

Rapport nr. 2025-S-01-NL

Statistisch rapport

Verkeersongevallen 2024

Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

Statistisch rapport

Verkeersongevallen 2024

Rapport nr. 2025-S-01-NL

Auteurs: Slootmans Freya
Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe
Uitgever: Vias institute
Publicatiedatum: 23/10/2025
Wettelijk depot: D/2025/0779/40

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Slootmans, F. (2025). Statistisch rapport – Verkeersongevallen 2024, Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Slootmans, F. (2025). Rapport statistique – Accidents de la route 2024. Bruxelles : Institut Vias

Disclaimer
De gegevens in deze publicatie werden verzameld door Vias institute. Vias institute kan niet aansprakelijk gesteld worden voor eventuele fouten in de gegevens die afkomstig zijn van andere instanties.
De gegevens in dit rapport mogen enkel hernomen of verspreid worden, met een duidelijke en expliciete vermelding van dit rapport en de oorspronkelijke bron(nen).
De vermelde cijfers afkomstig van Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) stemmen overeen met de officiële ongevallencijfers gepubliceerd door deze organisatie op 24/06/2025.

Dit onderzoek werd mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Inhoudsopgave

1 De letselongevallen van 2024 in één oogopslag **4**

2 Algemeen **6**
2.1 Kerncijfers . . . 6
2.2 Evolutie op korte en lange termijn . . . 7
2.3 Europese vergelijking . . . 11

3 Locatie **13**
3.1 Gewesten en provincies . . . 13
3.2 Wegtype . . . 16

4 Weggebruikers **19**
4.1 Evolutie . . . 19
4.1.1 Voetgangers . . . 20
4.1.2 Fietsers . . . 21
4.1.3 Bromfietsers . . . 24
4.1.4 Elektrische steps . . . 25
4.1.5 Motorfietsers . . . 25
4.1.6 Personenwagens . . . 26
4.1.7 Lichte vrachtwagens . . . 26
4.1.8 Vrachtwagens . . . 27
4.2 Type weggebruikers . . . 27
4.3 Leeftijd en geslacht . . . 29

5 Periode **34**
5.1 Per maand . . . 34
5.2 Per week . . . 36
5.3 Per uur . . . 39

6 Ongevalskenmerken **41**
6.1 Type aanrijdingen . . . 41
6.2 Botsingsmatrix . . . 45
6.3 Verzwarende omstandigheden . . . 45
6.4 Rijden onder invloed van alcohol . . . 47
6.5 Herhaling van ongevalsbetrokkenheid . . . 51

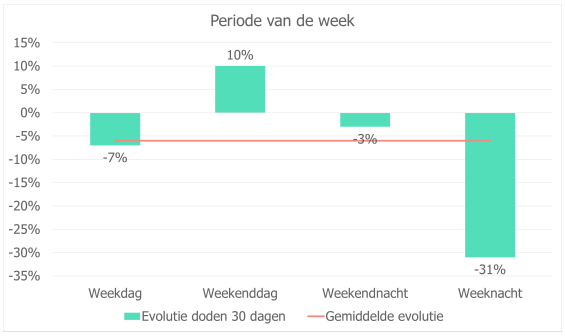
7 Verzekeringsgegevens **54**

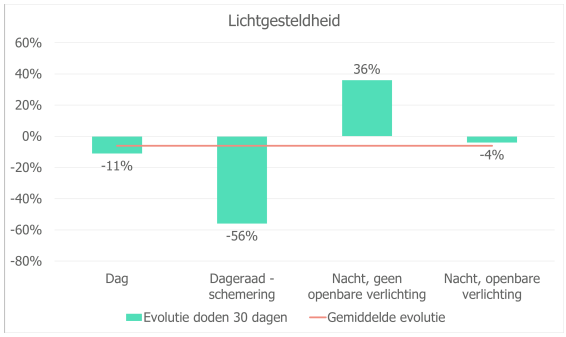
1 De letselongevallen van 2024 in één oogopslag

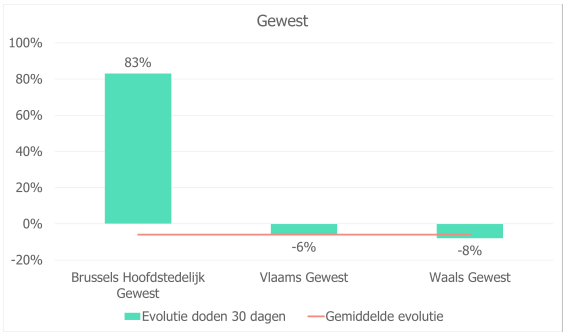
Tabel 1. De letselongevallenstatistieken van 2024. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

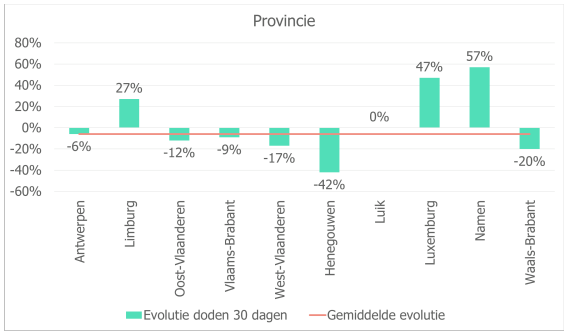
	Letselongevallen		Doden 30 dagen		Gewonden		Ongevalsernst	
	2024	Evolutie 2023-2024	2024	Evolutie 2023-2024	2024	Evolutie 2023-2024	2024	Evolutie 2023-2024
Kerncijfers	**35,916**	**-3%**	**470**	**-6%**	**44,246**	**-2%**	**13,1**	**-4%**
Periode van week								
Weekdag	24,930	-2%	244	-7%	29,934	-1%	10,0	-3%
Weekenddag	6,729	-2%	114	+10%	8,683	-1%	17,0	+12%
Weekendnacht	2,429	-11%	63	-3%	3,034	-11%	26,0	+9%
Weeknacht	1,828	-5%	49	-31%	2,125	-5%	27,0	-27%
Lichtgesteldheid								
Dag	24,749	+2%	281	-11%	30,257	+2%	11,0	-15%
Dageraad - schemering	1,676	+7%	15	-56%	2,052	+10%	9,0	-59%
Nacht, geen openbare verlichting aanwezig	1,027	+28%	43	+26%	1,242	+28%	42,0	0%
Nacht, openb. verlicht. aanw., maar niet ontstoken	465	+68%	14	+75%	584	+67%	30,0	+3%
Nacht, openbare verlichting aanwezig en ontstoken	6,524	0%	110	-4%	8,057	+1%	17,0	-3%
Weersomstandigheden								
Regenval	4,159	-8%	46	-23%	5,133	-9%	11,1	-17%
Bijzonder (sneeuw, hagel, ...)	694	+19%	10	+43%	876	+21%	14,4	+20%
Normaal	27,072	-3%	396	-4%	33,348	-3%	14,6	-1%
Staat van de weg								
Droge weg	20,262	-5%	300	+2%	24,834	-4%	14,8	+7%
Nat met plassen	7,385	-5%	94	-20%	9,221	-5%	12,7	-16%
IJzel/sneeuw	430	+39%	5	+150%	527	+36%	11,6	+78%
Proper	3,988	0%	59	-12%	4,997	+2%	14,8	-12%
Vuil (zand, grint, bladeren,...)	232	+18%	2	-50%	266	+30%	8,6	-58%
Regio								
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	3,704	-2%	11	+83%	4,301	-2%	3,0	+87%
Vlaams Gewest	22,185	-3%	253	-6%	26,803	-3%	11,4	-3%
Waals Gewest	10,027	-2%	206	-8%	12,672	-1%	20,5	-7%
Provincie								
Antwerpen	6,881	-4%	66	-6%	8,252	-6%	9,6	-1%
Brussel	3,704	-2%	11	+83%	4,301	-2%	3,0	+87%
Limburg	2,633	-6%	42	+27%	3,309	-4%	16,0	+36%
Oost-Vlaanderen	5,654	+1%	61	-12%	6,722	+3%	10,8	-12%
Vlaams-Brabant	3,090	-1%	31	-9%	3,835	0%	10,0	-8%
West-Vlaanderen	3,927	-6%	53	-17%	4,685	-6%	13,5	-12%
Henegouwen	3,428	-4%	57	-42%	4,461	0%	16,6	-40%
Luik	3,200	+1%	58	0%	3,954	-1%	18,1	-1%
Luxemburg	908	+5%	28	+47%	1,176	+3%	30,8	+40%
Namen	1,453	-2%	47	+57%	1,835	-1%	32,3	+60%
Waals-Brabant	1,038	-7%	16	-20%	1,246	-8%	15,4	-14%
Wegtype								
Autosnelweg	2,715	-2%	57	-27%	3,889	-2%	21,0	-26%
Gemeentelijk	16,704	-3%	175	-3%	19,384	-3%	10,5	0%
Gewestelijk	16,368	-2%	236	0%	20,356	-2%	14,4	+2%
Kruispunttype								
Buiten kruispunt	23,731	-2%	366	-3%	28,971	-2%	15,4	-1%
Op kruispunt	11,102	-4%	92	-20%	13,608	-3%	8,3	-16%
Rotonde	1,083	-1%	12	+50%	1,197	-1%	11,1	+52%
Snelheidsregime								
30 km/u	6,494	0%	31	-16%	7,376	0%	4,8	-16%
50 km/u	16,104	-6%	169	-1%	19,001	-6%	10,5	+5%
70 km/u	5,671	-11%	107	-21%	7,452	-11%	18,9	-10%
90 km/u	2,479	-1%	86	-4%	3,424	-1%	34,7	-3%
120 km/u	2,128	+1%	55	0%	3,105	+1%	25,8	-1%
Ongevalstype								
Ongevallen met meerdere weggebruikers	29,331	-3%	294	-7%	36,485	-2%	10,0	-5%
Eenzijdige ongevallen	6,585	-2%	176	-5%	7,291	-1%	26,7	-3%
Weggebruikerstype								
Voetganger	4,149	-3%	70	-9%	3,987	-4%	16,9	-6%
Fietser	7,139	-8%	53	-9%	6,920	-9%	7,4	0%
Bromfiets	3,446	-1%	10	-38%	3,192	-3%	2,9	-37%
Motorfiets	2,538	-1%	57	+12%	2,514	-2%	22,5	+13%
Personenwagen	26,231	-4%	203	-4%	18,200	-3%	7,7	0%
Lichte vrachtwagen	3,428	-3%	16	-38%	1,278	-2%	4,7	-36%
Vrachtwagen	1,641	-5%	8	0%	312	-3%	4,9	+7%
Bus/autocar	656	+12%	NA	+NA%	529	+26%	NA	+NA%
Geslacht								
Mannelijk	48,344	-2%	349	-10%	25,103	-3%	7,2	-8%
Vrouwelijk	28,807	-3%	109	+8%	17,845	-3%	3,8	+11%
Leeftijd								
0-14	4,921	-3%	15	+88%	2,986	-6%	3,0	+87%
15-17	3,298	+9%	6	-45%	2,583	+8%	1,8	-50%
18-24	11,565	-3%	61	+7%	7,011	-3%	5,3	+10%
25-64	48,894	-3%	244	-12%	25,928	-3%	5,0	-9%
65+	8,467	-2%	132	-4%	4,576	-2%	15,6	-1%

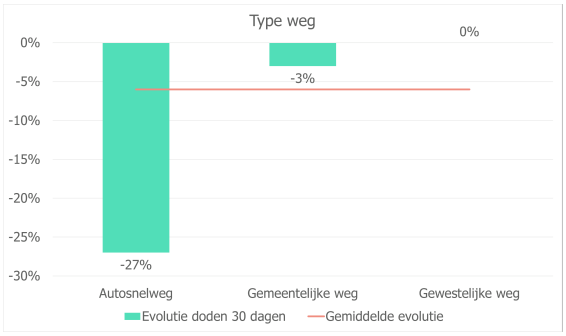
Figuur 1. De letselongevallen van 2024 in één oogopslag, evolutie doden 30 dagen, 2023-2024. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

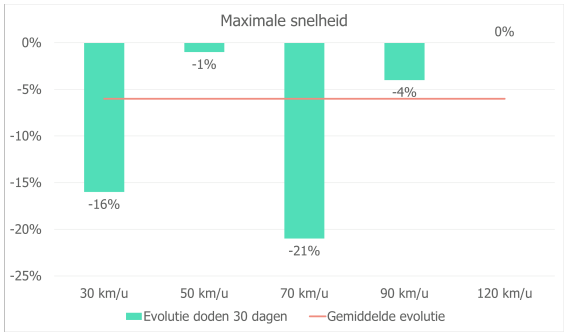


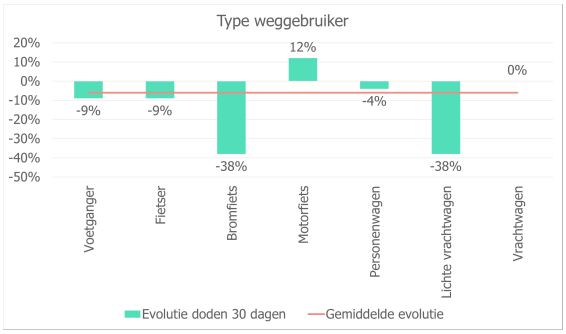


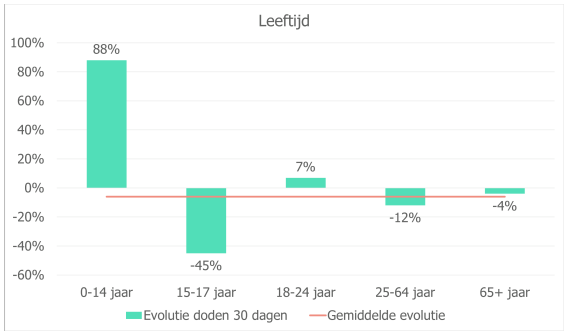












2 Algemeen

2.1 Kerncijfers

Tabel 2 geeft de kerncijfers van verkeersongevallen weer voor de afgelopen 10 jaar. Een letselongeval is een verkeersongeval dat geregistreerd wordt door de politie en waarbij minstens één persoon (al dan niet dodelijk) gewond is geraakt. In België zijn de aantallen letselongevallen en gewonden op korte termijn gedaald. In vergelijking met 2023 is er in 2024 een afname van het aantal doden 30 dagen met 6%. In 2024 vielen er 470 doden op de Belgische wegen. Het aantal letselongevallen en het aantal gewonden daalde respectievelijk met 3% en 2%.

Tabel 2. Kerncijfers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Gewonden	Doden 30 dagen
2015	40300	51831	762
2016	40123	51258	670
2017	38025	48472	609
2018	38453	48753	604
2019	37719	47188	644
2020	30251	36651	499
2021	34660	42124	516
2022	37650	45566	540
2023	36858	44759	501
2024	35916	43776	470
Evolutie 2015-2024 %	-11%	-16%	-38%
Evolutie 2023-2024 %	-3%	-2%	-6%

Tabel 3 geeft enkele verkeersveiligheidsindicatoren weer voor de afgelopen 10 jaar. Dit zijn relatieve cijfers waarbij het aantal verkeersdoden in verhouding wordt gesteld met de populatie en het aantal letselongevallen. De cijfers tonen in 2024, t.o.v. 2023, een dalende trend van de mortaliteit (-7%), gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, en van de ernst (-4%), gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen.

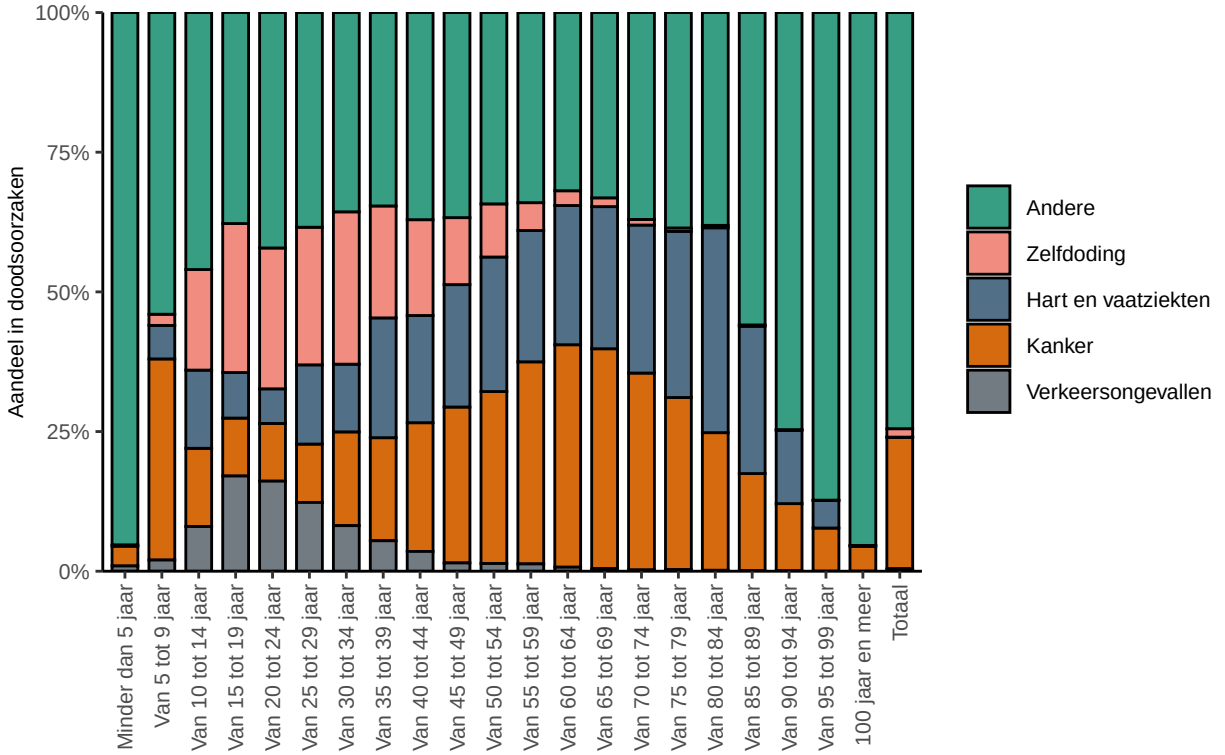
Tabel 3. Verkeersveiligheidsindicatoren (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Mortaliteit (aantal doden 30 dagen / miljoen inwoners)	Ernst (aantal doden 30 dagen / 1000 letselongevallen)
2015	68	18,9
2016	59,5	16,7
2017	53,8	16
2018	53,1	15,7
2019	56,3	17,1
2020	43,4	16,5
2021	44,8	14,9
2022	46,6	14,3
2023	42,8	13,6
2024	40	13,1
Évolutie 2015-2024 %	-41%	-31%
Évolutie 2023-2024 %	-7%	-4%

Figuur 2 situeert verkeersongevallen binnen de belangrijkste doodsoorzaken. In 2022 was 0,4% van alle overlijdens te wijten aan verkeersongevallen. De onderstaande figuur geeft de verdeling per leeftijdscategorie weer, waaruit blijkt dat deze verdeling heel verschillend is voor de verschillende leeftijdscategorieën. We stellen vast dat verkeersongevallen een zeer belangrijke doodsoorzaak zijn bij jongeren: 17% van alle

overlijdens bij 15- tot 19-jarigen en 16% van alle overlijdens bij 20- tot 24-jarigen zijn te wijten aan verkeersongevallen. Bij de 25 tot 29-jarigen bedraagt het aandeel overlijdens door verkeersongevallen 12%. Naarmate de leeftijd toeneemt, worden andere doodsoorzaken belangrijker.

Figuur 2. Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

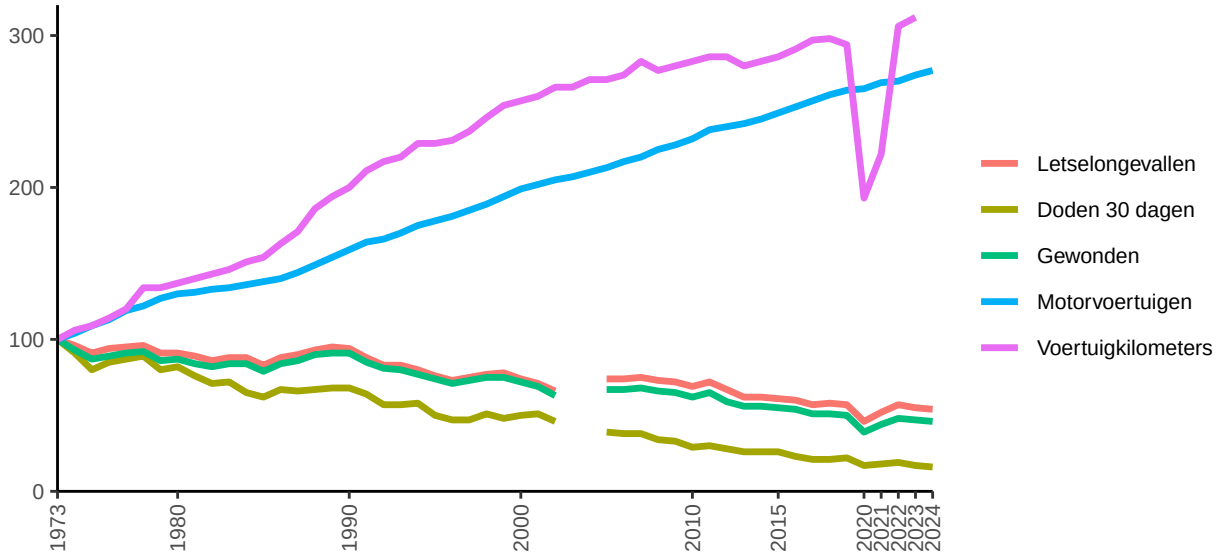


2.2 Evolutie op korte en lange termijn

Figuur 3 geeft voor de periode van 1973 tot 2024 de evolutie weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, motorvoertuigen en de afgelegde voertuigkilometers. De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast. De evolutie wordt weergegeven ten opzichte van het referentiejaar 1973, dat in de figuur gelijkgesteld wordt aan index 100. Voor de periode t.e.m. 2004 wordt er voor het aantal letselongevallen en het aantal gewonden gebruik gemaakt van ongewogen cijfers, dit verklaart de plotse stijging in 2005. Hierdoor kan de periode voor 2005 niet vergeleken worden met de periode vanaf 2005. Dit geldt enkel voor het aantal letselongevallen en gewonden; bij de doden 30 dagen werd er geen wegingscoëfficiënt gebruikt. Wegens de hoge onbetrouwbaarheid van de cijfers van 2003 en 2004 worden deze niet gepubliceerd. De voertuigkilometers werden federaal verzameld tot en met 2017. Vanaf 2017 werd een schatting van het aantal voertuigkilometers gemaakt op basis van de Omnibus-bevraging door Vias institute, waarin een sample van gemiddeld 12.000 respondenten per jaar bevraagd wordt. Hieruit kennen we het aantal kilometer dat respondenten op één dag afleggen per transportwijze. Vervolgens wordt er een weging toegepast die ervoor zorgt dat de steekproef geëxtrapoleerd wordt naar de volledige volwassen bevolking en naar alle dagen van het jaar. Op die manier kan het aantal afgelegde kilometer door de volledige bevolking over een volledig jaar berekend worden. Dat is echter het aantal kilometer afgelegd door personen en niet door voertuigen. Hierdoor zijn de cijfers vanaf 2018 niet vergelijkbaar met de voorgaande jaren. Er is voor 2024 geen update beschikbaar van het aantal afgelegde voertuigkilometers. De grafiek toont aan dat het aantal letselongevallen, het aantal doden 30 dagen en het

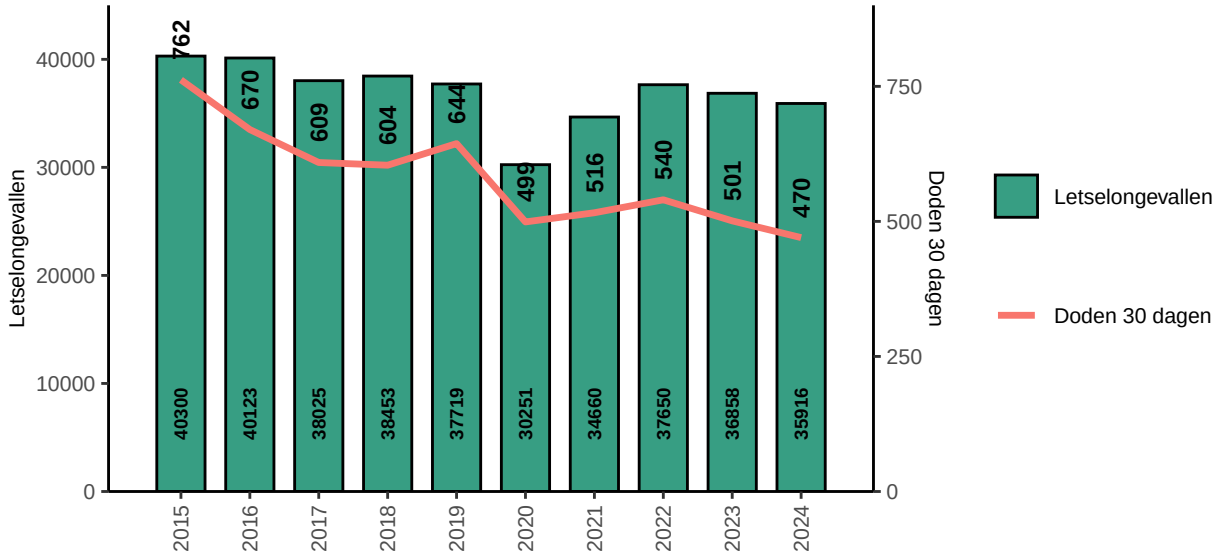
aantal gewonden een algemeen dalende trend vertonen, ondanks de constante toename van het aantal motorvoertuigen en van het aantal gereden kilometers op onze wegen. Wat de gereden kilometers betreft, zien we een grote daling in 2020, als gevolg van de COVID-19 pandemie. De evolutie op lange termijn wijst op een algemene verbetering van de veiligheid op onze wegen de laatste decennia.

Figuur 3. Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



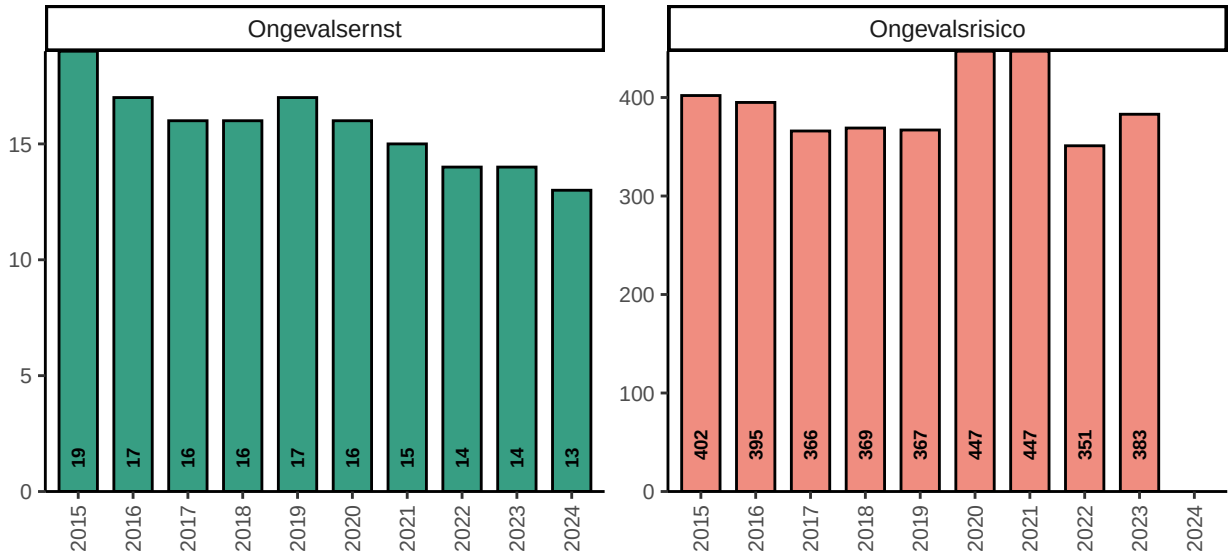
Figuur 4 geeft voor de periode van 2015 tot 2024 de evolutie weer van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen. De grafiek toont een algemeen dalende trend van het aantal letselongevallen tot 2017, waarna het aantal letselongevallen stagneert tot 2019. Het effect van de COVID-19-crisis op verkeersongevallen in 2020 was zeer groot (met een daling van het aantal letselongevallen met 20%). Er is in 2024 een lichte daling van het aantal verkeersongevallen (-3%) en van het aantal doden 30 dagen (-6%) tegenover 2023.

Figuur 4. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



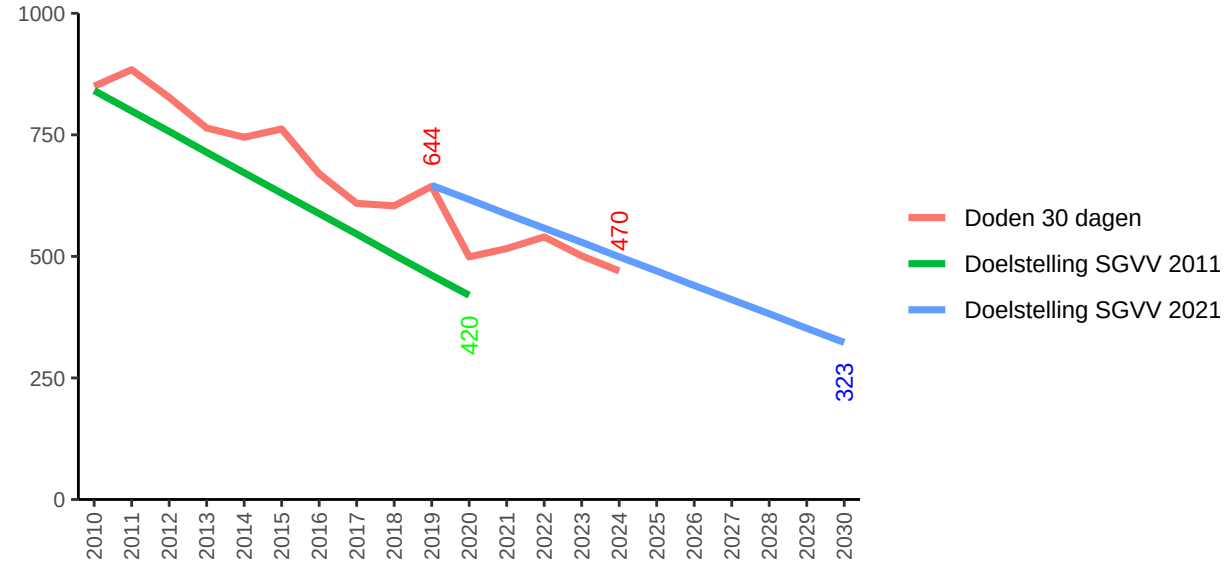
Figuur 5 geeft voor de periode van 2015 tot 2024 de evolutie weer van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometer) en de ongevalsernst (het aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen). In 2024 zien we een daling van de ongevalsernst tegenover 2019: van 17 doden per 1.000 letselongevallen naar 13 doden per 1.000 letselongevallen. De ongevalsernst bleef stabiel in 2024 ten opzichte van 2023. Het ongevalsrisico steeg in 2020 en 2021 ten opzichte van 2019, om vervolgens weer licht te dalen. De voertuigkilometers werden federaal verzameld tot en met 2017. Vanaf 2018 werd een schatting van het aantal voertuigkilometers gemaakt door Vias op basis van de Omnibus-bevraging. Het ongevalsrisico in de periode voor 2018 en in de periode na 2018 is dus niet vergelijkbaar. Er is voor 2024 geen update beschikbaar van het aantal afgelegde voertuigkilometers, waardoor ook het ongevalsrisico niet berekend kan worden.

Figuur 5. Evolutie van het ongevalsrisico en de ongevalsernst (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & Omnibus



Figuur 6 geeft voor de periode van 2010 tot 2024 de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze evolutie wordt ten eerste vergeleken met de doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) in 2011 heeft vooropgesteld. Met de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2021 werd een nieuwe doelstelling geformuleerd: een halvering van het aantal doden 30 dagen in 2030, en 0 verkeersdoden in 2050. Deze doelstellingen werden geformuleerd ten opzichte van het referentiepunt van 644 doden 30 dagen in 2019[1]. In 2024 doen we het net iets beter dan wat de trendlijn voor het behalen van de doelstelling in 2030 aangeeft.

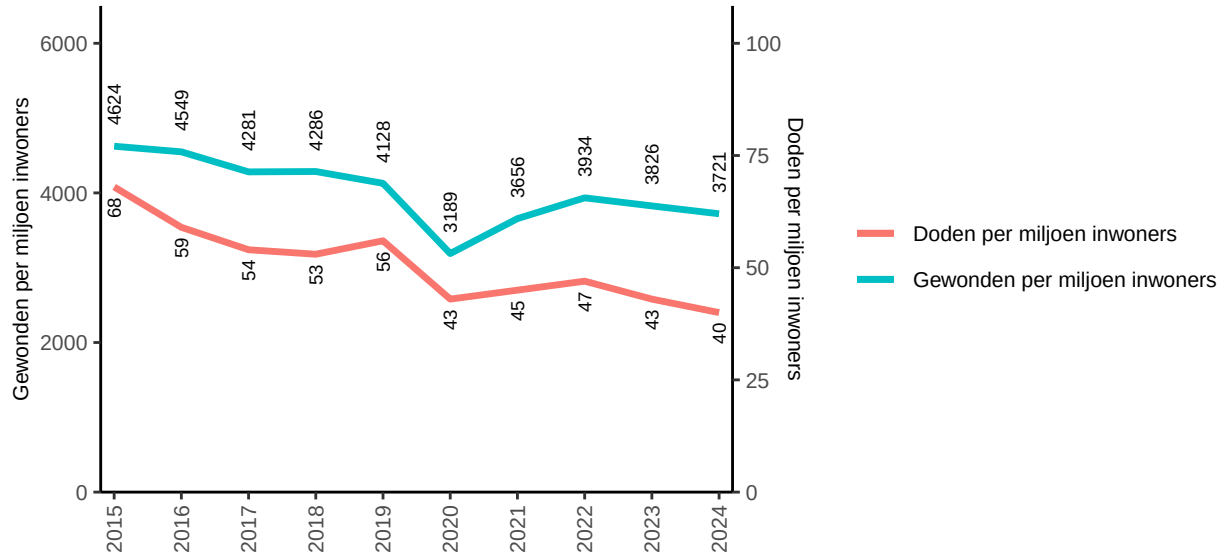
Figuur 6. Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2010-2030). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



[1] Door het atypische karakter van het jaar 2020, waarin de Covid-pandemie losbrak, wordt 2019 als referentiejaar gebruikt

Figuur 7 toont de evolutie van het aantal gewonden per miljoen inwoners (linkse verticale as) en van het aantal doden per miljoen inwoners (rechtse verticale as). Voor de gewonden per miljoen inwoners zien we een gestage daling sinds 2015. In 2024 ligt het aantal doden per miljoen inwoners lager dan in referentiejaar 2019. Er is een lichte daling tegenover 2023. Ook het aantal gewonden per miljoen inwoners daalde sinds 2015. Het aantal gewonden per miljoen inwoners ligt in 2024 lager dan in het referentiejaar 2019, en ook hier is er een daling vast te stellen tegenover 2023.

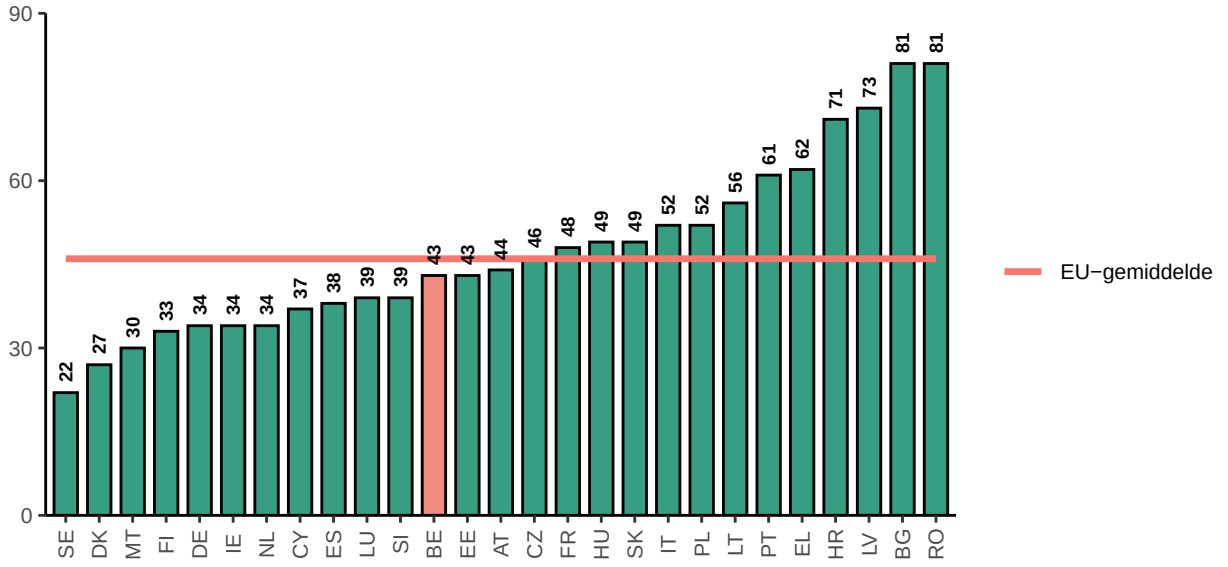
Figuur 7. Evolutie van het aantal doden en het aantal gewonden per miljoen inwoners (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



2.3 Europese vergelijking

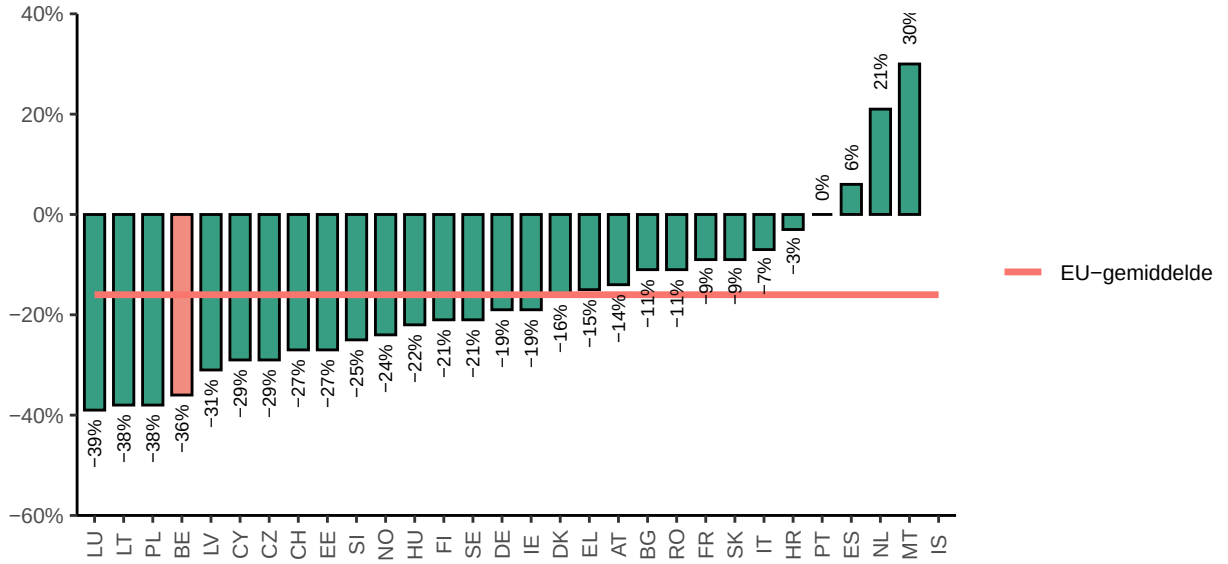
Figuur 8 toont de mortaliteit (het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor elk van de lidstaten van de EU in 2023. In België waren er 43 doden per miljoen inwoners, wat net onder het Europese gemiddelde (46 doden per miljoen inwoners) ligt. Buurland Frankrijk doet het slechter dan België met 48 doden per miljoen inwoners. Luxemburg, Nederland en Duitsland doen het beter dan België met respectievelijk 39, 34 en 34 doden per miljoen inwoners.

Figuur 8. Mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor de landen van de EU-27 (2023). Bron: CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe)



Figuur 9 geeft een globaal overzicht van de evolutie over tien jaar (2014 – 2023) van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners in de landen van de Europese Unie. In de meeste lidstaten is er een daling van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners. De landen met de meest gunstige evolutie in deze periode zijn Luxemburg (-39%), Litouwen (-38%) en Polen (-38%). Daarna volgt België, met een daling van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners van 36%. België doet het daarmee beter dan het Europese gemiddelde (-16%). Luxemburg tekende een grotere daling op (-39%), in Duitsland ging het om een daling van 19%, en in Frankrijk om een daling van 9%. Nederland tekent een stijging op van 6%.

Figuur 9. Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in verschillende Europese landen (EU27) en in Zwitserland, Noorwegen en IJsland (2014-2023). Bron: CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe)

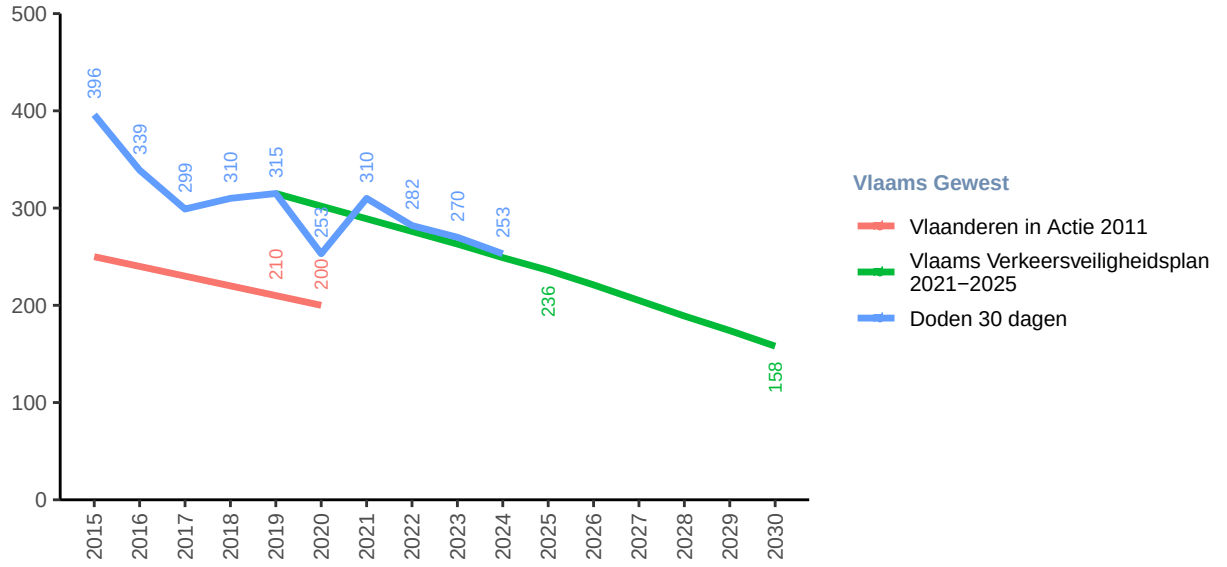


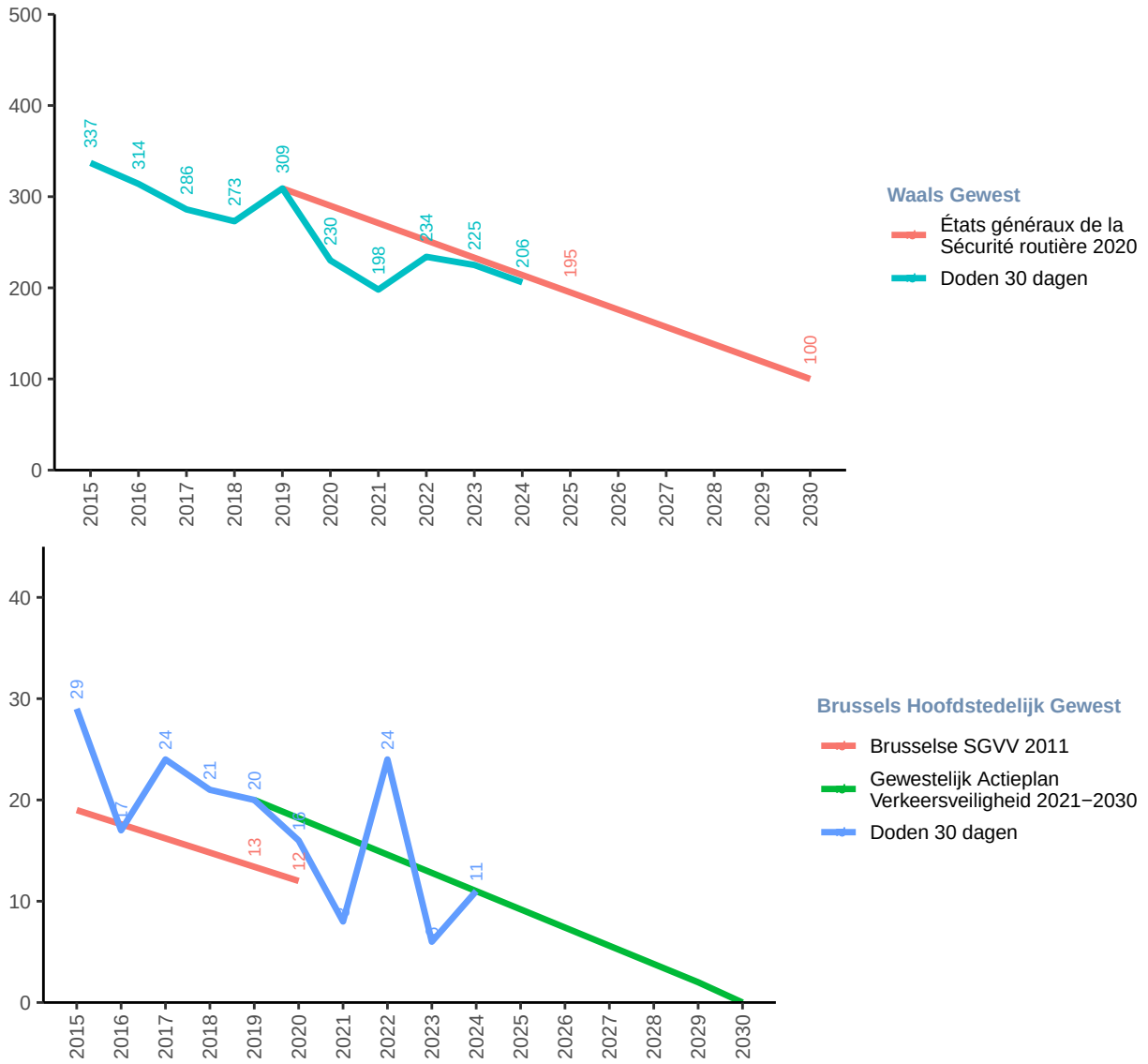
3 Locatie

3.1 Gewesten en provincies

Figuur 10 geeft voor elk gewest, voor de periode van 2015 tot 2024, de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze worden vergeleken met de doelstellingen die elk gewest voor zichzelf heeft opgesteld. Met het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 wordt een daling van het aantal doden 30 dagen met 25% in 2025 opgesteld, en een daling van 50% tegen 2030. In 2024 vielen 253 doden 30 dagen in het Vlaams Gewest, een daling van 6% ten opzichte van 2023. In 2024 waren er 206 doden 30 dagen in het Waals Gewest, een daling van 8% ten opzichte van 2023. In de Waalse "États généraux de la Sécurité routière 2020" wordt een doelstelling van maximaal 100 verkeersdoden tegen 2030 gesteld. In het Brussels Gewest vielen 11 doden in 2024, in 2023 werden er 6 doden opgetekend. In het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030 worden 0 verkeersdoden tegen 2030 vooropgesteld. In 2024 zitten zowel Wallonië als Brussel onder de trendlijn voor het behalen van de doelstelling in 2030, Vlaanderen doet het iets slechter dan deze trendlijn.

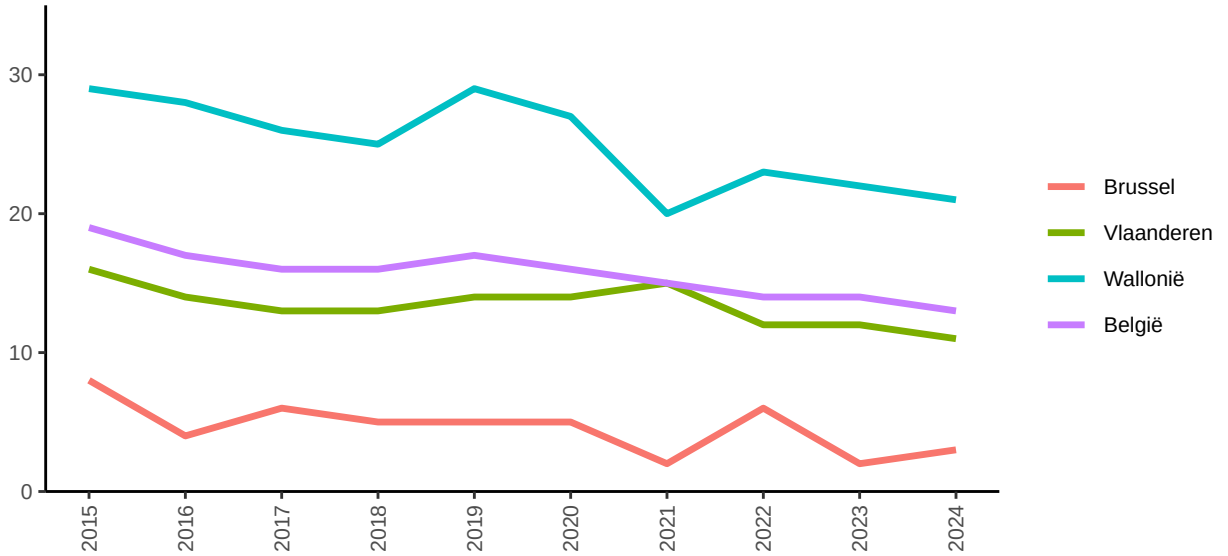
Figuur 10. Evolutie van het aantal doden 30 dagen, naargelang het gewest, ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)





Figuur 11 geeft de evolutie weer van de ongevalsernst, gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen, voor de periode van 2015 tot 2024. Deze is het laagst in Brussel en het hoogst in Wallonië. In 2024 zien we in Wallonië en in Vlaanderen een lichte daling van de ernst tegenover 2023. In Brussel zien we een lichte stijging in 2024 tegenover 2023.

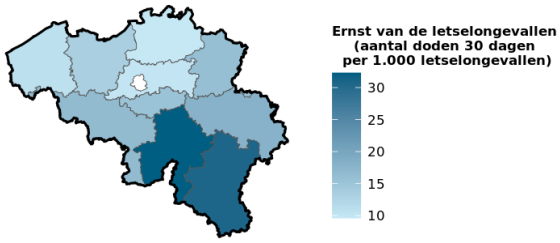
Figuur 11. Evolutie van de ongevalsernst, naargelang het gewest (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



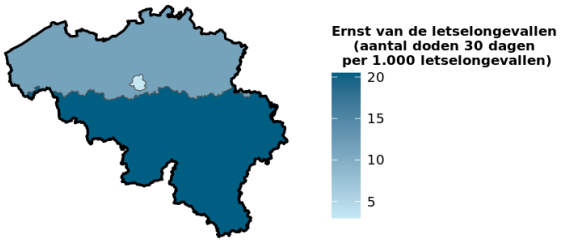
Figuur 12 geeft voor 2024 de ernst van de letselongevallen weer voor elke provincie. De ernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. De donkere stukken wijzen op een grotere ernst. De ernst van de ongevallen is het hoogst in de provincie Namen (waar 32,3 doden per 1000 letselongevallen werden geregistreerd). Omgekeerd is de ernst van de ongevallen het laagst in provincie Antwerpen, met 9,6 doden per 1000 letselongevallen.

Figuur 13 toont dat de ernst van de letselongevallen in het Waals Gewest (20,5) in 2024 hoger is dan de ernst van de letselongevallen in het Vlaams Gewest (11,4).

Figuur 12. Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie (2024)
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek- Statistics Belgium)



Figuur 13. Ernst van de letselongevallen, naargelang het gewest (2043)
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek- Statistics Belgium)

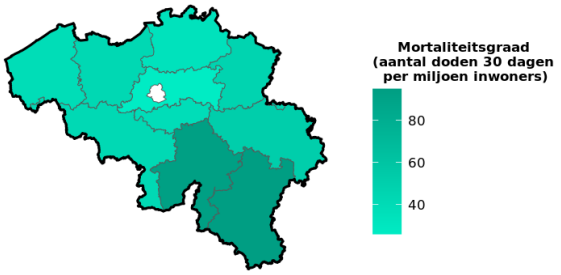


Figuur 14 geeft voor 2024 de mortaliteit weer voor elke provincie. De mortaliteit wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners. Deze kaart toont relatief vergelijkbare trends als de vorige, maar de trends zijn meer uitgesproken. Dit is gedeeltelijk te verklaren door het feit dat de provincies met een hoge ongevallenernst ook tot de minst bevolkte provincies van België behoren. Zo registreren de

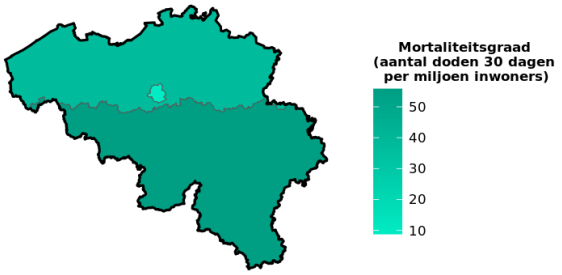
provincies Luxemburg (94,9 doden per miljoen inwoners) en Namen (93,3 doden per miljoen inwoners) de hoogste mortaliteit.

Omgekeerd zien we in Figuur 15 dat de mortaliteit in 2024 het laagst is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (8,8 doden per miljoen inwoners) gevolgd door het Vlaamse Gewest (37,1 doden per miljoen inwoners) en het Waalse Gewest (55,8 doden per miljoen inwoners).

Figuur 14. . Mortaliteit, naargelang de provincie (2024)
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek- Statistics Belgium)



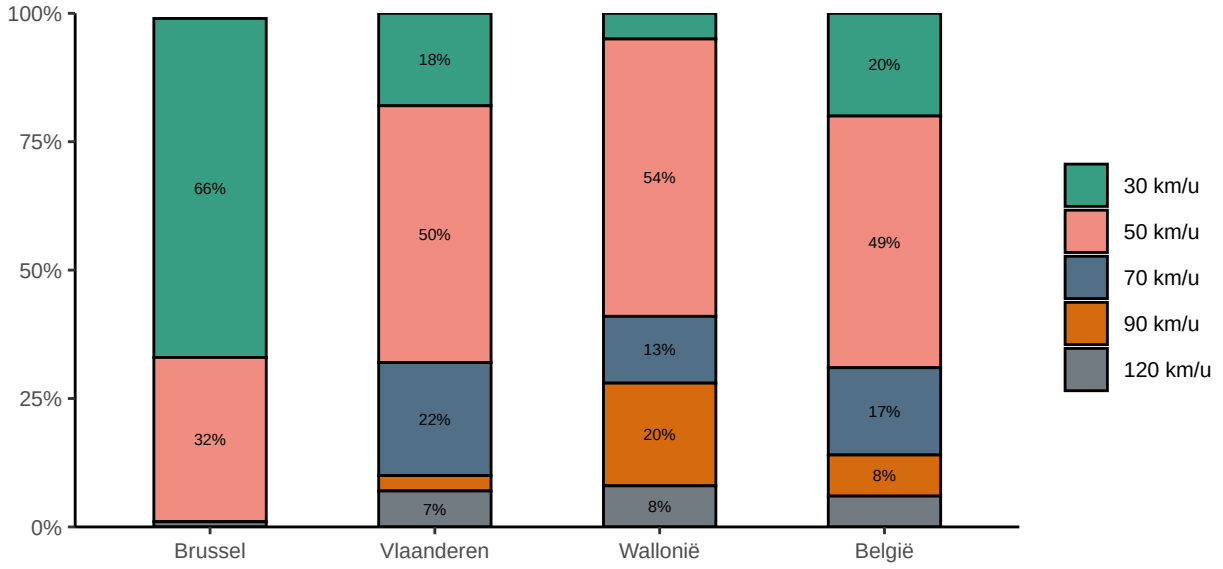
Figuur 15. . Mortaliteit, naargelang het gewest (2024)
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek- Statistics Belgium)



3.2 Wegtype

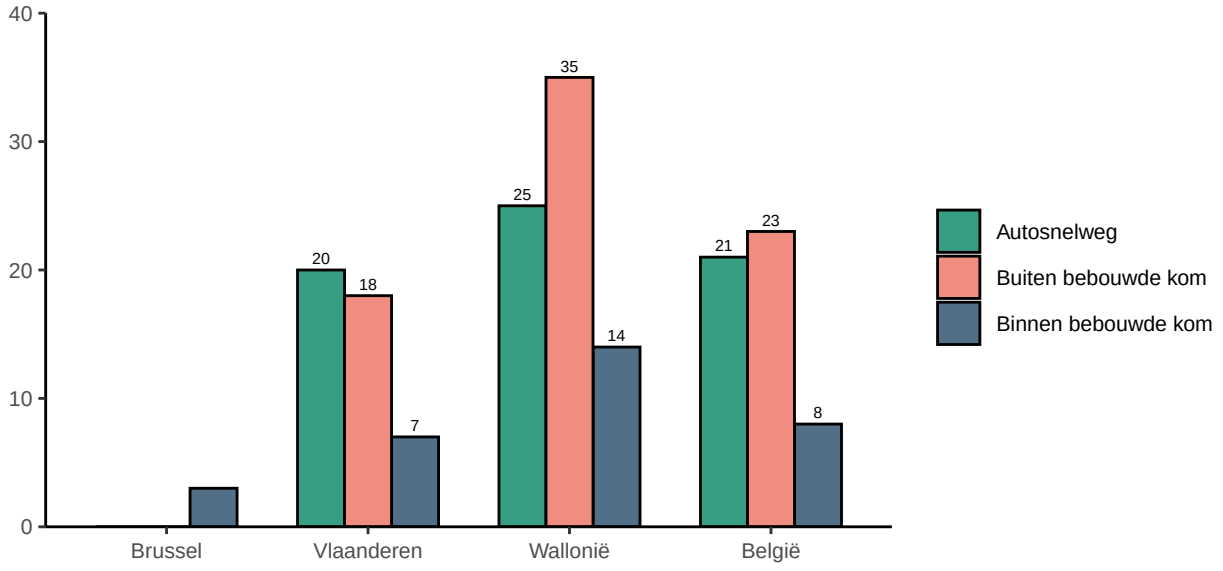
Figuur 16 geeft voor 2024 de verdeling weer van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes voor elk gewest en voor België. De spreiding van de ongevallen volgens snelheidsregime hangt uiteraard samen met de lengte van het wegennet voor elk snelheidsregime binnen elk gewest. Zo vond 98% van alle letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest plaats op wegen met een snelheidsbeperking van 30 km/u of 50 km/u. Het gewest telt zeer weinig wegen waar een hogere snelheid dan 50 km/u toegelaten is. In Vlaanderen en Wallonië vindt respectievelijk 68% en 59% van alle ongevallen plaats op wegen met een snelheidsregime van 30 km/u of 50 km/u, met andere woorden grotendeels in de bebouwde kom. Daarnaast zien we dat in Vlaanderen 22% van de letselongevallen in 2024 op een weg met een maximale snelheid van 70 km/u gebeurde, terwijl het in Wallonië om slechts 13% gaat. Dit heeft uiteraard te maken met het feit dat in Vlaanderen de snelheid op wegen buiten bebouwde kom verlaagd werd van 90 km/u naar 70 km/u, terwijl in Wallonië (en Brussel) nog steeds 90 km/u gereden mag worden op dergelijke wegen.

Figuur 16. Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 17 geeft voor 2024 de ongevalsernst voor elk wegtype, per gewest. De ongevalsernst op alle typen wegen ligt hoger in Wallonië dan in Vlaanderen. De ongevalsernst is in Vlaanderen het hoogst op autosnelwegen, in Wallonië wordt de hoogste ongevalsernst opgetekend op wegen buiten bebouwde kom. De ongevalsernst is het laagst op wegen binnen de bebouwde kom in alle gewesten. Dit heeft te maken met de gereden snelheid: een hogere snelheid hangt samen met een hogere ongevalsernst.

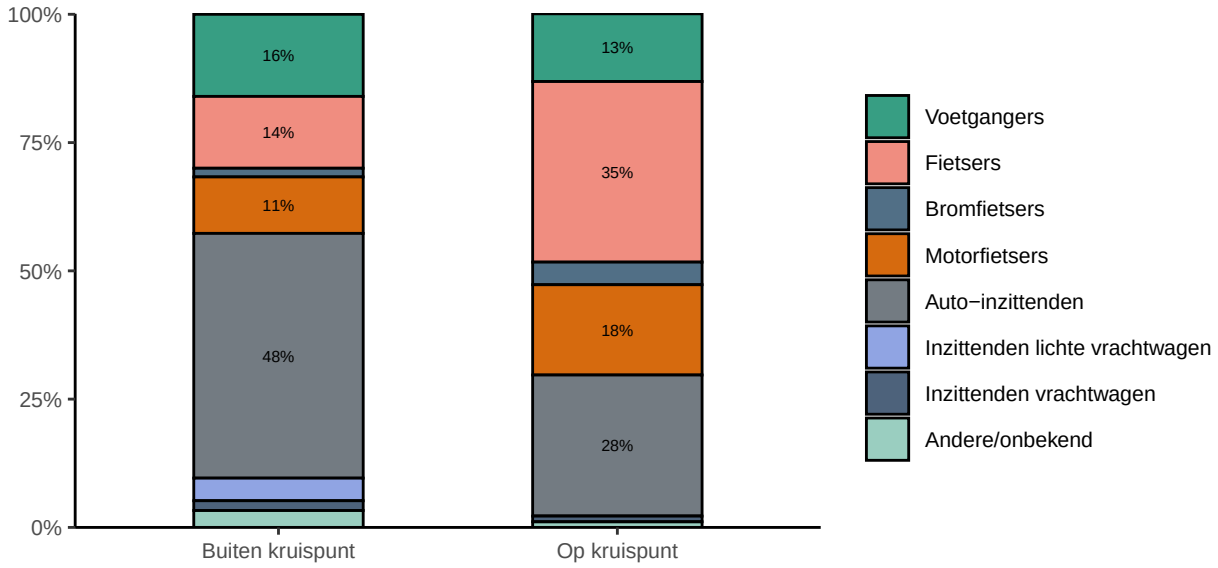
Figuur 17. Ongevalsernst per wegtype, volgens het gewest (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 18 geeft voor 2024 de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weg-

gebruikerstypes, enerzijds buiten kruispunten en anderzijds op kruispunten. Op kruispunten zijn fietsers (33%), auto-inzittenden (28%), motorfietsers (18%) en voetgangers (13%) de grootste groepen dodelijke slachtoffers. Daarentegen zijn bijna de helft van de doden 30 dagen buiten kruispunten auto-inzittenden (48%), 16% van de doden 30 dagen buiten kruispunten zijn voetgangers en 13% zijn fietsers. Hieruit blijkt dus dat kruispunten voornamelijk gevaarlijke situaties vormen voor kwetsbare weggebruikers. We weten dat er voor fietsers een grote onderregistratie van verkeersongevallen is (Bouwen et al., 2022)[2], het aandeel fietsers in deze figuur wordt dus onderschat.

Figuur 18. Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, naargelang het ongeval buiten of op een kruispunt plaatsvond (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



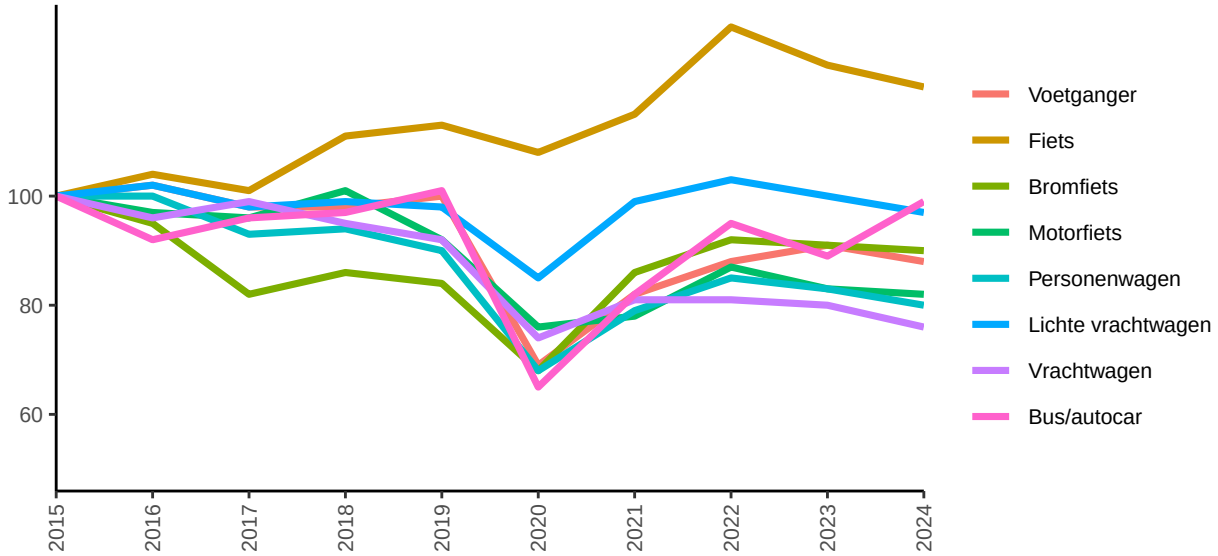
[2]Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2022). Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers – Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens van 2005 t.e.m. 2020, Brussel: Vias institute

4 Weggebruikers

4.1 Evolutie

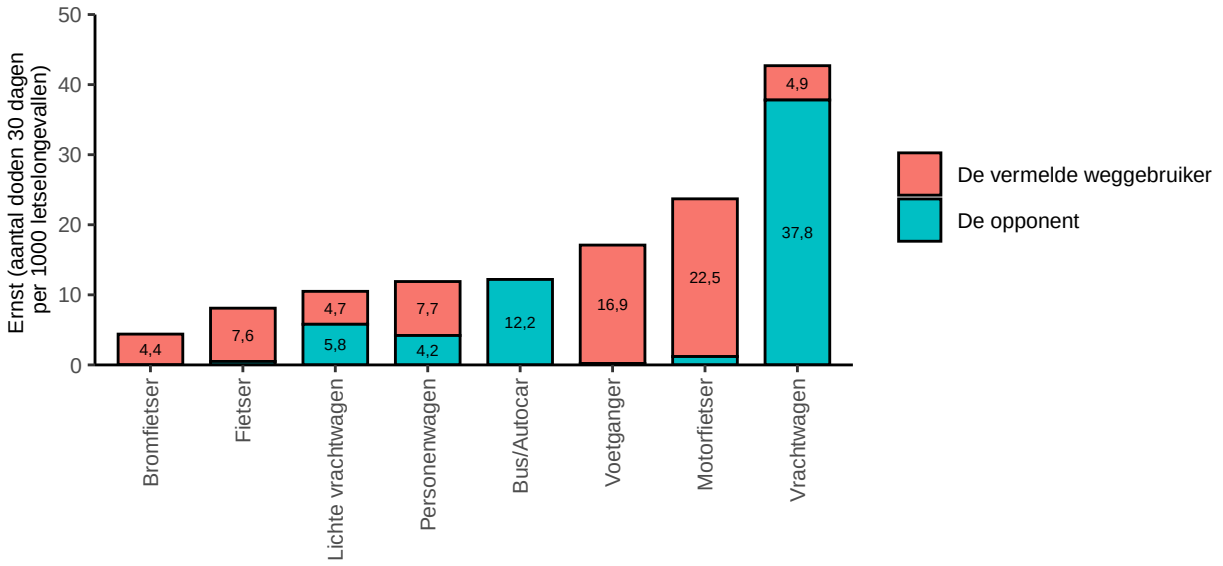
Figuur 19 toont de evolutie van het aantal letselongevallen per type weggebruiker. Daarbij nemen we 2015 als index, die gelijkgesteld wordt aan 100. We kunnen enkele belangrijke evoluties onderscheiden. Bij de meeste weggebruikerstypes, afgezien van fietsers, zien we een daling van het aantal letselongevallen over een periode van tien jaar. De grootste daling werd opgetekend voor vrachtwagens, personenwagens en motorfietsers. In 2021 en 2022 zagen we duidelijk een herstel van de situatie voor de COVID-19 crisis, met een stijging van het aantal ongevallen voor alle weggebruikerstypen. In 2024 zien we voor fietsers, na een sterke stijging van het aantal letselongevallen sinds 2015, voor het tweede jaar op rij een daling van het aantal letselongevallen. Het aantal letselongevallen met een bus fluctueert doorheen de laatste 10 jaar. In 2024 werden bijna evenveel busongevallen opgetekend als in 2015.

Figuur 19. Evolutie (2014 = index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 20 geeft voor 2024 de ernst weer van de letselongevallen voor de verschillende verplaatsingswijzen van de weggebruikers. De ernst van een letselongeval wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. In de figuur wordt er een onderscheid gemaakt tussen de ernst voor de weggebruiker in kwestie en de ernst voor de opponent van deze weggebruiker. De volledige hoogte van de balk geeft de totale ernst van het ongeval weer: het weerspiegelt het totale aantal doden per 1000 letselongevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. Het rode deel van de balken heeft betrekking op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de weggebruiker in kwestie en het blauwe deel op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de opponent. We stellen vast dat de ernst van verkeersongevallen sterk verschilt naargelang de betrokken weggebruikers. Een ongeval waarbij een voetganger betrokken is, is logischerwijze veel ernstiger voor de voetganger dan voor zijn tegenpartij omdat de voetganger minder beschermd is. Omgekeerd is een ongeval waarbij een vrachtwagen of een autobus betrokken is, gewoonlijk ernstiger voor de tegenpartij dan voor de inzittenden van die voertuigen. De totale ernst is het grootst voor vrachtwagenongevallen en ongevallen met motorfietsers, en de totale ernst is het kleinst voor ongevallen met bromfietsers.

Figuur 20. Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Uit Tabel 4 kunnen we afleiden dat de totale ernst van de letselongevallen (doden 30 dagen per 1000 letselongevallen) sinds 2015 het sterkst is afgenomen bij ongevallen met lichte vrachtwagens (-54%), ongevallen met bussen (-42%), ongevallen met motorfietsen (-33%) en ongevallen met personenwagens (-31%).

Tabel 4. Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, slachtoffers, specifieke ernst en totale ernst, per weggebruikerstype (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Specifieke ernst	Totale ernst
Voetganger	-12%	-26%	-15%	-15%	-15%	-16%
Fiets	+20%	-1%	+20%	+20%	-17%	-19%
Bromfiets	-10%	-50%	-15%	-16%	-44%	-20%
Motorfiets	-18%	-46%	-19%	-20%	-34%	-33%
Personenwagen	-20%	-46%	-34%	-34%	-33%	-31%
Lichte vrachtwagen	-3%	-57%	-21%	-22%	-55%	-54%
Vrachtwagen	-24%	-50%	-37%	-38%	-34%	-17%
Bus/autocar	-1%	/	+6%	+5%	/	-42%

Note:
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.1.1 Voetgangers

Tabel 5 toont voor voetgangers een daling van het aantal letselongevallen (-3%), van het aantal gewonden (-4%) en van het aantal doden 30 dagen (-9%) in 2024 (in vergelijking met 2023). De daling van het aantal letselongevallen over de laatste tien jaar bedraagt -12%. De totale ongevalsernst daalde met 16% in het laatste decennium.

Tabel 5. Ongevallenstatistieken voor voetgangers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2015	4723	94	4706	4800	2	19,9	0,4	20,3
2016	4798	81	4795	4876	2	16,9	0,4	17,3
2017	4652	95	4578	4673	3	20,4	0,6	21,1
2018	4630	74	4619	4693	5	16	1,1	17,1
2019	4721	92	4642	4734	4	19,5	0,8	20,3
2020	3282	65	3175	3240	1	19,8	0,3	20,1
2021	3862	75	3757	3832	2	19,4	0,5	19,9
2022	4156	83	4100	4183	3	20	0,7	20,7
2023	4295	77	4165	4242	2	17,9	0,5	18,4
2024	4149	70	3987	4057	1	16,9	0,2	17,1
Evolutie 2023-2024	-3%	-9%	-4%	-4%	-50%	-6%	-60%	-7%
Evolutie 2015-2024	-12%	-26%	-15%	-15%	-50%	-15%	-50%	-16%

Note:
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen
Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.1.2 Fietsers

Uit tabel 6 kunnen we afleiden dat het aantal fietsongevallen met 20% toenam in de periode 2015-2024. Ook het aantal gewonden nam toe met 20%. Het aantal doden 30 dagen steeg in 2022 en 2023, maar vertoont opnieuw een dalende trend in 2024.

Tabel 6. Ongevallenstatistieken voor alle fietsers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2015	9187	90	9268	9358	3	9,8	0,3	10,1
2016	9511	81	9594	9675	1	8,5	0,1	8,6
2017	9240	76	9264	9340	2	8,2	0,2	8,4
2018	10161	89	10252	10341	4	8,8	0,4	9,2
2019	10424	94	10559	10653	2	9	0,2	9,2
2020	9944	87	10152	10239	2	8,7	0,2	9
2021	10551	84	10662	10746	4	8	0,4	8,3
2022	12032	101	12184	12285	2	8,4	0,2	8,6
2023	11414	102	11515	11617	4	8,9	0,4	9,3
2024	11036	89	11151	11240	1	8,1	0,1	8,2
Evolutie 2023-2024	-3%	-13%	-3%	-3%	-75%	-9%	-75%	-12%
Evolutie 2015-2024	+20%	-1%	+20%	+20%	-67%	-17%	-67%	-19%

Note:
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen
Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

Tabel 7 toont voor klassieke fietsers een daling van het aantal letselongevallen (-8%), doden 30 dagen (-9%) en gewonden (-9%) in 2024 ten opzichte van 2015.

Tabel 7. Ongevallenstatistieken voor klassieke fietsers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2015	8721	76	8767	8843	3	8,7	0,3	9,1
2016	8850	68	8865	8933	2	7,7	0,2	7,9
2017	8318	53	8263	8316	4	6,4	0,5	6,9
2018	8788	67	8743	8810	1	7,6	0,1	7,7
2019	8580	67	8521	8588	5	7,8	0,6	8,4
2020	7999	55	8005	8060	2	6,9	0,3	7,1
2021	8027	44	7928	7972	3	5,5	0,4	5,9
2022	8471	61	8238	8299	4	7,2	0,5	7,7
2023	7800	58	7571	7629	5	7,4	0,6	8,1
2024	7139	53	6920	6973	1	7,4	0,1	7,6
Evolutie 2023-2024	-8%	-9%	-9%	-9%	-80%	0%	-83%	-6%
Evolutie 2015-2024	-18%	-30%	-21%	-21%	-67%	-15%	-67%	-16%

Note:
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen
Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

Tabel 8 toont tussen 2015 en 2024 een grote stijging van het aantal ongevallen met een elektrische fiets, evenals van het aantal doden 30 dagen en gewonden in deze ongevallen. Het is niet duidelijk of dit naast een verhoogde blootstelling ook te wijten is aan de registratiegraad. Het aantal doden 30 dagen onder elektrische fietsers daalde in 2024 met 24% tegenover het vorige jaar. Het aandeel van elektrische fietsen in alle fietsongevallen en alle fietsdoden nam toe sinds 2015. In 2024 is bijna 40% van alle fietsdoden een elektrische fietser. De ongevalsernst (specifieke ernst) ligt iets hoger dan bij niet-elektrische fietsers (8,8 tegenover 7,4 in 2024).

Tabel 8. Ongevallenstatistieken voor elektrische fietsers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Specifieke ernst	Aandeel van alle fietsdoden	Aandeel van alle fietsongevallen
2015	521	14	501	515	26,9	15,6%	15,6%%
2016	746	13	729	742	17,4	16%	16%%
2017	971	22	934	956	22,7	29,3%	29,3%%
2018	1395	20	1350	1370	14,3	23%	23%%
2019	1767	25	1672	1697	14,1	27,2%	27,2%%
2020	1915	30	1839	1869	15,7	35,3%	35,3%%
2021	2376	39	2282	2321	16,4	47%	47%%
2022	3382	38	3302	3340	11,2	38,4%	38,4%%
2023	3355	41	3221	3262	12,2	41,4%	41,4%%
2024	3536	31	3404	3435	8,8	36,9%	36,9%%
Evolutie 2023-2024	+5%	-24%	+6%	+5%	-28%	-11%	-4%
Evolutie 2015-2024	+579%	+121%	+579%	+567%	-67%	+137%	+521%

Note:
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen

Tabel 9 toont de evolutie van ongevallen met speedpedelecs. Sinds 2017 kunnen we speedpedelecs onderscheiden in de officiële ongevallendatabank, maar vermoedelijk was er in dit jaar nog geen volledige registratie. In 2024 vielen er 5 doden in 897 ongevallen. Het aantal letselongevallen steeg met 15% in 2024 tegenover 2023. De explosieve toename aan ongevallen met een speedpedelec is deels te wijten aan hun populariteit: in 2017 waren in Vlaanderen (waar het merendeel van de speedpedelecs rondrijdt) iets meer dan 5.000 speedpedelecs ingeschreven, in 2024 waren dat er al bijna 95.000 (Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)).

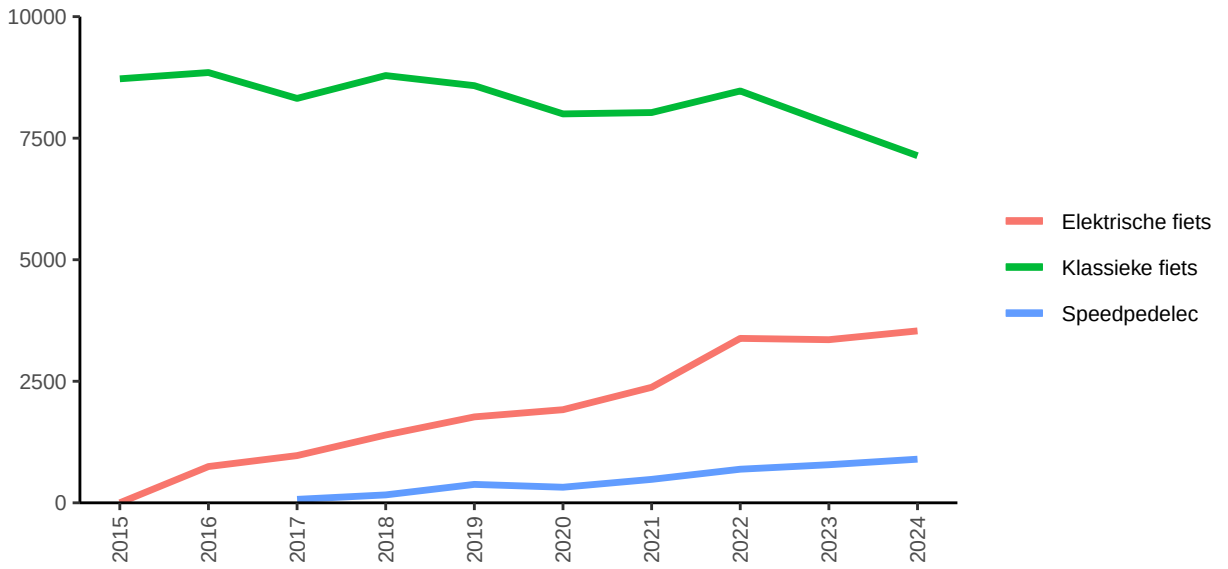
Tabel 9. Ongevallenstatistieken voor speedpedelecs (2017-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2017	71	1	67	68	0	14,1	0	14,1
2018	163	2	159	161	1	12,3	6,1	18,4
2019	379	2	366	368	0	5,3	0	5,3
2020	320	2	308	310	0	6,2	0	6,2
2021	482	1	452	453	1	2,1	2,1	4,1
2022	691	2	644	646	0	2,9	0	2,9
2023	783	3	723	726	0	3,8	0	3,8
2024	897	5	827	832	0	5,6	0	5,6
Evolutie 2023-2024	+15%	+67%	+14%	+15%		+47%		+47%
Evolutie 2017-2024	+1163%	+400%	+1134%	+1124%		-60%		-60%

Note:
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

Figuur 21 toont de evolutie van het aantal ongevallen met klassieke fietsen, elektrische fietsen en speedpedelecs op tien jaar tijd. We zien een daling van het aantal ongevallen met een klassieke fiets in deze periode. Zoals gezegd weten we niet of de toename in het aantal ongevallen te wijten is aan verhoogde blootstelling, een verbeterde registratie of een combinatie van beiden. Voor ongevallen met speedpedelecs is er een toename van het aantal verkeersongevallen sinds de start van de registratie in 2017.

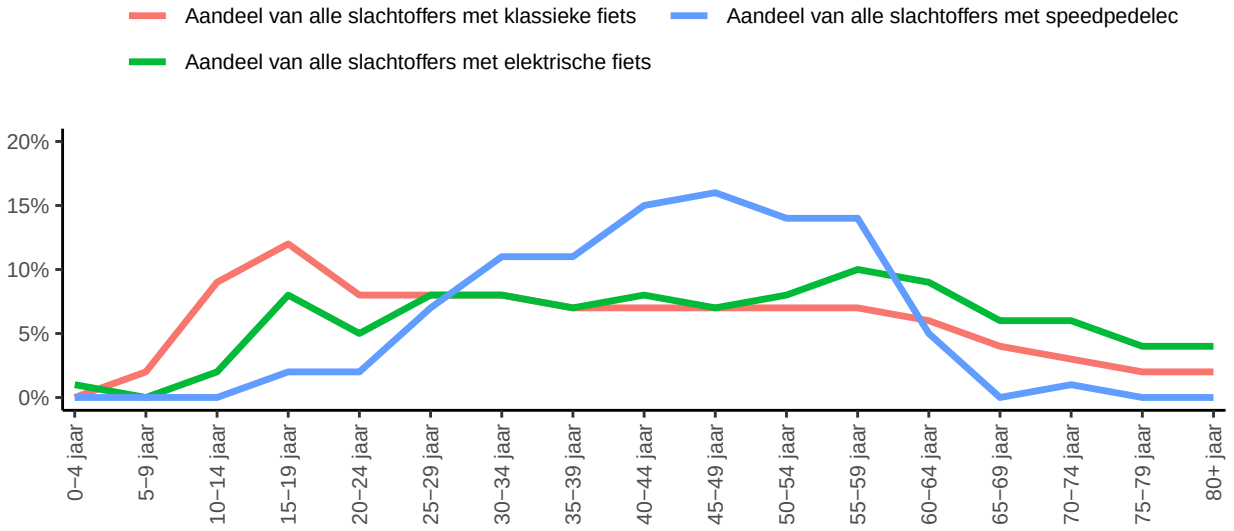
Figuur 21. Evolutie van ongevallen met een klassieke fiets, met een elektrische fiets en met een speedpedelec (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 22 toont het aandeel van slachtoffers betrokken in fietsongevallen naargelang de leeftijd. We maken daarbij een onderscheid tussen de klassieke fiets (rode lijn), de elektrische fiets (groene lijn) en de speedpedelec (blauwe lijn). We zien voor de klassieke fiets een piek rond de leeftijd van 15 tot 19 jaar. Het aandeel onder de slachtoffers neemt daarna af. Voor de elektrische fiets zien we een omgekeerde trend. Het aandeel neemt toe naarmate de leeftijd stijgt, met een piek voor de 55- tot 59-jarigen. Elektrische fietsen zijn dan ook populair bij oudere fietsers, het laat hen toe te blijven fietsen op het moment dat een klassieke fiets geen optie meer is. Het aandeel slachtoffers met een elektrische fiets ligt ook hoog in de categorie van 15 tot 19 jaar, in vergelijking met de jongere leeftijdsgroepen. De piek voor slachtoffers die met een speedpedelec rijden, ligt bij de 45-49 jarigen. Het merendeel van de slachtoffers is tussen 40 en

59 jaar oud. Daarna neemt het aantal slachtoffers sterk af. Het is dan ook vooral de actieve bevolking die een speedpedelec gebruikt als alternatief voor het woon-werkverkeer.

Figuur 22. Aandeel van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) met een klassieke fiets, een elektrische fiets en een speedpedelec, naargelang de leeftijd (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



4.1.3 Bromfietsers

Voor de bromfietsers (exclusief speedpedelecs) zien we in Tabel 10 een daling van het aantal letselongevallen (-10%) in de laatste tien jaar. Het aantal gewonden daalde (-15%), net als het aantal doden 30 dagen (-50%). Het aantal ongevallen met een bromfietser bleef in 2024 stabiel tegenover 2023, het aantal gewonden daalde licht. Het aantal doden 30 dagen in 2024 daalde met 38% tegenover 2023.

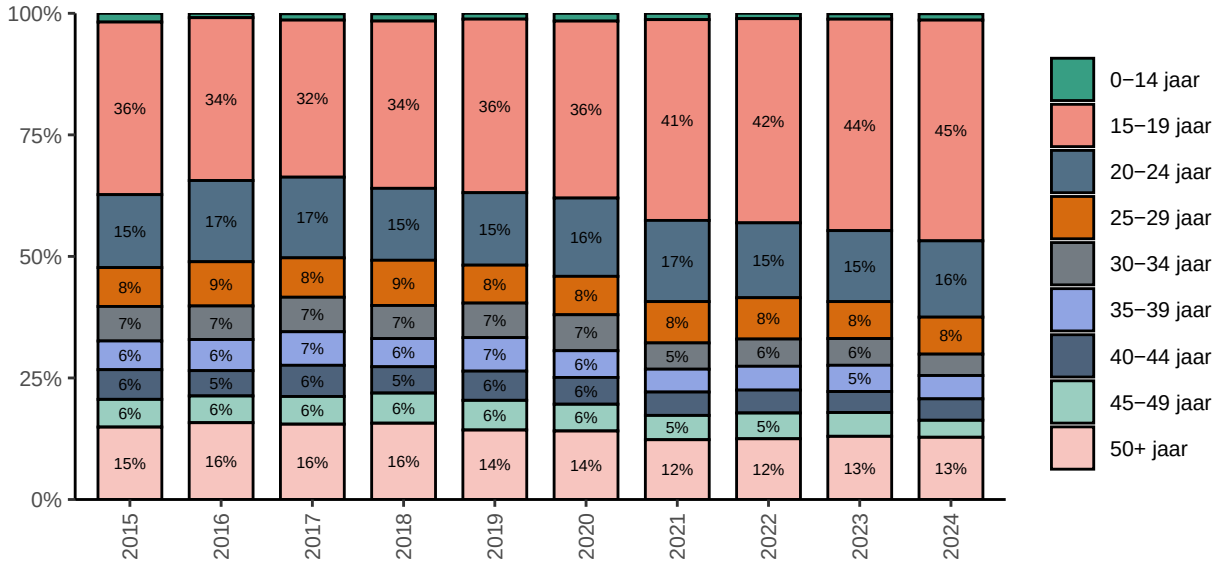
Tabel 10. Ongevallenstatistieken voor bromfietsers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2015	3829	20	3777	3797	1	5,2	0,3	5,5
2016	3653	16	3593	3609	2	4,4	0,5	4,9
2017	3146	24	3058	3082	1	7,6	0,3	7,9
2018	3277	18	3192	3210	1	5,5	0,3	5,8
2019	3226	19	3107	3126	1	5,9	0,3	6,2
2020	2601	13	2500	2513	1	5	0,4	5,4
2021	3277	16	3125	3141	0	4,9	0	4,9
2022	3516	17	3314	3331	3	4,8	0,9	5,7
2023	3491	16	3297	3313	1	4,6	0,3	4,9
2024	3446	10	3192	3202	5	2,9	1,5	4,4
Evolutie 2023-2024	-1%	-38%	-3%	-3%	+400%	-37%	+400%	-10%
Evolutie 2015-2024	-10%	-50%	-15%	-16%	+400%	-44%	+400%	-20%

Note:
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen
Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

Figuur 23 toont de verdeling van de verschillende leeftijdsgroepen bij bromfietsers, gedurende de laatste 10 jaar. Het aandeel 15-19 jarigen is het grootst. Tot 2017 is er een daling van het aandeel van deze groep, maar sinds 2018 is deze leeftijdsgroep weer sterker vertegenwoordigd. In 2024 was 45% van de bromfietsers betrokken in een ongeval tussen 15 en 19 jaar oud.

Figuur 23. Aandeel bromfietsongevallen per leeftijdsgroep (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



4.1.4 Elektrische steps

Vanaf 2019 kunnen we elektrische steps terugvinden in de officiële ongevallendatabank, maar ook hier moeten we melden dat er in dit jaar vermoedelijk geen volledige registratie was. Uit Tabel 11 kunnen we afleiden dat in 2024 4 doden vielen onder de gebruikers van een elektrische step. Er raakten ook 1.669 weggebruikers gewond in 1.853 letselongevallen.

Tabel 11. Ongevallenstatistieken voor elektrische steps (2019-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers
2019	175	1	158	159
2020	409	1	371	372
2021	1064	4	976	980
2022	1756	4	1596	1600
2023	1624	2	1459	1461
2024	1853	4	1669	1673
Evolutie 2023-2024	+14%	+100%	+14%	+15%
Evolutie 2019-2024	+959%	+300%	+956%	+952%

4.1.5 Motorfietsers

Uit Tabel 12 blijkt een daling van het aantal doden 30 dagen onder motorfietsers met 46% over de afgelopen tien jaar. In 2024 steeg het aantal doden 30 dagen ten opzichte van 2023, tot 57 doden. Het aantal gewonden in motorfietsongevallen bleef stabiel in 2024. De specifieke ernst, die in 2020 toegenomen was tot 33,2 vertoonde een dalende lijn tot 2023. In 2024 zien we weer een lichte stijging van de ongevalsernst.

Tabel 12. Ongevallenstatistieken voor motorfietsers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2015	3101	105	3109	3214	4	33,9	1,3	35,1
2016	3021	79	3027	3106	6	26,2	2	28,1
2017	2988	77	2986	3063	4	25,8	1,3	27,1
2018	3137	87	3120	3207	1	27,7	0,3	28,1
2019	2866	84	2839	2923	7	29,3	2,4	31,8
2020	2351	78	2306	2384	2	33,2	0,9	34
2021	2408	62	2386	2448	4	25,7	1,7	27,4
2022	2702	66	2697	2763	6	24,4	2,2	26,6
2023	2559	51	2564	2615	2	19,9	0,8	20,7
2024	2538	57	2514	2571	3	22,5	1,2	23,6
Evolutie 2023-2024	-1%	+12%	-2%	-2%	+50%	+13%	+50%	+14%
Evolutie 2015-2024	-18%	-46%	-19%	-20%	-25%	-34%	-8%	-33%

Note:
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen
Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.1.6 Personenwagens

Auto-inzittenden kennen een daling van het aantal doden 30 dagen (-46%) over de afgelopen tien jaar. In 2024 tekenen we een lichte daling op van het aantal letselongevallen (-4%), het aantal doden 30 dagen (-4%) en het aantal gewonden (-3%) tegenover 2023. Over een periode van tien jaar tijd is het aantal doden onder auto-inzittenden sterker gedaald dan het aantal doden bij de opponenten, wat er mogelijk op duidt dat de technologische ontwikkelingen op het vlak van voertuigveiligheid vooral de inzittenden ten goede komen.

Tabel 13. Ongevallenstatistieken voor personenwagens (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2015	32809	376	27679	28055	193	11,5	5,9	17,3
2016	32707	343	26962	27305	156	10,5	4,8	15,3
2017	30618	285	25476	25761	174	9,3	5,7	15
2018	30705	275	24462	24737	155	9	5	14
2019	29609	311	22930	23241	156	10,5	5,3	15,8
2020	22458	221	15858	16079	109	9,8	4,9	14,7
2021	25808	215	18561	18776	124	8,3	4,8	13,1
2022	27733	217	18863	19080	137	7,8	4,9	12,8
2023	27256	211	18851	19062	125	7,7	4,6	12,3
2024	26231	203	18200	18403	110	7,7	4,2	11,9
Evolutie 2023-2024	-4%	-4%	-3%	-3%	-12%	0%	-9%	-3%
Evolutie 2015-2024	-20%	-46%	-34%	-34%	-43%	-33%	-29%	-31%

Note:
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen
Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.1.7 Lichte vrachtwagens

Tabel 14 toont in 2024 een lichte daling van het aantal letselongevallen (-3%) en het aantal gewonden (-2%) tegenover 2023. Het aantal doden 30 dagen daalde met 38%, van 26 doden in 2023 naar 16 doden in 2024.

Tabel 14. Ongevallenstatistieken voor lichte vrachtwagens (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2015	3534	37	1614	1651	44	10,5	12,5	22,9
2016	3616	38	1543	1581	40	10,5	11,1	21,6
2017	3472	29	1525	1554	39	8,4	11,2	19,6
2018	3513	30	1517	1547	32	8,5	9,1	17,6
2019	3460	17	1463	1480	37	4,9	10,7	15,6
2020	3004	11	1154	1165	34	3,7	11,3	15
2021	3504	28	1300	1328	38	8	10,8	18,8
2022	3641	27	1343	1370	24	7,4	6,6	14
2023	3537	26	1302	1328	33	7,4	9,3	16,7
2024	3428	16	1278	1294	20	4,7	5,8	10,5
Evolutie 2023-2024	-3%	-38%	-2%	-3%	-39%	-36%	-38%	-37%
Evolutie 2015-2024	-3%	-57%	-21%	-22%	-55%	-55%	-54%	-54%

Note:
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen
Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.1.8 Vrachtwagens

Tabel 15 toont voor vrachtwagens een daling van het aantal letselongevallen (-24%), het aantal doden 30 dagen daalde, zowel onder de inzittenden (-50%) als de opponenten in vrachtwagenongevallen (-35%). We zien dezelfde trend voor het aantal gewonden (-37% voor inzittenden en -27% voor opponenten) op tien jaar. Het aantal letselongevallen daalde licht in 2024 tegenover 2023.

Tabel 15. Ongevallenstatistieken voor vrachtwagens (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

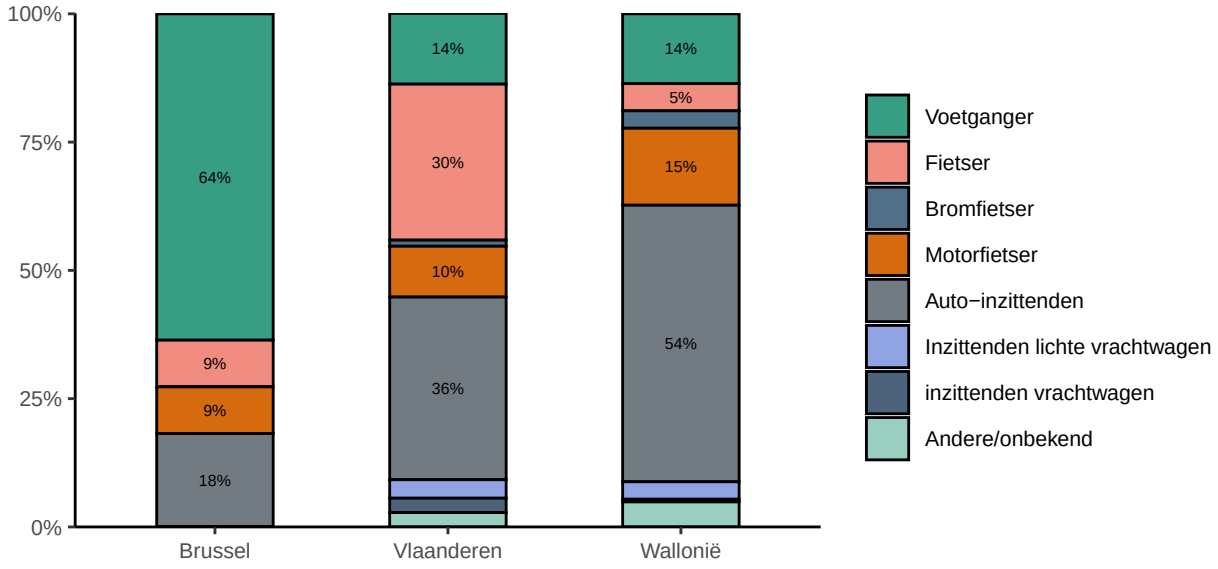
	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Gewonden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2015	2164	16	496	512	95	2299	7,4	43,9	51,3
2016	2078	24	464	488	88	2293	11,5	42,3	53,9
2017	2152	16	470	486	91	2260	7,4	42,3	49,7
2018	2053	19	455	474	92	2229	9,3	44,8	54,1
2019	1983	11	409	420	99	2097	5,5	49,9	55,5
2020	1609	17	351	368	67	1608	10,6	41,6	52,2
2021	1752	15	335	350	81	1789	8,6	46,2	54,8
2022	1761	11	315	326	82	1863	6,2	46,6	52,8
2023	1735	8	323	331	71	1788	4,6	40,9	45,5
2024	1641	8	312	320	62	1677	4,9	37,8	42,7
Evolutie 2023-2024	-5%	0%	-3%	-3%	-13%	-6%	+7%	-8%	-6%
Evolutie 2015-2024	-24%	-50%	-37%	-38%	-35%	-27%	-34%	-14%	-17%

Note:
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen
Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.2 Type weggebruikers

Figuur 24 geeft voor elk gewest de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende typen weggebruikers, in 2024. Deze spreiding varieert sterk tussen de gewesten. In Wallonië zijn er relatief meer auto-inzittenden bij de verkeersdoden (54%) in verhouding tot de andere weggebruikerscategorieën. In Vlaanderen is weliswaar ook 36% van de doden 30 dagen auto-inzittenden, maar vormen fietsers even-eens een grote groep (28%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het aandeel voetgangers (64%) onder de doden 30 dagen groter dan in de andere gewesten. Het gaat hier om een klein aantal verkeersdoden (11 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2024).

Figuur 24. Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 25 toont de risicomatrix gebaseerd op het aantal afgelegde kilometers. Als referentiegroep wordt steeds het overlijdensrisico van alle autobestuurders genomen dat werd gelijkgesteld aan 1. Het overlijdensrisico voor elke groep (vervoerswijze en leeftijdscategorie) is daarbij dus in relatie gezet met het overlijdensrisico van een gemiddelde autobestuurder. Een getal groter dan 1 geeft aan dat het risico voor de desbetreffende groep om te overlijden in het verkeer groter is dan dat van de gemiddelde autobestuurder en een getal kleiner dan 1 wijst op een kleiner overlijdensrisico. Het risico voor gemotoriseerde tweewielers is bijzonder hoog (27,0), wat impliceert dat het inruilen van de auto voor een brom- of motorfiets zonder flankerende maatregelen tot een toename zou leiden van het aantal verkeersdoden. Ook voetgangers hebben per afgelegde kilometer een duidelijk hoger risico om in het verkeer te overlijden dan autobestuurders. Gemiddeld is een kilometer die in de auto afgelegd wordt 8 keer zo veilig als een kilometer die te voet afgelegd wordt. Voor jonge en oude fietsers zien we een verhoogd overlijdensrisico in vergelijking met autobestuurders, maar de factor waarmee het risico verhoogd is, is lager dan bij de voetgangers. De groep van 18 t.e.m. 24-jarigen legt zijn kilometers op de fiets zelfs veiliger af dan als autobestuurder.

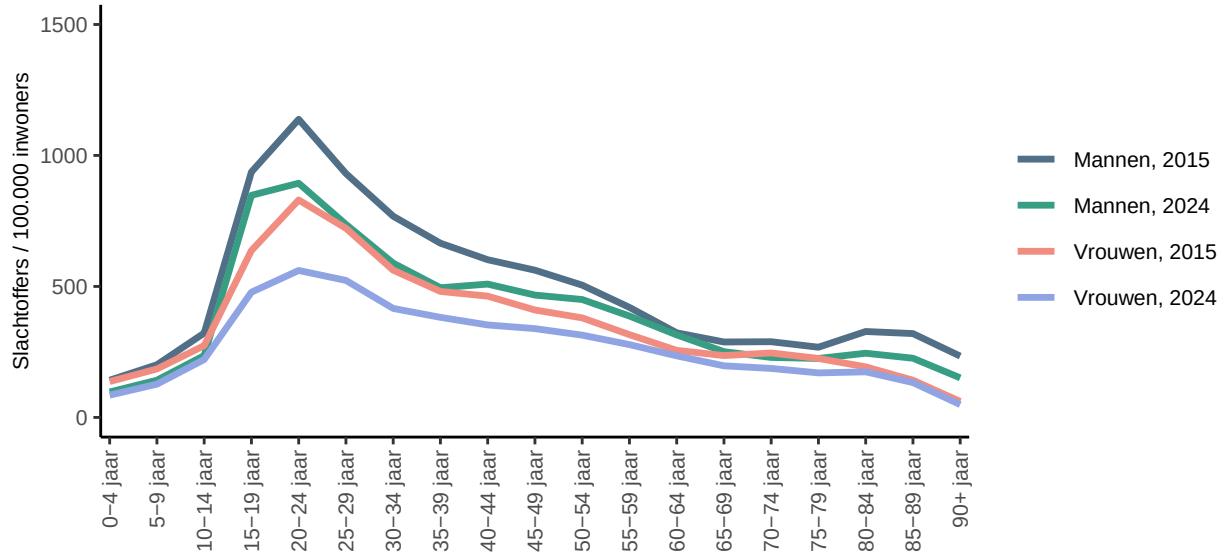
Figuur 25. Relatief overlijdensrisico per vervoerswijze en leeftijdscategorie op basis van het aantal afgelegde kilometers (in miljoen) in België (2012-2018)
Bron: Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst?– Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute– Kenniscentrum Verkeersveiligheid)

	Te voet	Per fiets	Met PTW	Auto-bestuurder	Auto-passagier	Met de bus
6-17	4,8	2,0	32,5	n.v.t.	0,3	0,0
18-24	5,3	1,0		2,3	1,7	0,0
25-44	4,2	1,1	40,3	0,9	0,7	0,0
45-64	6,5	2,8	14,0	0,7	0,5	0,1
65-74	12,4	8,8	127,6	0,9	0,7	0,2
75+	54,2	16,0		2,1	1,8	0,5
Total	**8,4**	**3,5**	**27,0**	**1,0**	**0,7**	**0,1**

4.3 Leeftijd en geslacht

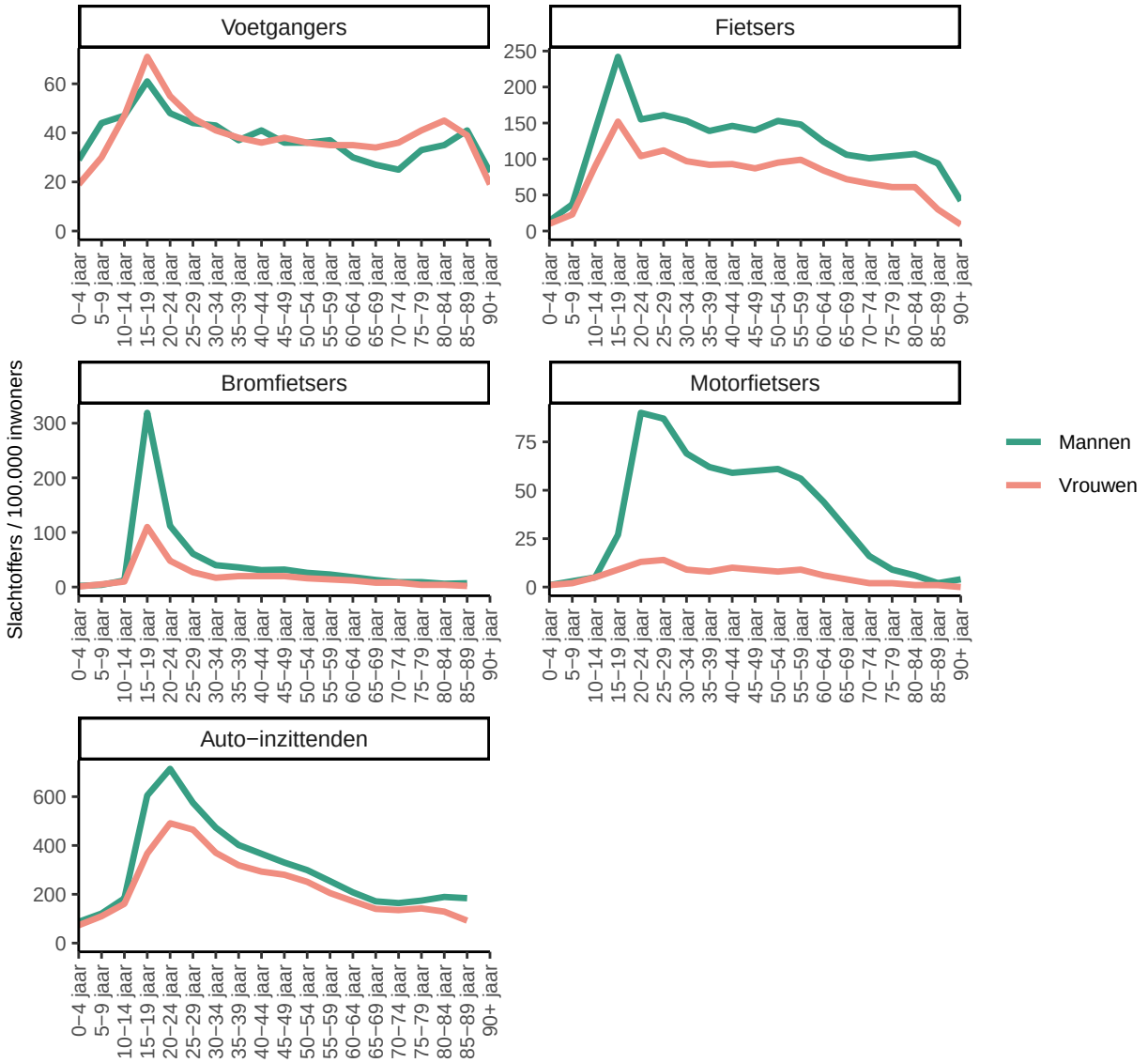
Figuur 26 geeft een vergelijking weer tussen 2015 en 2024 van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners per leeftijdscategorie en geslacht. Door het aantal slachtoffers te geven per 100.000 inwoners wordt er vermeden dat de bevolkingsstructuur naar leeftijd en geslacht de figuur beïnvloedt. De grafiek toont een piek in het aantal verkeersslachtoffers bij de jongeren, vooral tussen 20 en 24 jaar. We zien ook dat het aantal mannelijke slachtoffers systematisch hoger is dan het aantal vrouwelijke slachtoffers, ongeacht de leeftijdscategorie. Voor de jonge mannen, tussen 20 en 24 jaar oud, is er voor het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners een daling van 21% opgetekend op tien jaar tijd.

Figuur 26. Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2015 & 2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



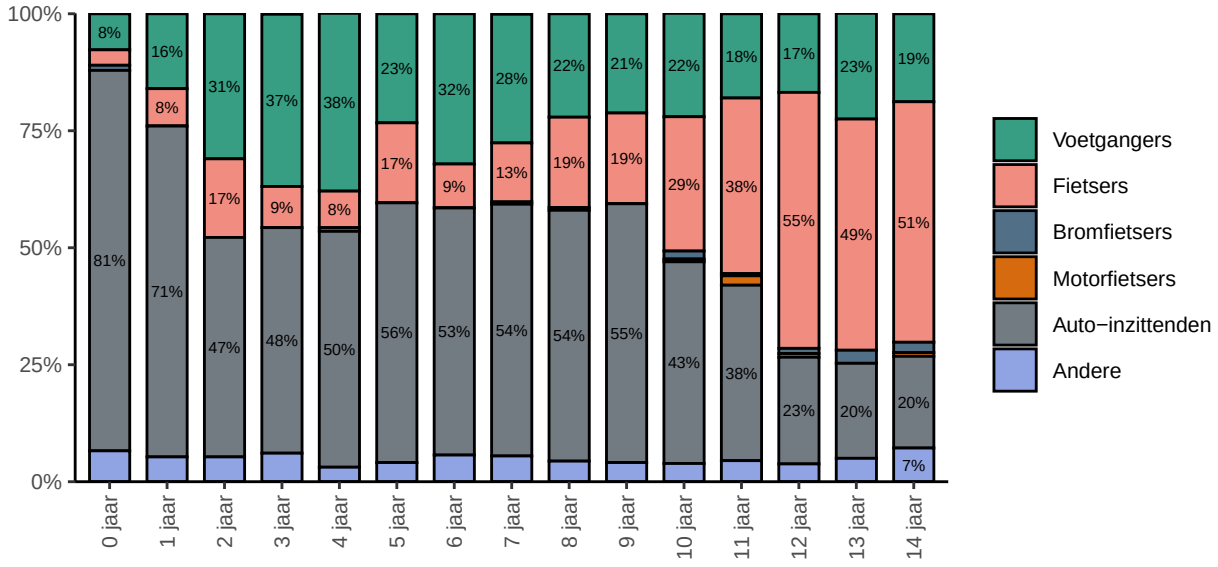
Figuur 27 toont de verdeling van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners over de leeftijd, naargelang het weggebruikerstype en het geslacht. Voor de voetgangers is er een piek van slachtoffers bij de 15- tot 19-jarigen, om vervolgens te dalen. Vanaf 70 jaar stijgt het aantal slachtoffers echter weer. Voor zowel fietsers, bromfietsers als auto-inzittenden is er een duidelijke piek bij de jongeren. Bij fietsers en bromfietsers ligt die piek iets vroeger (15-19 jaar) dan voor de auto-inzittenden (20-24 jaar). Bij deze drie weggebruikerstypes is er ook een duidelijk verschil tussen mannen en vrouwen. Het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners ligt hoger voor de mannen dan voor de vrouwen. Het verschil is het grootst bij de bromfietsers. De curve van de motorfietsers wijkt af van die van de andere weggebruikerstypes. Hier zien we voor alle leeftijdsgroepen bij de vrouwen een laag aantal slachtoffers per 100.000 inwoners. Bij de mannen ligt dat aantal veel hoger. Er is een duidelijke piek te onderscheiden bij de 20- tot 24-jarigen mannen, wat dan overgaat in een plateau tot de leeftijdsgroep 55- tot 59-jarigen. Het risico blijft hoog tussen 20 jaar en 59 jaar. Pas vanaf 60 jaar neemt het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners snel af.

Figuur 27. Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2022 - 2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



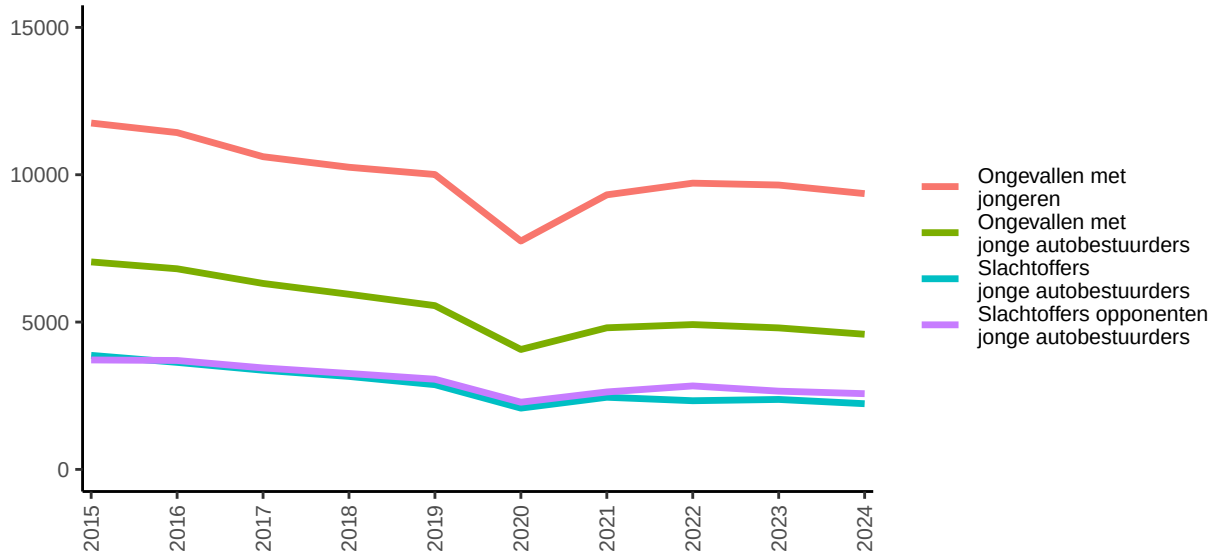
In Figuur 28 tonen we het aandeel slachtoffers per weggebruikerstype bij de kinderen van 0 tot 14 jaar in 2024. We zien ten eerste dat het aandeel slachtoffers onder auto-inzittenden afneemt naarmate de leeftijd toeneemt. Andersom neemt het aandeel fietsslaxhtoffers toe met toenemende leeftijd, met een piek rond de leeftijd van 12 jaar. Dit is het moment dat kinderen zich zelfstandig met de fiets naar de middelbare school beginnen te begeven. Van de 12-jarige slachtoffers was 55% met een fiets onderweg. Het aandeel voetgangerslachtoffers neemt toe tot de leeftijd van 4 jaar, om dan terug af te nemen.

Figuur 28. Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 29 toont dat het aantal ongevallen met jongeren de afgelopen tien jaar aanzienlijk afgenomen is (-20% in het algemeen en -35% als autobestuurder). Dit is een sterkere afname dan die van alle letselongevallen (-11%).

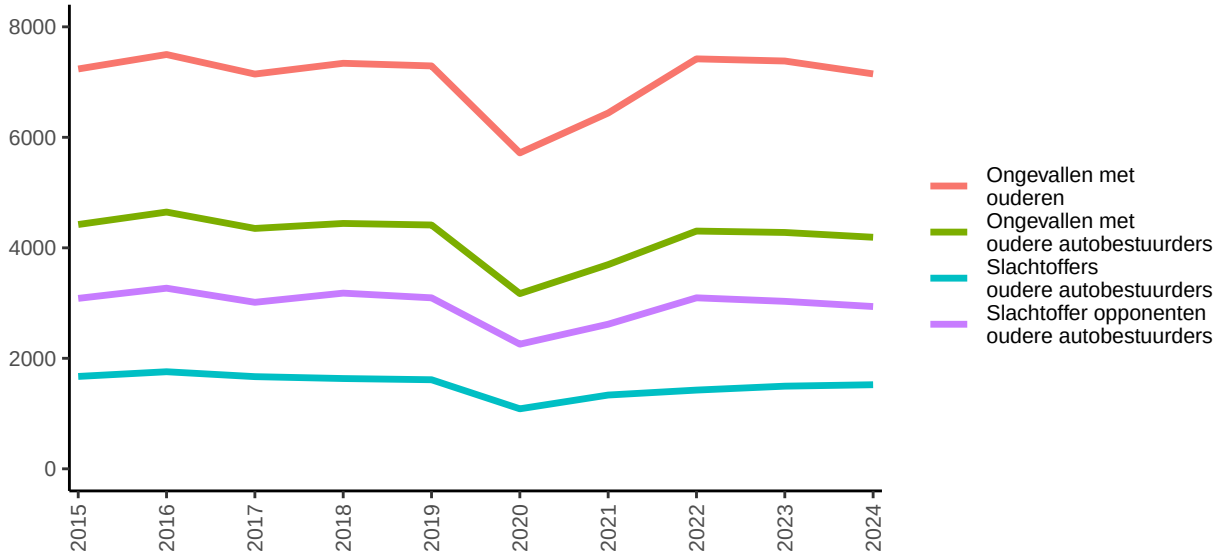
Figuur 29. Evolutie van het aantal ongevallen met jongeren (18-24 jaar), van de slachtoffers onder jonge autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 30 toont aan dat het aantal ongevallen met senioren (in het algemeen of als autobestuurder) minder gunstig evolueert. Het aantal ongevallen met ouderen neemt af tot 2020, om daarna weer te stijgen. In 2024 ligt het aantal ongevallen met senioren bijna op hetzelfde niveau als in 2015. Het aantal ongevallen

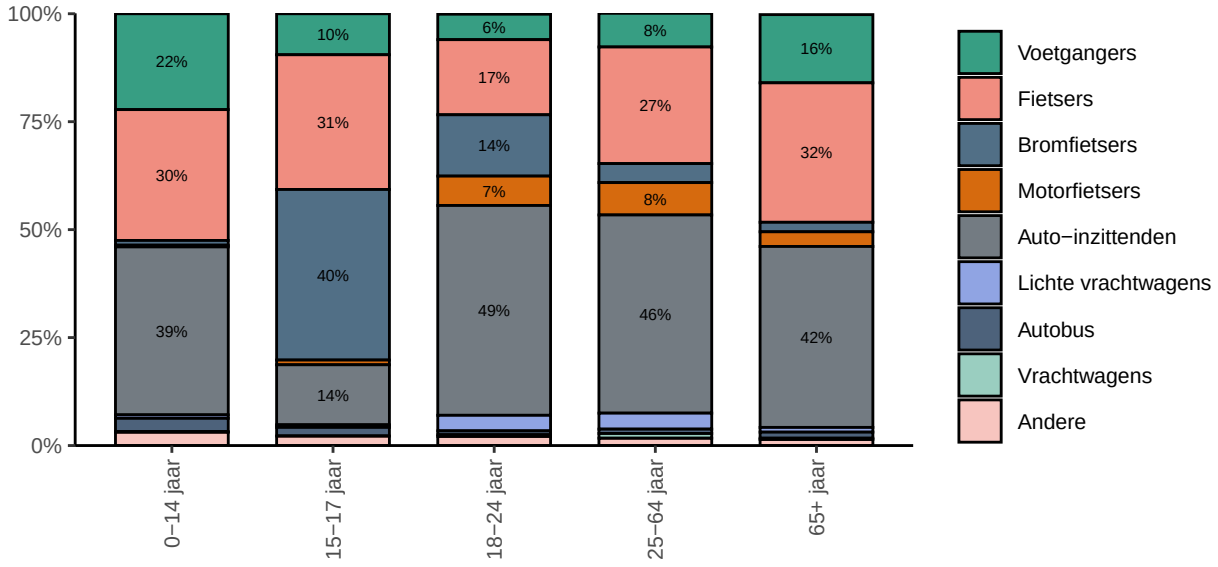
met oudere autobestuurders daalde met 5% in de voorbije 10 jaar.

Figuur 30. Evolutie van het aantal ongevallen met ouderen (65+ jaar), van de slachtoffers (bestuurders en voetgangers) onder oudere autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



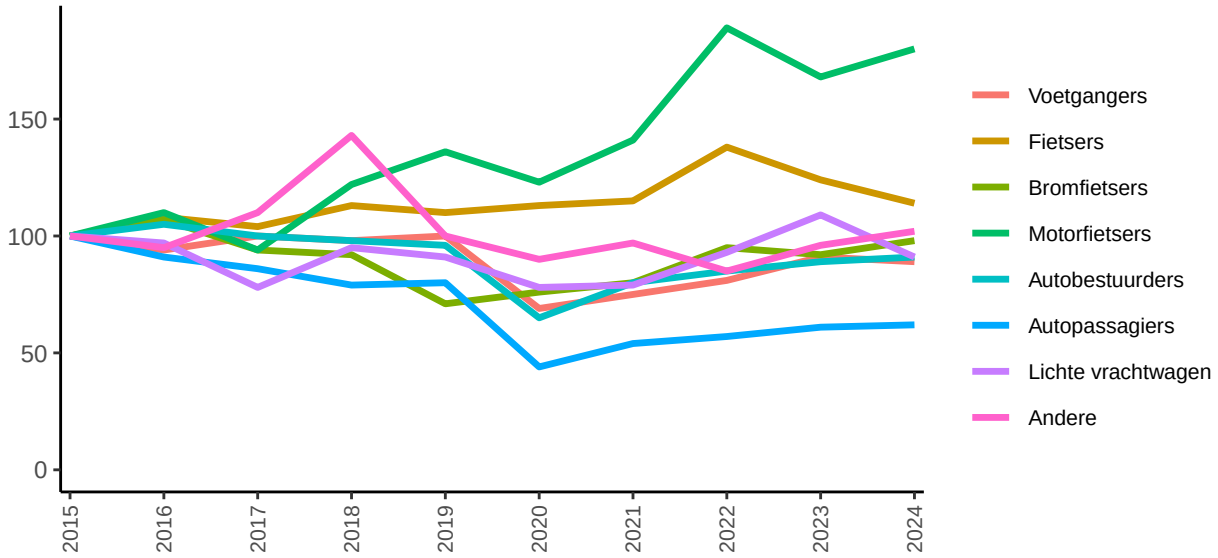
Figuur 31 toont het aandeel van de verschillende weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen in 2024. Het aandeel auto-inzittenden is het grootst bij de 18- tot 24-jarigen. Het aandeel fietsers is het hoogst bij de 65-plussers, maar is bijna even groot in de groep 0- tot 14-jarigen en 15-17 jarigen. Zoals te verwachten is het aandeel bromfietsers in de groep 15- tot 17-jarigen hoog (40%), terwijl dit aandeel in andere leeftijdsgroepen slechts 14% of minder bedraagt. Voor de voetgangers zien we het grootste aandeel slachtoffers bij de jongste leeftijdsgroep. Dit aandeel neemt af met de leeftijd, maar slechts tot de leeftijd van 65 jaar. Bij de 65-plussers stijgt het aandeel voetgangersslachtoffers weer tot 16%.

Figuur 31. Aandeel van weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In tien jaar tijd nam het aantal slachtoffers bij senioren (65+) sterk toe bij de motorfietsers (+80%, van 90 slachtoffers in 2015 naar 162 slachtoffers in 2024), en in mindere mate bij bromfietsers en fietsers. Voor de overige weggebruikerscategorieën is er een afname van het aantal slachtoffers op tien jaar bij senioren.

Figuur 32. Evolutie van slachtoffers bij ouderen (65+ jaar) volgens weggebruikerstype (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

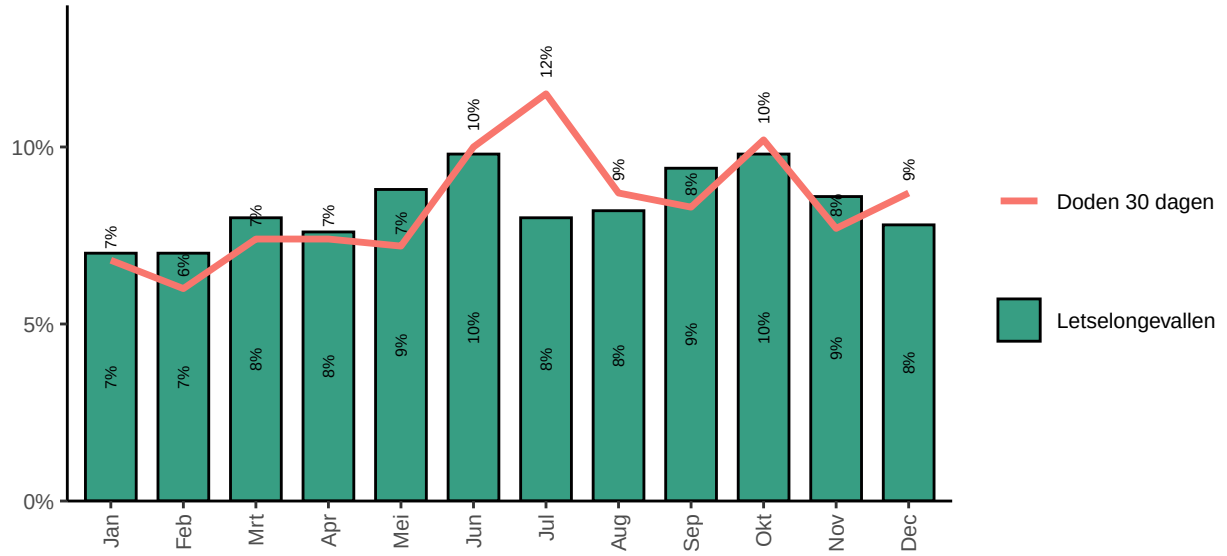


5 Periode

5.1 Per maand

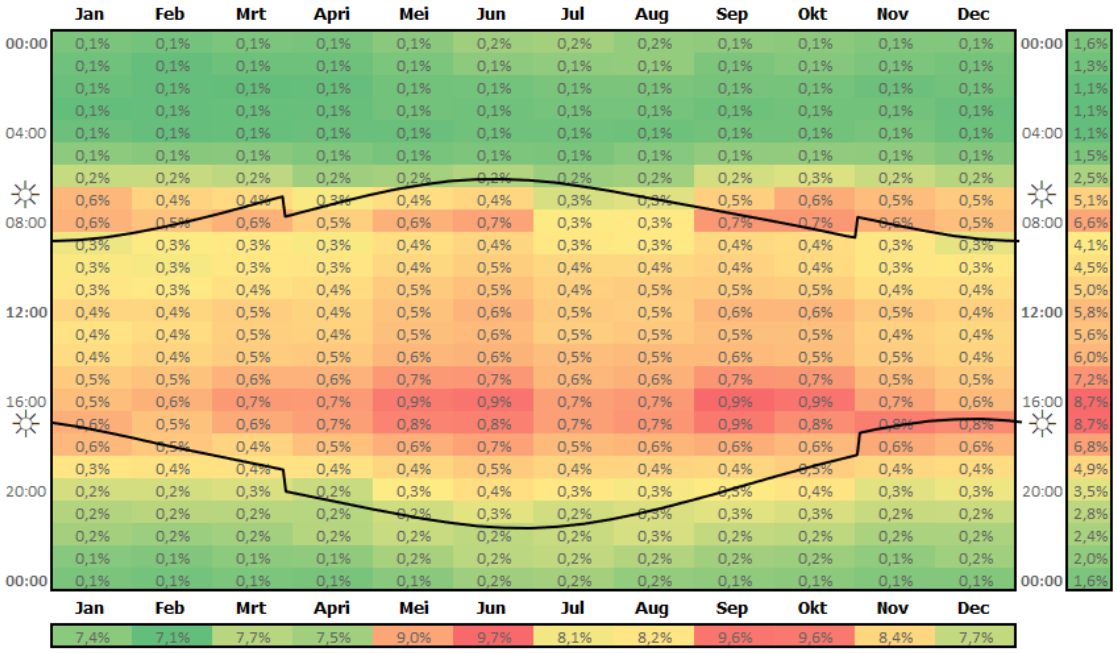
Figuur 33 geeft voor 2024 de verdeling weer van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de verschillende maanden van het jaar. Het absolute aantal letselongevallen en het absolute aantal doden 30 dagen per maand is in deze figuur gewogen in functie van het aantal dagen per maand. De som van de waarden op de rode lijn is gelijk aan 100%, hetzelfde geldt voor de som van de waarden op de balken. Er is een piek van letselongevallen in juni, september en oktober. Er is een piek van doden 30 dagen in juli (en in mindere mate in december), maar een daling van het aantal letselongevallen in deze maanden.

Figuur 33. Verdeling van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



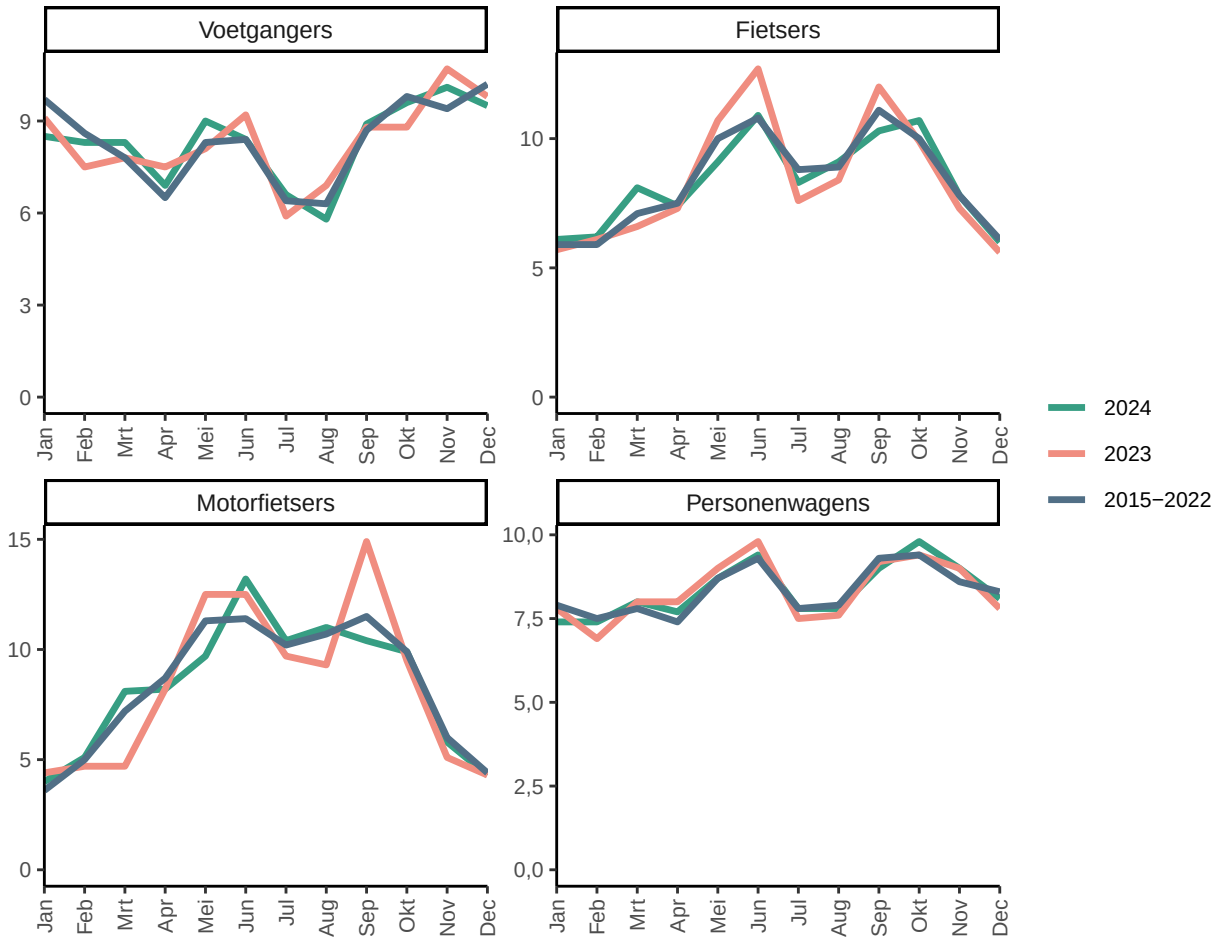
Figuur 34 geeft voor de periode van 2015 tot en met 2024 de verdeling weer van het aantal letselongevallen per maand en per uur. De groene cellen wijzen op minder letselongevallen, terwijl de rode cellen wijzen op een grotere concentratie van letselongevallen. De zwarte lijnen geven de zonsopgang en de zonsondergang weer. In elke zwarte lijn bevinden zich twee bruuske veranderingen, deze geven de verandering naar zomeruur en winteruur weer. De balk rechts geeft de verdeling weer per uur en de balk onderaan geeft de verdeling weer per maand. Uit de figuur blijkt dat het tijdstip van de dag een invloed heeft op het aantal letselongevallen. De meeste ongevallen doen zich voor tussen 16:00 en 18:00 uur, wat duidelijk samenvalt met de avondspits. Ook rond 08:00 uur is een lichte stijging zichtbaar, overeenkomend met de ochtendspits. Tijdens de nachtelijke uren (00:00–06:00 uur) blijft het aantal ongevallen beperkt. De piekuren in ongevallen blijven nagenoeg gelijk gedurende het jaar, terwijl de lichtomstandigheden wel sterk variëren. In de winter vallen de avondpieken samen met de schemer of duisternis, terwijl diezelfde uren in de zomer nog in vol daglicht plaatsvinden.

Figuur 34. Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2015-2024)
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek- Statistics Belgium)



Figuur 35 geeft voor vier verplaatsingswijzen de verdeling weer van het aandeel letselongevallen over de maanden van het jaar in de periode van 2012 tot 2019, in 2023 en in 2024. Het absolute aantal letselongevallen per maand is in deze figuur voor elke verplaatsingswijze gewogen in functie van het aantal dagen per maand. De som van de waarden van elke lijn is gelijk aan 100%. De grafieken tonen bijvoorbeeld aan dat zich in de wintermaanden duidelijk minder letselongevallen voordoen waarbij fietsers of motorfietsers betrokken zijn. Een verklaring is het feit dat weggebruikers minder geneigd zijn zich te verplaatsen met deze verplaatsingsmiddelen bij winterse weersomstandigheden.

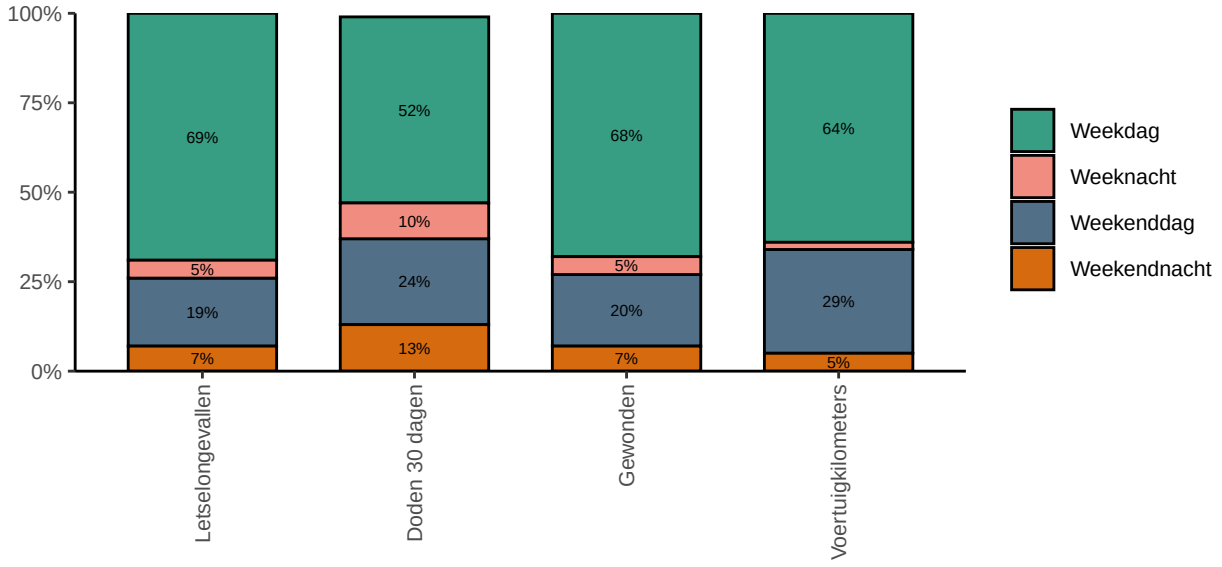
Figuur 35. Evolutie van de verdeling van het aandeel letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (voetgangers – fietsers – motorfietsers – personenwagens) (2015-2019,2023,2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



5.2 Per week

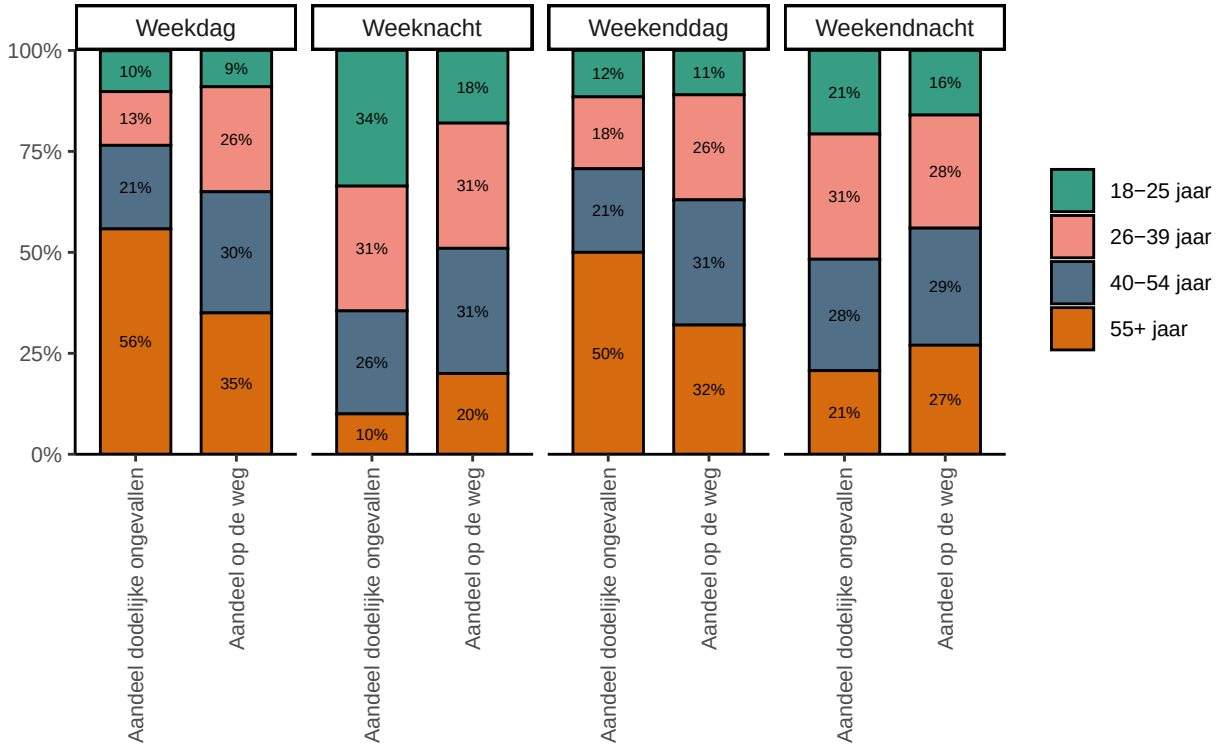
Figuur 36 geeft voor 2024 de verdeling weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen en gewonden over de verschillende periodes van de week. De cijfers van 2018 zijn de meest recente cijfers die een verdeling van de afgelegde voertuigkilometers over de verschillende periodes van de week geven. Wanneer het aandeel ongevallen of slachtoffers die in deze periode geregistreerd worden, groter is dan het aandeel van de voertuigkilometers die in deze periode afgelegd worden, dan kent deze periode een groter risico. Deze figuur illustreert het feit dat het aantal doden 30 dagen relatief hoger ligt tijdens de weekend- en weeknachten. Omgekeerd is het aantal verkeersdoden op week- en weekenddagen relatief lager in verhouding tot het aantal gereden voertuigkilometers.

Figuur 36. Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de perioden van de week (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & Gedragsmeting 'Alcohol' 2018



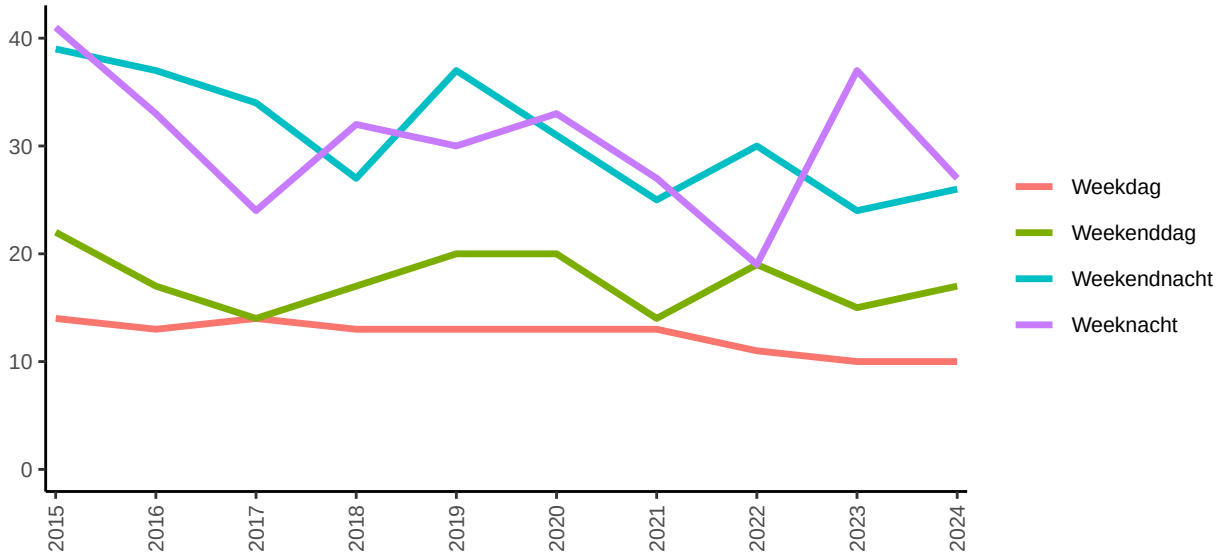
Figuur 37 geeft voor elk tijdstip van de week en voor verschillende leeftijdscategorieën van autobestuurders de verdeling weer van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg. De verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen is gebaseerd op cijfers van 2023 en 2024. De cijfers over het aandeel op de weg zijn afkomstig van de gedragsmeting 'rijden onder invloed' die Vias institute in 2018 heeft uitgevoerd. Wanneer het aandeel op de weg van autobestuurders van een bepaalde leeftijdscategorie kleiner is dan hun aandeel in dodelijke ongevallen, dan zijn bestuurders van deze leeftijdscategorie oververtegenwoordigd in dodelijke ongevallen. De figuur toont enerzijds dat de aanwezigheid op de weg tijdens week- en weekenddagen gedomineerd wordt door autobestuurders van 40 jaar en ouder. Tijdens de week- en weekendnachten neemt het aandeel van de jongere autobestuurders op de weg toe. We zien ook dat vooral de autobestuurders die jonger zijn dan 40 jaar betrokken raken in dodelijke ongevallen tijdens week- en weekendnachten. In vergelijking met hun aanwezigheid op de weg, is deze groep autobestuurders dus oververtegenwoordigd in dodelijke ongevallen tijdens de nacht. Dezelfde observatie geldt voor 55plussers tijdens week- en weekenddagen.

Figuur 37. Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2023&2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & Gedragsmeting 'Alcohol' 2018



Figuur 38 toont de evolutie van de ongevalsernst naargelang de periode van de week. Hieruit kunnen we afleiden dat de ongevalsernst (het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen) in 2024 het hoogst is op weeknachten en weekendnachten.

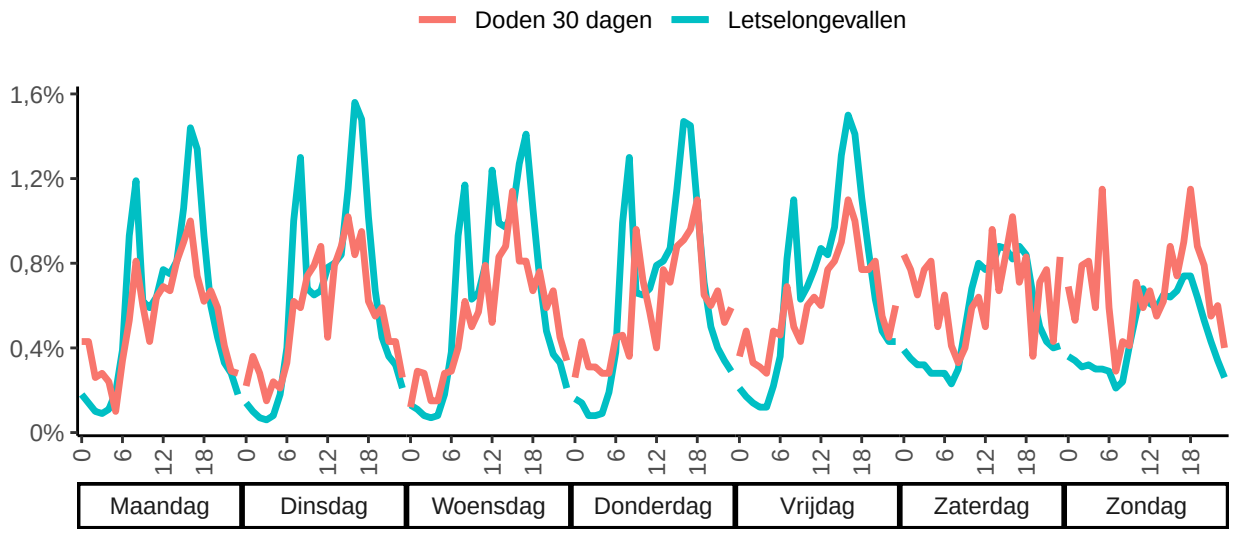
Figuur 38. Evolutie van de ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen), naargelang de periode van de week (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



5.3 Per uur

Figuur 39 geeft voor de jaren 2020- 2024 de verdeling weer van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de verschillende uren van een week. Bij een gelijkmatige verdeling van verkeer en verkeersongevallen, zou elk uur 0,60% van het totale aantal letselongevallen of doden 30 dagen bevatten. De som van de waarden van elke lijn is gelijk aan 100%. Voor de letselongevallen op weekdagen zijn er twee duidelijke pieken: de ochtend- en avondspits. Op woensdag is er nog een derde piek rond de middag. Voor de doden 30 dagen op weekdagen vinden we deze twee pieken ook min of meer terug, maar hier is de piek het hoogst tijdens de avondspits. In het weekend is er een piek van doden 30 dagen tijdens de nacht van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag. We zien deze stijging echter niet terug bij de letselongevallen. Ongevallen tijdens weekendnachten komen dus minder vaak voor, maar zijn zeer dodelijk. Het aandeel letselongevallen vertoont op weekenddagen minder pieken.

Figuur 39. Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2020-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

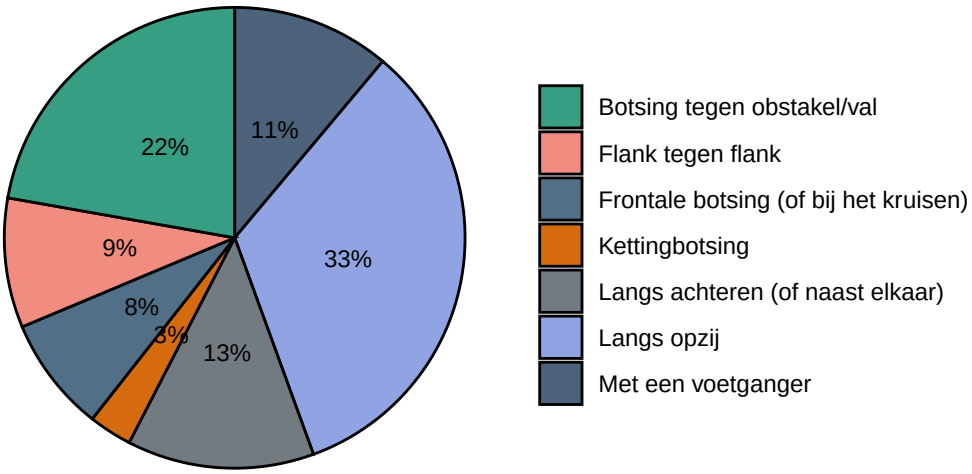


6 Ongevalskenmerken

6.1 Type aanrijdingen

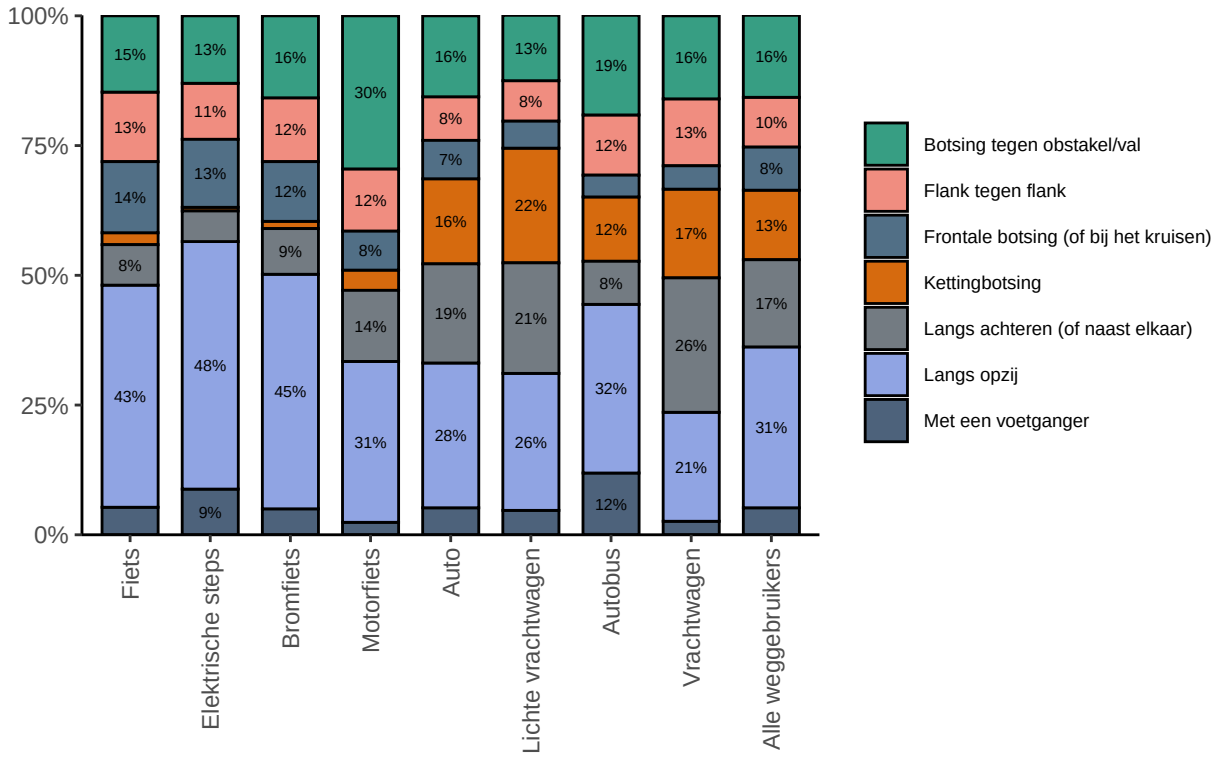
Figuur 40 geeft de verdeling weer van het aantal letselongevallen per type aanrijding in 2024 voor alle weggebruikers samen. Een verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen; in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen. De grafiek toont dat het meest frequente aanrijdingstype "langs opzij" is. De aanrijdingen met een obstakel maken 22% van de aanrijdingen uit, aanrijdingen langs achter 13% en aanrijdingen tussen een voertuig en een voetganger 11%. Minder frequent voorkomende typen aanrijding zijn: flank tegen flank (9%), frontale botsing (8%) en kettingbotsing (3%).

Figuur 40. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



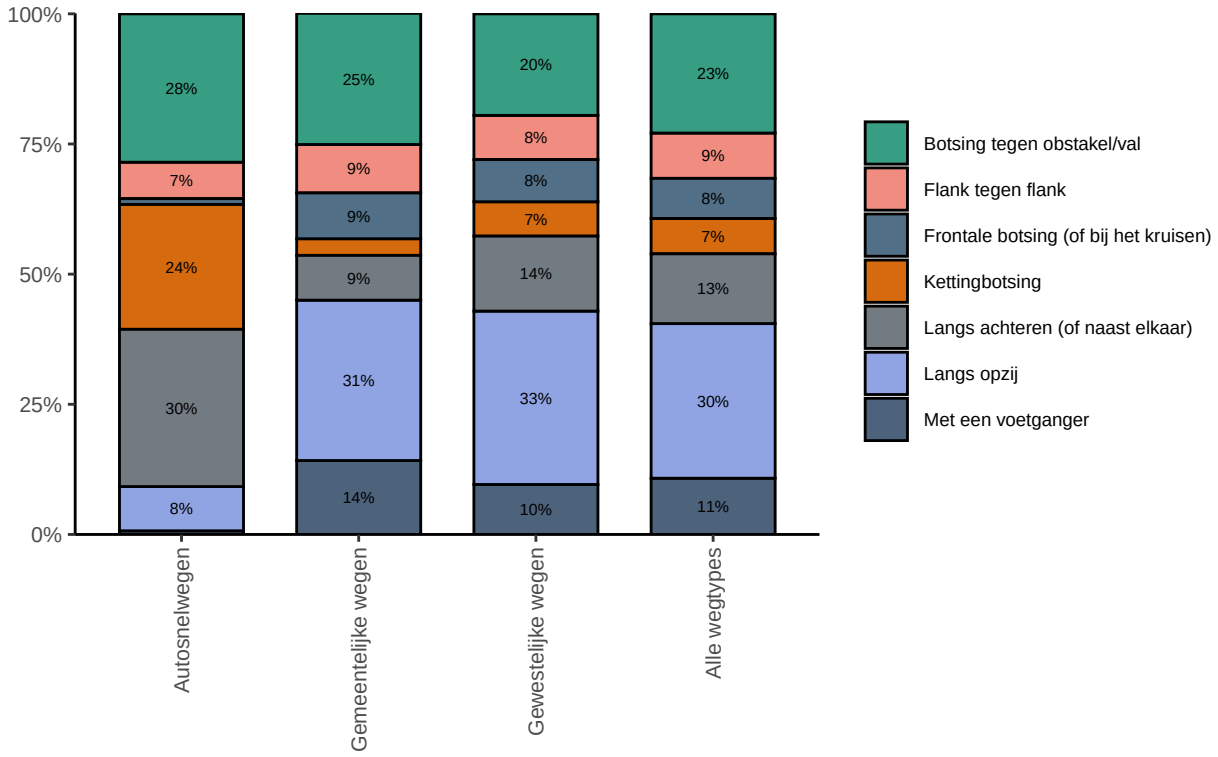
Figuur 41 geeft voor elk type weggebruiker de verdeling in 2024 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Ook hier geldt dat een verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen, in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen. De grafiek toont dat de spreiding van de ongevallen volgens aard van de botsing verschilt afhankelijk van het type weggebruiker. Een voorbeeld: ongevallen met een aanrijding langs achteren komen frequenter voor bij vrachtwagens dan bij andere weggebruikerscategorieën. Omgekeerd zijn fietsers, elektrische steps en bromfietsers vaker betrokken bij botsingen van opzij. Motorfietsers zijn dan weer vaker betrokken in een botsing met een obstakel of een val (zonder voorgaande botsing).

Figuur 41. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per type weggebruiker (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



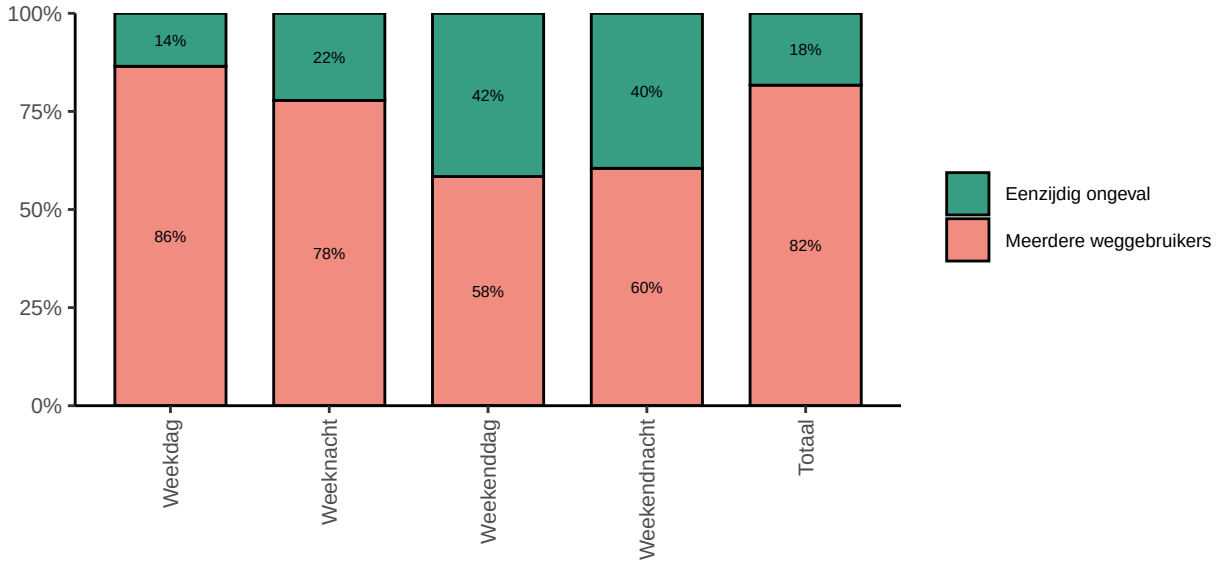
Figuur 42 geeft voor elk wegtype de verdeling in 2024 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Hier geldt opnieuw hetzelfde principe, namelijk dat een verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen, in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen. De grafiek toont logischerwijze dat aanrijdingen langs opzij veel frequenter voorkomen op gemeentelijke en gewestelijke wegen (met tal van kruispunten die dergelijke botsingen mogelijk maken) dan op autosnelwegen. Omgekeerd registreren we op autosnelwegen meer aanrijdingen langs achteren en meer kettingbotsingen.

Figuur 42. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per wegtype (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



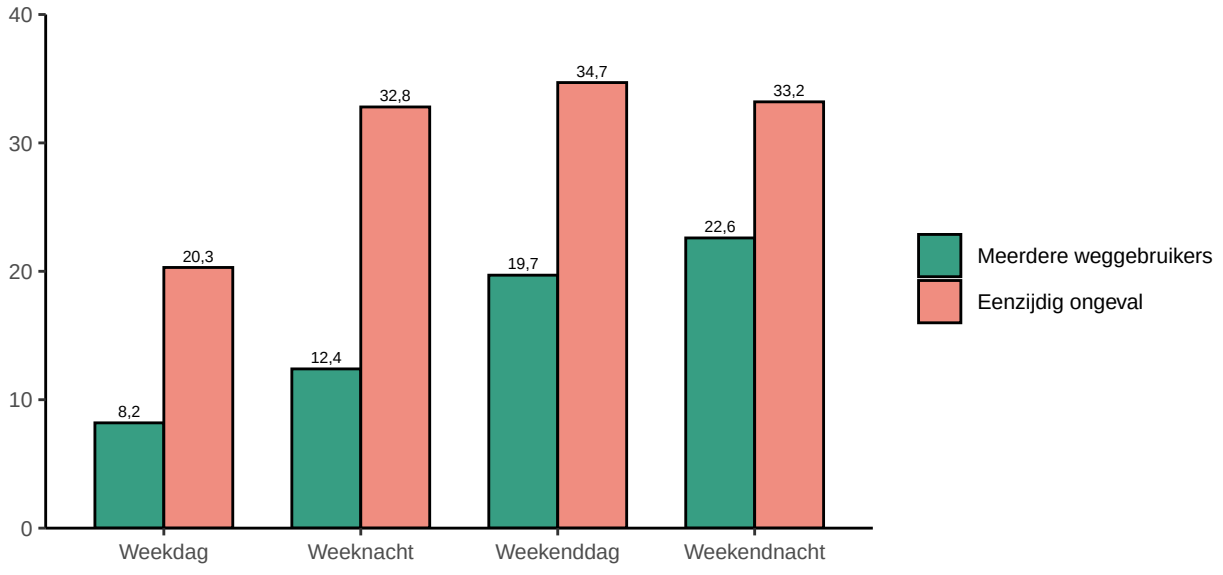
Figuur 43 geeft voor elk tijdstip van de week de verdeling weer van het aandeel eenzijdige letselongevallen en het aandeel letselongevallen met meerdere weggebruikers in 2024. Eenzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij slechts één partij betrokken was. Om eenzijdige letselongevallen te selecteren, worden ongevallen geselecteerd waarin slechts één bestuurder betrokken is en waar geen vluchtmisdrijf geregistreerd wordt. De grafiek toont dat in totaal bij 18% van de ongevallen maar één weggebruiker betrokken is. 's Nachts stijgt het relatieve aantal eenzijdige letselongevallen. Dit is te verklaren door het feit dat de voertuigdensiteit 's nachts lager is dan overdag.

Figuur 43. Aandeel van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In Figuur 44 tonen we de ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen met meerdere weggebruikers per periode van de week in 2024. Eenzijdige ongevallen zijn duidelijk ernstiger dan ongevallen met meerdere weggebruikers, tijdens elke periode van de week. Een mogelijke verklaring is de onderregistratie van lichte eenzijdige ongevallen in politiecijfers. Een analyse van ziekenhuisgegevens (Dupont & Meunier, 2022)[3] toonde aan dat ongevallen met een gemotoriseerde opponent net ernstiger zijn dan eenzijdige ongevallen.

Figuur 44. Ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

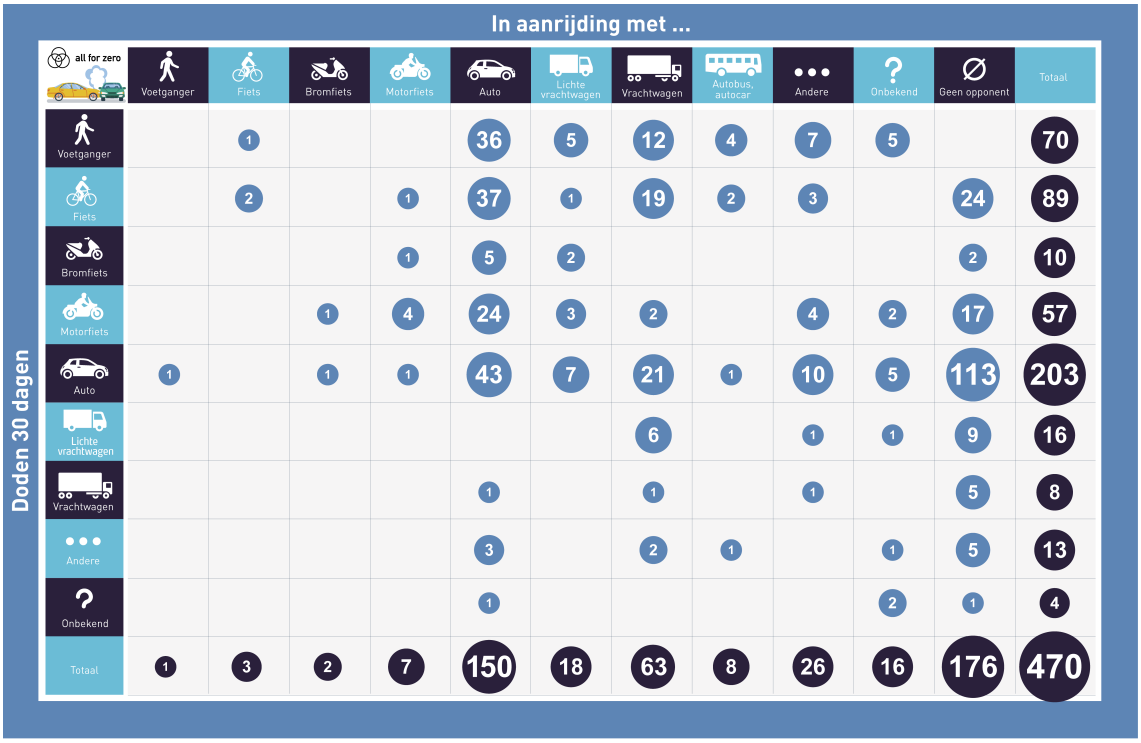


[3] Dupont, E. & Meunier, J.-C. (2022). Wat is specifiek voor fietsers en motorfietsers bij de verwondingen opgelopen bij een verkeersongeval ?, Brussel: Vias instituut

6.2 Botsingsmatrix

In de botsingsmatrix tonen we de dodelijke slachtoffers van 2024. In de rijen staan de doden 30 dagen, in de kolommen hun opponenten. De meerderheid van de dodelijke ongevallen is eenzijdig of tweezijdig. Indien er toch drie of meer partijen zijn betrokken, wordt de tegenpartij met de hoogste massa als opponent van de verkeersdode geselecteerd. Dit is immers de partij die doorgaans (maar niet altijd) de meest ernstige gevolgen veroorzaakt. Deze berekeningswijze van de botsingmatrix wordt tevens toegepast door het Directoraat-Generaal voor Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie. Er vielen in 2024 113 doden in eenzijdige auto-ongevallen. Verder vielen er ook heel wat dodelijke slachtoffers onder kwetsbare weggebruikers na een botsing met een personenwagen. Zo raakten 36 voetgangers, 37 fietsers, 5 bromfietsers en 24 motorfietsers dodelijk gewond na een botsing met een personenwagen.

Figuur 45. Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen (2024)
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek- Statistics Belgium))



Doden 30 dagen \ In aanrijding met ...	Voetganger	Fiets	Bromfiets	Motorfiets	Auto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus, autocar	Andere	Onbekend	Geen opponent	Totaal
Voetganger		1			36	5	12	4	7	5		70
Fiets		2		1	37	1	19	2	3		24	89
Bromfiets				1	5	2					2	10
Motorfiets			1	4	24	3	2		4	2	17	57
Auto	1		1	1	43	7	21	1	10	5	113	203
Lichte vrachtwagen							6		1	1	9	16
Vrachtwagen					1		1		1		5	8
Andere					3		2	1		1	5	13
Onbekend					1					2	1	4
Totaal	1	3	2	7	150	18	63	8	26	16	176	470

6.3 Verzwarende omstandigheden

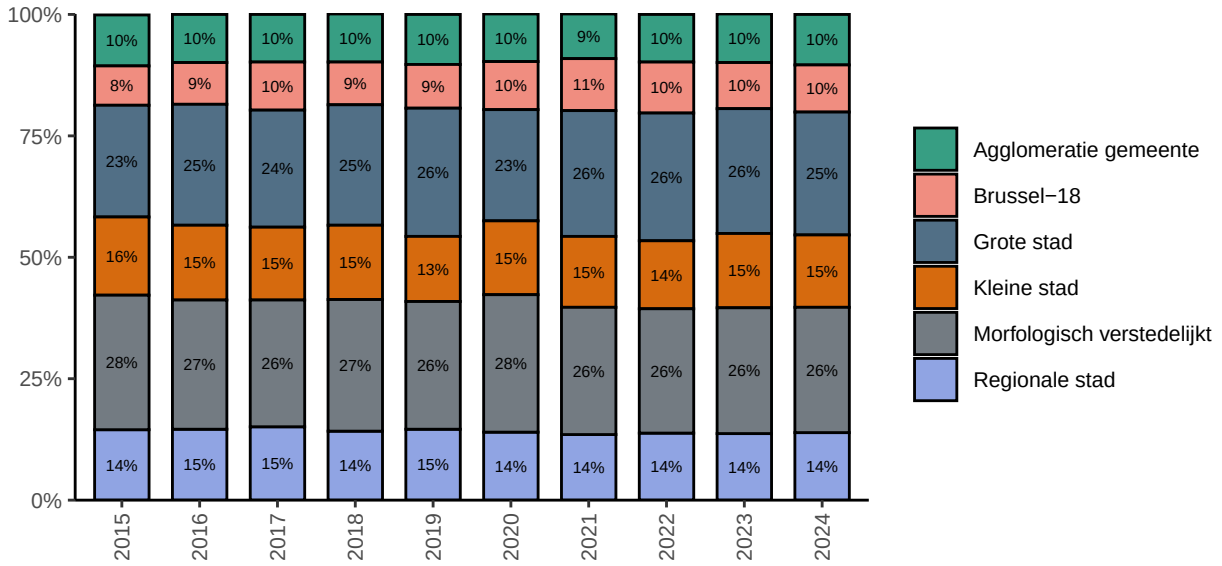
In Tabel 16 tonen we de evolutie van de letselongevallen met vluchtmisdrijf. Het aantal letselongevallen waarbij vluchtmisdrijf als verzwarende omstandigheid is geregistreerd is gestegen in de afgelopen tien jaar (+7%). Hun aandeel in het aantal letselongevallen is eveneens licht toegenomen: in 2015 werd vluchtmisdrijf geregistreerd in 11% van de letselongevallen en in 2024 was dat in 13% van de letselongevallen. Over het algemeen ligt de ongevalsernst bij deze ongevallen lager in vergelijking met alle letselongevallen samen.

Tabel 16. Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'vluchtmisdrijf' (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Ongevalsernst	Aandeel van alle letselongevallen	Aandeel van alle doden
2015	4284	28	4744	6,5	11%	4%
2016	4467	26	4963	5,8	11%	4%
2017	4199	17	4667	4	11%	3%
2018	4436	16	4894	3,6	12%	3%
2019	4458	24	4932	5,4	12%	4%
2020	3614	17	3931	4,7	12%	3%
2021	4232	19	4644	4,5	12%	4%
2022	4786	33	5283	6,9	13%	6%
2023	4820	19	5284	3,9	13%	4%
2024	4596	21	5021	4,6	13%	4%
Evolutie 2023-2024	-5%	+11%	-5%	+18%	+0%	+0%
Evolutie 2015-2024	+7%	-25%	+6%	-29%	+18%	+0%

Figuur 46 toont het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf voor elke graad van verstedelijking. Het grootste aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf vinden we terug in morfologische verstedelijkte gebieden (gebieden waar de ruimte, fysisch, ingenomen wordt door de stad) en in de grote steden. Vluchtmisdrijf is dus vooral een stedelijk fenomeen.

Figuur 46. Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf naar de graad van verstedelijking (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Tabel 17 toont de evolutie van ongevallen met onverzekerde voertuigen. Het aantal ongevallen waarbij niet-verzekering als verzwarende omstandigheid werd geregistreerd, kende vanaf 2015 een sterke afname. Het aandeel in alle letselongevallen halveerde op 10 jaar tijd. Ook het aantal doden bij deze ongevallen is sterk afgenomen: van 17 in 2015 naar 9 in 2024 (-47%).

Tabel 17. Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Ongevalsernst	Aandeel van alle letselongevallen	Aandeel van alle doden
2015	902	17	1149	19	2%	2%
2016	944	17	1229	18	2%	3%
2017	789	10	1045	13	2%	2%
2018	826	14	1115	17	2%	2%
2019	712	8	948	11	2%	1%
2020	619	15	783	24	2%	3%
2021	573	14	736	24	2%	3%
2022	562	9	712	16	1%	2%
2023	503	10	620	20	1%	2%
2024	525	9	658	17	1%	2%
Evolutie 2023-2024 %	+4%	-10%	+6%	-15%	+0%	+0%
Evolutie 2015-2024 %	-42%	-47%	-43%	-11%	-50%	+0%

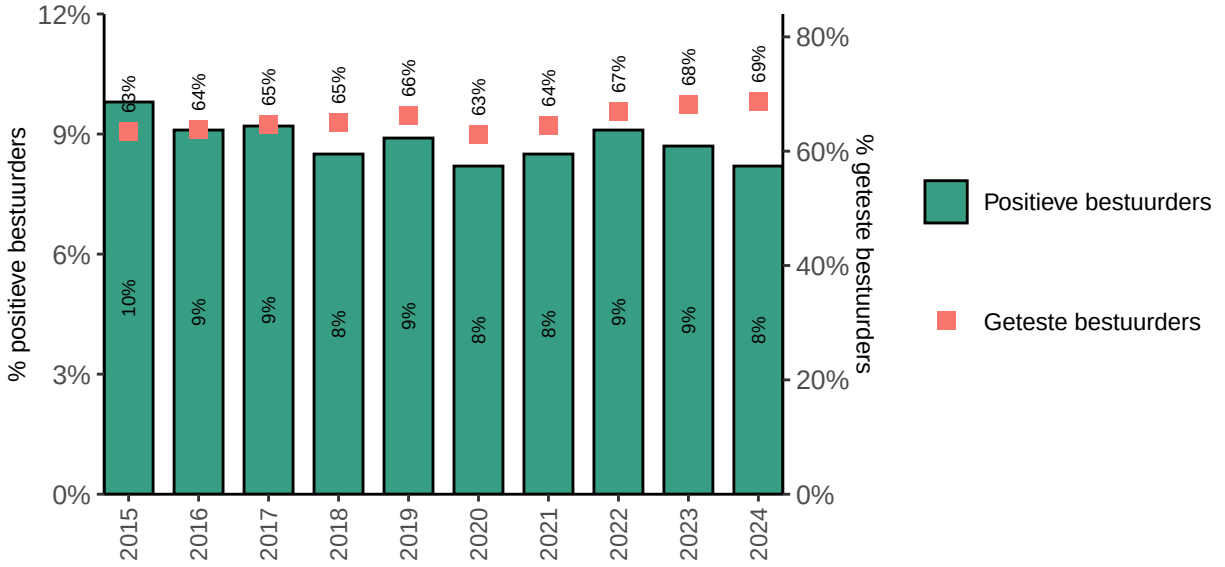
6.4 Rijden onder invloed van alcohol

Tabel 18 en Figuur 47 tonen de evolutie van het aantal alcoholgerelateerde ongevallen, het aantal geteste en het aantal positieve bestuurders betrokken in letselongevallen in de periode van 2015 tot 2024. Het aandeel geteste bestuurders nam toe in de laatste 10 jaar, terwijl het aandeel positieve bestuurders afnam. Ook het aantal alcoholgerelateerde ongevallen nam af (-19%) in de periode 2015-2024.

Tabel 18. Evolutie van het aantal alcoholgerelateerde ongevallen, het aantal geteste en het aantal positieve bestuurders in letselongevallen (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

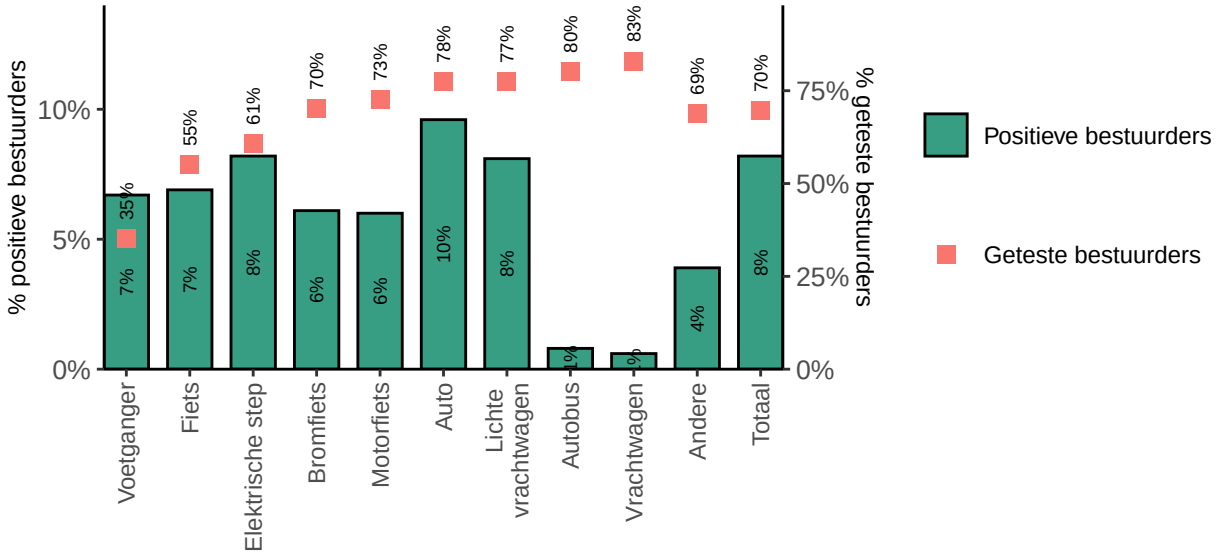
	Aantal alcoholgerelateerde letselongevallen	Geteste bestuurders	Aandeel geteste bestuurders	Positieve bestuurders	Aandeel positieve bestuurders
2015	4631	49104	63%	4820	10%
2016	4314	49489	64%	4487	9%
2017	4220	47426	65%	4365	9%
2018	4013	48567	65%	4146	9%
2019	4131	48115	66%	4270	9%
2020	2818	36206	63%	2975	8%
2021	3460	42546	64%	3629	9%
2022	4109	48022	67%	4372	9%
2023	4095	47878	68%	4174	9%
2024	3770	47027	69%	3856	8%
Evolutie 2023-2024	-8%	-2%	+1%	-8%	-11%
Evolutie 2015-2024	-19%	-4%	+10%	-20%	-20%

Figuur 47. Evolutie van het percentage geteste en het percentage positieve bestuurders in letselongevallen (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



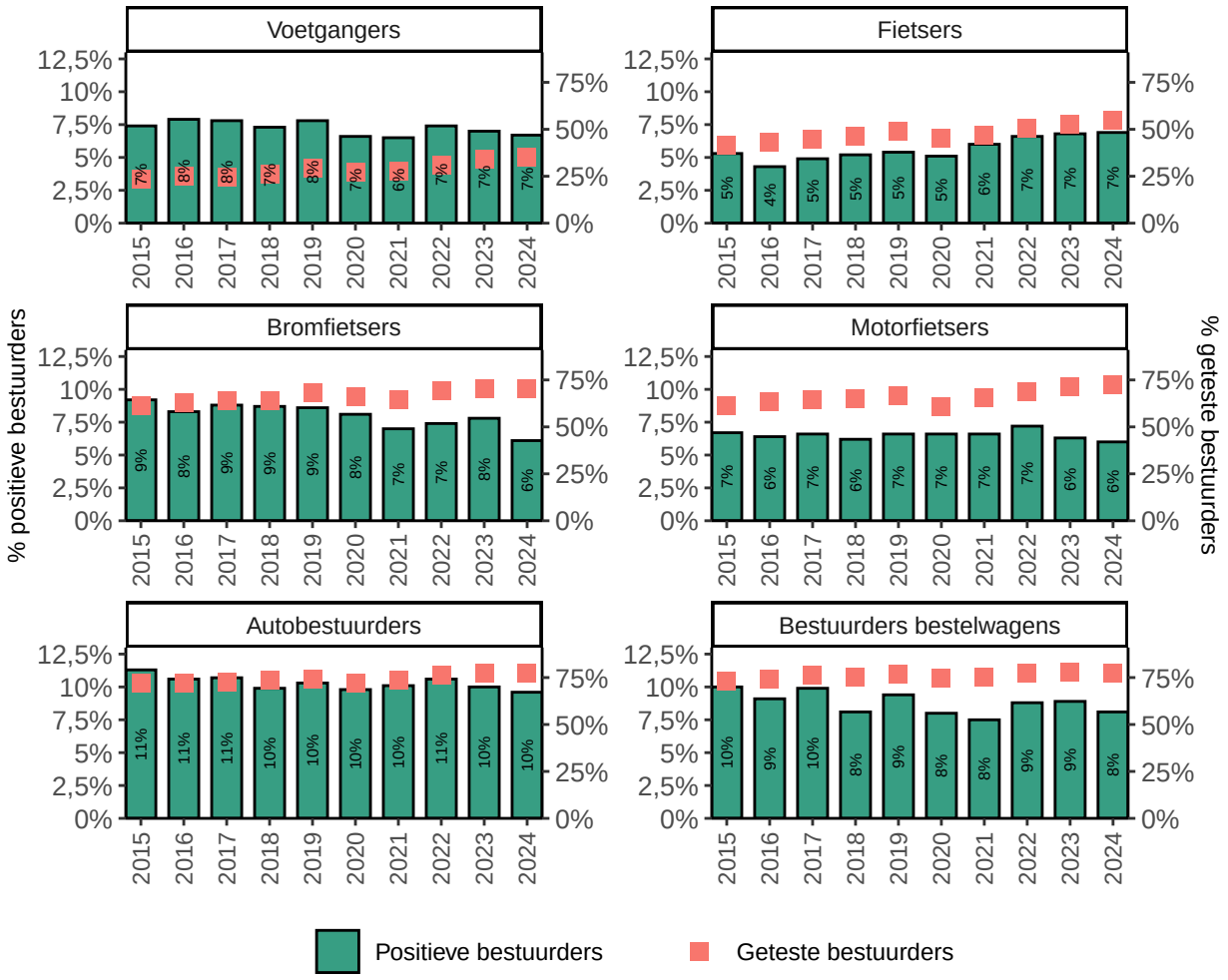
Figuur 48 toont het percentage bestuurders onder invloed van alcohol en het percentage geteste bestuurders, volgens weggebruikerstype, voor het jaar 2024. De grafiek toont dat het percentage van de bij een ongeval betrokken bestuurders die onder invloed van alcohol zijn, sterk verschilt naargelang de verplaatsingswijze. Zo noteren we een percentage van 10% bij de autobestuurders tegenover minder dan 1% bij de vrachtwagenchauffeurs en bestuurders van bussen. Ook het percentage bestuurders dat een ademtest aflegt na een letselongeval, verschilt naargelang het type weggebruiker. Slechts 35% van de voetgangers worden getest op het gebruik van alcohol, tegenover 83% van de vrachtwagenbestuurders betrokken in een letselongeval. De ongevallendatabank bevat enkel het resultaat van een ademtest en niet van een eventuele bloedafname. Doden ter plaatse worden echter zelden getest op rijden onder invloed van alcohol, waardoor deze niet worden meegerekend in de cijfers.

Figuur 48. Percentage geteste en positieve bestuurders in letselongevallen per type weggebruiker (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



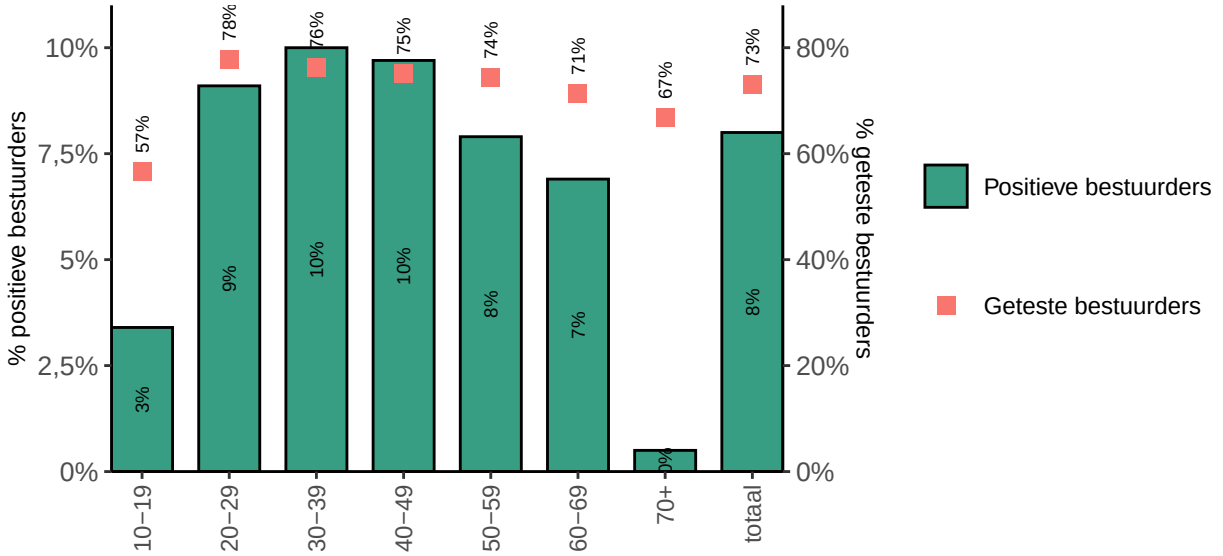
Figuur 49 toont de evolutie van het aandeel geteste bestuurders en het aandeel bestuurders onder invloed van alcohol, voor verschillende typen weggebruikers. Voor alle weggebruikers zien we in 2020 een daling van het aandeel geteste bestuurders. Het aandeel geteste bestuurders stijgt na 2020 voor alle typen weggebruikers weer.

Figuur 49. Evolutie van het percentage geteste en het percentage positieve bestuurders en voetgangers in letselongevallen, voor verschillende typen weggebruikers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In Figuur 50 zien we het percentage geteste en positieve bestuurders per leeftijdscategorie. Het percentage geteste bestuurders is het hoogst voor bestuurders van 20 tot 49 jaar. Het aandeel positieve bestuurders is het hoogst bij 30-39 jarigen, om vervolgens te dalen met toenemende leeftijd.

Figuur 50. Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per leeftijdscategorie (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In Tabel 19 wordt de evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie weergegeven. In 2024 hadden de 25- tot 44-jarigen samen met de 45- tot 64-jarige bestuurders de hoogste gemiddelde bloedalcoholconcentratie.

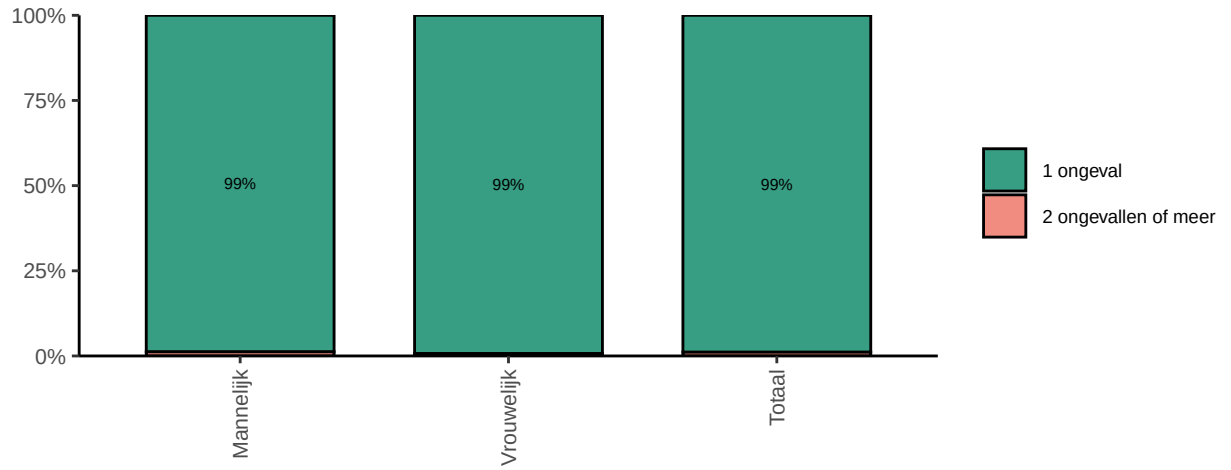
Tabel 19. Evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie (2019-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
18-24 jaar	1,5‰	1,5‰	1,5‰	1,6‰	1,6‰	1,5‰	1,5‰	1,6‰	1,5‰	1,5‰
25-44 jaar	1,8‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰
45-64 jaar	1,8‰	1,8‰	1,7‰	1,8‰	1,8‰	1,8‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰
65+ jaar	1,5‰	1,5‰	1,4‰	1,5‰	1,4‰	1,4‰	1,5‰	1,4‰	1,3‰	1,3‰
Alle leeftijden	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,6‰	1,6‰

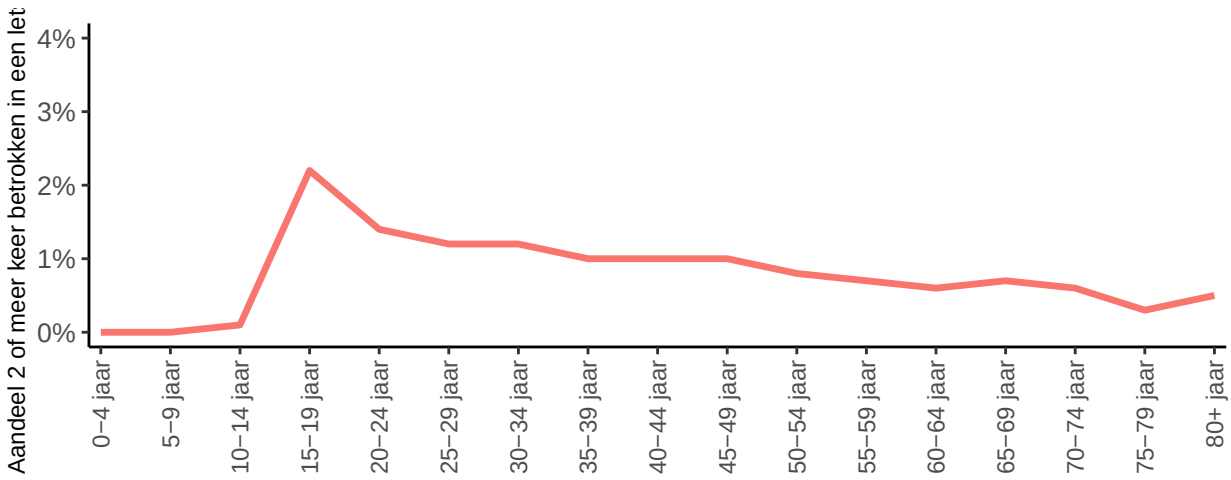
6.5 Herhaling van ongevalsbetrokkenheid

Figuur 51 en Figuur 52 tonen het aandeel bestuurders die in 2024 betrokken waren in 2 of meer letselongevallen over een periode van 10 jaar. Het betreft alle type letselongevallen, dus ook ongevallen als kwetsbare weggebruiker, en ongeacht wie in fout is. 1,1% van de bestuurders was betrokken in meer dan 1 letselongeval. Dit bedraagt 1,2% bij de mannelijke bestuurders en 0,7% bij de vrouwelijke bestuurders. Bovendien ligt dit percentage het hoogst bij 15-19 jarigen en daalt vervolgens met de leeftijd.

Figuur 51. Aantal ongevallen waarin bestuurders betrokken raken, naargelang het geslacht (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

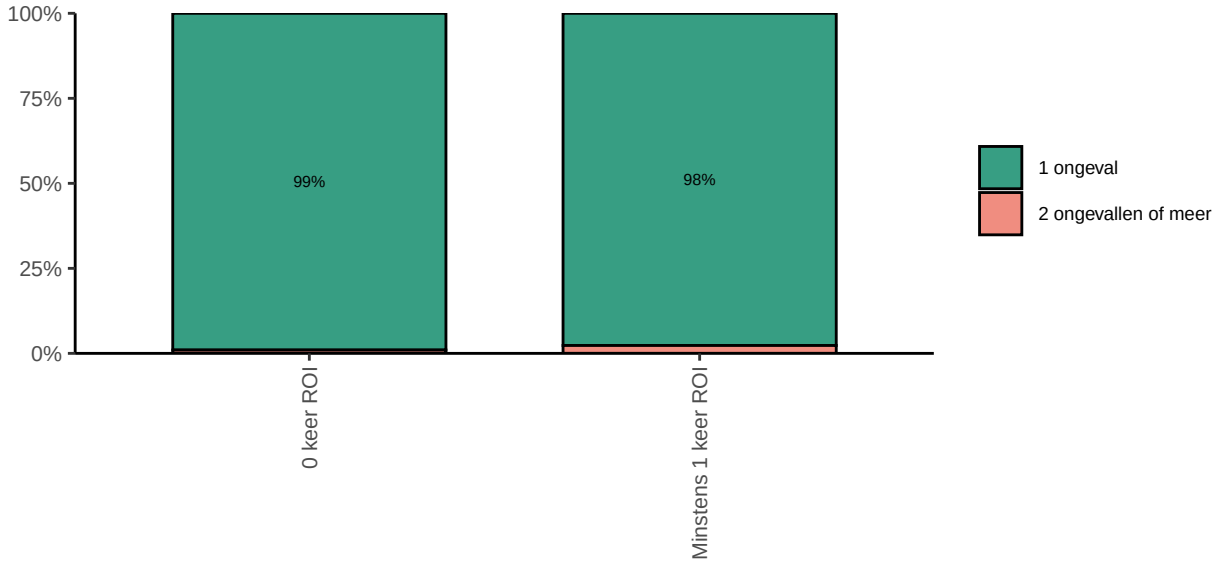


Figuur 52. Aantal ongevallen waarin bestuurders betrokken raken, naargelang de leeftijd (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 53 toont het aandeel bestuurders betrokken in meerdere letselongevallen in de periode 2015-2024 die al dan niet reden onder invloed van alcohol op het moment van het ongeval. Van de bestuurders die nuchter zijn bij letselongevallen was 1% meer dan 1 keer betrokken in een letselongeval. 2,3% van de positieve bestuurders in letselongevallen (gedefinieerd als minstens 1 maal onder invloed van alcohol in een letselongeval) was betrokken in 2 of meer letselongevallen in een periode van 10 jaar.

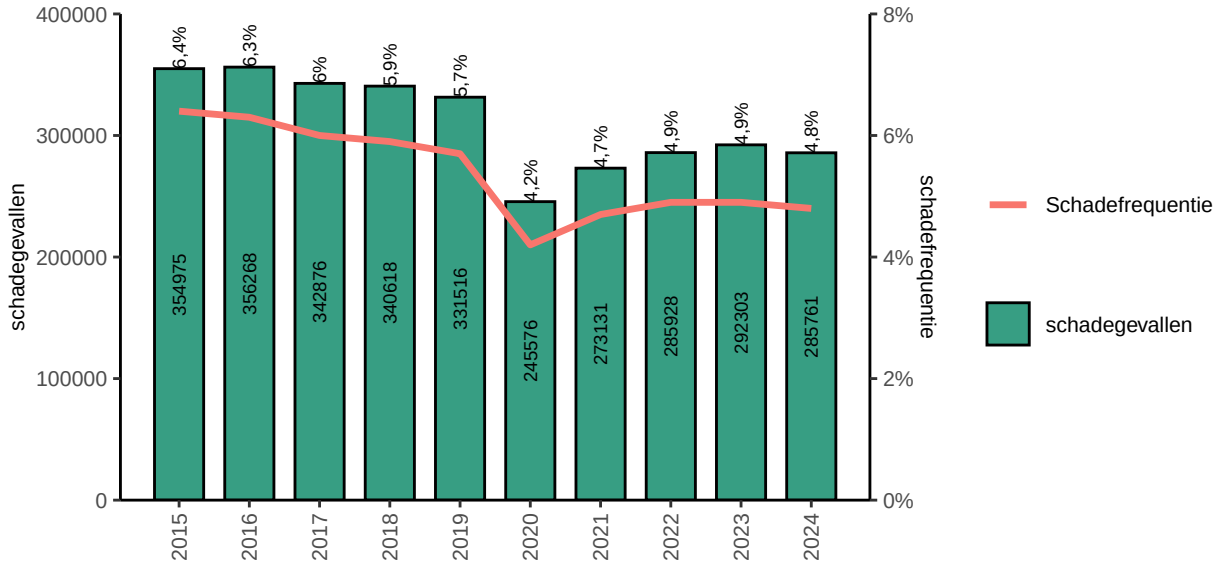
Figuur 53. Aantal ongevallen waarin bestuurders betrokken raken, rijden onder invloed van alcohol (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



7 Verzekeringsgegevens

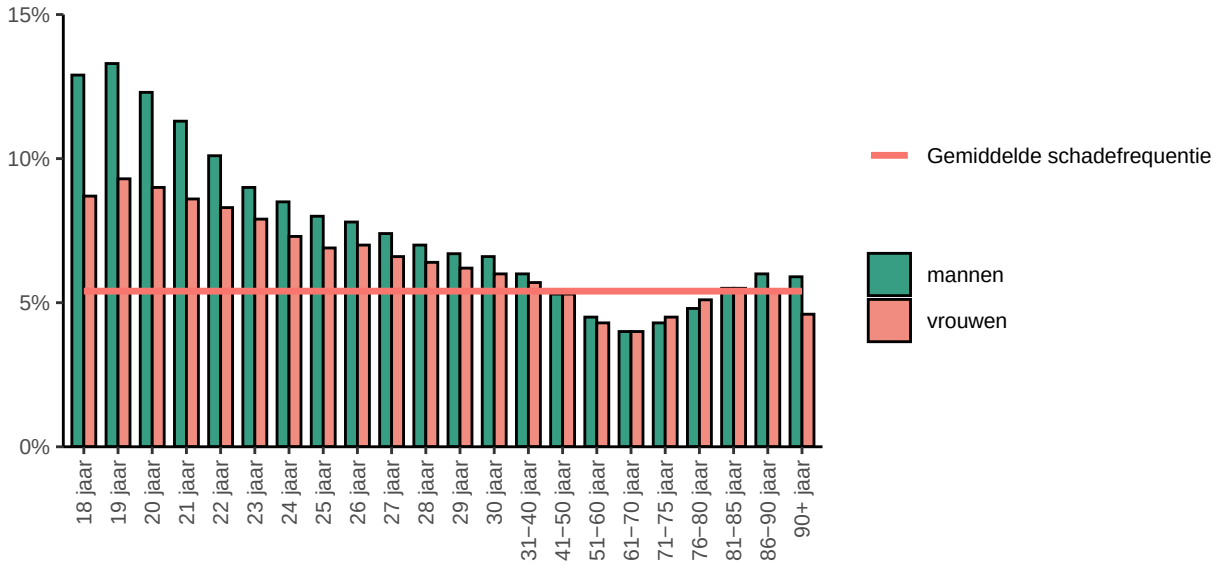
Figuur 54 geeft voor de periode van 2015 tot 2024 de evolutie weer van (1) het aantal schadegevallen en (2) de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen. Het aantal schadegevallen is het aantal verzekerde voertuigen dat aansprakelijk wordt gesteld in een verkeersongeval.. De voorbije jaren ging het om ongeveer 300.000 aangiftes per jaar. De schadefrequentie is het aantal schadegevallen gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' hebben grotendeels betrekking op personenwagens. Ze bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. De schadefrequentie daalde in 2020 tot het laagste peil, om vervolgens vanaf 2021 weer licht te stijgen. In 2024 is er een schadefrequentie van 4,8%, wat betekent dat 48 schadegevallen veroorzaakt werden door 1000 verzekerde voertuigen.

Figuur 54. Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen (2015-2024). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2024)



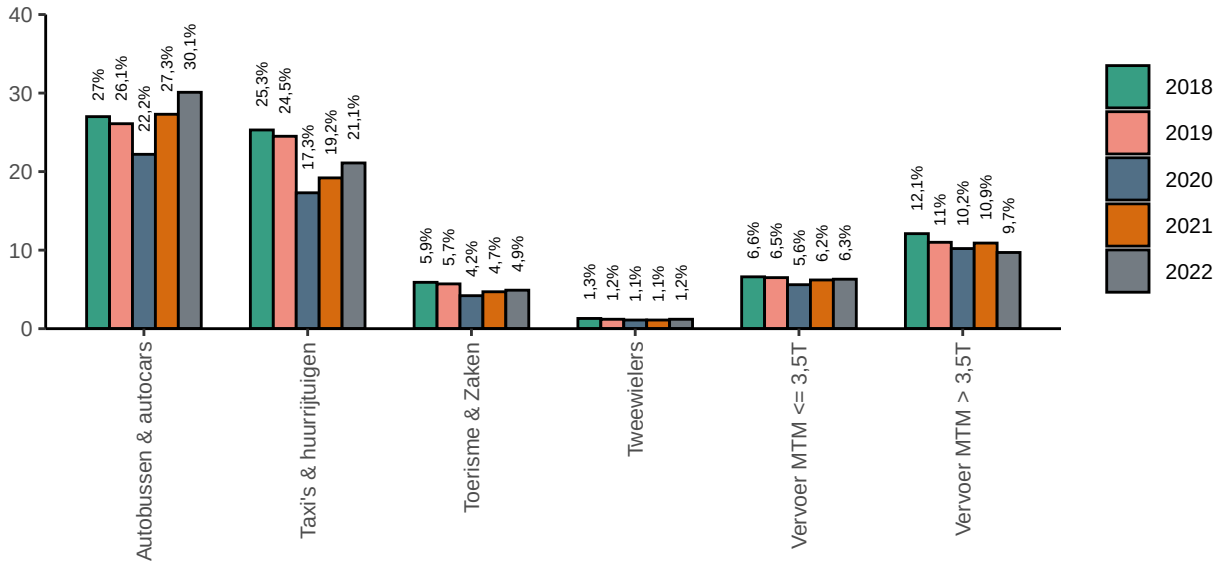
Figuur 55 geeft voor de periode van 2021 tot 2024 de schadefrequentie weer in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen, voor verschillende leeftijdscategorieën en per geslacht. De schadefrequentie is over het algemeen groter bij mannen dan bij vrouwen. Dat verschil is meer uitgesproken bij de jongere leeftijden en vervaagt naarmate de bestuurders ouder zijn. De schadefrequentie is het hoogst bij de 19-jarige bestuurders en neemt af naarmate de bestuurders ouder worden. Tot aan de leeftijd van 40 jaar is de schadefrequentie hoger dan de gemiddelde schadefrequentie voor alle leeftijden samen in de periode 2021-2024. De schadefrequentie is het laagst bij 61-70 jarigen en neemt bij stijgende leeftijd weer toe.

Figuur 55. Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2021-2024). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2024)



Figuur 56 geeft de evolutie weer tussen 2018 en 2023 van de schadefrequentie voor de verschillende (gemotoriseerde) voertuigcategorieën in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers van de verzekeringsmaatschappijen. "Autobussen en autocars" en "taxi's en huurrijtuigen" zijn vaker betrokken in ongevallen dan andere voertuigcategorieën. We zien dat per 1000 verzekerde autobussen en autocars zo'n 300 ongevallen werden veroorzaakten in 2024. Per 1000 verzekerde taxi's en huurrijtuigen werden 211 schadegevallen veroorzaakt in 2024. De schadefrequentie stijgt in 2024 voor bijna alle voertuigcategorieën tegenover 2023. Onderstaande figuur houdt geen rekening met de afgelegde kilometers voor de verschillende voertuigcategorieën. Zo leggen autobussen en autocars vermoedelijk heel wat kilometers af, waardoor ze ook vaker aan risico blootgesteld worden dan andere voertuigcategorieën. Het aantal letselongevallen met een autobus of autocar is bovendien klein, wat erop wijst dat het voor een groot deel van de ongevallen die door Assuralia gevat worden om louter materiële schade gaat.

Figuur 56. Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers motorrijtuigen naargelang de voertuigcategorie (2018-2024). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2024)



Lijst van figuren

1 De letselongevallen van 2024 in één oogopslag, evolutie doden 30 dagen, 2023-2024. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 5
2 Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 7
3 Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 8
4 Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 9
5 Evolutie van het ongevalsrisico en de ongevalsernst (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & Omnibus . . . 10
6 Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2010-2030). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 10
7 Evolutie van het aantal doden en het aantal gewonden per miljoen inwoners (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 11
8 Mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor de landen van de EU-27 (2023). Bron: CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe) . . . 12
9 Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in verschillende Europese landen (EU27) en in Zwitserland, Noorwegen en IJsland (2014-2023). Bron: CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe) . . . 12
10 Evolutie van het aantal doden 30 dagen, naargelang het gewest, ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 13
11 Evolutie van de ongevalsernst, naargelang het gewest (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 15
12 Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie (2024) Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek- Statistics Belgium) . . . 15
13 Ernst van de letselongevallen, naargelang het gewest (2043) Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek- Statistics Belgium) . . . 15
14 . Mortaliteit, naargelang de provincie (2024) Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek- Statistics Belgium) . . . 16
15 . Mortaliteit, naargelang het gewest (2024) Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek- Statistics Belgium) . . . 16
16 Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 17
17 Ongevalsernst per wegtype, volgens het gewest (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 17
18 Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, naargelang het ongeval buiten of op een kruispunt plaatsvond (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 18
19 Evolutie (2014 = index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 19
20 Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 20
21 Evolutie van ongevallen met een klassieke fiets, met een elektrische fiets en met een speedpedelec (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 23

22 Aandeel van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) met een klassieke fiets, een elektrische fiets en een speedpedelec, naargelang de leeftijd (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 24
23 Aandeel bromfietsongevallen per leeftijdsgroep (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 25
24 Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 28
25 Relatief overlijdensrisico per vervoerswijze en leeftijdscategorie op basis van het aantal afgelegde kilometers (in miljoen) in België (2012-2018) Bron: Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst?– Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute– Kenniscentrum Verkeersveiligheid) . . . 28
26 Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2015 & 2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 29
27 Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2022 - 2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 30
28 Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 31
29 Evolutie van het aantal ongevallen met jongeren (18-24 jaar), van de slachtoffers onder jonge autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 31
30 Evolutie van het aantal ongevallen met ouderen (65+ jaar), van de slachtoffers (bestuurders en voetgangers) onder oudere autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 32
31 Aandeel van weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 33
32 Evolutie van slachtoffers bij ouderen (65+ jaar) volgens weggebruikerstype (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 33
33 Verdeling van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 34
34 Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2015-2024) Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek- Statistics Belgium) . . . 35
35 Evolutie van de verdeling van het aandeel letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (voetgangers – fietsers – motorfietsers – personenwagens) (2015-2019,2023,2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 36
36 Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de perioden van de week (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & Gedragsmeting 'Alcohol' 2018 . . . 37
37 Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2023&2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & Gedragsmeting 'Alcohol' 2018 38
38 Evolutie van de ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen), naargelang de periode van de week (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 39
39 Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2020-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 40
40 Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 41

41 Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per type weggebruiker (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 42
42 Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per wegtype (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 43
43 Aandeel van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 44
44 Ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 44
45 Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen (2024) Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek- Statistics Belgium)) 45
46 Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf naar de graad van verstedelijking (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 46
47 Evolutie van het percentage geteste en het percentage positieve bestuurders in letselongevallen (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 48
48 Percentage geteste en positieve bestuurders in letselongevallen per type weggebruiker (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 49
49 Evolutie van het percentage geteste en het percentage positieve bestuurders en voetgangers in letselongevallen, voor verschillende typen weggebruikers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 50
50 Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per leeftijdscategorie (2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 51
51 Aantal ongevallen waarin bestuurders betrokken raken, naargelang het geslacht (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 52
52 Aantal ongevallen waarin bestuurders betrokken raken, naargelang de leeftijd (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 52
53 Aantal ongevallen waarin bestuurders betrokken raken, rijden onder invloed van alcohol (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 53
54 Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers ‘Toerisme & Zaken’ van de verzekeringsmaatschappijen (2015-2024). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2024) . . . 54
55 Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers ‘Toerisme & Zaken’ naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2021-2024). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2024) 55
56 Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers motorrijtuigen naargelang de voertuigcategorie (2018-2024). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2024) 56

Lijst van tabellen

1 De letselongevallenstatistieken van 2024. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 4
2 Kerncijfers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 6
3 Verkeersveiligheidsindicatoren (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 6
4 Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, slachtoffers, specifieke ernst en totale ernst, per weggebruikerstype (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 20
5 Ongevallenstatistieken voor voetgangers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 21
6 Ongevallenstatistieken voor alle fietsers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 21
7 Ongevallenstatistieken voor klassieke fietsers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 22
8 Ongevallenstatistieken voor elektrische fietsers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 22
9 Ongevallenstatistieken voor speedpedelecs (2017-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 23
10 Ongevallenstatistieken voor bromfietsers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 24
11 Ongevallenstatistieken voor elektrische steps (2019-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 25
12 Ongevallenstatistieken voor motorfietsers (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 26
13 Ongevallenstatistieken voor personenwagens (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 26
14 Ongevallenstatistieken voor lichte vrachtwagens (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 27
15 Ongevallenstatistieken voor vrachtwagens (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 27
16 Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid ‘vluchtmisdrijf’ (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 46
17 Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid ‘niet-verzekering’ (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 47
18 Evolutie van het aantal alcoholgerelateerde ongevallen, het aantal geteste en het aantal positieve bestuurders in letselongevallen (2015-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 47
19 Evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie (2019-2024). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 51

Gebruikte terminologie

Europese landen volgens de ISO-afkorting

Afkorting	Land
AT	Oostenrijk
BE	België
BG	Bulgarije
CH	Zwitserland
CY	Cyprus
CZ	Tsjechië
DE	Duitsland
DK	Denemarken
EE	Estland
EL	Griekenland
ES	Spanje
FI	Finland
FR	Frankrijk
GB	Groot Brittannië
HU	Hongarije
HR	Kroatië
IE	Ierland
IL	Israël
IT	Italië
LT	Litouwen
LU	Luxemburg
LV	Letland
MT	Malta
NL	Nederland
NO	Noorwegen
PL	Polen
PT	Portugal
RO	Roemenië
RS	Servië
SE	Zweden
SI	Slovenië
SK	Slovakije
TR	Turkije
UK	Verenigd Koninkrijk

Binnen Bebouwde Kom/Buiten Bebouwde Kom

De bebouwde kom is een gebied met bebouwing met veel lokaal verkeer, waarvan de invalswegen aangeduid zijn met verkeersborden F1 en de uitvalswegen met verkeersborden F3. Wegen buiten de bebouwde kom omvatten ook snelwegen.

Burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers/ BA-dossiers

In België is het verplicht om voor elk motorrijtuig een verzekering 'burgerlijke aansprakelijkheid' af te sluiten. Elk dossier behandelt de terugbetaling van de schade in een verkeersongeval waarvoor een verzekerd voertuig (gedeeltelijk) aansprakelijk is gesteld.

Schadegeval
Een verkeersongeval waarbij een verzekerd motorrijtuig aansprakelijk is gesteld. Het gaat zowel om verkeersongevallen met lichamelijke schade als verkeersongevallen met enkel materiële schade. Elk voertuig dat aansprakelijk is gesteld, wordt beschouwd als een schadegeval, ook wanneer meerdere voertuigen in één verkeersongeval gedeeltelijk aansprakelijk worden gesteld.

Schadefrequentie
Het aantal schadegevallen waarbij het verzekerde voertuig in fout of gedeeltelijk in fout is gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode.

Toerisme & Zaken

Personenwagens en enkele lichte vrachtwagens

Dode 30 dagen

Elke persoon die tijdens een verkeersongeval overlijdt of binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan.

Dodelijk (letsel)ongeval

Letselongeval met minstens één dode 30 dagen

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).

Ernst van de ongevallen

De ernst van de ongevallen is gelijk aan het aantal doden 30 dagen per 1000 geregistreerde letselongevallen.

Totale ernst

Alle verkeersdoden betrokken in een letselongeval worden opgenomen in de ernstberekening.

Specifieke ernst

Voor de berekening van de ernst van letselongevallen per weggebruikerstype wordt soms de specifieke ernst gebruikt. De specifieke ernst van vrachtwagenongevallen bijvoorbeeld is het aantal omgekomen vrachtwageninzittenden per 1000 vrachtwagenongevallen. De totale ernst van vrachtwagenongevallen is het totaal aantal doden 30 dagen (vrachtwageninzittenden en opponenten) in vrachtwagenongevallen per 1000 vrachtwagenongevallen.

Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het grootste deel van de ongevallengegevens in dit statistisch rapport zijn gebaseerd op de letselongevallendatabank van de Algemene Directie Statistiek (AD Statistiek) van de Federale Overheidsdienst Economie (FOD Economie). In principe zijn deze ongevallengegevens definitief, maar zij kunnen na publicatie van dit rapport toch nog licht gewijzigd worden.

VOF
Verkeersongevallenformulier. Dit wordt ingevuld door de politie na de vaststelling van een letselongeval.

Proces-Verbaal (PV)
Een proces-verbaal is een document dat de politie opmaakt. Het bevat alle vaststellingen, opsporingen en afgelegde verklaringen met betrekking tot een misdrijf.

(On)gewogen cijfers

De ongevallenstatistieken van AD Statistiek die in dit rapport worden gebruikt zijn afkomstig van de verkeersongevallenformulieren (VOF's) welke door de politie worden ingevuld na de vaststelling van een letselongeval. De weging van de letselongevallen werd ingevoerd in het jaar 2002 ten gevolge van de politiehervorming toen een abnormaal laag aantal VOF's werd vastgesteld in vergelijking met het aantal processen-verbaal over diezelfde letselongevallen. Sindsdien zijn de ongevallenstatistieken op basis van de VOF's vermenigvuldigd met een wegingscoëfficiënt zodat het aantal letselongevallen geregistreerd in de VOF's overeenstemt met het aantal letselongevallen geregistreerd in de PV's. Letselongevallen met een dodelijke afloop en letselongevallen vastgesteld door de federale politie (i.t.t. letselongevallen vastgesteld door de lokale politie) worden niet gewogen. Omdat de wegingscoëfficiënt geen geheel getal is, zijn ook het gewogen aantal slachtoffers en letselongevallen meestal geen gehele getallen. De getallen na de komma met betrekking tot het aantal slachtoffers en letselongevallen worden in dit rapport naar boven of naar beneden afgerond zodat gehele getallen worden bekomen. Enkel wanneer er cijfers van 2004 of vroeger worden gebruikt, wordt er gebruik gemaakt van gewogen cijfers. Vanaf 2005 wordt de databank samengesteld o.b.v. PV's en is de weging dus niet meer

noodzakelijk. De cijfers bevatten dan naast de vaststellingen ter plaatse, ook de aangiftes die op het bureau werden gedaan.

Gewonde

Elke persoon die in een verkeersongeval gewond raakt (met of zonder ziekenhuisopname), maar hierbij niet om het leven komt.

Letselongeval vs. materieel ongeval

Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt. Een materieel ongeval is een verkeersongeval dat enkel materiële schade veroorzaakt.

MAIS 3+

Afkorting voor Maximum Abbreviated Injury Scale. Wanneer een verkeersslachtoffer meerdere letsels heeft, dan krijgt ieder letsel een waarde uit de AIS-schaal toegekend. Dit is een schaal om de ernst van een letsel uit te drukken. De MAIS-waarde van een patiënt stemt overeen met de hoogste opgetekende AIS-waarde voor deze patiënt. Net als de AIS-ernstschaal kent de MAIS-ernstschaal zes ernstniveaus: licht (1), matig (2), ernstig (3), zeer ernstig (4), kritisch (5) en dodelijk (6). MAIS 3+ wordt gebruikt als alternatieve indicator voor ernstig gewonden.

Onderregistratie

Niet alle verkeersongevallen komen in de databank terecht omdat ze niet gemeld worden aan de bevoegde diensten. Het betreft voornamelijk verkeersongevallen met fietsers, voetgangers en lichtgewonden. Dit zorgt voor een onderschatting van het werkelijk aantal ongevallen en slachtoffers.

Ongevalsrisico

Het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers.

SGVV

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Slachtoffer

Elke persoon die bij een verkeersongeval overlijdt of gewond raakt.

Tijdstip

- **Dag**
  De dag (overdag) duurt van 6.00u tot 21.59u.
- **Nacht**
  De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u.
- **Week**
  De week duurt van maandag 6.00u tot vrijdag 21.59u.
- **Weekend**
  Het weekend duurt van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u.

Verkeersongeval

Een botsing tussen twee weggebruikers of het controleverlies van één voertuig al dan niet gevolgd door een botsing met een obstakel. Afhankelijk van de bron verschilt de precieze definitie van een verkeersongeval:

- Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium):
  Een ongeval op de openbare weg met ten minste één voertuig (al dan niet gemotoriseerd) dat lichamelijke schade toebrengt.
- Assuralia:
  Een ongeval op de openbare weg waarin ten minste één gemotoriseerd voertuig aansprakelijk is gesteld. Wanneer meerdere voertuigen aansprakelijk worden gesteld in één verkeersongeval, telt dit als meerdere schadegevallen.
- FOD Volksgezondheid:
  Een ongeval op de openbare weg met ten minste één voertuig (al dan niet gemotoriseerd) dat lichamelijke schade toebrengt.

Voertuigkilometers

Aantal kilometers afgelegd door alle voertuigen (motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, autobussen en -cars, vrachtwagens en speciale voertuigen) die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen.

Weggebruikers

Personen die zich in het verkeer begeven, te voet of met een voertuig.

> **Bestuurder vs. 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.
>
> **Opponent/botsingspartner**
>
> Dit is de tegenpartij in een botsing.
>
> **Voetganger**
>
> Weggebruikers die te voet gaan of een (brom)fiets voortduwen, en rolstoelgebruikers.
>
> **Fiets**
>
> Weggebruiker die zich met een gewone fiets, elektrische fiets of speedpedelec verplaatst.
>
> **Bromfiets**
>
> Bromfiets type A of bromfiets type B of een bromfiets met drie of vier wielen.
>
> **Motorfiets**
>
> Elk tweewielig motorvoertuig met of zonder sidecar, dat een cilinderinhoud van meer dan 50 cm^3 heeft, en/of dat sneller kan rijden dan 45 km/u.
>
> **Personenwagen**
>
> Een personenwagen, een auto voor dubbel gebruik, een minibus of een kampeerwagen.
>
> **Lichte vrachtwagen**
>
> Voor het vervoer van goederen bestemd motorvoertuig met een toegestane maximale massa van 3.500 kilo.
>
> **Vrachtwagen**
>
> Voor het vervoer van goederen bestemd motorvoertuig met een toegestane maximale massa van meer dan 3.500 kilo, of trekker met of zonder oplegger.

Zelfgerapporteerde prevalentie

Zelfgerapporteerd gedrag is afkomstig van enquêtes waarbij een representatieve steekproef van de bestudeerde populatie bevraagd wordt over de frequentie van een bepaald gedrag.

Gegevensbronnen

De onderstaande tabel bevat informatie over de bronnen en de methodologie van de gegevensverzameling van de verschillende gegevens die in deze publicatie voorgesteld werden. Wanneer de gegevens uit een publicatie komen, worden de referenties vermeld. Een link verwijst, indien van toepassing, naar de webpagina met de publicatie of de eventuele ruwe data. Tot slot wordt ook de naam van de organisatie gespecificeerd zodat het mogelijk is met hen contact op te nemen voor eventuele vragen of verzoeken om aanvullende gegevens. Indien er vragen zijn over de methodologie of de manier van interpretatie van de voorgestelde gegevens, is het raadzaam om de verschillende vermelde referenties te consulteren of contact op te nemen met de instantie die de gegevens opgesteld heeft.

Gegevensbronnen gebruikt in dit rapport

Bron	Type van gegevens	Beschrijving	Verzamelmethode	Periode en reikwijdte	Organisatie en meest recente referentie
Assuralia, Evolutie van de schade-frequentie in de BA motorrijtuigen-verzekering, 2025	Schadegevallen in de BA-verzekering geregistreerd door de verzekeringsmaatschappijen	Kenmerken en evolutie van de schadegevallen en de schadefrequentie in de BA-dossiers van de verzekering voor motorvoertuigen.	Verzameling van de gegevens uit de BA-dossiers van (85 tot 90% van) alle verzekeringsmaatschappijen. De cijfers worden gewogen om een schatting te krijgen voor heel België.	- Vanaf 2001 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2024	Assuralia Assuralia (2025). Evolutie van de schade-frequentie 2010-2019 in de BA motorrijtuigen verzekering. Link naar het rapport
Vias institute @Risk, 2020	Risico's op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer voor verschillende groepen weggebruikers.	Het relatieve risico om ernstige verwondingen op te lopen in het verkeer op basis van het verplaatsingsgedrag en de aanwezigheid in het verkeer, per type weggebruiker en per leeftijdsgroep. Ernstige verwondingen zijn gedefinieerd als 'MAIS3+', dit zijn verwondingen met langdurige (soms levenslange) fysieke of mentale beperkingen voor de slachtoffers.	De verplaatsings- en aanwezigheidsgegevens zijn gebaseerd op BELDAM. Dit is een onderzoek dat via enquêtes de afgelegde afstanden en het aantal minuten in het verkeer, per type weggebruiker en per leeftijdsgroep, in kaart heeft gebracht. De letselgegevens zijn afkomstig van Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) en FOD Volksgezondheid.	- België	Vias institute Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid Link naar het rapport
MONITOR	Aantal afgelegde voertuigkilometers	Zelfgerapporteerd mobiliteitsgedrag en betrokkenheid bij verkeersongevallen	Online survey met 10.000 respondenten (waarvan 2.000 jonger dan 18 jaar)	- 2016 en 2017 - België	Vias institute en FOD Mobiliteit en Transport. MONITOR Project (2017). Nationale enquête over mobiliteit en verkeersveiligheid [Project lopend.] Link naar het project
Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)	Kenmerken van verkeersongevallen met letselschade en van verkeers-slachtoffers	Een databank over verkeersongevallen met gewonden/doden waarvan de politie een VOF of PV heeft ingevuld. De variabelen in deze databank bevatten o.a. de plaats, het tijdstip, de ongevalsomstandigheden, de betrokken voertuigen en kenmerken van de slachtoffers.	De databank is samengesteld o.b.v. de Verkeersongevallen-formulieren (VOF) die ingevuld worden door de politie bij de vaststelling van een letselongeval. Deze databank wordt overgemaakt aan Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) die deze valideert en controleert. Op basis van de overlijdensformulieren van de Parketten worden de 'dodelijk gewonden' toegevoegd. Voor de cijfers vanaf 2005 werd de databank samengesteld	- Vanaf 1973 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2024	Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) Link naar de statistieken

			o.b.v. de PV's waardoor, naast de vaststellingen ter plaatse, ook de aangiftes op het bureau worden opgenomen.		
Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)	De voornaamste doodsoorzaken	Voornaamste (oorspronkelijke) doodsoorzaken, per geslacht, leeftijdscategorie en gewest.	Samenvoeging van twee bronnen: - Het Rijksregister der natuurlijke personen (dat de kenmerken van de overledenen beschrijft) - De formulieren voor aangifte van overlijden bij de burgerlijke stand (welke informatie bevatten over de doodsoorzaak)	- Vanaf 1998 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2022	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Link naar de statistieken
FOD Mobiliteit en Vervoer	Voertuigkilometers en reizigers-kilometers	Aantal kilometers afgelegd door alle motorvoertuigen of weggebruikers (motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, autobussen en -cars, vrachtwagens en speciale voertuigen) die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen. Per wegtype, gewest en voertuigtype.	Verkeerstellingen	- Vanaf 1970 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2017	FOD Mobiliteit en Vervoer Link naar het rapport

Als belangrijke speler in het verzamelen en analyseren van gegevens over verkeersveiligheid, publiceert Vias institute jaarlijks een geheel aan statistische rapporten die een kwantitatief beeld geven van de verkeersveiligheid in België. De reeks bevat vier rapporten die ieder een specifiek domein van de verkeersveiligheid behandelen: verkeersongevallen, gedrag, rijvaardigheid en handhaving. Door de recentste en meest relevante gegevens te verzamelen uit verschillende bronnen, geven deze rapporten een overzicht van de fenomenen binnen de verkeersveiligheid in België. Deze statistische rapporten zijn een aanvulling bij de verschillende andere publicaties van het Vias institute zoals de brochures "Kernindicatoren verkeersveiligheid", de trimestriële Verkeersveiligheidsbarometers, de themadossiers en meer specifieke onderzoeksrapporten.

Vias institute
Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be