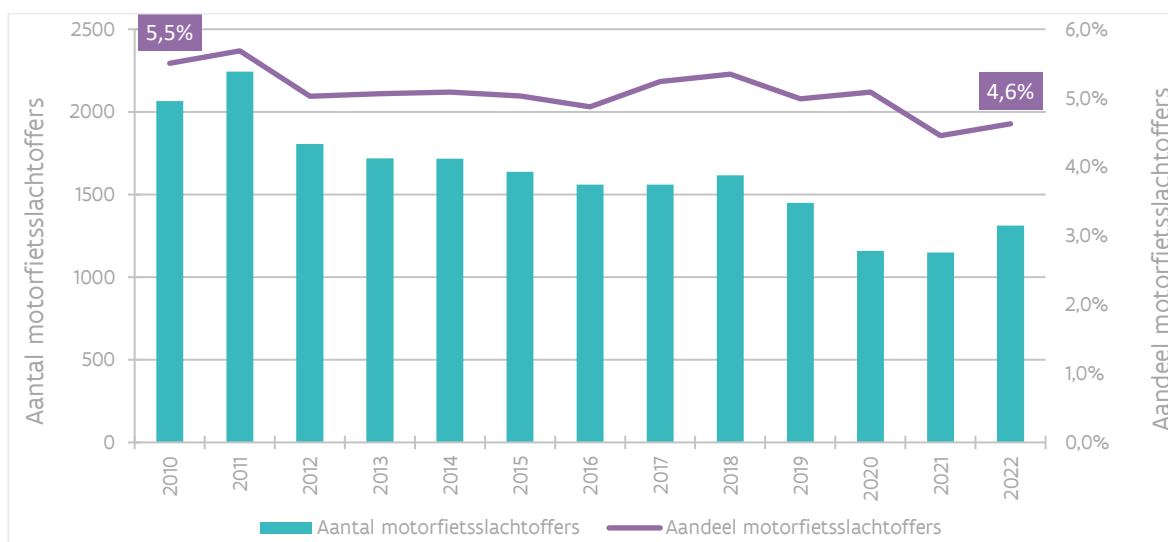
Vanwege het relatief hoge aandeel doden en zwaargewonden, en dus de blijvend hoge kwetsbaarheid, is deze doelgroep nog steeds belangrijk in functie van het behalen van de streefcijfers voor doden en zwaargewonden.

Figuur 49 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de motorrijders voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIË: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 50 | Evolutie van het aantal en aandeel van motorfietsslachtoffers voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



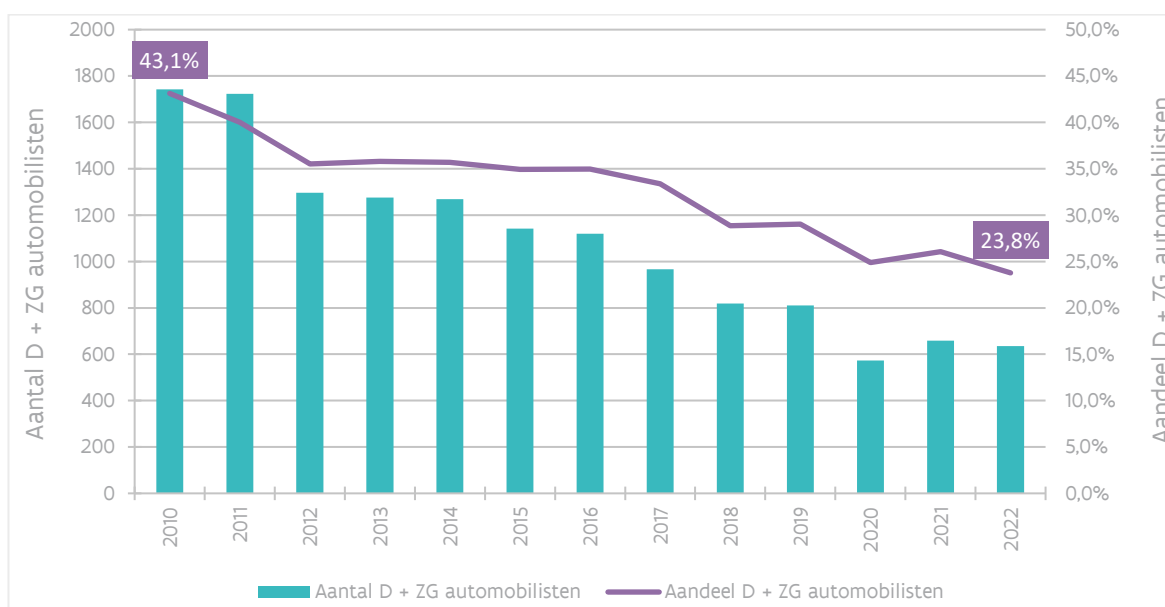
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIË: AFDELING BELEID (DMOW)

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 23,8% in 2022 (Figuur 51). Bij de verkeersdoden zien we in 2022 een afname t.o.v. een jaar eerder. Deze afname is echter niet groot genoeg om het niveau van coronajaar 2020 te evenaren, maar buiten dat uitzonderlijke jaar met verminderde mobiliteit vielen er nooit minder verkeersdoden in de auto.

Figuur 51 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de automobilisten voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



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

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 36,2% in 2022 is gedaald (Figuur 52). Deze daling over deze periode is wel beperkter dan bij de verkeersdoden en zwaargewonden. Op de kortere termijn (t.o.v. vorig jaar) zien we wel een lichte toename van het aantal slachtoffers onder de auto-inzittenden.

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 bijna 1 op 4 van de dode of ernstig gewonde verkeersslachtoffers en meer dan een derde van het totaal aantal geregistreerde verkeersslachtoffers een automobilist.

TABEL 24 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij en het aantal ongevallen met automobilisten, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT- -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
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	553	9.200	9.858	165	14.923
2022	93	542	9.649	10.284	158	16.370
Gemiddelde 2010-2012	190	1.398	16.973	18.560	280	22.858
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-51,0%	-61,2%	-43,2%	-44,6%	-43,6%	-28,4%
Evolutie 2021-2022 (in %)	-11,4%	-2,0%	+4,9%	+4,3%	-4,2%	+9,7%

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

Figuur 52 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de automobilisten voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOM)

5.3.3.2. Lichte vrachtwagen en vrachtwagen²³

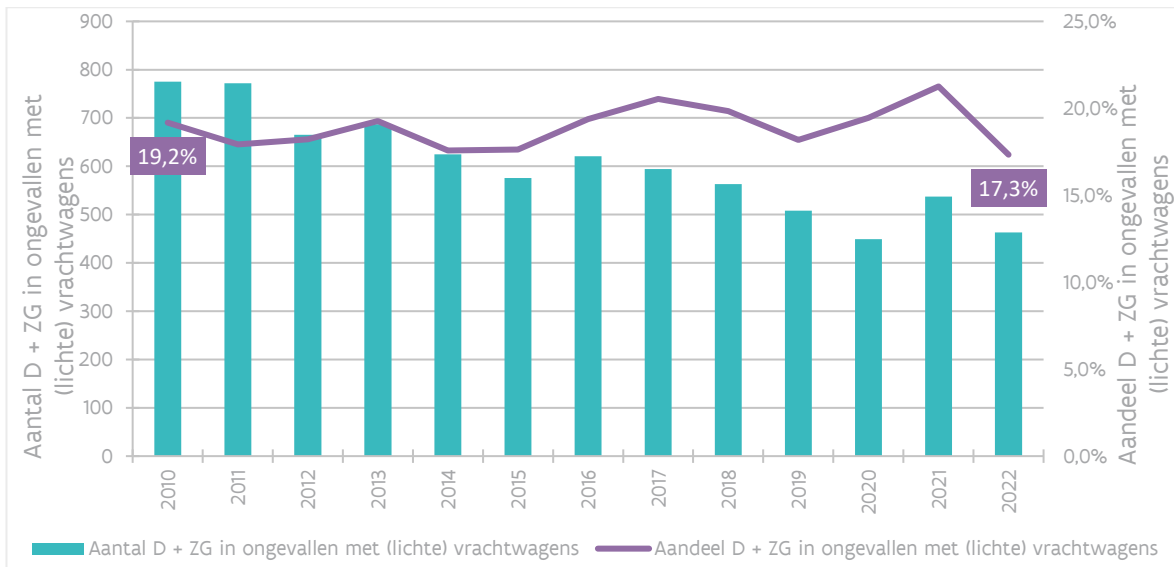
Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens beschouwen, merken we t.o.v. 2021 een afname op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden). Wat het aantal verkeersdoden in ongevallen met (lichte) vrachtwagens betreft zitten we na het negatievere cijfer in 2021 opnieuw rond het niveau van 2020 (Tabel 25). Het aandeel van de doden en zwaargewonden in ongevallen met (lichte) vrachtwagens in het totaal aantal doden en zwaargewonden kent in 2022 een serieuze afname tot 17,3%. Dit aandeel was nooit eerder zo laag (Figuur 53).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we – in tegenstelling tot bij de ernstige ongevallen – ten opzichte van vorig jaar wel een toename op. Met 4.698 slachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens zitten we terug op het niveau van voor corona (Tabel 25). Het aandeel slachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens schommelt sinds 2010 rond de 16,5% (Figuur 54).

Wanneer we ons richten op de evolutie van het aantal dodelijke ongevallen met (lichte) vrachtwagens zien we ten opzichte van vorig jaar een afname van 98 naar 79 dodelijke ongevallen. Ook op langere termijn zien we een afname (-26,4% t.o.v. het referentiegemiddelde). Het totaal aantal ongevallen met (lichte) vrachtwagens blijft de laatste jaren min of meer gelijk (Tabel 25).

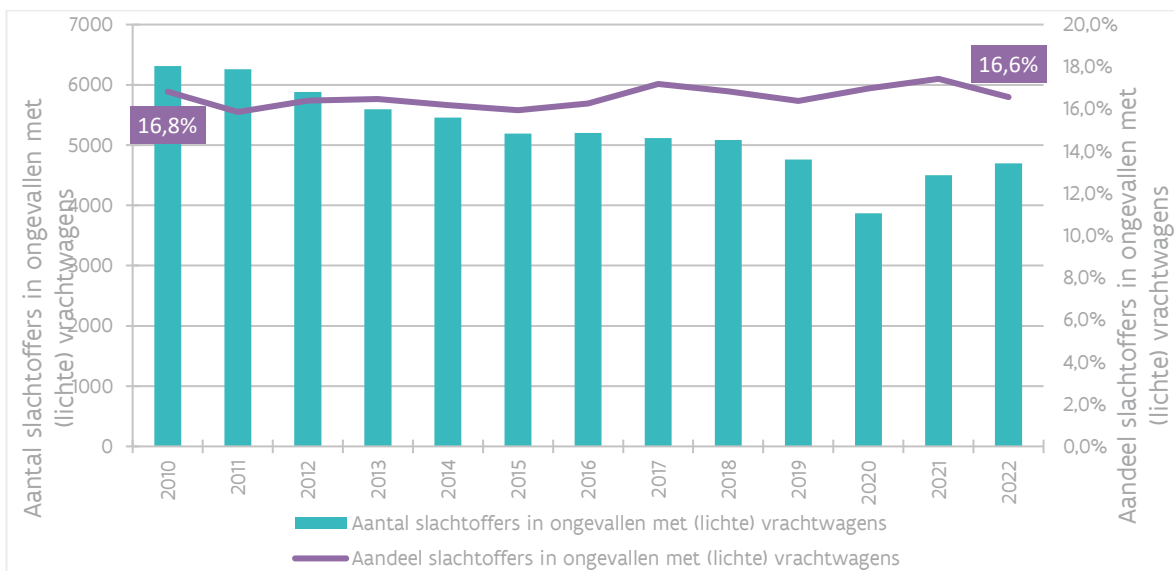
²³ Opgelet: Sinds het jaarrapport over de ongevallencijfers van 2019 bespreken we voor (lichte) vrachtwagens niet langer enkel de inzittenden van deze voertuigen, maar worden zowel de inzittenden als de opponenten die betrokken raken in een ongeval met de betreffende voertuigen onder de slachtoffers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

Figuur 53 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met (lichte) vrachtwagens voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AFDELING BELEID(DMOW)

Figuur 54 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AFDELING BELEID(DMOW)

Ondanks de recente afname in de ernstige ongevallen, is het 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.

TABEL 25 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
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	430	3.962	4.499	98	3.539
2022	83	380	4.235	4.698	79	3.669
Gemiddelde 2010-2012	114	624	5.413	6.151	107	4.541
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-27,0%	-39,1%	-21,8%	-23,6%	-26,4%	-19,2%
Evolutie 2021-2022 (in %)	-22,4%	-11,6%	+6,9%	+4,4%	-19,4%	+3,7%

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

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

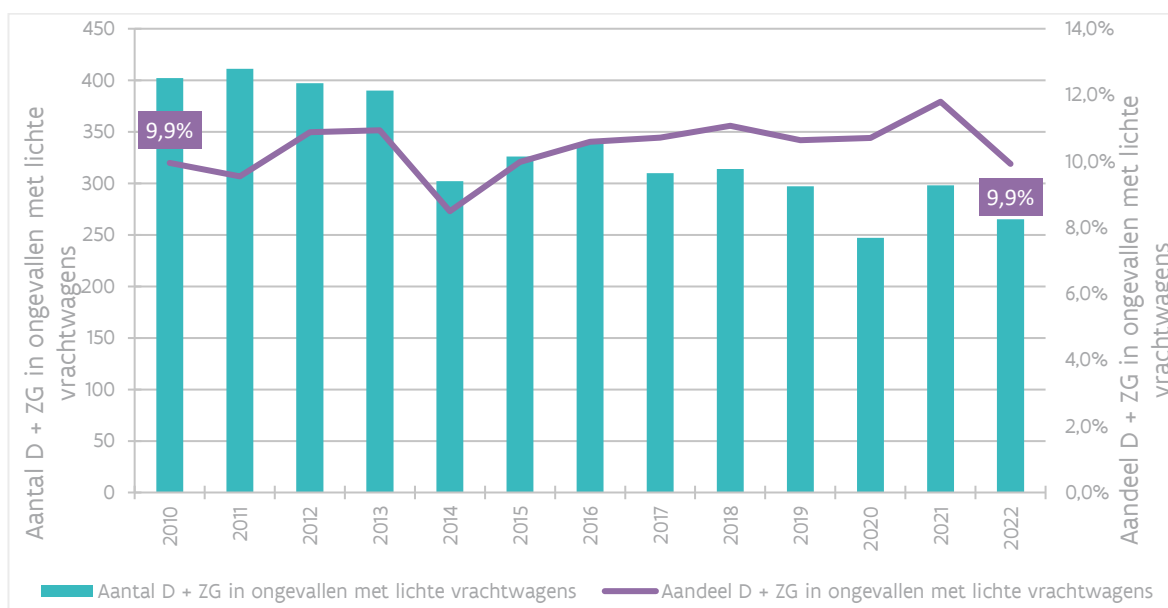
5.3.3.2.1. Lichte vrachtwagens²⁴

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens beschouwen, merken we dat enkel in 2019 minder doden vielen in ongevallen met lichte vrachtwagens

²⁴ 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.

(29 in 2022; 27 in 2019). Dat is opvallend, want in 2021 zagen we het hoogste aantal doden in ongevallen met lichte vrachtwagens sinds 2015. Ook het aantal zwaargewonden nam af ten opzichte van 2021, al is deze afname minder spectaculair dan bij de verkeersdoden. Wat betreft het aantal lichtgewonden en verkeersslachtoffers zien we dan weer lichte toenames, en zitten we in 2022 weer op het niveau van 2019 (Tabel 26).

Figuur 55 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AFDELING BELEID(DMOW)

Door de afname van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in ongevallen met lichte vrachtwagens, zien we ook een afname van het aandeel hiervan. Op langere termijn zitten we echter op exact hetzelfde niveau als in 2010 (9,9%) (Figuur 55). Ook het aandeel verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens kent recent een afname, maar op langere termijn blijven we schommelen rond de 11% (Figuur 56).

Wanneer we ons richten op de evolutie van het aantal dodelijke ongevallen met lichte vrachtwagens, merken we ook hier t.o.v. vorig jaar een sterke afname op (van 42 in 2021 naar 29 in 2022). Dit is het op één na laagste niveau sinds 2010 (Tabel 26).

Figuur 56 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AFDELING BELEID (DMOW)

TABEL 26 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHT-OFFERS	DODELIJKE ONGEVALLEN	TOTAAL ONGEVALLEN
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	252	2.822	3.120	42	2.442
2022	29	236	3.022	3.287	29	2.552

Gemiddelde 2010-2012	53	350	3.749	4.152	50	3.013
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-45,6%	-32,6%	-19,4%	-20,8%	-41,6%	-15,3%
Evolutie 2021-2022 (in %)	-37,0%	-6,3%	+7,1%	+5,4%	-31,0%	+4,5%

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

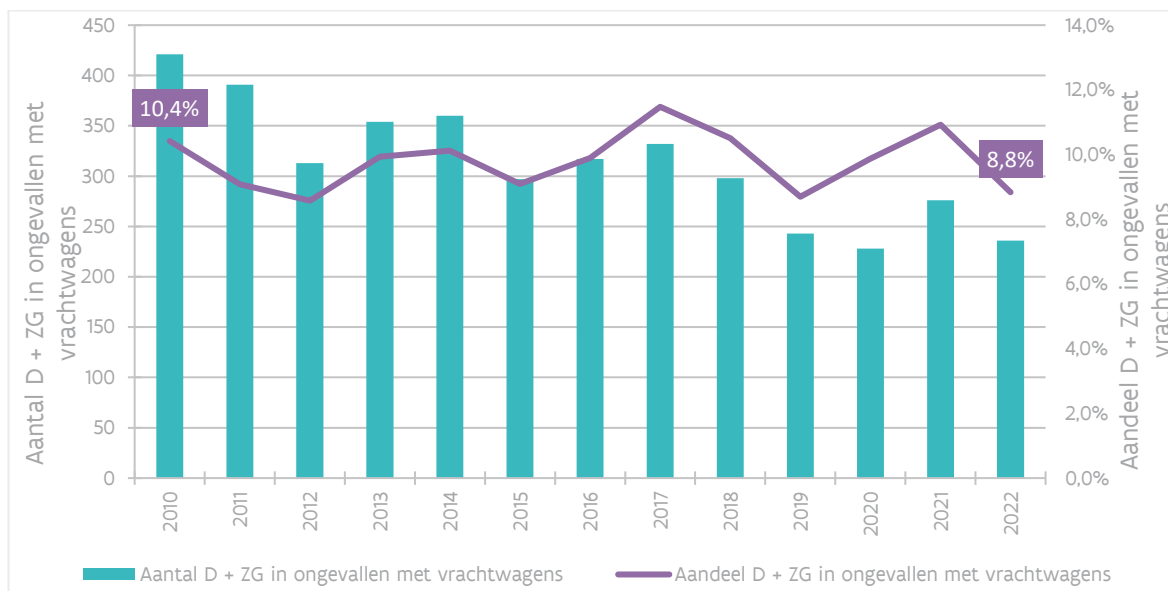
5.3.3.2.2. Vrachtwagens²⁵

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens beschouwen, merken we een afname van zowel het aantal doden als het aantal zwaargewonden t.o.v. vorig jaar (Tabel 27). Dat resulteert dan ook in een afname van het aandeel doden en zwaargewonden in ongevallen met vrachtwagens. In 2022 bedraagt het aandeel in het totaal 8,8%, iets minder dan het aandeel in 2010 (10,4%). Doorheen de jaren zien we dit aandeel schommelen rond de 10% (Figuur 57). 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 opnieuw een lichte afname t.o.v. vorig jaar, maar wel een status quo rond de 6% doorheen de jaren (Figuur 58).

Wanneer we ons richten op de evolutie van het aantal ongevallen met vrachtwagens, merken we een daling op iets langere termijn, maar wel een status quo ten opzichte van vorig jaar. Het aantal dodelijke ongevallen met vrachtwagens kent, na een sterke stijging vorig jaar, in 2022 opnieuw een afname (Tabel 27).

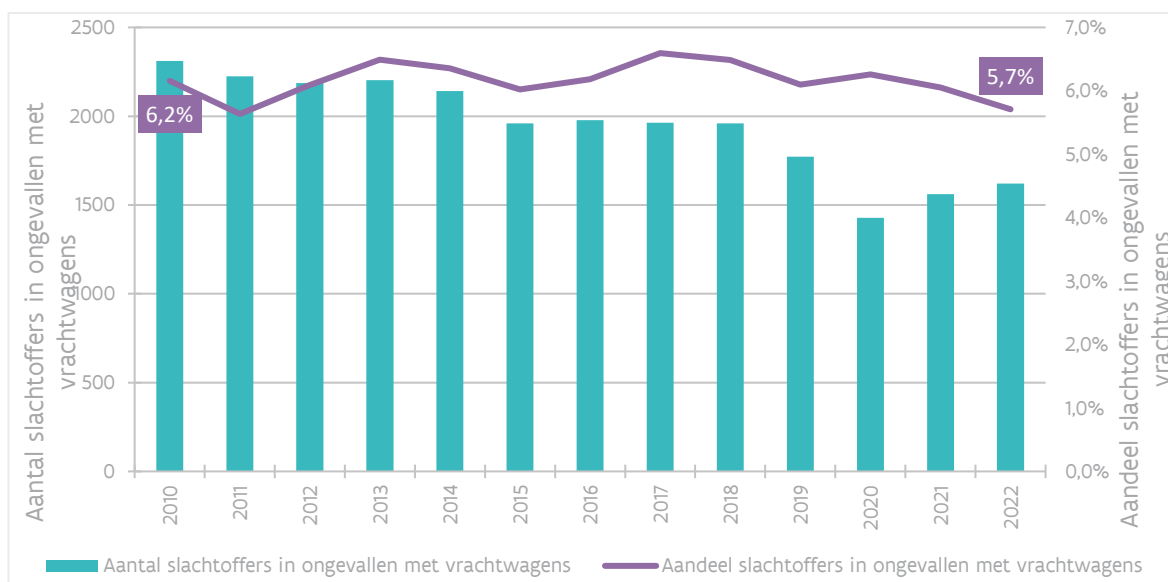
²⁵ Opgelet: Sinds het jaarrapport over de ongevallencijfers van 2019 bespreken we voor vrachtwagens niet langer enkel de inzittenden van deze voertuigen, maar worden zowel de inzittenden als de opvallende betrokkenen in een ongeval met de betreffende voertuigen onder de slachtoffers meegerekend in deze analyse.

Figuur 57 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met vrachtwagens voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIË: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 58 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIË: AFDELING BELEID (DMOW)

TABEL 27 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
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	204	1.286	1.562	67	1.236
2022	60	176	1.384	1.620	56	1.261
Gemiddelde 2010-2012	69	306	1.866	2.241	65	1.691
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-12,6%	-42,5%	-25,8%	-27,7%	-13,8%	-25,4%
Evolutie 2021-2022 (in %)	-16,7%	-13,7%	+7,6%	+3,7%	-16,4%	+2,0%

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

5.3.3.3. Autobussen en autocars²⁶

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met autobussen en autocars beschouwen, merken we dat zowel het aantal doden (8) als het aantal zwaargewonden (42) gestegen is t.o.v. vorig jaar. Vooral die stijging bij de zwaargewonden is opvallend (Tabel 28). Eén ongeval met een reisbus op de E19 ter hoogte van Sint-Job-in-'t-Goor richting Breda speelde hier een grote rol in (2 doden en 19 zwaargewonden)²⁷. Het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden blijft wel zeer beperkt (1,9%).

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

²⁶ 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.

²⁷ <https://www.hln.be/antwerpen/2-doden-en-10-zwaargewonden-bij-busongeval-op-e19-bestuurder-onder-invloed-van-drugs-rijbaan-na-uren-opnieuw-vrijgegeven-br-a4f206fa/>
Hoewel de aantallen in dit artikel afwijken, zien we voor dit ongeval op 10 april 2022 in de databank wel degelijk 2 verkeersdoden en 19 zwaargewonden.

in 2022 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 2010-2022 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	359	390	7	264
2022	8	42	377	427	7	287
Gemiddelde 2010-2012	8	54	637	699	8	440
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	+4,3%	-22,2%	-40,8%	-38,9%	-8,7%	-34,8%
Evolutie 2021-2022 (in %)	+14,3%	+75,0%	+5,0%	+9,5%	+0,0%	+8,7%

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/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, ruiters, (gemotoriseerd) voortbewegingstoestel en nog andere weggebruikers. We merken in 2022 een 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 2010-2022 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	36	333	375	20	636
2022	5	34	410	449	12	680
Gemiddelde 2010-2012	6	36	329	371	18	623
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-11,8%	-4,7%	+24,5%	+21,1%	-32,1%	+9,1%
Evolutie 2021-2022 (in %)	-16,7%	-5,6%	+23,1%	+19,7%	-40,0%	+6,9%

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

Deze toenames zijn voornamelijk toe te schrijven 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 831 letselongevallen in 2022 plaatsvonden, resulterend in 2 verkeersdoden, 49 zwaargewonden, 673 lichtgewonden en dus 724 slachtoffers bij e-stepgebruikers (zie tabel 30).

TABEL 30 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en ongevallen bij e-stepgebruikers, naar ernst, voor de periode 2020-2022 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHT-OFFERS	DODELIJKE ONGEVALLEN	TOTAAL ONGEVALLEN
2020	1	16	166	183	1	209
2021	3	33	431	467	3	535
2022	2	49	673	724	3	831
Evolutie 2021-2022 (in %)	-33,3%	+48,5%	+56,1%	+55,0%	+0,0%	+55,3%

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

5.4. VOLGENS LEEFTIJD EN VERPLAATINGSWIJZE

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 en oudere 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**. Bij de **personenwagens** vallen vooral de hoge aantallen bij de **18-34-jarigen** op. 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 44 jaar** en in **vrachtwagens** tussen **35 en 59 jaar**.

TABEL 31 | Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2022)

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorrijder	Personenwagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/ autocar	Andere/ onbekend	TOTAAL
0-3 jaar	47	31	1		140	9		3	11	242
4-5 jaar	45	31		1	69	3			5	154
6-11 jaar	131	242	10	2	262	7	2	9	22	687
12-15 jaar	136	845	40	6	148	6		24	45	1.250
16-17 jaar	67	508	715	5	111	8		17	63	1.494
18-24 jaar	179	1.048	673	167	1.782	146	13	28	146	4.182
25-29 jaar	111	749	167	159	1.429	120	18	14	77	2.844
30-34 jaar	111	724	118	134	1.141	115	19	9	70	2.441
35-39 jaar	103	650	111	127	945	106	25	6	58	2.131
40-44 jaar	116	732	113	134	840	102	29	8	37	2.111
45-49 jaar	103	683	131	135	697	71	25	10	43	1.898
50-54 jaar	104	853	89	136	640	74	37	11	31	1.975
55-59 jaar	112	846	72	127	564	56	31	11	34	1.853
60-64 jaar	96	699	50	95	377	28	11	5	17	1.378
65-69 jaar	68	546	37	52	290	16	2	4	14	1.029
70-74 jaar	84	421	15	19	236	6		2	12	795
75-79 jaar	80	363	12	7	237	9	2	2	7	719
80-84 jaar	64	235	4	1	156	3		3	7	473
85-89 jaar	46	95	2		108				3	254
90-94 jaar	18	19			23	1		1	4	66
>94 jaar	1	1			10					12
Onbekend	22	113	37	5	79	9		7	111	383
TOTAAL	1.844	10.434	2.397	1.312	10.284	895	214	174	817	28.371

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 (18-24 jaar) en oudere leeftijdscategorieën (vanaf 55 jaar) er sterk uit, die laatste vooral bij de fietsers. Bij de voetgangers steekt er niet echt een leeftijdscategorie uit. De leeftijdsgroep 18-24-jarigen blijft bij de personenwagens in het oog springen.

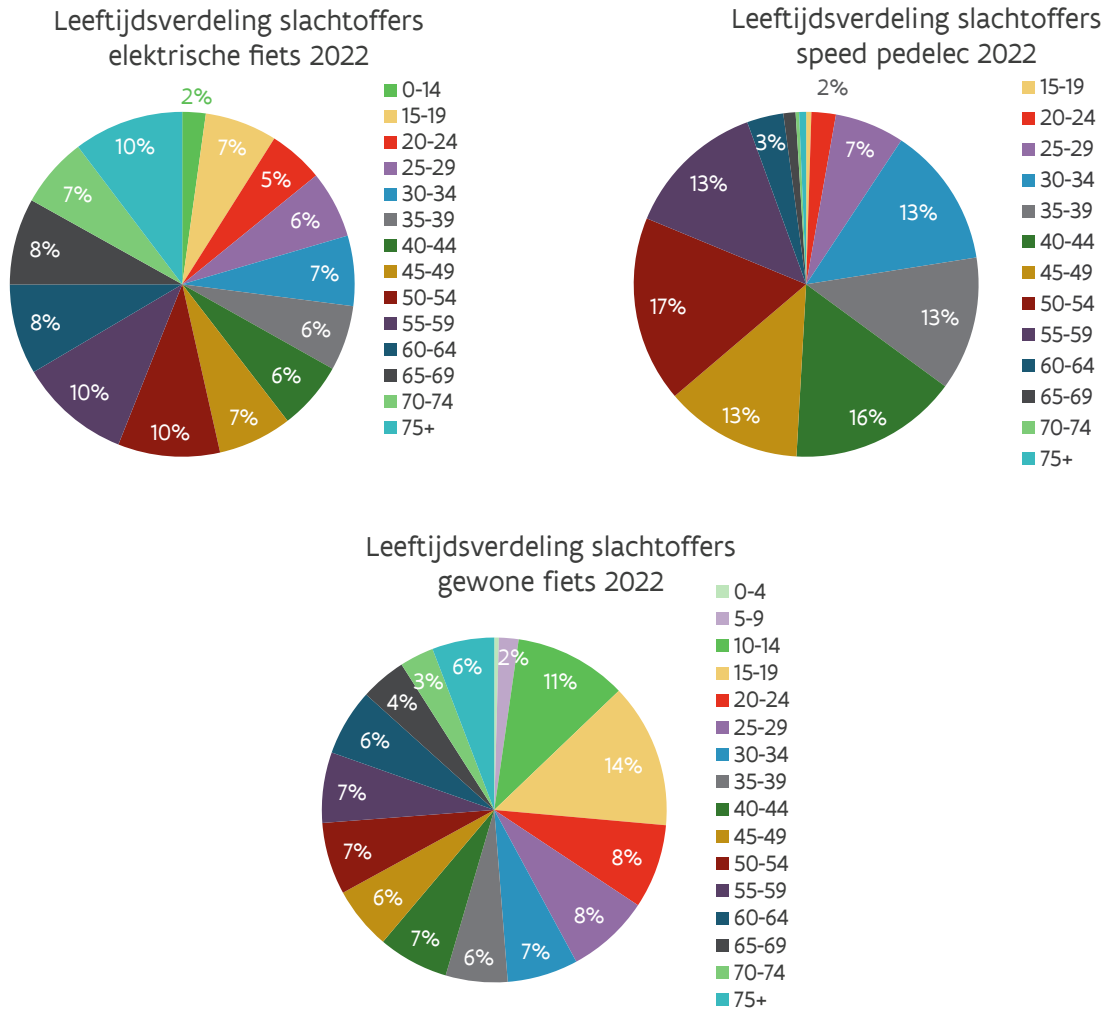
TABEL 32 | Aantal verkeersdoden volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2022)

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorrijder	Personen-wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus	Andere	TOTAAL
0-3 jaar	1									1
4-5 jaar										0
6-11 jaar	1									1
12-15 jaar	2	2								4
16-17 jaar		1	1						1	3
18-24 jaar	4	3	2	5	16	3			1	34
25-29 jaar	4	1	1	4	7			1		18
30-34 jaar	3	2		2	5	2	1			15
35-39 jaar	1	1	1	1	7					11
40-44 jaar		4		2	8	2				16
45-49 jaar	1	3		3	4	1				12
50-54 jaar	3	4	1	5	3	3	2			21
55-59 jaar	1	7		6	7	3	3		1	28
60-64 jaar	4	12		4	8	1				29
65-69 jaar	1	6	1	1	11	1				21
70-74 jaar		3		1	6					10
75-79 jaar		17	1		4				1	23
80-84 jaar	5	7	1		3				2	18
85-89 jaar	1	6			1					8
90-94 jaar	1				1					2
>94 jaar										0
Onbekend	3			1	2			1		7
TOTAAL	36	79	9	35	93	16	6	2	6	282

ROOD: HOOG AANDEEL BINNEN VERVOERSMODUS
BRON: FOD ECONOMIE/ADSTATISTIEK/INFGRAFIE/AFDELING BELEID (DMOW)

Gezien het stijgende gebruik van de elektrische fiets beschouwen we de leeftijdsverdeling eveneens naar type fiets. In 2022 werden 3.210 gebruikers van een elektrische fiets en 616 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 (53% is ouder dan 50 jaar en 25% is 65+) dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsten (33% is ouder dan 50 jaar en 13% is 65+) (Figuur 59). Vergeleken met 2020 zien we een stijging van het totaal aantal elektrische fietsen betrokken in een verkeersongeval (3.210 slachtoffers in 2022, t.o.v. 1.738 in 2020), maar geen grote verschuivingen tussen de leeftijdsklassen.

Figuur 59 | Leeftijdsverdeling van fietsslachtoffers (gewone fiets, elektrische fiets en speed pedelec) (Vlaams Gewest, 2022)

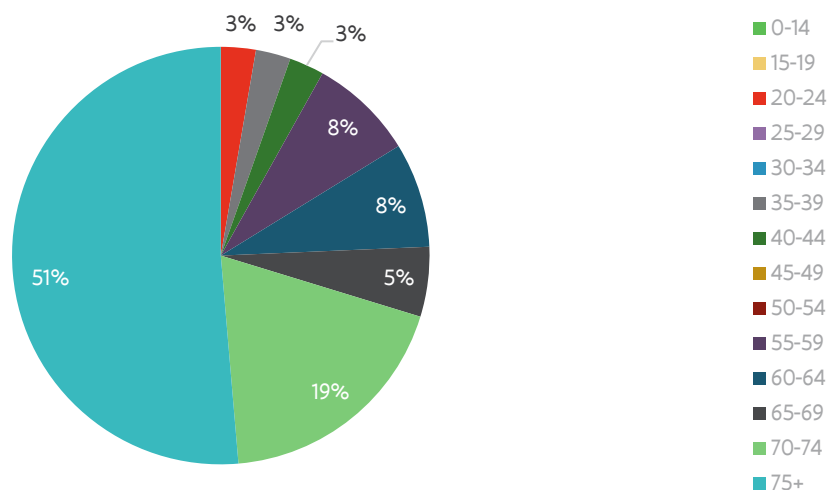


BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

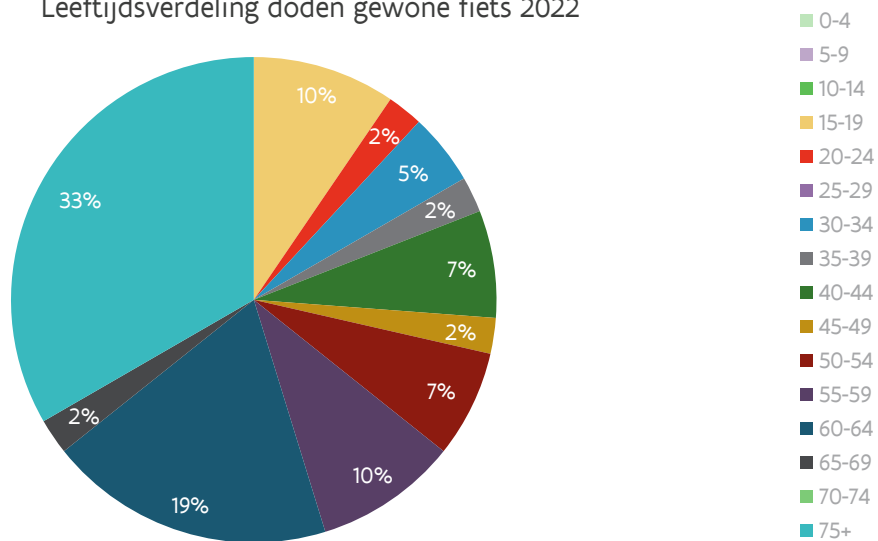
Kijken we naar het aantal verkeersdoden die zich met een elektrische fiets verplaatsten (Figuur 60), dan zien we dat maar liefst 91% ouder is dan 55 jaar. Bij de verkeersdoden die zich met een gewone fiets verplaatsten is dit 64%. Opvallend is ook dat de helft van de elektrische fietsdoden zich in de klasse 75+ bevindt, en drievierde in de klasse 65+.

Figuur 60 | Leeftijdsverdeling van fietsdoden (gewone fiets en elektrische fiets) (Vlaams Gewest, 2022)

Leeftijdsverdeling doden elektrische fiets 2022



Leeftijdsverdeling doden gewone fiets 2022



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, 2022)

	Personen- wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Motorfiets	Bromfiets	Fiets	Voetganger	Autobus	Andere/ onbekend	Eenzijdig
Personenwagen	3.586	946	607	713	1.401	5.241	1.024	89	446	2.003
Lichte vrachtwagen		88	88	85	187	630	99	11	49	180
Vrachtwagen			71	26	30	207	17	6	18	62
Motorfiets				17	9	68	20	6	19	325
Bromfiets					40	394	114	10	59	319
Fiets						1.233	446	89	360	1.381
Voetganger							0	34	124	0
Autobus								0	12	14
Andere/onbekend									60	120

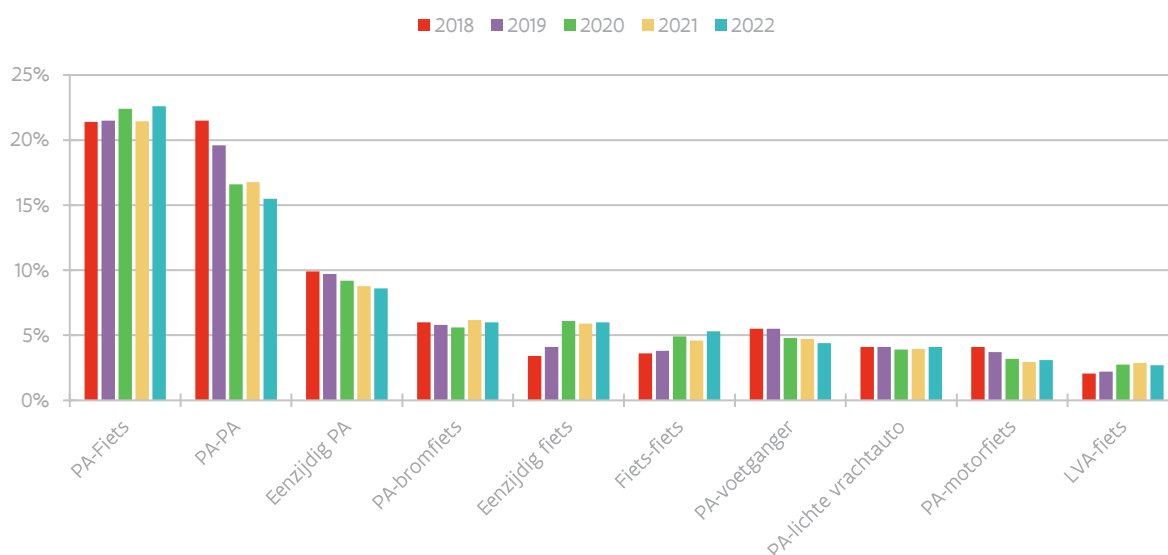
ROOD: ZEER HOOG AANDEEL (>10%); GEEL: HOOG AANDEEL (5-10%); BLAUW: BOVENGEMIDDELD AANDEEL (2,5-5%)
BRON: FOD ECONOMIE/AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DIMOV)

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 4,9% van de letselongevallen een vrachtwagen direct betrokken partij was. Bij iets minder dan 3 op de 4 (69,3%) van de letselongevallen was een personenwagen betrokken. Bij 10,2% van de letselongevallen was een lichte vrachtauto betrokken partij.

Als we de top 10 van de conflicttypes bij letselongevallen (... botst tegen ...) van de voorbije 5 jaar bekijken, kunnen we vaststellen dat deze rangschikking (en percentages) in 2022 amper gewijzigd is ten opzichte van vorig jaar (Figuur 61). Net als in 2021 zijn aanrijdingen tussen personenwagens en fietsers het meest voorkomende conflicttype. Verder wordt de afname in het aantal ongevallen tussen personenwagens van de vorige jaren bevestigd. Daarnaast worden ook de toenames in de eenzijdige

fietsongevallen en ongevallen tussen fietsers onderling bevestigd in 2022, al zien we hun aandeel niet spectaculair verder stijgen.

Figuur 61 | Aandeel top 10 conflicttypes bij letselongevallen (Vlaams Gewest, 2018-2022)

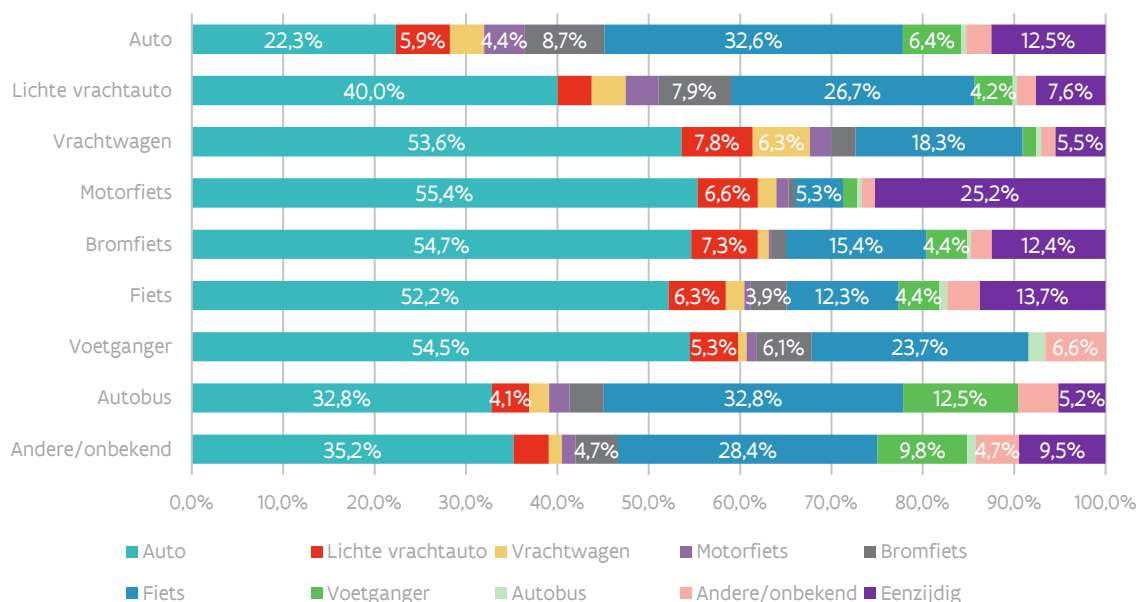


PA=PERSONENAUTO; VRW=VRACHTWAGEN; LVA=LICHTEVRACHTAUTO
BRON: FOD ECONOMIE/ADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DM/OW)

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

- Personenwagens komen het meest in aanrijding met fietsers (32,6%), gevolgd door ongevallen met andere personenwagens (22,3%) en op afstand gevolgd door eenzijdige ongevallen (12,5%).
- Lichte vrachtauto's kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen (40,0%), gevolgd door een ongeval met een fietser (26,7%), ongevallen met een bromfiets (7,9%) en eenzijdige ongevallen (7,6%).
- Vrachtwagens kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen (53,6%), gevolgd door een ongeval met een fietser (18,3%).
- Motorrijders kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen (55,4%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (25,2%).
- Bromfietsers waren het meest betrokken in een ongeval met een personenwagen (54,7%), gevolgd door ongevallen met fietsers (15,4%) en door eenzijdige ongevallen (12,4%).
- Fietsers kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen (52,2%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (13,7%) en ongevallen tussen fietsers onderling (12,3%).
- Voetgangers waren het meest betrokken in een ongeval met een personenwagen (54,5%), gevolgd door een ongeval met een fietser (23,7%).

Figuur 62 | Verdeling naar botspartner, per vervoerswijze, bij de letselgevallen (Vlaams Gewest, 2022)



BRON: FOD ECONOMIE AFD. STATISTIEK / INFOGRAFIE: 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. De opvallende toenames t.o.v. vorig jaar zien we voor de fietsers die omkwamen in een eenzijdig ongeval en de motorfietsers die omkwamen in een ongeval met een vrachtwagen. Anderzijds zagen we het aantal voetgangers dat omkwam in een ongeval met een vrachtwagen afnemen, maar ook o.a. het aantal fietsers dat omkwam in een ongeval met een auto en/of een lichte vrachtauto nam af. Het aantal dodelijke ongevallen tussen vrachtwagens en actieve weggebruikers is in 2022 wat minder hoog dan in 2021. We leren dat **bij 20,6% van de doden een vrachtwagen betrokken partij** was. Bij bijna 6 op de 10 (57,1%) doden was een personenwagen betrokken. Bij 9,2% 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.

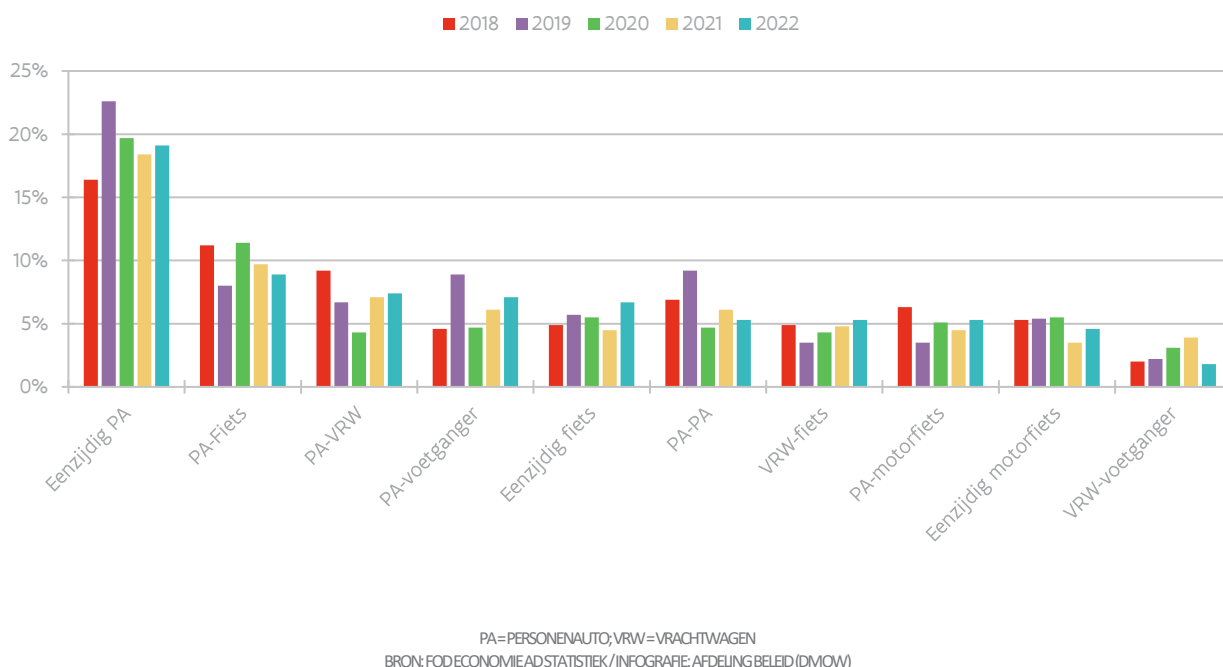
TABEL 34 | Aantal verkeersdoden en hun "tegenpartij" (eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2022)

		VERVOERSWIJZE TEGENPARTIJ									
		Voetganger	Fiets	Bromfiets	Motorfiets	Personenwagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus	Andere	Eenzijdig
VERVOERSWIJZE SLACHTOFFER	Voetganger		1		1	20	5	5	1	3	
	Fiets	1	5	2	3	25	2	15	3	4	19
	Bromfiets					4	2	1		1	1
	Motorfiets		1			15		5		1	13
	Personenwagen					15	3	19	1	1	54
	Lichte vrachtwagen					2	1	5		1	7
	Vrachtwagen					2		2			2
	Autobus										2
	Andere							2			4

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

Figuur 63 laat zien dat we bij het aandeel van de dodelijke ongevallen naar conflicttype duidelijkere verschillen met de vorige jaren kunnen waarnemen. De **eenzijdige dodelijke ongevallen met personenwagens** blijven er ondanks een status quo van het aandeel de laatste drie jaar **bovenuit steken** (19% in 2022). Verder valt op dat er in 2022 **opnieuw meer doden vielen in ongevallen tussen personenwagens en vrachtwagens en tussen personenwagens en voetgangers, maar een iets kleiner aandeel tussen personenwagens en fietsers**. Het aandeel doden in ongevallen tussen twee personenwagens blijft wat schommelen. Tenslotte zien we dat het aandeel verkeersdoden ten gevolge van **eenzijdige fietsongevallen** na een afname in 2021, in 2022 toch weer toeneemt tot bijna 7%.

Figuur 63 | Aandeel top 10 conflicttypes bij dodelijke letselongevallen (Vlaams Gewest, 2018-2022)

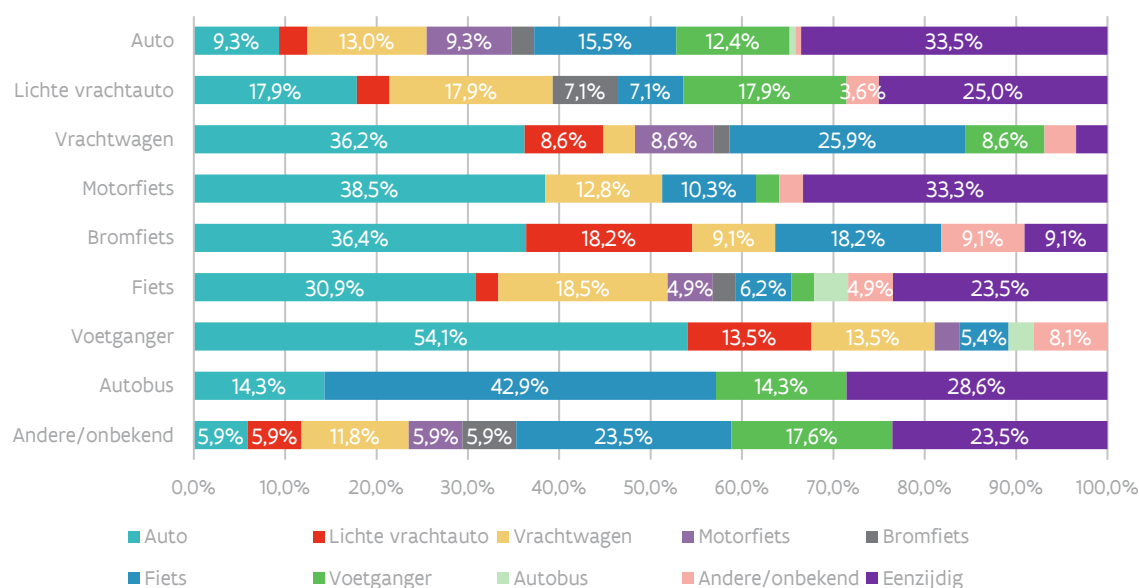


Bekijken we de toestand nu verder per vervoerswijze (Figuur 64):

- Voor de verkeersdoden in ongevallen met personenwagens vallen de meeste doden te betreuren bij een eenzijdig ongeval (1/3 van de ongevallen met een personenwagen (33,5%)), gevolgd door een ongeval met een fietser (15,5%), een ongeval met een vrachtwagen (13,0%), met een voetganger (12,4%), en tenslotte met een andere personenwagen en met een motorfietser (allebei 9,3%).
- Voor de lichte vrachtauto's vielen ook de meeste doden bij eenzijdige ongevallen (25,0%), gevolgd door ongevallen met een personenwagen, vrachtwagen en een voetganger (alle drie 17,9%).
- Voor de vrachtwagens vallen de meeste doden bij ongevallen met personenwagens (36,2%) en ongevallen met fietsers (25,9%). Ook dodelijke ongevallen met lichte vrachtauto's, motorfietzers en voetgangers komen relatief vaak voor (8,6%).
- Voor de motorrijder vielen de meeste doden bij ongevallen met personenwagens (38,5%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (33,3%).
- Bromfietzers kwamen vooral om het leven in ongevallen met personenwagens (36,4%). Er vielen ook verkeersdoden in ongevallen met lichte vrachtauto's en fietsers (beide 18,2%). Het aantal dodelijke eenzijdige bromfietsongevallen viel sterk terug (9,1%).
- Voor de fietser vielen de meeste doden bij aanrijding met een personenwagen (30,9%), gevolgd door eenzijdige fietsongevallen (23,5%) en aanrijdingen met een vrachtwagen (18,5%). Ook dodelijke aanrijdingen tussen fietsers onderling (6,2%) komen relatief regelmatig voor.
- Voor de voetganger tenslotte vielen veruit de meeste doden bij aanrijding met een personenwagen (54,1%). Dit is een toename t.o.v. vorig jaar (toen was dit nog 43%). Ook veel doden vielen in ongevallen

met (lichte) vrachtwagens (allebei 13,5%). Voor de vrachtwagens betekent dit een halvering van het aandeel t.o.v. 2021.

Figuur 64 | Verdeling naar botspartner, per vervoerswijze, bij de verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2022)



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

Wanneer we specifiek kijken naar de **verkeersdoden bij ongevallen met jonge autobestuurders** vinden we vooral een hoog aandeel bij het conflicttype **eenzijdig ongeval** en in mindere mate bij ongevallen met vrachtwagens en andere personenwagens. Wanneer we kijken naar alle **letselonegevallen** vinden we vooral een hoog aandeel **ongevallen met andere personenwagens** en in iets mindere mate **eenzijdige ongevallen en ongevallen met fietsers** 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 58,7% (Tabel 35). Binnen deze categorie gebeuren de meeste dodelijke ongevallen bij een botsing langs opzij (17,7%), gevolgd door een aanrijding met een voetganger, een frontale botsing en een botsing langs achteren (respectievelijk 13,3%, 10,7% 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 letselonegevallen slechts 17,6% bedraagt. Binnen deze eenzijdige ongevallen, komen de meeste aanrijdingen met doden (27,3%) voor in verkeerssituaties waarbij één weggebruiker botst tegen een hindernis welke zich buiten de rijbaan bevindt (bv. een boom of verlichtingspaal). Voor 5,2% van de dodelijke ongevallen is het type aanrijding niet vermeld of onbekend.

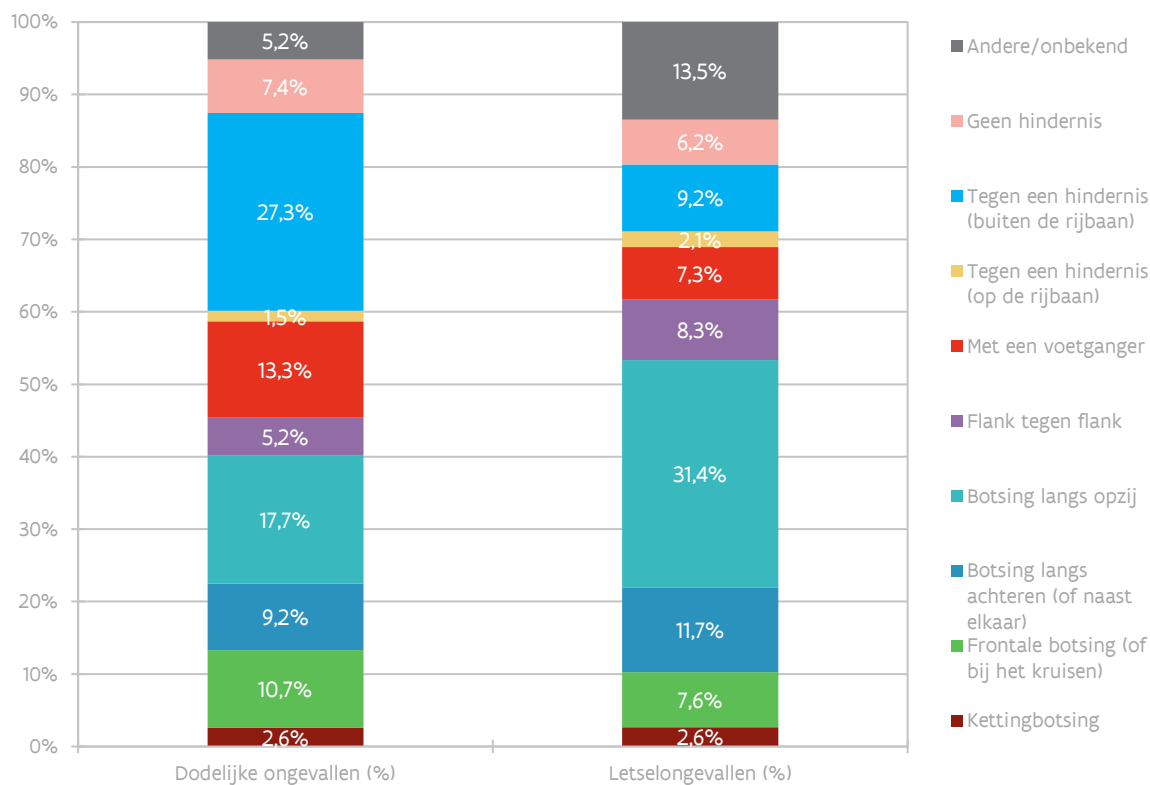
TABEL 35 | Aantal dodelijke ongevallen en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2022)

		DODELIJKE ONGEVALLEN		ONGEVALLLEN MET LETSELS	
		#	%	#	%
TUSSEN BESTUURDERS	Kettingbotsing (3 bestuurders of meer)	7	2,6%	618	2,6%
	Frontale botsing	29	10,7%	1.783	7,6%
	Botsing langs achteren (of naast elkaar)	25	9,2%	2.736	11,7%
	Botsing langs opzij	48	17,7%	7.334	31,4%
	Flank tegen flank	14	5,2%	1.951	8,3%
MET EEN VOETGANGER		36	13,3%	1.700	7,3%
ÉÉN WEGGEBRUIKER	Tegen een hindernis (op de rijbaan)	4	1,5%	502	2,1%
	Tegen een hindernis (naast de rijbaan)	74	27,3%	2.159	9,2%
	Geen hindernis	20	7,4%	1.451	6,2%
ONBEKEND		14	5,2%	3.146	13,5%
TOTAAL		271	100%	23.380	100%

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

69% van de aanrijdingen met letsel in Vlaanderen bestaan uit een aanrijding tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief) (Tabel 35 en Figuur 65). Vlaanderen kent een hoog percentage aanrijdingen langs opzij (31,4%). 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 17,6% van alle aanrijdingen met letsel in Vlaanderen.

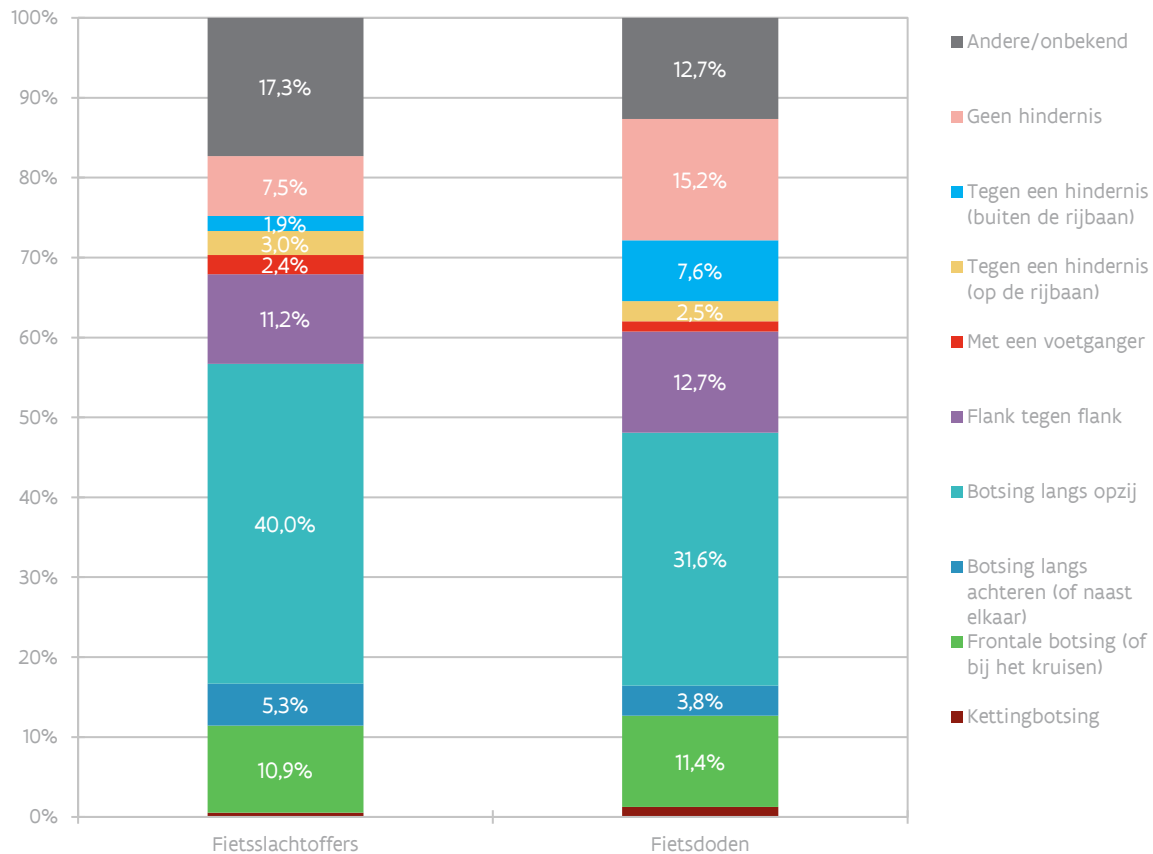
Figuur 65 | Aandeel dodelijke ongevallen en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2022)



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

Het aandeel aanrijdingen langs opzij is nog hoger wanneer we specifiek de **fietsers** beschouwen (Figuur 66). Hierbij zien we dat vier op tien (en zelfs 48,4% als we de onbekenden buiten beschouwing laten) van de fietsslachtoffers valt bij een aanrijding langs opzij. Ook veel fietsslachtoffers vallen bij een frontale botsing (10,9%) en bij een botsing flank tegen flank (11,2%). Ook bij de fietsdoden is het grootste aandeel (31,6%) van de fietsdoden het gevolg van een botsing langs opzij. Maar liefst 15,2% van de fietsdoden valt in een eenzijdig ongeval zonder hindernis. Opvallend is dat ook veel fietsdoden in een eenzijdig fietsongeval tegen een hindernis buiten de rijbaan (7,6%) vallen, terwijl deze categorie slechts 1,9% van alle fietsslachtoffers bevat. Al moeten we bij die laatste zeker ook rekening houden met de onderregistratie.

Figuur 66 | Aandeel fietsdoden en fietsslachtoffers volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2022)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFGRAFIE: AFDELING BELEID(DMOW)

Onderstaande Figuur 67 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 67 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 botsingen langs opzij (26,5%) en aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan (24,1%) het meest voorkomend. Verder komen binnen de bebouwde kom ook veel aanrijdingen met een voetganger voor (15,7%, maar vorig jaar nog 30,4%), maar ook eenzijdige ongevallen zonder hindernis (10,8%) en botsingen flank tegen flank (8,4%).

Buiten de bebouwde kom komen frontale aanrijdingen (12,8%) en aanrijdingen langs achteren (12,2%) veel vaker voor dan binnen de bebouwde kom (respectievelijk 6,0% en 2,4%). Botsingen langs opzij komen buiten de bebouwde kom dan weer minder vaak voor (13,8% buiten bebouwde kom vs. 26,5%

binnen bebouwde kom). Tenslotte komen ook aanrijdingen met een voetganger relatief vaak voor buiten de bebouwde kom (12,2%), al is dit wel wat minder dan binnen de bebouwde kom. Eenzijdige ongevallen zonder hindernis komen minder frequent voor buiten de bebouwde kom (5,9%).

Figuur 67 | Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2022)



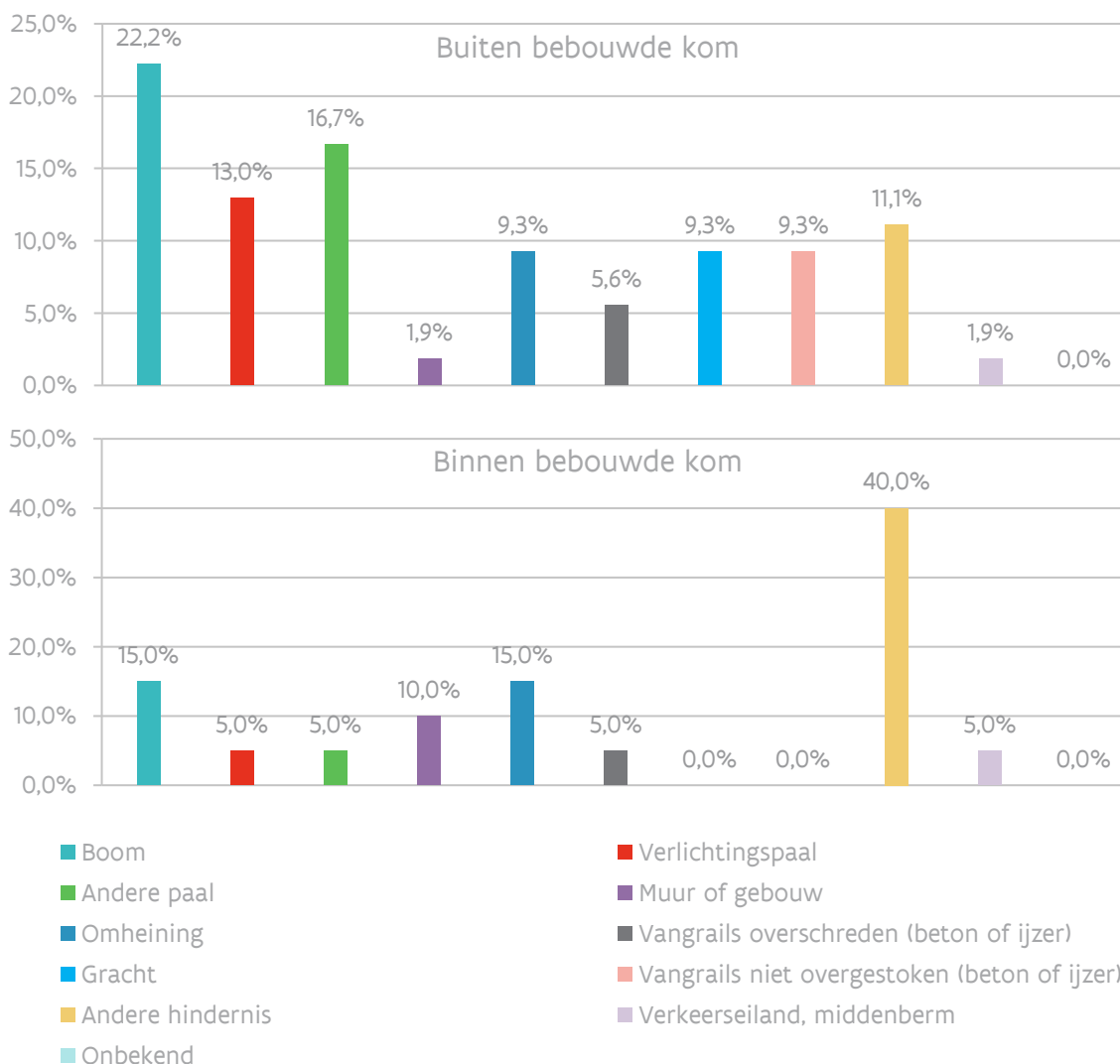
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)
 NOTA: BALKEN MET EENZELFDE KLEUR TELLEN OP TOT 100%

Uit Figuren 65 en 67 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 68 verder in op de aard van deze hindernissen.

Buiten de bebouwde kom zijn **bomen** (22,2%) en **palen** (29,7%, waarvan 13,0% verlichtingspalen en 16,7% andere palen) de meest frequente obstakels waarbij dodelijke slachtoffers vallen in eenzijdige aanrijdingen tegen een hindernis buiten de rijbaan. Ook grachten, omheiningen en vangrails (allen 9,3%) vormen regelmatig voorkomende hindernissen buiten de rijbaan buiten de bebouwde kom. **Binnen de bebouwde kom** steekt er geen hindernis echt bovenuit, aangezien het merendeel van de eenzijdige ongevallen met een 'andere hindernis' voorvalt (40%). 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 68 | Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens aard van het obstakel en naar locatie (Vlaams Gewest, 2022)

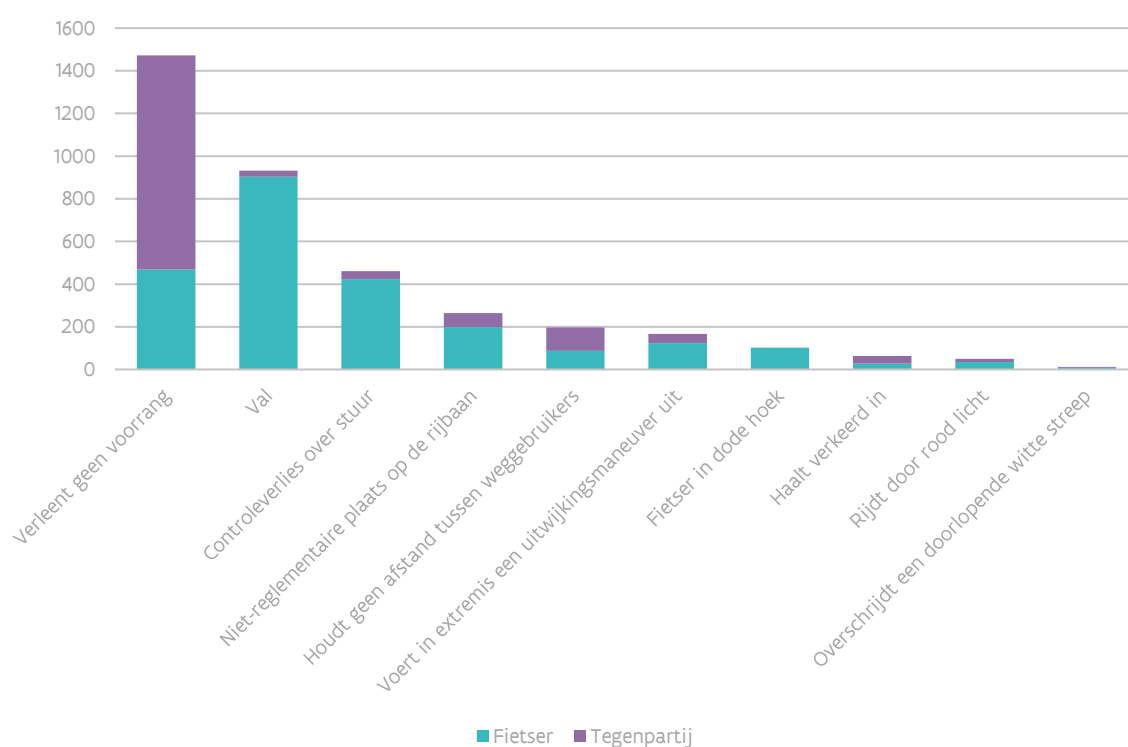


BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

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 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 69 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 69 | Verdeling geregistreerde ongevalsfactoren bij fietsongevallen, met onderscheid naar de partij waarbij de fout ligt (Vlaams Gewest, 2022)

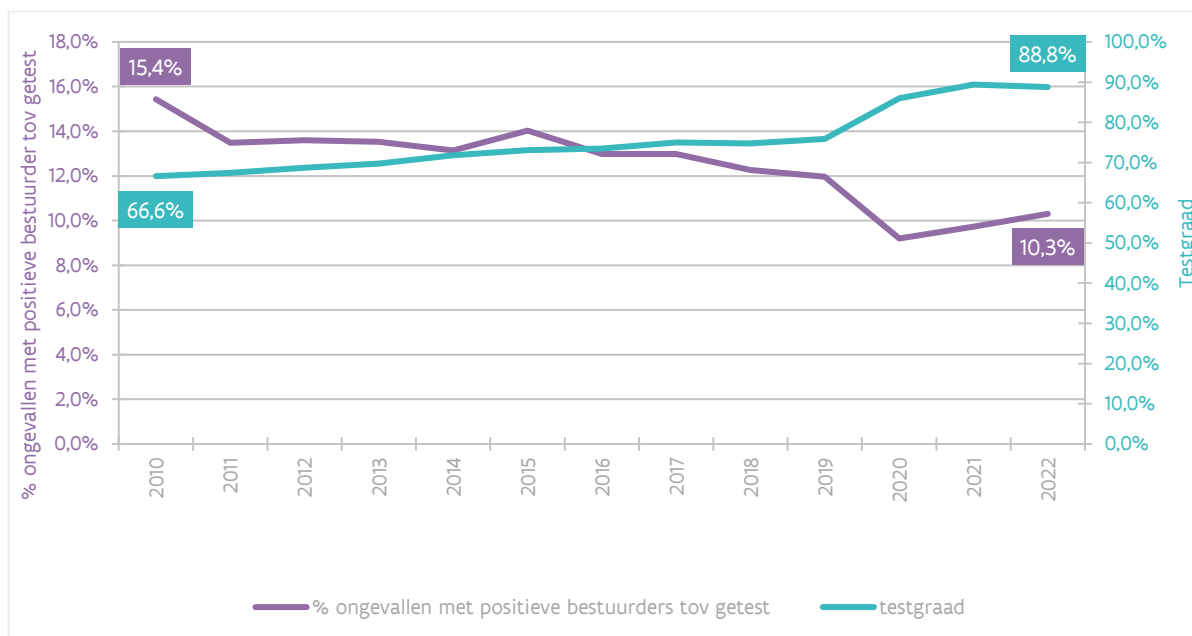


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AFDELING BELEID (DMOW)

6.3. RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Rijden onder invloed van alcohol vormt anno 2022 nog steeds een probleem. In figuur 70 zien we dat 10,3% van de geteste bestuurders bij een ongeval positief testte. Dat is voor het tweede jaar op rij een hoger percentage dan het jaar voordien, maar wel nog steeds onder het niveau van 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. De laatste jaren maken echter wel duidelijk dat rijden onder invloed van alcohol, samen met drugs, een belangrijk aandachtspunt moet blijven in het verkeersveiligheidsbeleid.

Figuur 70 | Percentage positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol bij letselongevallen en de testgraad (Vlaams Gewest, 2010-2022)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: 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 (9,2%). Ook bestuurders van lichte vrachtauto's (7,4%), motorfietsers (6,3%), bromfietsers en fietsers (beide 4,6%) en voetgangers (4,4%) testen geregeld positief. Ten opzichte van vorig jaar zien we de grootste toename bij de bestuurders van lichte vrachtauto's (6,1% in 2021) en motorfietsers (5,2% in 2021). Hierbij moeten we wel opmerken dat de testgraad bij voetgangers – en in mindere mate bij fietsers – 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 0,9% en 0,4%), wat uiteraard nog steeds te veel is gezien ze met een groot en zwaar voertuig onderweg zijn. 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 9,2% in 2022) en lichte vrachtauto's (van 12,4% in 2010 naar 7,4% in 2022) 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, 2022)

TYPE WEGGEBRUIKER	PERCENTAGE ONGEVALLEN MET POSITIEF GETESTE BESTUURDER	TESTGRAAD
Personenauto	9,2%	89,1%
Lichte vrachtauto	7,4%	87,0%
Fiets	4,6%	81,8%
Bromfiets	4,6%	87,1%
Motorfiets	6,3%	91,7%
Voetganger	4,4%	47,0%
Vrachtwagen	0,9%	89,0%
Autocar/autobus	0,4%	82,6%
Andere weggebruiker	4,7%	42,1%

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

Tenslotte kunnen we ook kijken bij welke leeftijdscategorieën het meest aantal autobestuurders positief testen voor rijden onder invloed van alcohol. Tabel 37 geeft aan dat autobestuurders in de leeftijdscategorie van 25 tot 34 jaar het vaakst positief testen (10,8%). Voor 18-24-jarigen en 35-64-jarigen lag dit percentage in 2022 net onder de 8%. 65-plussers testen veel minder vaak positief voor rijden onder invloed van alcohol (3,3%).

Als we deze cijfers vergelijken met 2010, zien we vooral afnames bij de 18-24-jarigen (-5,6%) en 35-64-jarigen (-4,1%). Het percentage positieve autobestuurders neemt ook af voor de 25-34-jarigen, maar die afname is minder sterk (-2,7%).

TABEL 37 | Percentage ongevallen met positief geteste autobestuurders voor rijden onder invloed van alcohol en testgraad, naar leeftijd (Vlaams Gewest, 2022)

LEEFTIJDSCATEGORIE	PERCENTAGE ONGEVALLEN MET POSITIEF GETESTE AUTOBESTUURDER	TESTGRAAD
18-24 jaar	7,8%	92,6%
25-34 jaar	10,8%	93,6%
35-64 jaar	7,7%	92,1%
65+	3,3%	92,0%

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

DEEL 2: Samenvatting en aandachtspunten

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

In het jaar 2022 vielen in Vlaanderen **282 verkeersdoden** te betreuren, een afname van 9% ten opzichte van 2021. Op het coronajaar 2020 na, vielen nooit minder verkeersdoden in Vlaanderen dan in 2022. Om de doelstelling voor 2025 uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 te behalen, zouden er in 2025 45 doden minder moeten vallen dan in 2022, wat zich vertaalt in een jaarlijkse afname van 15 verkeersdoden. Tegen 2030 moet dit volgens het Vlaams Verkeersveiligheidsplan verder afnemen tot 158. Wanneer we de evolutie vergelijken met onze buurlanden, boeken Vlaanderen en België nog steeds de sterkste vooruitgang t.o.v. 2010.

Vanaf 2010 zien we een geleidelijke daling van het aantal **zwaargewonden**. In 2022 zien we echter een trendbreuk en merken we opnieuw een stijging t.o.v. het voorgaande jaar, waardoor we niet meer op schema liggen om het vooropgestelde streefcijfer voor 2025 te behalen. Om de doelstelling voor 2025 te behalen, zijn 534 zwaargewonden minder nodig dan het geregistreerde aantal in 2022, wat zich vertaalt in een jaarlijkse afname van 144 zwaargewonden.

Bekijken we de **dode en zwaargewonde voetgangers**, zien we een toename in 2022 t.o.v. het jaar voordien. In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 256 dode en zwaargewonde voetgangers in het jaar 2025 vooropgesteld, wat we – ondanks de stijging – in 2022 benaderen. Tegen 2030 moet het aantal dode en zwaargewonde voetgangers verder dalen tot 171, wat 89 slachtoffers minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2022.

Wat betreft het aantal **dode en zwaargewonde fietsers** zien we ook in 2022 geen positieve evolutie (1.109 in 2022 t.o.v. 982 in 2021). Sterker nog, nooit eerder betreurden we een groter aantal dode en zwaargewonde fietsers dan in 2022. In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 693 dode en zwaargewonde fietsers in het jaar 2025 vooropgesteld. Dat betekent een afname van 416 doden en zwaargewonden t.o.v. het voorbije jaar 2022. Tegen 2030 moet dit verder afnemen tot 462 (ruim meer dan een halvering t.o.v. 2022).

Wat betreft het streefcijfer '**dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders**' zien we in het jaar 2022 een lichte stijging t.o.v. het jaar voordien (316 in 2022 t.o.v. 287 in 2021). 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 maar in 2022 terug werd overschreden. Op middellange termijn (richting 2030 – max. 197 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders) moet het aantal slachtoffers met 15 per jaar afnemen.

Het aantal **letselongevallen** in 2022 bedraagt 23.381. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2010-2012 is het aantal letselongevallen met 19,9% afgenomen, maar ten opzichte van vorig jaar zien we

wel een toename van 10,2%. Om de doelstelling voor 2025 te behalen, moeten er 6.080 letselongevallen minder gebeuren dan het geregistreerde aantal in 2022. Dat vertaalt zich in een benodigde afname van bijna 1.500 letselongevallen per jaar.

ANDERE VERKEERSVEILIGHEIDSINDICATOREN

In 2022 zien we ten opzichte van 2021 een afname van de **mortaliteit** in het verkeer in Vlaanderen van 47 naar 42 verkeersdoden per miljoen inwoners. Vlaanderen bevindt zich in 2022, na een uitschuiver in 2021, opnieuw onder het Belgisch en het Europees niveau.

Op vlak van de **ongevallenernst** vielen in Vlaanderen 12 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen in 2022, een afname t.o.v. 2021 en het laagste cijfer ooit.

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 maanden september en oktober, wat verklaard kan worden door de terugkeer naar het werk en de school.

Net als vorige jaren valt een hoog aantal letselongevallen op **weekdagen** 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 weekdag toenemen van 68% in 2010 tot 72% in 2022. Ook bij de ongevallen met ernstige afloop (doden en zwaargewonden) stellen we een vergelijkbare evolutie vast. Er gebeuren nog steeds ernstige verkeersongevallen 's nachts, maar ook veel ernstige verkeersongevallen **overdag** tijdens een gewone weekdag. Wanneer we vergelijken met vorig jaar zien we wel een lichte stijging van het aantal en aandeel verkeersdoden in Vlaanderen tijdens het weekend

Net als vorig jaar, zien we in 2022 een toename van **het aantal omgekomen autobestuurders** in het algemeen, vooral **tijdens weekdagen en in mindere mate tijdens weekenddagen en -nachten**. Anno 2022 zien we **voor weeknachten een afname** van het aantal omgekomen autobestuurders t.o.v. 2021.

De problematiek van **ernstige weekendongevallen** wordt vaak in verband gebracht met **jonge autobestuurders**. In 2022 waren 16,9% van alle autobestuurders die omkwamen in een ongeval, jongeren tussen 18 en 24 jaar oud. Dit percentage ligt hoog in vergelijking tot hun bevolkingsaandeel (7,6%), en ligt ook hoger dan de laatste jaren (in 2021 was dit nog 13,2%). In 2022 zien we ook terug een hoger aandeel omgekomen jonge autobestuurders tijdens weekendnachten. Tijdens weeknachten is het aandeel van de jonge bestuurders dan weer kleiner. **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 2022 zien we een piek in het aantal voetgangersslachtoffers tijdens de **avondspits in de wintermaanden** (al is deze minder uitgesproken dan voorbije jaren). Bij de **fietzers** zien we dat de piek vroeger in het jaar komt: tijdens de **ochtend- en avondspits in september en oktober**. Er wordt daarnaast ook een piek opgemerkt tijdens de maanden mei/juni.

De meerderheid van de ongevallen (82%) gebeurt bij normale weersomstandigheden.

DE LOCATIE VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

ALGEMEEN

De provincies **West-Vlaanderen** en **Antwerpen** kenden in 2022 het hoogste aandeel verkeersdoden (respectievelijk 24,1% en 23,1%), samen bijna de helft van het totaal aantal geregistreerde verkeersdoden in Vlaanderen. **Antwerpen** staat bovenaan in de rangschikking wat het aandeel letselongevallen betreft (30,3%), gevolgd door Oost-Vlaanderen (25,7%). De ongevallenernst is in 2022 het laagst in de provincie Antwerpen (9,2) en het hoogst in de provincie Limburg (17,7).

We stellen in 2022 vast dat de meeste ongevallen plaatsvinden op de **gemeentewegen** (47,6%) en op de **gewestwegen** (44,1%). De autosnelwegen volgen op ruime afstand (8,0%). Bij de verkeersdoden is het aandeel op de gewestwegen het hoogst (44,7%) terwijl het aandeel op de autosnelwegen meer dan verdubbelt (20,2%).

Het aantal letselongevallen in 2022 is hoger **binnen de bebouwde kom** (12.765) dan buiten de bebouwde kom (9.546), 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 **55% van alle doden** binnen de bebouwde kom, **58% van alle zwaar- en lichtgewonden** binnen de bebouwde kom, **35% 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 afname van het percentage voetgangersdoden binnen de bebouwde kom (van 31% in 2021 naar 15% in 2022) en de toename van het aandeel fietsers en motorfietsers (van respectievelijk 31% en 4% in 2021 naar 40% en 11% in 2022) binnen de bebouwde kom.

In het jaar 2022 werd het grootste aantal verkeersdoden geregistreerd op de **70 km/u wegen**, gevolgd door wegen met een snelheidsregime van max. 50 km/u en vervolgens 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**. Ten opzichte van vorig jaar is de ongevallenernst op 30 km/u wegen bovendien bijna gehalveerd.

Het merendeel van de letselongevallen in Vlaanderen vindt plaats op doorlopende weggedeeltes (62,0%). De overige ongevallen doen zich voor op kruispunten (35,3%) en op rotondes (2,7%). Het aandeel verkeersdoden op doorlopende wegsegmenten is hoger dan het aandeel letselongevallen (74,5% t.o.v. 62,0%); 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 en Antwerpen kenden in 2022 het hoogste aandeel fietsdoden (in beide provincies 20, samen de helft van alle fietsdoden). De andere provincies volgen daarna als volgt: 17 fietsdoden in West-Vlaanderen (21,5%), 15 in Oost-Vlaanderen (19%) en 7 in Vlaams-Brabant (8,9%). Kijken we naar de andere fietsslachtoffers, dan zien we dat de minste slachtoffers in Limburg vallen (10,4%). Antwerpen is de provincie met het meeste licht- en zwaargewonde fietsers (31,8%).

Als we kijken naar de fietsslachtoffers opgedeeld per type weg, dan zien we dat voor de zwaar- en lichtgewonde fietsers de meerderheid van de slachtoffers valt op **gemeentewegen**. De fietsdoden zijn eerder gelijk verdeeld tussen gewest- en gemeentewegen.

Het aantal **fietsslachtoffers** in 2022 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** (57,0%). Dat is een lichte toename van het aandeel t.o.v. vorig jaar.

In het jaar 2022 vielen het merendeel van de **zwaar- en lichtgewonde fietsers** bij een snelheidsregime van **50 km/u** (meer dan de helft). Ook het meeste **fietsdoden** vielen in 2022 bij een snelheidsregime van **50 km/u** (50,6%).

Het merendeel van de zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen valt op doorlopende weggedeeltes (56,5%), maar **het aandeel op kruispunten is wel hoger dan voor andere vervoerswijzen**, met 40,4% op kruispunten en 3,1% op rotondes. Deze aandelen zijn gelijkaardig aan vorig jaar. In 2022 vallen 41,8% van de fietsdoden op een kruispunt (t.o.v. 22,0% van alle verkeersdoden), 5,1% op rotondes en 53,2% buiten kruispunt. Het aandeel fietsdoden op een kruispunt is daarmee wat lager dan vorig jaar.

KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

LEEFTIJD EN GESLACHT

Wanneer we het aandeel verkeersdoden naar leeftijdscategorie in 2022 beschouwen, zien we ten opzichte van 2021 geen grote wijzigingen. Het aandeel verkeersdoden bij de **senioren** is de laatste 10 jaar sterk gestegen. In 2022 zijn immers 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** komt ook in 2022 weer duidelijker naar voren. Verder valt vooral de afname van de 25-29-jarigen, 35-39-jarigen en de 75-plussers op. De grootste toename zien we bij de 60-64-jarigen. Het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners is in 2022 wel nog steeds het hoogst voor de 75-plussers (7,5). **We kunnen anno 2022 dus opnieuw spreken van een piek bij de 75-plussers**, al is die minder uitgesproken dan vorig jaar. **18%** van het totaal aantal verkeersdoden valt in deze **leeftijdsgroep** tegenover 10,1% 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 was dit aantal bij jonge autobestuurders fors gedaald, maar in 2022 zien we toch weer een hoger cijfer: 2,7 doden per 100.000 inwoners in 2022 t.o.v. 2,0 in 2021. Hoewel het **aandeel ongevallen met jonge autobestuurders een positieve evolutie kent**, met een daling van 6,5% 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 76,6% van alle verkeersdoden uit tegen een bevolkingsaandeel van 49,5%. Bij mannen is de mortaliteit het hoogst bij de **75-plussers**, gevolgd door de 20-24-jarigen en de 55-69-jarigen. Bij de vrouwen vinden we eveneens veruit de hoogste piek bij de oudere categorieën: de vrouwen ouder dan 60 jaar zijn goed voor meer dan 40% van de vrouwelijke verkeersdoden. Een andere piek vinden we terug voor de leeftijdscategorie 20 tot 24 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 een grote groep verkeersslachtoffers uitmaken in Vlaanderen is niet verwonderlijk, rekening houdend met het verplaatsingsgedrag. **36,2%** van alle slachtoffers in 2022 waren auto-inzittenden. Echter, ondanks dat dus slechts 7,7% van de afgelegde kilometers met de (elektrische) fiets gebeurt, waren in 2022 wel maar liefst 36,8% van de verkeersslachtoffers fietsers. Daarmee is de groep zelfs groter geworden dan deze van de auto-inzittenden. Verder waren ook **bromfietsers (8,4%), voetgangers (6,5%) en motorfietsers (4,6%)** regelmatig slachtoffer in een verkeersongeval. 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 ook dit vergelijken met de aandelen 10 jaar geleden, merken we een stijgend aandeel van de fietsers. Dit hangt uiteraard in sterke mate samen met het **aanzienlijk lager geworden aandeel auto-inzittenden bij de verkeersdoden**.

Na een serieuze toename in 2021, is het aantal **voetgangersdoden** in 2022 opnieuw wat afgenomen. Als we ook de zwaargewonde voetgangers er bij nemen, zien we echter een status quo van het aandeel dode en zwaargewonde voetgangers t.o.v. 2021. Bij het aantal lichtgewonden zien we een lichte toename t.o.v. vorig jaar, al is deze relatief beperkt waardoor we sinds 2019 een licht dalende trend zien wat betreft het aandeel voetgangersslachtoffers t.o.v. het totaal aantal slachtoffers. Op langere termijn neemt het aandeel voetgangersslachtoffers echter 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. Integendeel, 2022 was voor zowel de dode en zwaargewonde fietsers als voor alle fietsslachtoffers het slechtste jaar ooit. Dit heeft tot gevolg dat ook het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden in 2022 opnieuw is gestegen. Ook op langere termijn zien we een sterke toename van het aandeel: van 20,4% in 2010 tot 41,5% in 2022. 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 2022 maken elektrische fietsen 30,8% van het totaal aantal fietsslachtoffers uit en zelfs bijna de helft van de fietsdoden. Het aandeel **speed pedelecs** bij de fietsslachtoffers is met 5,9% 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 **bromfietsslachtoffers** beschouwen, zien we in 2022 een lichte stijging van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden). Ondanks de lichte stijging zien we wat betreft het aandeel van de dode en zwaargewonde bromfietzers in het totaal aantal doden en zwaargewonden een status quo t.o.v. vorig jaar. Wanneer we de evolutie van het totaal aantal bromfietsslachtoffers op langere termijn beschouwen, merken we een dalende trend op. Aangezien ook het totaal aantal verkeersslachtoffers over deze periode afneemt, vertaalt dit zich echter niet in een afname van het aandeel bromfietsslachtoffers. Omdat de absolute aantallen slachtoffers echter nog steeds niet te onderschatten zijn en er t.o.v. vorig jaar een lichte 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 in 2022 terug een lichte toename van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden op. Ook wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we een stijging t.o.v. vorig jaar op. Ondanks deze (lichte) toenames, neemt het aandeel motorfietsslachtoffers op lange termijn nog steeds 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 2022 een afname t.o.v. een jaar eerder. Deze afname is echter niet groot genoeg om het niveau van coronajaar 2020 te evenaren, maar buiten dat uitzonderlijke jaar met verminderde mobiliteit vielen er nooit minder verkeersdoden in de auto. Ondanks de daling van het aantal slachtoffers bij personenwageninzittenden, blijft wel nog steeds 1 op 4 van de dode of ernstig gewonde verkeersslachtoffers en meer dan een derde van 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, zien we dat enkel in 2019 minder doden vielen in ongevallen met lichte vrachtwagens. Dat is opvallend, want in 2021 zagen we het hoogste aantal doden in ongevallen met lichte vrachtwagens sinds 2015. Ook het aantal zwaargewonden nam af ten opzichte van 2021, al is deze afname minder spectaculair dan bij de verkeersdoden. Door de afname van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in ongevallen met lichte vrachtwagens, zien we ook een afname van het aandeel hiervan. Op langere termijn blijven we wel hangen op exact hetzelfde aandeel als in 2010. Ook het aandeel verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens kent recent een afname, maar op langere termijn een status quo.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in **ongevallen met vrachtwagens** beschouwen, merken we een afname van zowel het aantal doden als het aantal zwaargewonden t.o.v. vorig jaar. Dat resulteert dan ook in een afname van het aandeel doden en zwaargewonden in ongevallen met vrachtwagens. 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.

Ondanks de recente afname in de ernstige ongevallen, is het 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: 831 letselongevallen in 2022, resulterend in 2 verkeersdoden, 49 zwaargewonden, 673 lichtgewonden en dus 724 slachtoffers bij e-stepgebruikers.

LEEFTIJD EN VERPLAATSWIJZE

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 en oudere 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 personenwagens vallen vooral de hoge aantallen bij de 18-34-jarigen op.

Wanneer we dit beeld voor de verkeersdoden bekijken, springen de jongvolwassenen (18-24 jaar) en oudere leeftijdscategorieën er sterk uit, dat laatste vooral bij de fietsers. De leeftijdsgroep 18-24-jarigen blijft bij de personenwagens in het oog springen.

Gezien het stijgende gebruik van de elektrische fiets willen we hierbij ook even stilstaan. In 2022 werden 3.210 gebruikers van een elektrische fiets en 616 gebruikers van een speed pedelec slachtoffer in een verkeersongeval in Vlaanderen. De slachtoffers van ongevallen met elektrische fietsen zijn gemiddeld ouder (53% is ouder dan 50 jaar en 25% is 65+) dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsten (33% is ouder dan 50 jaar en 13% 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 64%. 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. Daarnaast worden ook de toenames in de eenzijdige fietsongevallen en ongevallen tussen fietsers onderling bevestigd in 2022, al zien we hun aandeel niet spectaculair verder stijgen.

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 op de derde plaats. De **eenzijdige dodelijke ongevallen met personenwagens blijven er** ondanks een status quo van het aandeel de laatste drie jaar **bovenuit steken**. Verder valt op dat er in 2022 opnieuw **meer doden vielen in ongevallen tussen personenwagens en vrachtwagens en tussen personenwagens en voetgangers, maar een iets kleiner aandeel tussen personenwagens en fietsers**. Het aandeel doden in ongevallen tussen twee personenwagens blijft wat schommelen. Tenslotte zien we dat het aandeel verkeersdoden ten gevolge van eenzijdige fietsongevallen na een afname in 2021, in 2022 toch weer toeneemt. Bij bijna 6 op de 10 doden was een personenwagen betrokken, terwijl ook bij 20,6% van de doden een vrachtwagen betrokken partij was. In iets minder 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 en andere personenwagens. Wanneer we kijken naar alle letselongevallen vinden we vooral een hoog aandeel ongevallen met andere personenwagens en in iets mindere mate eenzijdige ongevallen en ongevallen met fietsers 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 58,7%. 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 17,6% bedraagt.

Het aandeel aanrijdingen tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief) is hoger bij de letselongevallen (69%) dan bij de dodelijke ongevallen. Het hoge percentage aanrijdingen langs opzij (31,4%) 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 vier op tien (en zelfs 48,4% 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 (31,6%) van de fietsdoden bij een botsing langs opzij. Maar liefst 15,2% van de fietsdoden valt in een eenzijdig fietsongeval zonder hindernis. Opvallend is dat ook veel fietsdoden in een eenzijdig fietsongeval tegen een hindernis buiten de rijbaan (7,6%) vallen, terwijl deze categorie slechts 1,9% 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 botsingen langs opzij (26,5%) en aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan (24,1%) het meest voorkomend. Verder komen binnen de bebouwde kom ook veel aanrijdingen met een voetganger voor (15,7%, maar vorig jaar nog 30,4%), maar ook eenzijdige ongevallen zonder hindernis (10,8%) en botsingen flank tegen flank (8,4%). Buiten de bebouwde kom zijn bomen en palen het meest frequente obstakel waarbij dodelijke slachtoffers vallen. Binnen de bebouwde kom steekt er geen hindernis echt bovenuit, aangezien het merendeel van de eenzijdige ongevallen zonder hindernis voorvalt.

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 2022 nog steeds een probleem, aangezien 10,3% van de geteste bestuurders bij een ongeval positief testte. Dat is voor het tweede jaar op rij een hoger percentage dan het jaar voordien, maar wel nog steeds onder het niveau van 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 (9,2%). Ook bestuurders van lichte vrachtauto's (7,4%), motorfietsers (6,3%), bromfietsers en fietsers (beide 4,6%) en voetgangers (4,4%) testen geregeld positief. Hierbij moeten we wel opmerken dat de testgraad bij voetgangers – en in mindere mate bij fietsers – lager ligt dan bij het gemotoriseerd verkeer. Tenslotte testen autobestuurders in de leeftijdscategorie van 25 tot 34 jaar het vaakst positief (10,8%). Voor 18-24-jarigen en 35-64-jarigen lag dit percentage in 2022 net onder de 8%. 65-plussers testen veel minder vaak positief voor rijden onder invloed van alcohol (3,3%).

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. Integendeel, de laatste jaren zien we een **sterke toename van het aantal fietsdoden en zwaargewonden**. Dit heeft tot gevolg dat ook het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden toeneemt ten opzichte van vorig jaar. Op langere termijn is er dan ook een duidelijke stijgende trend (20,4% in 2010 versus 41,5% in 2022). Een gelijkaardig beeld zien we bij het aandeel fietsslachtoffers in zijn globaliteit (20,3% in 2010 versus 36,8% in 2022).

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 het meeste fietsslachtoffers op **gemeentewegen** (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** (iets meer dan de helft). Ook het meeste fietsdoden vielen in 2022 bij een snelheidsregime van 50 km/u (50,6%). Bij de fietsdoden vallen er ook veel slachtoffers bij een snelheidsregime van 70 km/u.

Het aantal **fietsslachtoffers is hoger binnen de bebouwde kom** (7 op 10). Dit is niet het geval voor de fietsdoden. In 2022 vallen **iets minder dan de helft van de fietsdoden binnen de bebouwde kom** (43%), de overige 57% 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 (56,5%), maar **het aandeel op kruispunten is hoger dan voor andere vervoerswijzen**. Dat is zeker zo voor de fietsdoden: In 2022 vallen 41,8% van de fietsdoden op een kruispunt, 5,1% op een rotonde en 53,3% buiten een kruispunt. Het aandeel fietsdoden op kruispunten blijft duidelijk hoger dan voor andere vervoerswijzen, al is dat in 2022 iets minder uitgesproken dan de voorbije jaren.

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 (bijna 3 op 4 van de fietsdoden is 55 jaar of ouder en de helft 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 2022 reed bijna de helft (46%) 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 letselernst 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** neemt toe. Daarnaast neemt ook het aandeel van de aanrijdingen met een vrachtwagen bij de dodelijke fietsongevallen lichtjes toe. 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

In 2022 vielen **36 voetgangersdoden** in het verkeer. Dat zijn er 8 minder dan in 2021. Wel is het aantal zwaargewonde voetgangers wat gestegen. We zien dan 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 9,7% in 2022). Het aandeel voetgangersslachtoffers in zijn globaliteit kent eveneens een stijgende trend (5,9% in 2010 versus 6,5% in 2021). Sinds 2019 kennen we wel een voorzichtige afname van dit aandeel voetgangersslachtoffers.

Doordat deze aandelen op de langere 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 aantal voetgangersslachtoffers ligt op wegen **binnen de bebouwde kom** hoger dan op wegen buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom is bijna één op tien gewonden een voetganger, buiten de bebouwde kom is dit slechts 2%. Bij de verkeersdoden liggen die aandelen nog hoger: 15% van de verkeersdoden binnen bebouwde kom is een voetganger, 10% buiten de bebouwde kom. Vorig jaar was echter nog bijna een derde van de verkeersdoden binnen bebouwde kom een voetganger.

Bij de voetgangersongevallen heeft traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats **buiten kruispunten**: 75,4% buiten kruispunt, 23,3% op kruispunt, 1,4% op rotonde. Voor wat betreft de dodelijke voetgangersongevallen gebeurt maar liefst 94,4% buiten kruispunt tegenover 75% 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 en oudere bevolking. Bij de voetgangersdoden zien we slachtoffers verdeeld over **alle leeftijdscategorieën**.

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 4). De meeste voetgangersdoden vallen bij een aanrijding met een personenwagen (meer dan de helft), gevolgd door aanrijdingen met (lichte) vrachtwagens (samen 27%).

In mindere mate dan vorige jaren, zien we pieken in het aantal gewonde en omgekomen voetgangers tijdens de **donkerdere ochtend- en vooral de avondspits in de wintermaanden**.

BROMFIETSERS: 16-24-jarigen

Ondanks een lichte afname van het aantal bromfietsdoden in 2022, zie we wel toenames van het aantal zwaar- en lichtgewonde bromfietsers. Dit resulteert in een status quo van de aandelen voor deze vervoerswijze. Op langere termijn zien we dan ook amper een afname van het aandeel dode en zwaargewonde bromfietsers (7,8% in 2010 vs. 7,0% in 2022) en het aandeel bromfietssslachtoffers (8,8% in 2010 vs. 8,4% in 2022).

Bij de bromfietsers 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.

Bromfietsers komen veruit het **meest in aanrijding met een personenwagen (54,7% van de bromfietsongevallen is met een personenwagen)**. Ook bromfietsongevallen met fietsers (15,4%) en eenzijdige bromfietsongevallen (12,4%) komen regelmatig voor. Het meeste bromfietsdoden vallen eveneens in een ongeval met een personenwagen (1 op 3), maar ook in ongevallen met lichte vrachtwagens en fietsers. Het aantal dodelijke eenzijdige bromfietsongevallen viel sterk terug.

Ongeveer de helft van de bromfietsdoden valt binnen de bebouwde kom, terwijl **tweederde** van het aantal **bromfietssslachtoffers 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

Bij de motorrijders zien we in 2022 t.o.v. 2021 toenames op vlak van aantal doden, zwaargewonden en verkeersslachtoffers. Dat leidt ook tot een stijging van de aandelen van de dode en zwaargewonde motorrijders en motorfietssslachtoffers. Op langere termijn zien we eerder een status quo wat betreft het aandeel dode en zwaargewonde motorfietsers. 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.

4,6% van alle slachtoffers in 2022 waren motorrijders. Bij de verkeersdoden en zwaargewonden is het aandeel motorrijders meer dan tweemaal zo hoog (10,7%).

Het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders is eerder verspreid over de verschillende leeftijdscategorieën ouder dan 18 jaar (met een sterke afname vanaf 60 jaar). Bij de verkeersdoden vinden we het hoogste aantal bij de leeftijdscategorie 18-29-jarigen en de 50-59-jarigen. 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 (1 op 3).

De meeste motorrijders komen om **buiten de bebouwde kom** (3 op 4), terwijl de verdeling van het aantal motorfietssslachtoffers tussen binnen en buiten bebouwde kom gelijk is.

Vanwege het relatief hoge aandeel doden en zwaargewonden (iets meer dan 1 op 10 in 2022 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; 467 in 2021; 724 in 2022). Hoewel de geregistreeerde 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 meer dan 8 op 10 van de ongevallen met e-steps in 2022 binnen de bebouwde kom geregistreerd werden.

SENIOREN: vooral fietsers, in mindere mate personenwagenezittenden en voetgangers, binnen de bebouwde kom

Bijna 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 2022), 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, al is deze iets minder uitgesproken dan vorig jaar. 18% van het totaal aantal verkeersdoden valt in de **leeftijdsgroep 75+** tegenover 9,9% van de bevolking, dus we zien nog steeds een duidelijke **oververtegenwoordiging van de senioren onder de verkeersdoden**.

In 2022 was bijna de helft van de verkeersdoden onder de 65-plussers een fietser. Van alle fietsdoden is de helft (49%) 65 jaar of ouder. 1 op 10 van de verkeersdoden onder de 65-plussers waren voetgangers. Dat is een halvering t.o.v. vorig jaar. Tenslotte betreft 1 op 3 van de verkeersdoden onder de 65-plussers een personenwagenezittende, wat een toename t.o.v. vorig jaar betekent. 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 personenwagenezittenden** (bijna een derde van de verkeersslachtoffers onder de 65-plussers is een auto-inzittende; binnen de slachtoffers bij de personenwagenezittenden is 10% een 65-plusser) op, **gevolgd door de voetgangers** (ca. één op tien 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 (53% is ouder dan 50 jaar en 25% is 65+) dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsen (33% is ouder dan 50 jaar en 13% 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 64% (35% is 65+). Opvallend is ook dat een derde (33%) 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. **16,9% 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.

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 lange termijn resulteert in een **positieve evolutie** voor wat betreft het streefcijfer “daling aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders”, maar recent zien we wel lichte toenames voor dit streefcijfer (al liggen we nog altijd voor op schema om de doelstellingen voor 2025 en 2030 te halen).

Recent zien we – in tegenstelling tot vorige jaren – terug een hoger aandeel omgekomen jonge autobestuurders tijdens weekendnachten. Tijdens weeknachten is het aandeel van de jonge bestuurders dan weer kleiner (geen enkele omgekomen autobestuurder tijdens weeknachten bevindt zich in de leeftijdsgroep 18-24 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 (LICHT) VRACHTWAGENS: lichte afname van ernstige ongevallen, maar stijging van totaal aantal ongevallen

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens beschouwen, merken we dat enkel in 2019 minder doden vielen in ongevallen met lichte vrachtwagens. Dat is opvallend, want in 2021 zagen we het hoogste aantal doden in ongevallen met lichte vrachtwagens sinds 2015. Ook wat betreft het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in ongevallen met vrachtwagens zagen we een afname t.o.v. 2021. Als we naar alle verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens kijken, zien we echter wel toenames. Er gebeuren dus meer ongevallen met (lichte) vrachtwagens, maar die waren in 2022 iets minder ernstig qua afloop.

Bij 20,6% van de verkeersdoden was een vrachtwagen betrokken partij. De meeste dodelijke verkeersongevallen bij vrachtwagens gebeuren met personenwagens (36,2%), gevolgd door fietsers (25,9%). Ook dodelijke ongevallen met lichte vrachtauto's, motorfietsers en voetgangers komen relatief vaak voor (8,6%). Voor de lichte vrachtauto's vielen de meeste doden bij eenzijdige ongevallen (25,0%), gevolgd door ongevallen met een personenwagen, vrachtwagen en een voetganger (alle drie 17,9%).

De meeste vrachtwagenongevallen vinden plaats buiten de bebouwde kom (iets meer dan 75%). Bijna 1 op 4 van de vrachtwagenongevallen gebeurt binnen de bebouwde kom (21,6%). Bij ongevallen met

lichte vrachtwagens gebeurt meer dan 4 op 10 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 **10,3% van de geteste bestuurders bij een ongeval** in 2022 positief testte. Dat is voor het tweede jaar op rij een hoger percentage dan het jaar voordien, maar wel nog steeds 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 (9,2%). Autobestuurders in de leeftijdscategorie van **25 tot 34 jaar** testten het vaakst positief in 2022 (10,8%). Voor 18-24-jarigen en 35-64-jarigen lag dit percentage in 2022 net onder de 8%. 65-plussers testten veel minder vaak positief voor rijden onder invloed van alcohol (3,3%).

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
ACTIEVE WEGGEBRUIKER	Onder actieve weggebruikers verstaan we voetgangers en fietsers.
AD STATISTIEK	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
AUTOSNELWEG	Een weg waarvan het begin is aangeduid met het verkeersbord F5 en het einde met het verkeersbord F7.
BINNEN BEBOUWDE KOM / BUITEN BEBOUWDE KOM	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.
BOTSING OF AANRIJDING	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.
CONFLICTTYPE	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.
DODE TER PLAATSE	Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke of voor de ziekenhuisopname overlijdt.

DODELIJK GEWONDE	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.
DODE 30 DAGEN	Een dode ter plaatse of dodelijk gewonde. In dit rapport wordt gesproken over doden of verkeersdoden in plaats van doden 30 dagen.
DODELIJK LETSELONGEVAL	Letselongeval met minstens één dode 30 dagen.
DODELIJKE AANRIJDING	Een dodelijke aanrijding is een aanrijding die plaatsvond binnen een dodelijk letselongeval.
EENZIJDIG ONGEVAL	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).
EVOLUTIE	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.
GAAKPPPD	Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag.
LETSELONGEVAL	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.
LICHTGEWONDE	Elke persoon die gewond raakt in een verkeersongeval, en voor wie de definitie van dode 30 dagen of zwaargewonde niet van toepassing is.
ONGEVALLEERNST	De ongevallenernst of ernst van de ongevallen is gelijk aan het aantal doden 30 dagen per 1.000 geregistreerde letselongevallen.
ONGEVALSRISICO	Dit wordt doorgaans berekend als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers.
OVERLIJDENSRISICO	Dit wordt doorgaans berekend als het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers.
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen
PERSONENKILOMETERS	Zie reizigerskilometers.
REFERENTIEGEMIDDELDE 2010-2011-2012	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.
REIZIGERSKILOMETERS		<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>
RISICO		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.
SLACHTOFFER		Lichtgewonde, zwaargewonde of dode 30 dagen
TIJDSTIP	DAG	De dag (overdag) duurt van 6.00u tot 21.59u.
	NACHT	De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u van de volgende dag.
	WEEK	De week duurt van maandag 6.00u tot vrijdag 21.59u.
	WEEKEND	Het weekend duurt van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u.
VERKEERSDODE		Met verkeersdode bedoelen we een dode 30 dagen, dus alle slachtoffers die binnen een termijn van 30 dagen na het ongeval overlijden.
VERKEERSSLACHTOFFERS EN VERVOERSMODI		

BESTUURDER EN PASSAGIER	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.
VOETGANGER	Weggebruikers die te voet gaan of een (brom)fiets voortduwen, en rolstoelgebruikers.
FIETS	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.
BROMFIETS	Bromfiets type A of bromfiets type B of een bromfiets met drie of vier wielen.
MOTORFIETS	Motorfiets \leq 400cc of motorfiets $>$ 400cc.
PERSONENWAGEN/ PERSONENAUTO	Onder deze categorie vallen naast personenauto's ook auto's voor dubbel gebruik, minibussen en kampeerwagens.
LICHTE VRACHTWAGEN	Lichte vrachtauto's, zoals geregistreerd door de vaststellende politiedienst.
VRACHTWAGEN	Vrachtwagens en trekkers (al dan niet met aanhangwagens).
AUTOBUS/AUTOCAR	Autobus en/of autocar, zoals geregistreerd door de vaststellende politiedienst.
VOERTUIGKILOMETERS	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.
ZWAARGEWONDE	Elke persoon die in een verkeersongeval gewond raakt en wiens toestand zodanig is dat een ziekenhuisopname van meer dan 24u noodzakelijk is.

Lijst van figuren

- Figuur 1 | Evolutie van de verkeersprestatie* snelwegen in Vlaanderen (2019–2022)
- Figuur 2 | Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991–2022)
- 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, 2010–2022)
- Figuur 5 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde voetgangers (Vlaams Gewest, 2010–2022)
- Figuur 6 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde fietsers (Vlaams Gewest, 2010–2022)
- Figuur 7 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers in ongevallen met jonge autobestuurders (Vlaams Gewest, 2010–2022)
- Figuur 8 | Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2010–2022)
- Figuur 9 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (2011–2022)
- Figuur 10 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in vergelijking met de buurlanden (Nederland, Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, EU-27) (2011–2022)
- Figuur 11 | Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2010–2022)
- Figuur 12 | Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde kilometer) in Vlaanderen (2016–2022)
- Figuur 13 | Overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde kilometer) in Vlaanderen naar modus (2022)
- Figuur 14 | Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard afgelegde kilometer) in Vlaanderen (2016–2022)
- Figuur 15 | Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 16 | Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 17 | Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2022)
- Figuur 18 | Evolutie van de verdeling van de letselongevallen volgens periode van de week (2010–2022)
- Figuur 19 | Evolutie van de verdeling van de verkeersdoden en zwaargewonden in Vlaanderen volgens periode van de week (2010–2022)
- Figuur 20 | Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2018–2022)

- Figuur 21 | Verdeling van het aantal voetgangersslachtoffers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 22 | Verdeling van het aantal fietsersslachtoffers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 23 | Aandeel verkeersdoden en letselgevallen in Vlaanderen per provincie (2022)
- Figuur 24 | Ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselgevallen) in Vlaanderen per provincie (2022)
- Figuur 25 | Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselgevallen naar wegtype (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 26 | Aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden volgens verplaatsingswijze, onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 27 | Aantal en aandeel verkeersdoden en letselgevallen per snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 28 | Verdeling van het aantal letselgevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2022)
- Figuur 29 | Aantal fietsdoden in Vlaanderen per provincie (2022)
- Figuur 30 | Aantal zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen per provincie (2022)
- Figuur 31 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen naar wegtype (2022)
- Figuur 32 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen binnen en buiten de bebouwde kom (2022)
- Figuur 33 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen naar snelheidsregime (2022)
- Figuur 34 | Verdeling van het aantal fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2022)
- Figuur 35 | Aandeel verkeersdoden per leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 36 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2021-2022)
- Figuur 37 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie, evenals de demografische verdeling (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 38 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar jonge autobestuurders (18-24 jaar) versus alle autobestuurders (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 39 | 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 (2010-2022)
- Figuur 40 | Aandeel verkeersdoden naar verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 41 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige voetgangersslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 42 | Evolutie van het aantal en aandeel van de voetgangersslachtoffers voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 43 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige fietsersslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 44 | Evolutie van het aantal en aandeel van de fietsersslachtoffers voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen

- Figuur 45 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers en -doden naar type fiets in Vlaanderen (2022)
- Figuur 46 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers, naar ernst, volgens type fiets in Vlaanderen (2022)
- Figuur 47 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige bromfietsslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 48 | Evolutie van het aantal en aandeel van de bromfietsslachtoffers voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 49 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de motorrijders voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 50 | Evolutie van het aantal en aandeel van motorfietsslachtoffers voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 51 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de automobilisten voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 52 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de automobilisten voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 53 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met (lichte) vrachtwagens voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 54 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 55 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 56 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 57 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met vrachtwagens voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 58 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- Figuur 59 | Leeftijdsverdeling van fietsslachtoffers (gewone fiets, elektrische fiets en speed pedelec) (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 60 | Leeftijdsverdeling van fietsdoden (gewone fiets en elektrische fiets) (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 61 | Aandeel top 10 conflicttypes bij letselongevallen (Vlaams Gewest, 2018-2022)
- Figuur 62 | Verdeling naar botspartner, per vervoerswijze, bij de letselongevallen (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 63 | Aandeel top 10 conflicttypes bij dodelijke letselongevallen (Vlaams Gewest, 2018-2022)
- Figuur 64 | Verdeling naar botspartner, per vervoerswijze, bij de verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 65 | Aandeel dodelijke ongevallen en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 66 | Aandeel fietsdoden en fietsslachtoffers volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2022)

- Figuur 67** | Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 68** | Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens aard van het obstakel en naar locatie (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 69** | Verdeling geregistreerde ongevalsfactoren bij fietsongevallen, met onderscheid naar de partij waarbij de fout ligt (Vlaams Gewest, 2022)
- Figuur 70** | Percentage positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol bij letselongevallen en de testgraad (Vlaams Gewest, 2010-2022)

Lijst van tabellen

- TABEL 1 | Aantal en aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden in België, per gewest (2022)
- TABEL 2 | Ongevallencijfers in Vlaanderen in één oogopslag (2022)
- TABEL 3 | Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2010-2022)
- TABEL 4 | Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2010-2022)
- TABEL 5 | Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2010-2022)
- TABEL 6 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (2011-2022)
- TABEL 7 | Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2010-2022)
- TABEL 8 | Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 9 | Aantal en aandeel letselongevallen in Vlaanderen, volgens weergesteldheid (2022)
- TABEL 10 | Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen in Vlaanderen per provincie (2022)
- TABEL 11 | Evolutie aantal verkeersdoden in Vlaanderen per provincie (gemiddelde 2010-2012 - 2022)
- TABEL 12 | Aantal verkeersdoden en aantal zwaar- en lichtgewonden op en buiten autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 13 | Aantal letselongevallen, verkeersdoden, zwaar- en lichtgewonden en ongevallenernst binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 14 | Ongevallenernst in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2022)
- TABEL 15 | Aantal en aandeel verkeersdoden, letselongevallen en ongevallenernst volgens snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 16 | Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 17 | Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 18 | Aantal verkeersslachtoffers per verplaatsingswijze en tussen haakjes in ongevallen met de betrokken verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 19 | Evolutie van het aantal voetgangersslachtoffers en -ongevallen, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- TABEL 20 | Evolutie van het aantal fietsslachtoffers en ongevallen, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- TABEL 21 | Evolutie van het aantal verkeersdoden en -slachtoffers bij de fietsers, onderverdeeld naar type fiets in Vlaanderen (2016-2022)

- TABEL 22 | Evolutie van het aantal bromfietsslachtoffers en -ongevallen, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- TABEL 23 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en -ongevallen bij de motorrijders, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- TABEL 24 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij en het aantal ongevallen met automobilisten, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- TABEL 25 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- TABEL 26 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- TABEL 27 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- TABEL 28 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met autobussen en autocars, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- TABEL 29 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en ongevallen bij de andere vervoersmodi, naar ernst, voor de periode 2010-2022 in Vlaanderen
- TABEL 30 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en ongevallen bij e-stepgebruikers, naar ernst, voor de periode 2020-2022 in Vlaanderen
- TABEL 31 | Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 32 | Aantal verkeersdoden volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 33 | Aantal letselongevallen naar conflicttype ("tegenpartij" - eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 34 | Aantal verkeersdoden en hun "tegenpartij" (eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 35 | Aantal dodelijke ongevallen en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 36 | Percentage ongevallen met positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol en testgraad, naar type weggebruiker (Vlaams Gewest, 2022)
- TABEL 37 | Percentage ongevallen met positief geteste autobestuurders voor rijden onder invloed van alcohol en testgraad, naar leeftijd (Vlaams Gewest, 2022)

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 2024

UITGEVER

ir. Filip Boelaert
secretaris-generaal

Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

OPMAAK RCA/URL

www.rca.be

