



Rapport nr. 2023-R-31-NL

Statistisch rapport 2023

Verkeersongevallen 2022



Statistisch rapport 2023

Verkeersongevallen 2022

Rapport nr. 2023-R-31-NL

Auteurs: Sloomans Freya

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute

Publicatiedatum: 9/08/2022

Wettelijk depot: D/2023/0779/119

Geleive naar dit document te verwijzen als volgt: Sloomans, F. (2023). Statistisch rapport 2023 – Verkeersongevallen 2022, Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Sloomans, F. (2023). Rapport statistique 2023 – Accidents de la route 2022. 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 15/06/2023.

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

Inhoudsopgave

Contents	3
1 De letselongevallenstatistieken van 2022 in één oogopslag	4
2 Algemeen	5
2.1 Kerncijfers	5
2.2 Evolutie op korte en lange termijn	6
2.3 Europese vergelijking	9
3 Locatie	11
3.1 Gewesten en provincies	11
3.2 Wegtype	14
4 Weggebruikers	16
4.1 Evolutie	16
4.1.1 Voetgangers	18
4.1.2 Fietzers	19
4.1.3 Bromfietzers	22
4.1.4 Elektrische steps	23
4.1.5 Motorfietzers	23
4.1.6 Personenwagens	24
4.1.7 Lichte vrachtwagens	24
4.1.8 Vrachtwagens	25
4.2 Type weggebruikers	25
4.3 Leeftijd	27
5 Periode	31
5.1 Per maand	31
5.2 Per week	34
5.3 Per uur	37
6 Ongevalsekenmerken	37
6.1 Type aanrijdingen	37
6.2 Botsingsmatrix	40
6.3 Verzwarende omstandigheden	41
6.4 Rijden onder invloed van alcohol	44
7 Verzekeringsgegevens	46

1 De letselongevallenstatistieken van 2022 in één oogopslag

Tabel 1. De letselongevallenstatistieken van 2022. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen		Dodens 30 dagen		Gewonden		Ongevalsernst	
	2022	Evolutie 2019-2022	2022	Evolutie 2019-2022	2022	Evolutie 2019-2022	2022	Evolutie 2019-2022
Kerncijfers	37,643	+0%	540	-16%	46,074	-4%	14,3	-16%
Periode van week								
Weekdag	25,998	+0%	287	-17%	30,983	-3%	11,0	-17%
Weekenddag	7,056	+1%	135	-4%	8,992	-3%	19,0	-5%
Weekendnacht	2,679	+1%	81	-17%	3,322	-2%	30,0	-18%
Weeknacht	1,910	-3%	37	-37%	2,237	-7%	19,0	-36%
Lichtgesteldheid								
Dag	26,032	+1%	329	-13%	31,601	-3%	13,0	-11%
Dageraad - schemering	1,726	-4%	27	+12%	2,083	-5%	16,0	+19%
Nacht, geen openbare verlichting aanwezig	883	+2%	43	+10%	1,074	-1%	49,0	+9%
Nacht, openb. verlicht. aanw., maar niet ontstoken	366	-6%	11	+0%	457	-15%	30,0	+7%
Nacht, openbare verlichting aanwezig en ontstoken	7,166	-6%	123	-33%	8,760	-9%	17,0	-29%
Weersomstandigheden								
Regenval	3,080	-22%	33	-49%	3,807	-24%	10,7	-35%
Bijzonder (sneeuw, hagel, ...)	638	-2%	17	+31%	777	-5%	26,6	+34%
Normaal	30,099	+1%	465	-14%	36,739	-3%	15,4	-15%
Staat van de weg								
Droge weg	23,527	+4%	369	-4%	28,739	+1%	15,7	-8%
Nat met plassen	5,901	-21%	89	-33%	7,266	-24%	15,1	-15%
Ijzel/sneeuw	332	-24%	3	-62%	417	-22%	9,0	-51%
Proper	4,393	+8%	64	-33%	5,353	+4%	14,6	-38%
Vuil (zand, grind, bladeren,...)	213	+1%	4	-43%	237	-1%	18,8	-44%
Regio								
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	4,172	+6%	24	+20%	4,847	+6%	5,8	+14%
Vlaams Gewest	23,381	+1%	282	-10%	28,089	-2%	12,1	-11%
Waals Gewest	10,090	-6%	234	-24%	12,598	-9%	23,2	-19%
Provincie								
Antwerpen	7,088	+5%	65	-17%	8,548	+2%	9,2	-20%
Brussel	4,172	+6%	24	+20%	4,847	+6%	5,8	+14%
Limburg	2,825	+1%	50	-14%	3,513	-4%	17,7	-14%
Oost-Vlaanderen	6,002	-1%	60	-14%	7,102	-6%	10,0	-13%
Vlaams-Brabant	3,116	+0%	39	-25%	3,780	-3%	12,5	-25%
West-Vlaanderen	4,350	+1%	68	+19%	5,146	-3%	15,6	+18%
Henegouwen	3,465	-8%	73	-37%	4,332	-12%	21,1	-31%
Luik	3,335	+0%	59	-22%	4,169	-3%	17,7	-22%
Luxemburg	876	-5%	30	-39%	1,165	-5%	34,2	-35%
Namen	1,427	-8%	57	+16%	1,765	-12%	39,9	+26%
Waals-Brabant	987	-14%	15	-25%	1,167	-16%	15,2	-12%
Wegtype								
Binnen bebouwde kom	22,461	+1%	196	-8%	26,026	-2%	8,7	-9%
Buiten bebouwde kom	10,768	-2%	255	-18%	13,793	-7%	23,7	-16%
Autosnelweg	2,706	-9%	84	-26%	3,910	-10%	31,0	-18%
Kruispunttype								
Buiten kruispunt	24,502	+0%	432	-17%	29,752	-3%	17,6	-17%
Op kruispunt	11,982	-1%	88	-15%	14,492	-5%	7,3	-15%
Rotonde	1,158	+4%	19	+27%	1,290	-1%	16,4	+21%
Snelheidsregime								
30 km/u	5,972	+93%	34	+100%	6,777	+94%	5,7	+4%
50 km/u	17,377	-15%	182	-18%	20,320	-17%	10,5	-3%
70 km/u	6,355	-12%	142	-9%	8,249	-15%	22,3	+3%
90 km/u	2,410	-13%	96	-25%	3,292	-17%	39,8	-13%
120 km/u	2,001	-16%	74	-27%	2,929	-16%	37,0	-13%
Ongevalstypen								
Ongevallen met meerdere weggebruikers	30,674	-1%	354	-15%	37,889	-5%	11,5	-14%
Eenzijdige ongevallen	6,969	+4%	186	-18%	7,645	+3%	26,7	-22%
Weggebruikerstype								
Voetganger	4,134	+7%	83	+11%	4,069	+8%	20,1	+4%
Fietsers	8,472	+5%	61	+39%	8,232	+4%	7,2	+31%
Bromfiets	3,502	+7%	17	+6%	3,285	+5%	4,9	+0%
Motorfiets	2,698	+12%	66	+6%	2,689	+13%	24,5	-5%
Personenwagen	27,609	+7%	216	+0%	18,719	+1%	7,8	-6%
Lichte vrachtwagen	3,633	+4%	27	-4%	1,342	+3%	7,4	-7%
Vrachtwagen	1,754	+0%	11	-27%	313	-7%	6,3	-26%
Bus/autocar	630	+16%	2	+0%	2	+0%	3,2	-14%
Geslacht								
Mannelijk	50,299	-4%	421	-19%	26,024	-3%	8,4	-14%
Vrouwelijk	30,124	-5%	109	-24%	18,775	-6%	3,6	-19%
Leeftijd								
0-14	5,144	-7%	8	-27%	3,270	-6%	1,6	-20%
15-17	3,170	+16%	8	-27%	2,499	+16%	2,5	-38%
18-24	11,931	-4%	63	-28%	7,085	-6%	5,3	-24%
25-64	51,272	-5%	308	-14%	27,279	-5%	6,0	-9%
65+	8,731	-1%	139	-17%	4,661	-1%	15,9	-16%

2 Algemeen

2.1 Kerncijfers

Tabel 2 geeft de kerncijfers van verkeersongevallen weer voor 2019, 2021 en 2022. Gezien het uitzonderlijke karakter van de voorbije jaren, vergelijken we in dit rapport de cijfers van 2022 met de cijfers van 2019. Schadegevallen zijn het aantal verzekerde voertuigen die aansprakelijk zijn gesteld in een verkeersongeval. Ze omvatten zowel verkeersongevallen met enkel materiële schade als deze met letselchade. Omdat er ook meerdere voertuigen aansprakelijk kunnen gesteld worden in één verkeersongeval, komt dit aantal niet helemaal overeen met het aantal verkeersongevallen. De cijfers voor 2022 waren nog niet beschikbaar op het moment van publicatie van dit rapport. 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 stabiel gebleven. In vergelijking met 2019 is er in 2022 een afname van het aantal doden 30 dagen met 16%. In 2022 vielen er 540 doden op de Belgische wegen.

Tabel 2. Kerncijfers (2019-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	2019	2021	2022	Evolutie 2019-2022 #	Evolutie 2019-2022 %
Letselgevallen	37719	34660	37643	-76	0%
Gewonden	47188	47188	47188	0	0%
Doden 30 dagen	644	516	540	-104	-16%
Schadegevallen	331516	273131			

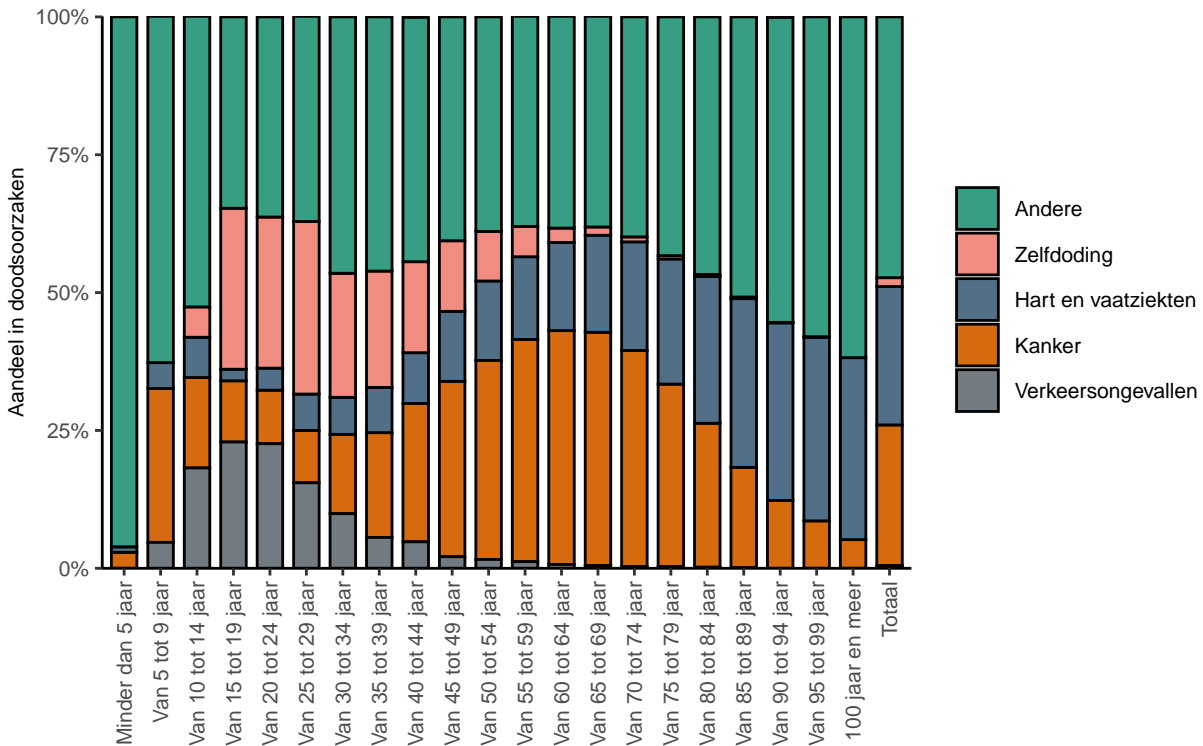
Tabel 3 geeft enkele verkeersveiligheidsindicatoren weer voor de laatste drie jaren. Dit zijn relatieve cijfers waarbij het aantal verkeersdoden in verhouding worden gesteld met de populatie en het aantal letselongevallen. De cijfers tonen een dalende trend van de mortaliteit (-17%), gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, en van de ernst (-16%), gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen.

Tabel 3. Verkeersveiligheidsindicatoren (2019-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	2019	2021	2022	Evolutie 2019-2022 %
Mortaliteit (aantal doden 30 dagen / miljoen inwoners)	56,3	44,8	46,6	-17%
Ernst (aantal doden 30 dagen / 1000 letselongevallen)	17,1	14,9	14,3	-16%

Figuur 1 situeert verkeersongevallen binnen de belangrijkste doodsoorzaken. In 2020 was 1% 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: 23% van alle overlijdens bij 15- tot 19-jarigen en bij 20- tot 24-jarigen zijn te wijten aan verkeersongevallen. Naarmate de leeftijd toeneemt, worden andere doodsoorzaken belangrijker.

Figuur 1. Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



2.2 Evolutie op korte en lange termijn

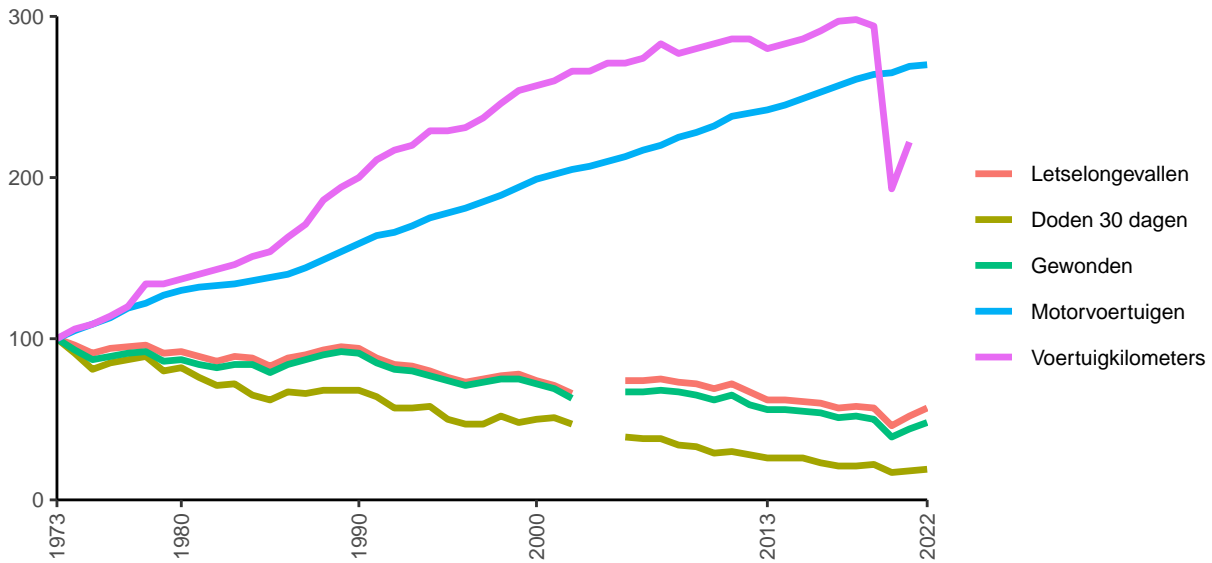
Figuur 2 geeft voor de periode van 1973 tot 2022 de evolutie weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, motorvoertuigen en de afgelegde voertuigkilometers. De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast. De evolutie wordt weergegeven ten opzichte van het 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, 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.

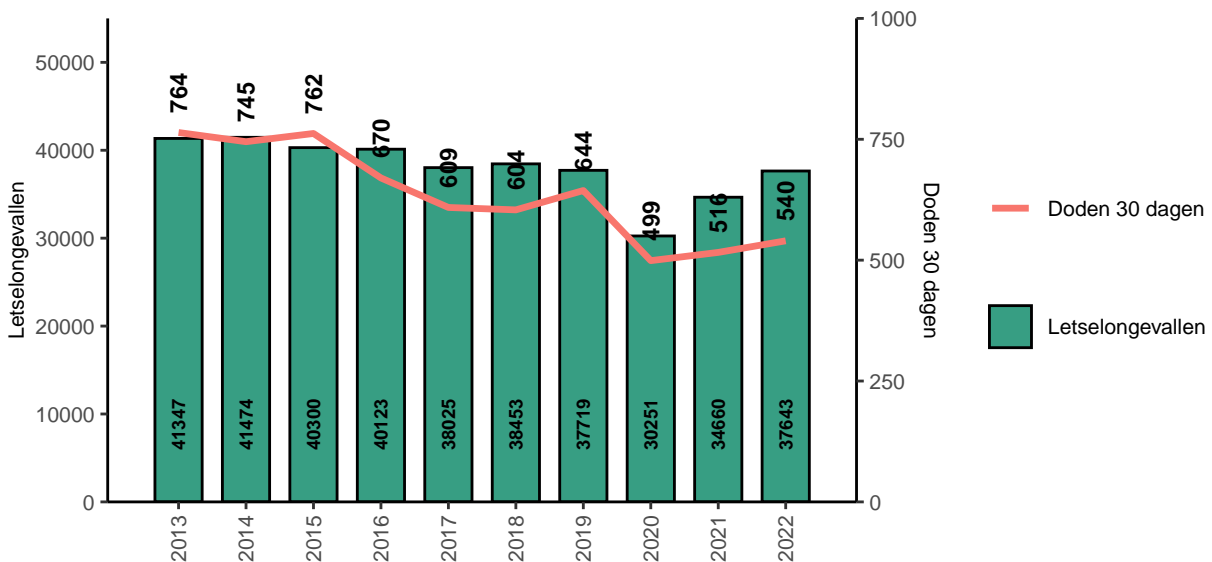
De grafiek toont aan dat het aantal letselongevallen, het aantal doden 30 dagen en het aantal gewonden een dalende trend vertonen, ondanks de constante toename van het aantal motorvoertuigen en van het aantal gereden kilometers op onze wegen. Wat de gereden kilometers betreft, zien we een grote daling 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 2. Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 3 geeft voor de periode van 2013 tot 2022 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. In 2022 was er een stijging van het aantal letselongevallen (+15%) tegenover 2021. Het effect van de COVID-19-crisis op verkeersongevallen in 2020 was zeer groot (met een daling van het aantal letselongevallen met 23%). Er is in 2022 een afname van het aantal verkeersongevallen met 8% in vergelijking met 2019.

Figuur 3. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

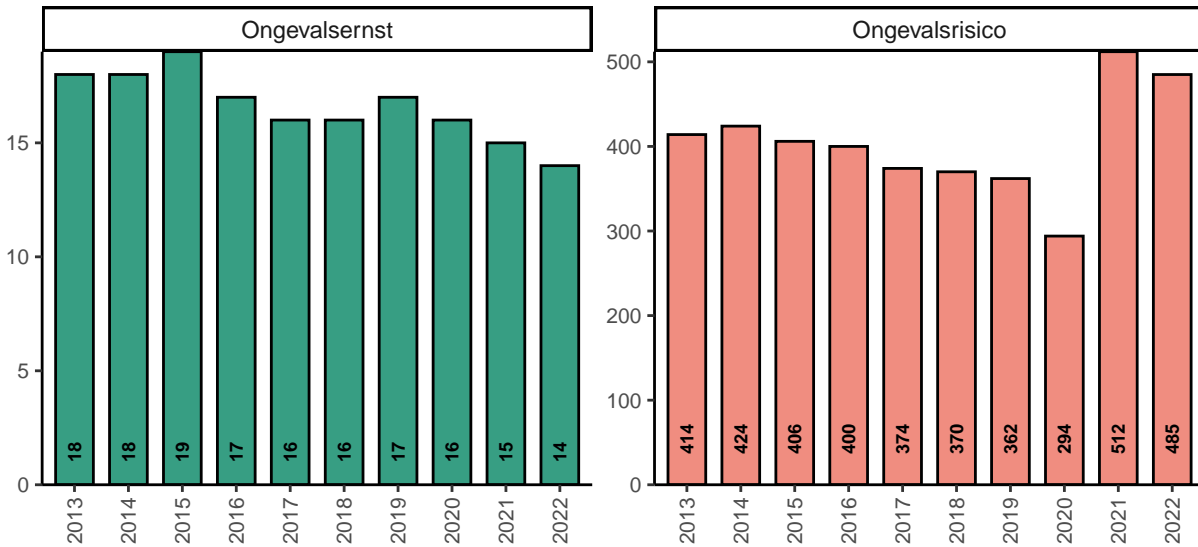


Figuur 4 geeft voor de periode van 2013 tot 2022 de evolutie weer van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometer) en de ongevalsernst (het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen). In 2022 zien we een daling tegenover 2019 van de ongevalsernst (-13%).

De voertuigkilometers werden federaal verzameld tot en met 2017. Vanaf 2018 werd een schatting van

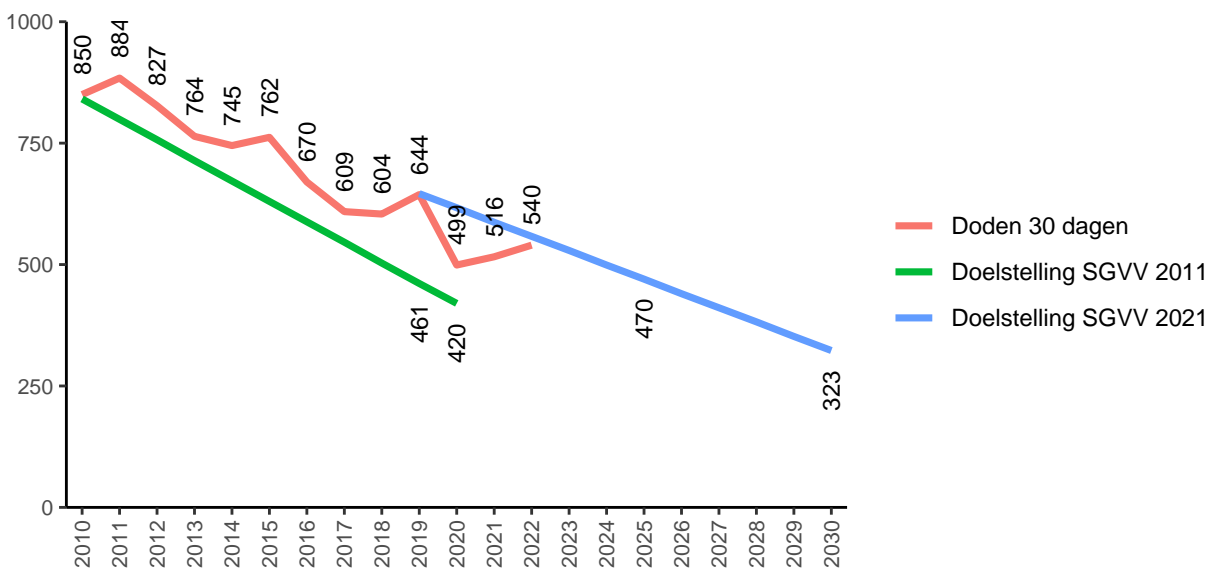
het aantal voertuigkilometers gemaakt op basis van de omnibus-bevraging. Het ongevalsrisico in de periode voor 2018 en in de periode na 2018 is dus niet vergelijkbaar.

Figuur 4. Evolutie van het ongevalsrisico en de ongevalsernst (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & Omnibus



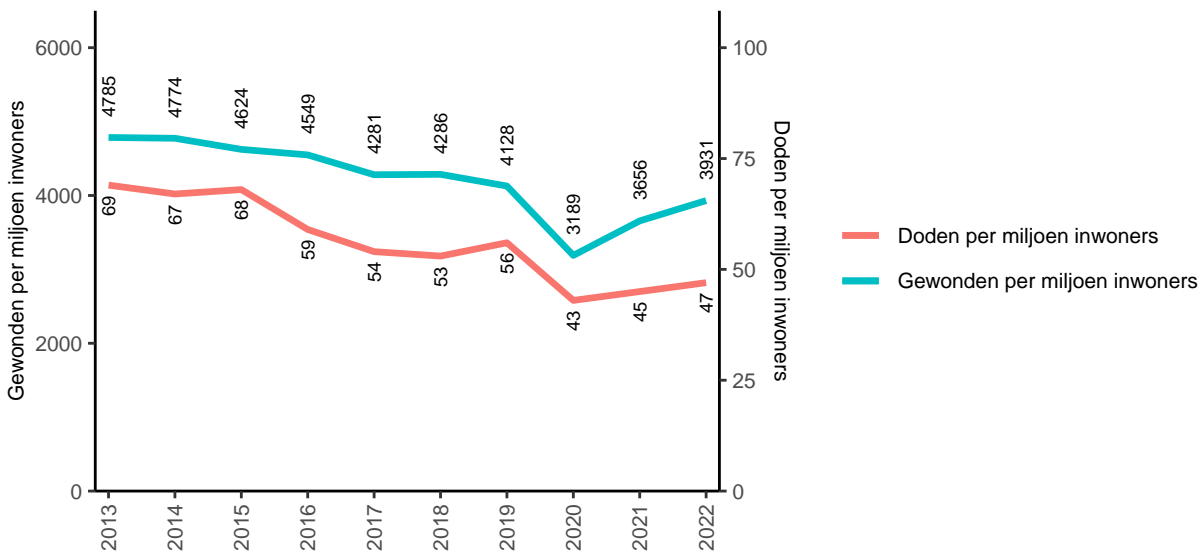
Figuur 5 geeft voor de periode van 2010 tot 2022 de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze evolutie wordt ten eerste vergeleken met de doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) in 2011 heeft vooropgesteld. Met de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2021 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. In 2022 doen we het voorlopig net iets beter dan wat de trendlijn voor het behalen van de doelstelling in 2030 aangeeft. Er is in 2022 opnieuw een stijging van het aantal doden 30 dagen. Indien deze trend zich verderzet, zal het doel van maximaal 323 verkeersdoden in 2030 niet behaald worden.

Figuur 5. 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)



Figuur 6 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 2013. In 2022 ligt het aantal doden per miljoen inwoners nog steeds lager dan in referentiejaar 2019, maar er wordt wel een lichte stijging vastgesteld tegenover 2021. Ook het aantal gewonden per miljoen inwoners daalde sinds 2013, tot 2020. Het aantal gewonden per miljoen inwoners ligt in 2022 lager dan in referentiejaar 2019, maar is er een stijging tegenover 2021.

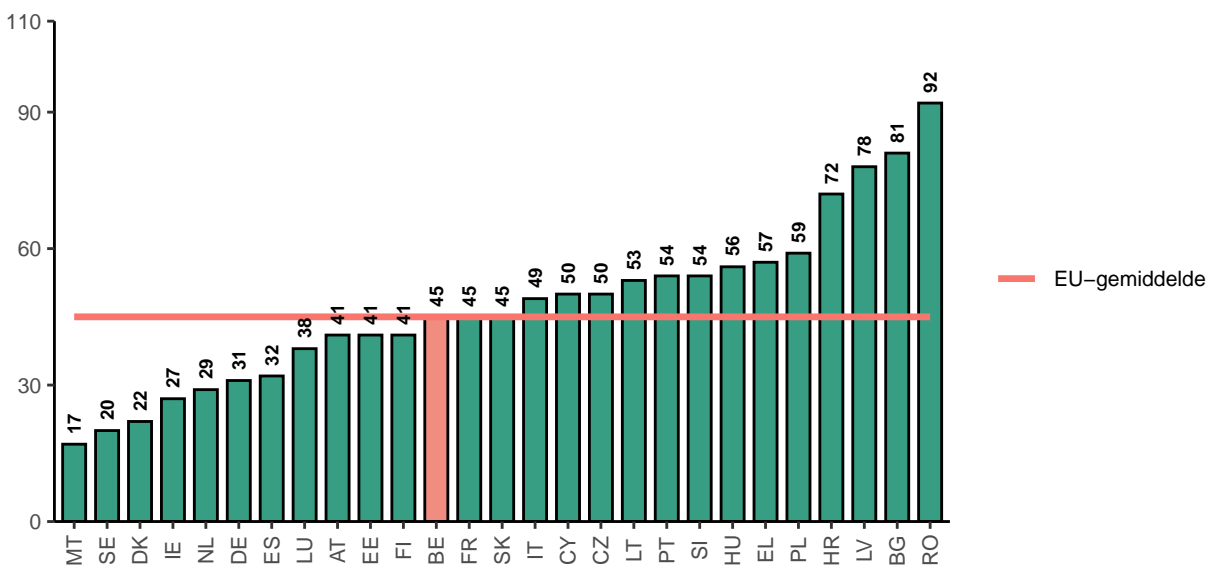
Figuur 6. Evolutie van het aantal doden en het aantal gewonden per miljoen inwoners (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



2.3 Europese vergelijking

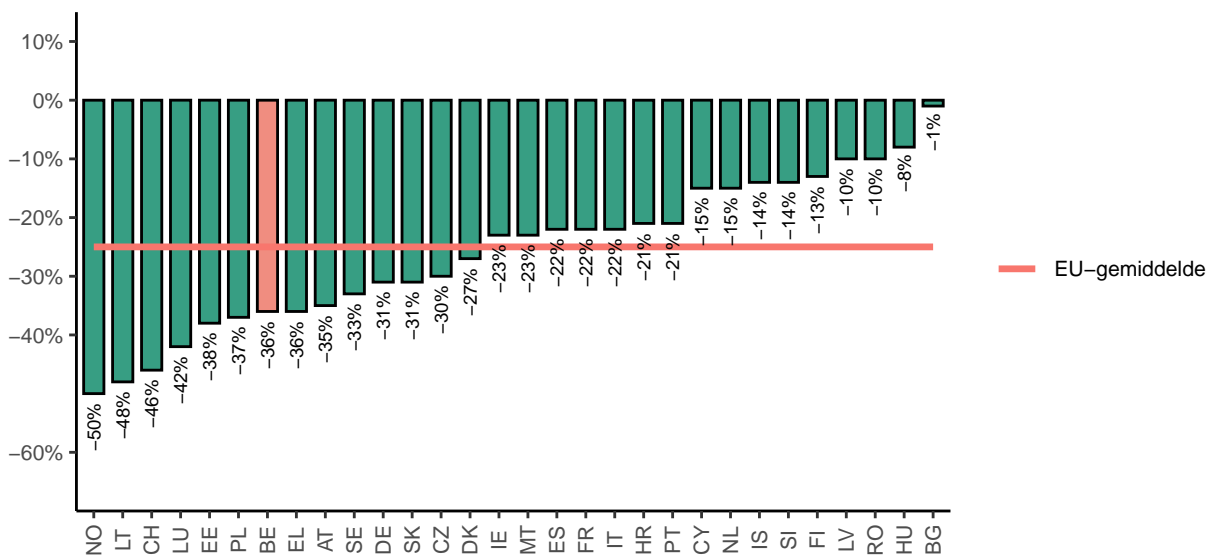
Figuur 7 toont de mortaliteit (het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor elk van de lidstaten van de EU in 2021. In België waren er 45 doden per miljoen inwoners, wat ook het Europese gemiddelde is. In Frankrijk waren er eveneens 45 doden per miljoen inwoners. Nederland, Duitsland en Luxemburg deden het beter dan België met respectievelijk 29, 31 en 38 doden per miljoen inwoners.

Figuur 7. Mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor de landen van de EU-27 (2021). Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020



Figuur 8 geeft een globaal overzicht van de evolutie over tien jaar (2012 – 2021) van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners in de landen van de Europese Unie. In alle lidstaten is er een daling van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners. De landen met de meest gunstige evolutie in deze periode zijn Noorwegen (-50%), Litouwen (-48%), Luxemburg (-46%) en Estland (-42%). België vertoont een daling van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners van 36% en doet het daarmee beter dan het Europese gemiddelde (-25%). Onze buurlanden tekenen een minder grote daling op in een periode van tien jaar: in Luxemburg gaat het om een daling van 42%, in Duitsland om een daling van 31%, en in Frankrijk en Nederland gaat het om een daling van 22%.

Figuur 8. Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in verschillende Europese landen (EU27) en in Zwitserland, Noorwegen en IJsland (2012-2021). Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020



3 Locatie

3.1 Gewesten en provincies

Figuur 9 geeft voor elk gewest, voor de periode van 2013 tot 2022, de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze worden vergeleken met de doelstellingen die elk gewest voor zichzelf heeft opgesteld.

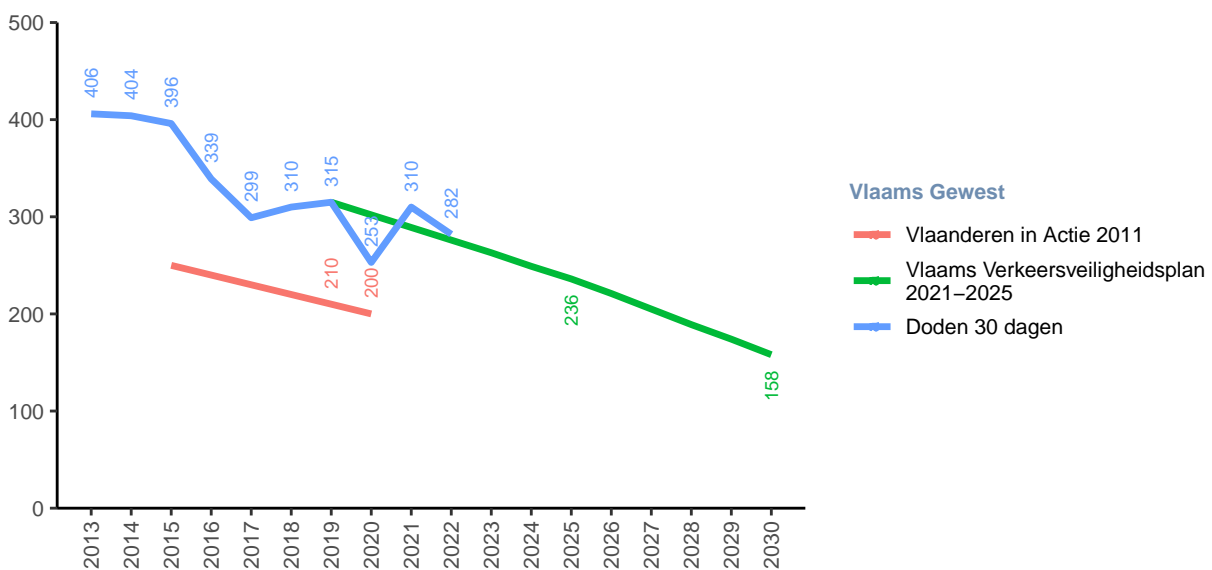
Met het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 wordt een daling van het aantal doden 30 dagen met 25% in 2025 opgesteld, en een daling van 50% tegen 2030. De daling van het aantal doden 30 dagen in 2022 bedraagt 10% tegenover 2019.

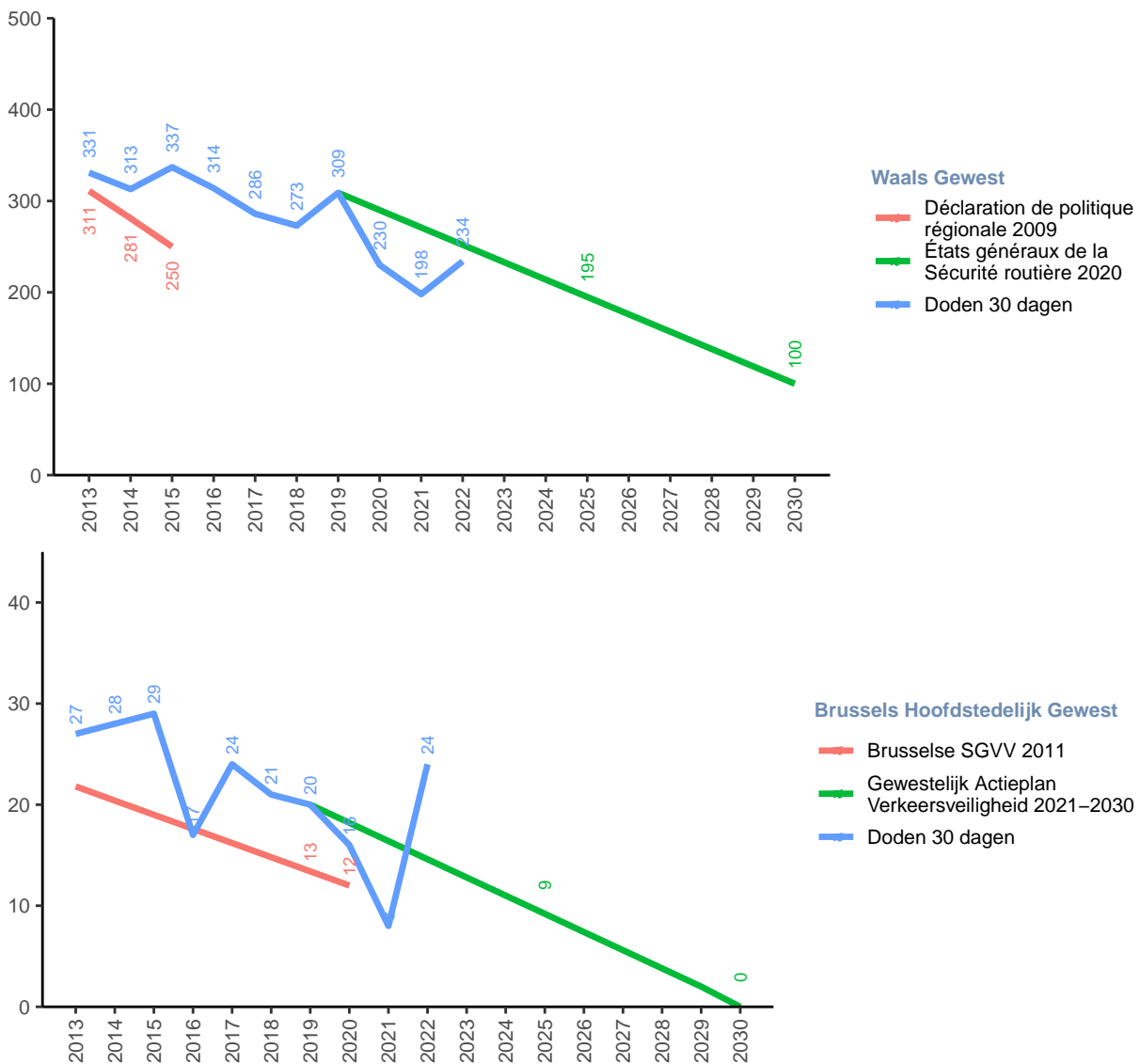
In 2022 waren er 234 doden 30 dagen in het Waals Gewest. In de Waalse “États généraux de la Sécurité routière 2020” wordt een doelstelling van maximaal 100 verkeersdoden tegen 2030 gesteld. De daling van het aantal doden 30 dagen in 2022 bedraagt 24% tegenover 2019.

In het Brussels Gewest vielen 24 doden in 2022, een stijging van 20% tegenover 2019. Het aantal doden verdrievoudigde in vergelijking met 2021. In het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030 worden 0 verkeersdoden tegen 2030 vooropgesteld.

In 2022 zit enkel Wallonië iets onder de trendlijn voor het behalen van de doelstelling in 2030, Vlaanderen en Brussel doen het slechter dan deze trendlijn.

Figuur 9. Evolutie van het aantal doden 30 dagen, naargelang het gewest, ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



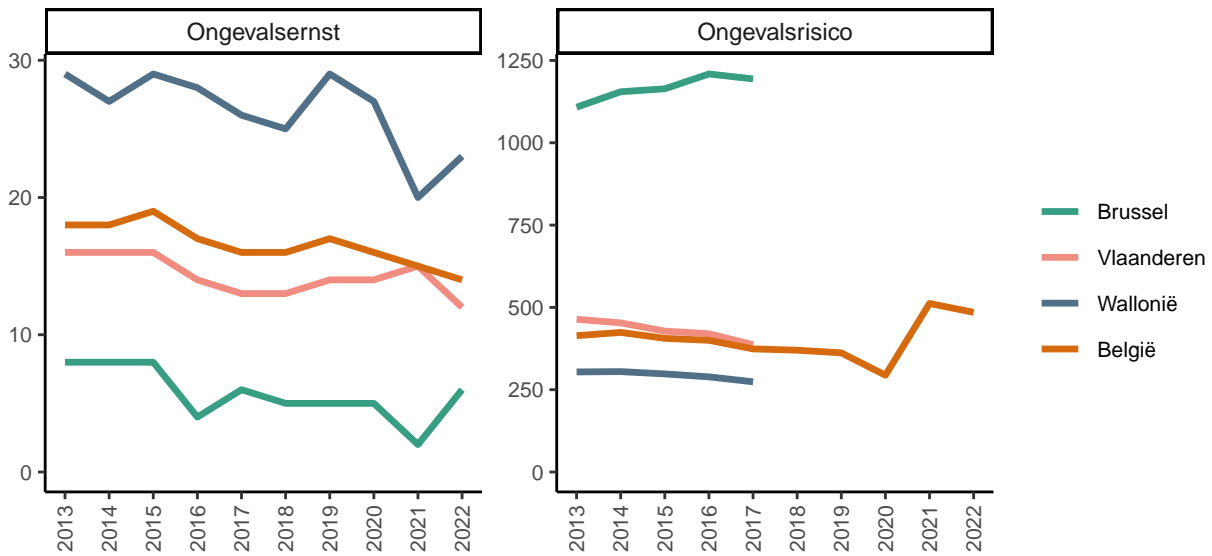


Figuur 10 geeft de evolutie weer tussen 2013 en 2022 van het ongevalsrisico, gedefinieerd als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers, voor België. Voor de gewesten beschikken we niet over de voertuigkilometers voor de periode vanaf 2018 en kunnen we daarom het ongevalsrisico voor deze jaren niet berekenen.

Het ongevalsrisico (tot en met 2017) is veel hoger in Brussel dan in de andere gewesten. Dit is vooral te verklaren door het feit dat er in dichtbevolkte gebieden, met een hogere verkeersdichtheid, ook frequentere interactie is tussen weggebruikers. Bij dezelfde afgelegde afstand leidt meer interactie in het algemeen tot meer ongevallen: het ongevalsrisico is hier dus hoger dan in de andere gewesten. Het ongevalsrisico neemt af doorheen de jaren (niet in Brussel, maar hier hebben we te maken met kleine aantallen).

De grafiek toont eveneens de evolutie van de ongevalsernst, gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen, voor de periode van 2013 tot 2022. Deze is het laagst in Brussel en het hoogst in Wallonië. Na een sterke daling van de ongevalsernst in Brussel in 2021, wordt er opnieuw een stijging vastgesteld in 2022. In 2022 zien we in Wallonië een stijging van de ernst tegenover 2021, in Vlaanderen is er een lichte daling van de ongevalsernst vast te stellen.

Figuur 10. Evolutie van de ongevalsernst en het ongevalsrisico, naargelang het gewest (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

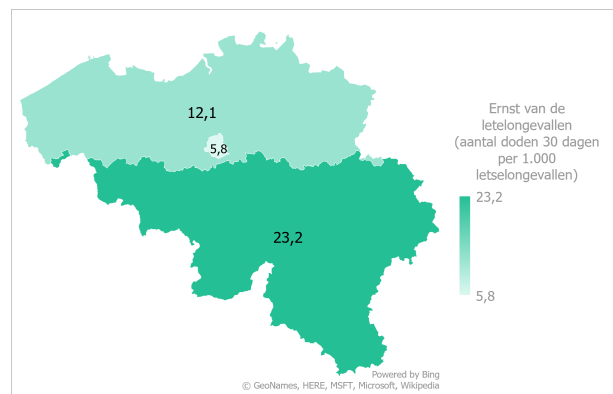
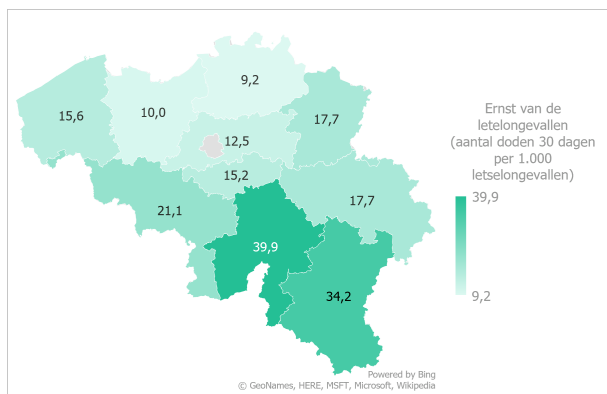


Figuur 11 geeft voor 2022 de ernst van de letselongevallen weer voor elke provincie. De ernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. De donkere stukken wijzen op een grotere ernst. De ernst van de ongevallen is het hoogst in de provincie Namen (waar 39,8 doden per 1000 letselongevallen werden geregistreerd). Omgekeerd is de ernst van de ongevallen het laagst in Oost-Vlaanderen, met 10 doden per 1000 letselongevallen.

Figuur 12 toont dat de ernst van de letselongevallen in het Waals Gewest (23,2) hoger is dan de ernst van de letselongevallen in het Vlaams Gewest (12,1).

Figuur 11. Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

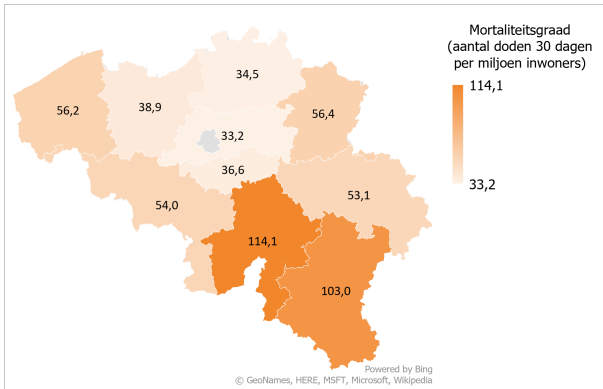
Figuur 12. Ernst van de letselongevallen, naargelang het gewest
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



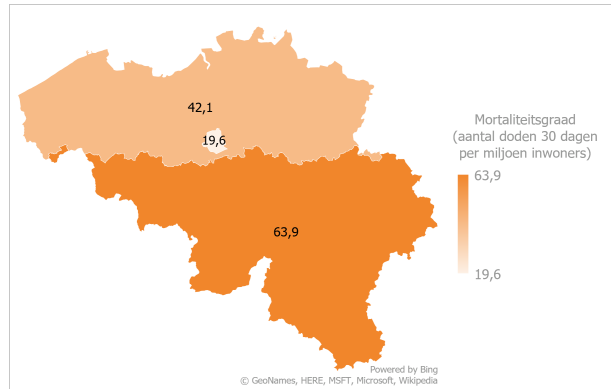
Figuur 13 geeft voor 2022 de mortaliteit weer voor elke provincie. De mortaliteit wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners. Deze kaart toont relatief vergelijkbare trends als de vorige, maar de trends zijn meer uitgesproken. Dit is gedeeltelijk te verklaren door het feit dat de provincies met een hoge ongevalsernst ook tot de minst bevolkte provincies van België behoren. Zo registreren de provincies Namen (114,1 doden per miljoen inwoners) en Luxemburg (103 doden per miljoen inwoners) de hoogste mortaliteit.

Omgekeerd zien we in **Figuur 14** dat de mortaliteit het laagst is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (19,6 doden per miljoen inwoners).

Figuur 13. Mortaliteit, naargelang de provincie
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 14. Mortaliteit, naargelang het gewest
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



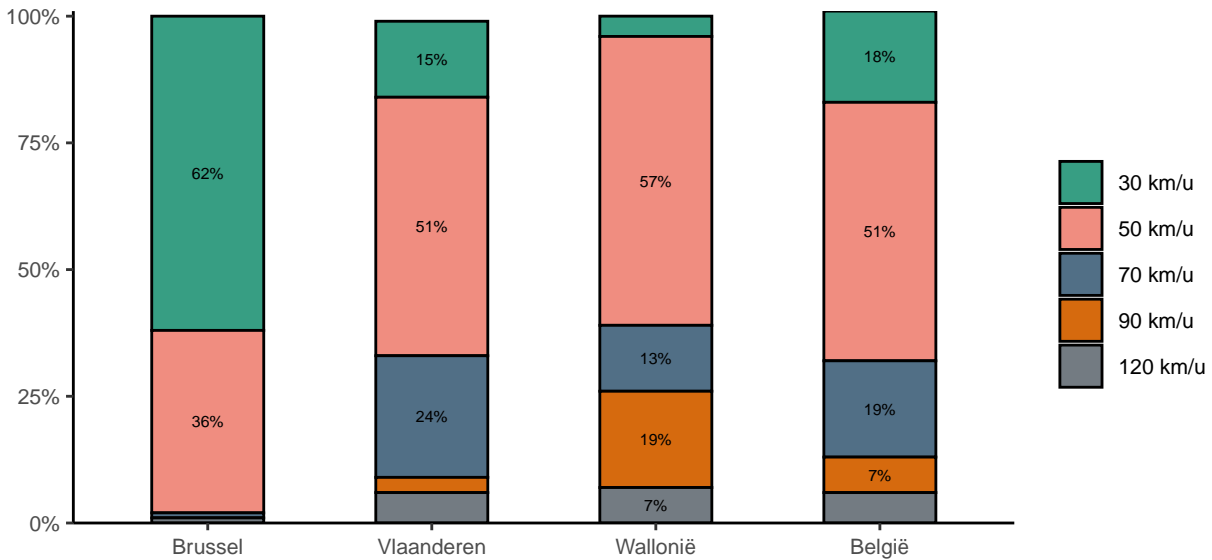
3.2 Wegtype

Figuur 15 geeft voor 2022 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 99% van alle letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest plaats op wegen met een snelheidsbeperking van 30 km/u tot 50 km/u. Het gewest telt zeer weinig wegen waar een hogere snelheid dan 50 km/u toegelaten is. In Vlaanderen en Wallonië vindt ongeveer 60% 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 24% van de letselongevallen in 2022 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.

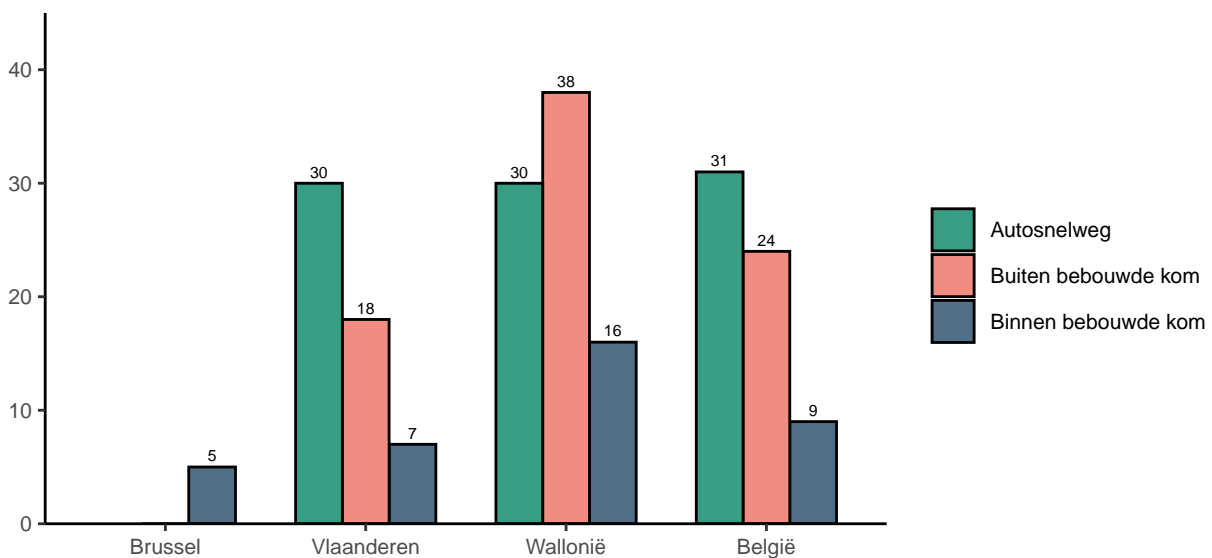
Figuur 15. Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 16 geeft voor 2022 de ongevalsernst voor elk wegtype, per gewest. De ongevalsernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen.

De ongevalsernst op wegen buiten de bebouwde kom en wegen binnen de bebouwde kom ligt hoger in Wallonië dan in Vlaanderen. De ongevalsernst is in Vlaanderen het hoogst op autosnelwegen, in Wallonië is de ernst op wegen buiten bebouwde kom het hoogst. 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.

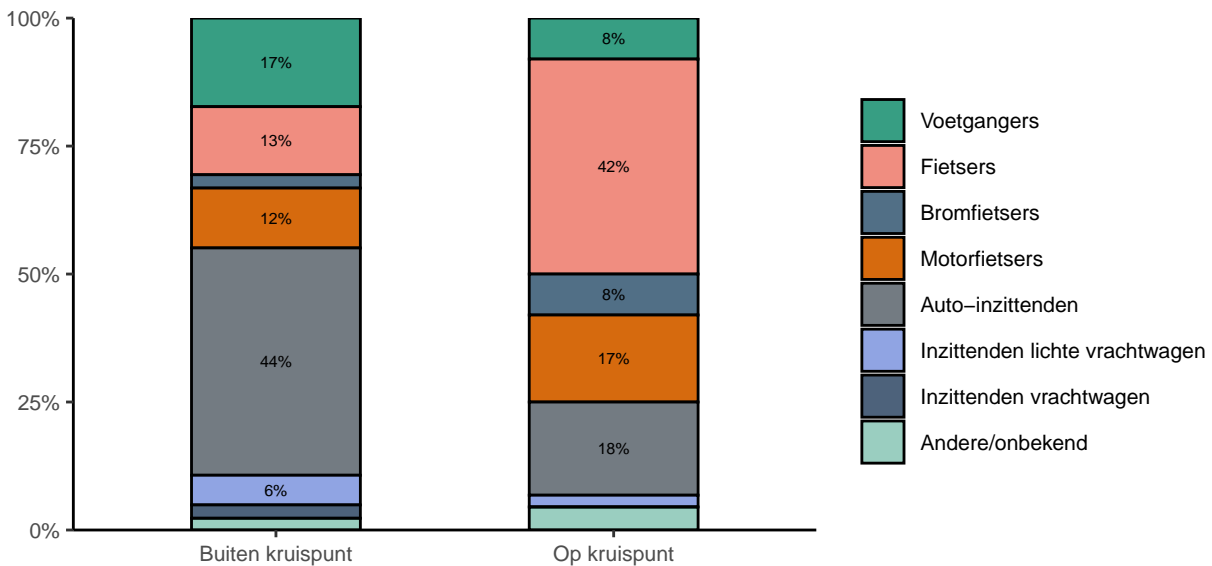
Figuur 16. Ongevalsernst per wegtype, volgens het gewest (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 17 geeft voor 2022 de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, enerzijds buiten kruispunten en anderzijds op kruispunten. Op kruispunten zijn fietsers (42%), auto-inzittenden (18%), motorfietsers (17%) en voetgangers (8%) de grootste groepen

dodelijke slachtoffers. Bijna de helft van de doden 30 dagen buiten kruispunten zijn auto-inzittenden, 17% van de doden 30 dagen zijn voetgangers en 12% zijn motorfietsers. Fietsers maken 13% van de dodelijke slachtoffers uit buiten kruispunten. Hieruit blijkt dus dat kruispunten voornamelijk gevaarlijke situaties vormen voor kwetsbare weggebruikers, en dan vooral voor fietsers. We weten dat er voor fietsers een grote onderregistratie van verkeersongevallen is (Bouwen et al., 2022 ¹), het aandeel fietsers in deze figuur wordt dus misschien onderschat.

Figuur 17. Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, naargelang het ongeval buiten of op een kruispunt plaatsvond (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



4 Weggebruikers

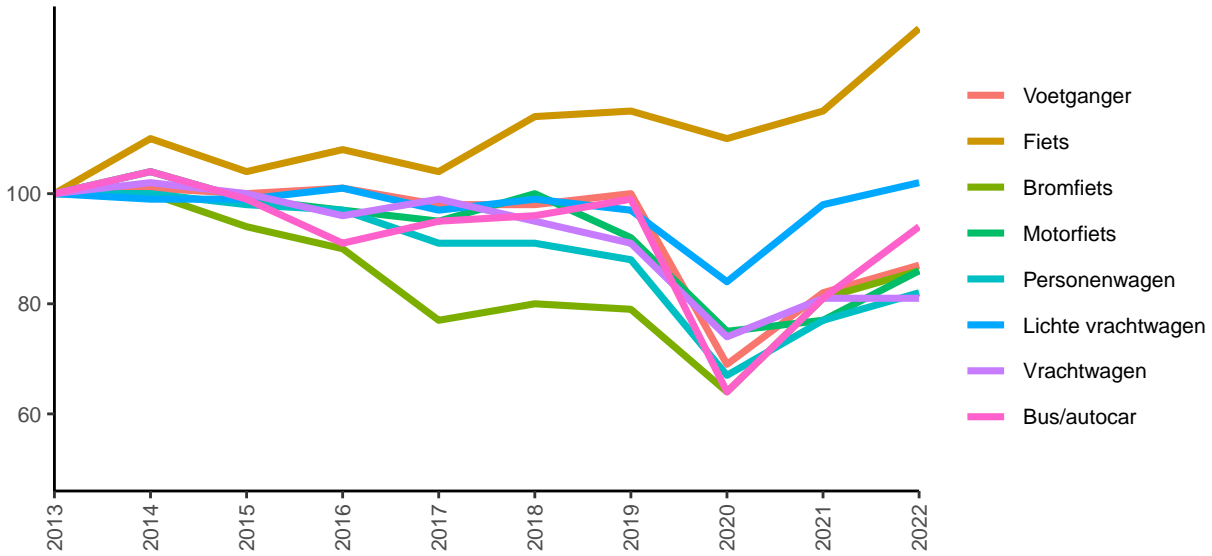
4.1 Evolutie

Figuur 18 toont de evolutie van het aantal letselongevallen per type weggebruiker. Daarbij nemen we 2013 als index, die gelijkgesteld wordt aan 100.

We kunnen enkele belangrijke evoluties onderscheiden. Bij de meeste weggebruikerstypes zien we een daling van het aantal letselongevallen over een periode van tien jaar. De grootste daling werd opgetekend voor vrachtwagens. Voor alle weggebruikers is er een stijging van het aantal letselongevallen 2022 tegenover 2021. Hier zien we duidelijk een herstel van de situatie voor de COVID-19 crisis. De stijging van het aantal ongevallen ten opzichte van 2013 is het grootst bij de fietsers.

¹Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2022). Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers – Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens van 2005 t.e.m. 2020, Brussel: Vias institute

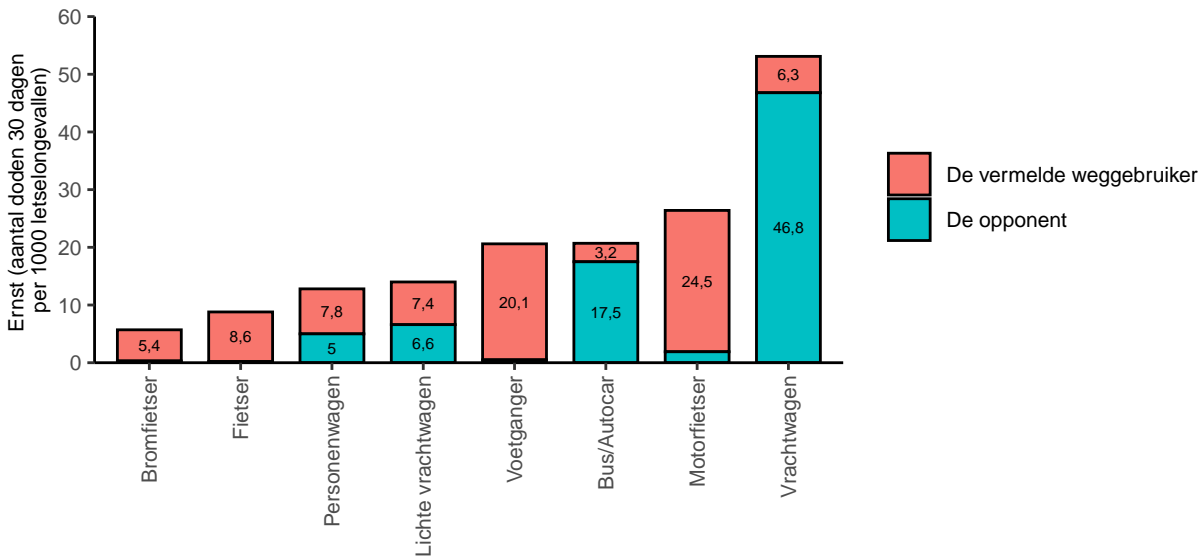
Figuur 18. Evolutie (2011 = index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 19 geeft voor 2022 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 motorfietzers, en de totale ernst is het kleinst voor ongevallen met bromfietzers.

Figuur 19. Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2022). 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 2013 het sterkst is afgenomen bij ongevallen met lichte vrachtwagens (-43%) en bij ongevallen met bussen (-40%). Er is een toename van de ernst voor ongevallen met bromfietsen (+54%) en ongevallen met vrachtwagens (+17%). Voor wat de specifieke ernst betreft (de ernst voor de weggebruiker zelf) zien we een forse toename voor bromfietzers. Voor vrachtwagens daalde de specifieke ernst.

Tabel 4. Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, slachtoffers, specifieke ernst en totale ernst, per weggebruikerstype (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Specifieke ernst	Totale ernst
Voetganger	-13%	-24%	-13%	-14%	-13%	-13%
Fietser	-4%	-27%	-8%	-8%	-23%	-18%
Bromfietser	-14%	+21%	-19%	-19%	+44%	+54%
Motorfietser	-14%	-38%	-14%	-15%	-28%	-26%
Personenwagen	-18%	-41%	-34%	-35%	-29%	-22%
Lichte vrachtwagen	+2%	-29%	-19%	-20%	-31%	-43%
Vrachtwagen	-19%	-27%	-38%	-38%	-9%	+7%
Bus/Autocar	-6%	-60%	-60%	-1%	-57%	-40%

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 (-12%), doden 30 dagen (-10%) en gewonden (-12%) in 2022 (in vergelijking met 2019). De daling van het aantal letselongevallen over de laatste tien jaar bedraagt -13%. De totale ongevalsernst daalde met 13% in het laatste decennium.

Tabel 5. Ongevallenstatistieken voor voetgangers (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2013	4736	109	4698	4807	3	23	0,6	23,6
2014	4765	107	4753	4860	1	22,5	0,2	22,7
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	4134	83	4069	4152	2	20,1	0,5	20,6
Evolutie 2019-2022	-12%	-10%	-12%	-12%	-50%	+3%	-38%	+1%
Evolutie 2013-2022	-13%	-24%	-13%	-14%	-33%	-13%	-17%	-13%

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 Fietzers

Tabel 6 toont voor *conventionele fietsers* een daling van het aantal letselongevallen (-4%), doden 30 dagen (-27%) en gewonden (-8%) op tien jaar tijd.

Tabel 6. Ongevallenstatistieken voor fietsers (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2013	8814	83	8955	9038	0	9,4	0	9,4
2014	9644	82	9825	9907	1	8,5	0,1	8,6
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	8325	53	8270	8323	4	6,4	0,5	6,8
2018	8791	67	8746	8813	1	7,6	0,1	7,7
2019	8591	67	8532	8599	5	7,8	0,6	8,4
2020	8007	55	8013	8068	2	6,9	0,2	7,1
2021	8032	44	7934	7978	3	5,5	0,4	5,9
2022	8472	61	8232	8293	4	7,2	0,5	7,7
Evolutie 2019-2022	-1%	-9%	-4%	-4%	-20%	-8%	-17%	-8%
Evolutie 2013-2022	-4%	-27%	-8%	-8%	+Inf%	-23%	+Inf%	-18%

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

Elektrische fietsen zijn niet opgenomen in Tabel 6 bij fietsers. Sinds 2014 kunnen we elektrische fietsen onderscheiden in de databank. **Tabel 7** toont tussen 2014 en 2022 een grote stijging van het aantal ongevallen met een elektrische fiets en 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 (in 2014 werden elektrische fietsers misschien nog geregistreerd als gewone fietsers).

Ook het aandeel van elektrische fietsen in alle fietsongevallen en alle fietsdoden nam toe sinds 2014. In 2022 is bijna de helft van alle fietsdoden een elektrische fietser. De ongevals ernst (specifieke ernst) ligt hoger dan bij niet-elektrische fietsers (11,3 tegenover 7,2 in 2022).

Tabel 7. Ongevallenstatistieken voor elektrische fietsers (2014-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Specifieke ernst	Aandeel van alle fietsdoden	Aandeel van alle fietsongevallen
2014	42	0	41	41	0	0	0,5
2015	521	14	501	515	26,9	17,1	5,5
2016	746	13	729	742	17,4	14,4	8,1
2017	972	22	935	957	22,6	27,2	9,7
2018	1400	20	1355	1375	14,3	26,7	13,8
2019	1772	25	1677	1702	14,1	28,7	18,3
2020	1918	30	1842	1872	15,6	32,6	18,9
2021	2376	39	2282	2321	16,4	45,9	20,7
2022	3370	38	3289	3327	11,3	45,8	36,7
Evolutie 2019-2022	+141%	+90%	+143%	+142%	-21%	+72%	+166%
Evolutie 2014-2022	+7924%		+7922%	+8015%			+7240%

Note:

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

Tabel 8 toont de evolutie van ongevallen met speed pedelecs. Sinds 2017 kunnen we speed pedelecs onderscheiden in de officiële ongevallendatabank, maar vermoedelijk was er in dit jaar nog geen volledige registratie. In 2022 vielen er twee doden in 676 ongevallen. Het aantal letselongevallen steeg sterk in 2022 tegenover 2019. De explosieve toename aan ongevallen met een speed pedelec is deels te wijten aan hun populariteit: in 2017 waren in Vlaanderen (waar het merendeel van de speed pedelecs rondrijdt) iets meer dan 5.000 speedpedelecs ingeschreven, in 2022 waren dat er al meer dan 65.000.

Tabel 8. Ongevallenstatistieken voor speed pedelecs (2017-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2017	51	1	50	51	0	19,6	0	19,6
2018	161	2	157	159	1	12,4	6,2	18,6
2019	368	2	356	358	0	5,4	0	5,4
2020	318	2	306	308	0	6,3	0	6,3
2021	460	1	442	443	0	2,2	0	2,2
2022	676	2	633	635	0	3	0	3
Evolutie 2019-2022	+84%	0%	+78%	+77%		-44%		-44%
Evolutie 2017-2022	+1225%	+100%	+1166%	+1145%		-85%		-85%

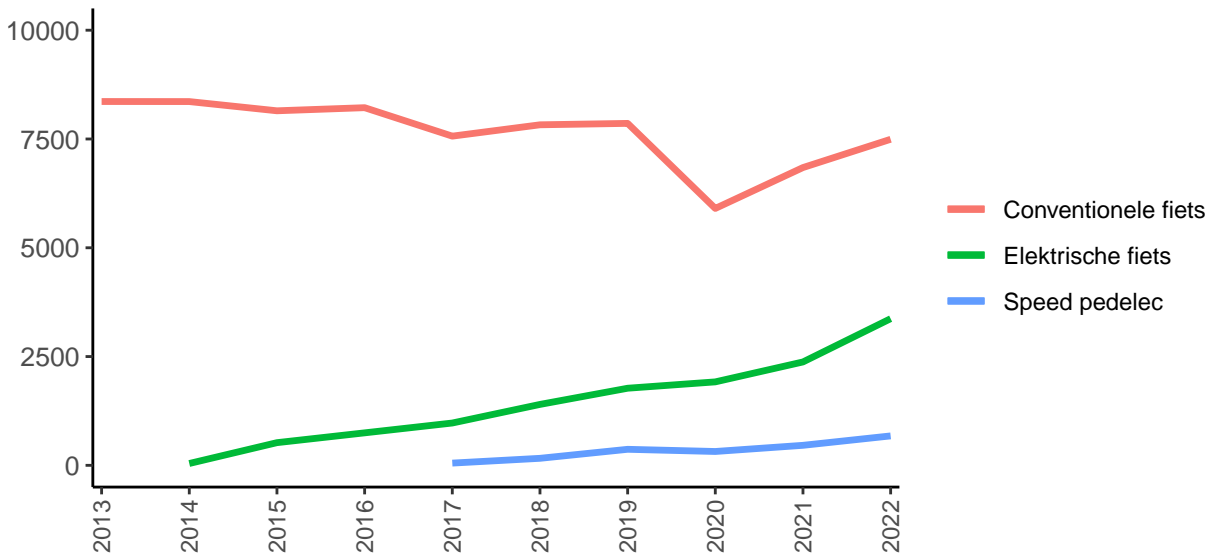
Note:

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

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

Figuur 20 toont de evolutie van het aantal ongevallen met conventionele fietsen, elektrische fietsen en speed pedelecs op tien jaar tijd. We zien een lichte daling van het aantal ongevallen met een conventionele fiets in deze periode. De registratie van ongevallen met een elektrische fiets begon in 2014. 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. Ook voor ongevallen met speed pedelecs is er een toename van het aantal verkeersongevallen sinds de start van de registratie in 2017.

Figuur 20. Evolutie van ongevallen met een conventionele fiets, met een elektrische fiets en met een speed pedelec (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

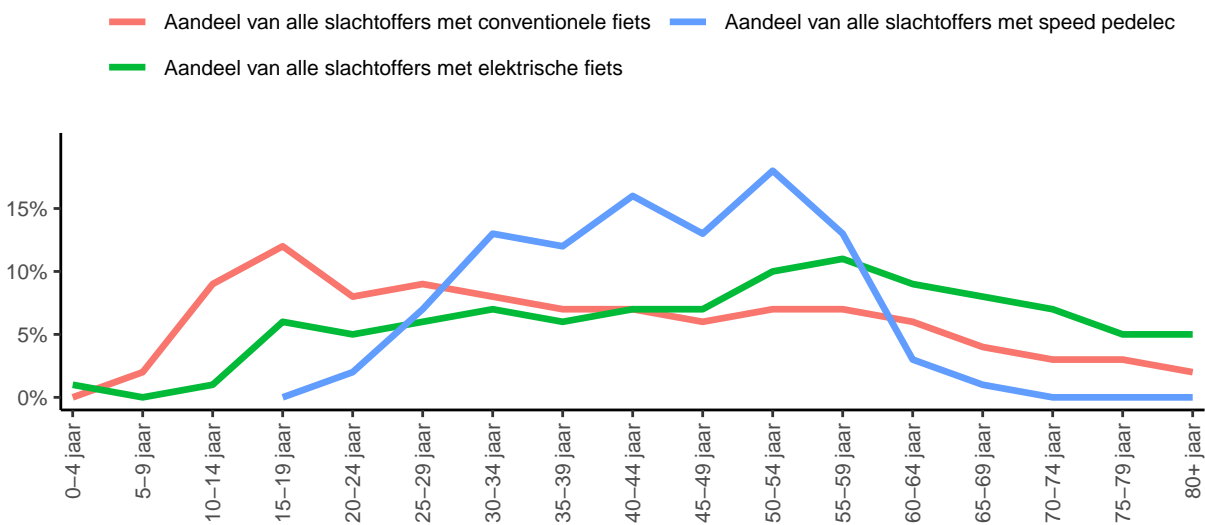


Figuur 21 toont het aandeel van slachtoffers betrokken in fietsongevallen naargelang de leeftijd. We maken daarbij een onderscheid tussen de conventionele fiets (rode lijn), de elektrische fiets (groene lijn) en speed pedelecs (blauwe lijn). We zien voor de conventionele fiets een piek rond de leeftijd van 15 tot 19 jaar. Het aandeel onder de slachtoffers neemt daarna af met de toenemende leeftijd.

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 conventionele fiets niet meer mogelijk is. Het aandeel slachtoffers met een elektrische fiets stijgt ook sterk tussen 15 en 19 jaar, in vergelijking met de jongere leeftijdsgroepen.

De piek voor slachtoffers die met een speed pedelec rijden, ligt bij de 50-54 jarigen. Het merendeel van de slachtoffers is tussen 30 en 59 jaar oud. Daarna neemt het aantal slachtoffers sterk af. Het is dan ook vooral de actieve bevolking die een speed pedelec gebruikt als alternatief voor het woon-werk verkeer.

Figuur 21. Aandeel van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) met een conventionele fiets, een elektrische fiets en een speed pedelec, naargelang de leeftijd (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



4.1.3 Bromfietsers

Voor de bromfietsers (exclusief speed pedelecs) zien we in **Tabel 9** een daling van het aantal letselgevallen (-14%) in de laatste tien jaar. Ook het aantal gewonden daalde (-19%), maar het aantal doden steeg van 13 naar 17 (+21%). In 2017 was er een plotse stijging van het aantal bromfietsdoden (van 16 naar 24) en een daling van het aantal bromfietsongevallen. Bijgevolg was er een hoge ongevalsernst in dat jaar (7,6 doden per 1000 bromfietsongevallen). De daling van de ongevalsernst die we in 2018 al zagen, zet zich in 2022 verder. Het aantal ongevallen met een bromfietser nam in 2022 met 9% toe tegenover 2019. Ook het aantal gewonden steeg (+6%), terwijl het aantal doden 30 dagen daalde met 11%.

Tabel 9. Ongevallenstatistieken voor bromfietsers (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselgevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2013	4070	14	4042	4056	1	3,4	0,2	3,7
2014	4050	19	4015	4034	4	4,7	1	5,7
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	3147	24	3059	3083	1	7,6	0,3	7,9
2018	3270	18	3184	3202	1	5,5	0,3	5,8
2019	3222	19	3102	3121	1	5,9	0,3	6,2
2020	2595	13	2494	2507	1	5	0,4	5,4
2021	3282	16	3125	3141	0	4,9	0	4,9
2022	3502	17	3285	3302	3	4,9	0,9	5,7
Evolutie 2019-2022	+9%	-11%	+6%	+6%	+200%	-17%	+200%	-8%
Evolutie 2013-2022	-14%	+21%	-19%	-19%	+200%	+44%	+350%	+54%

Note:

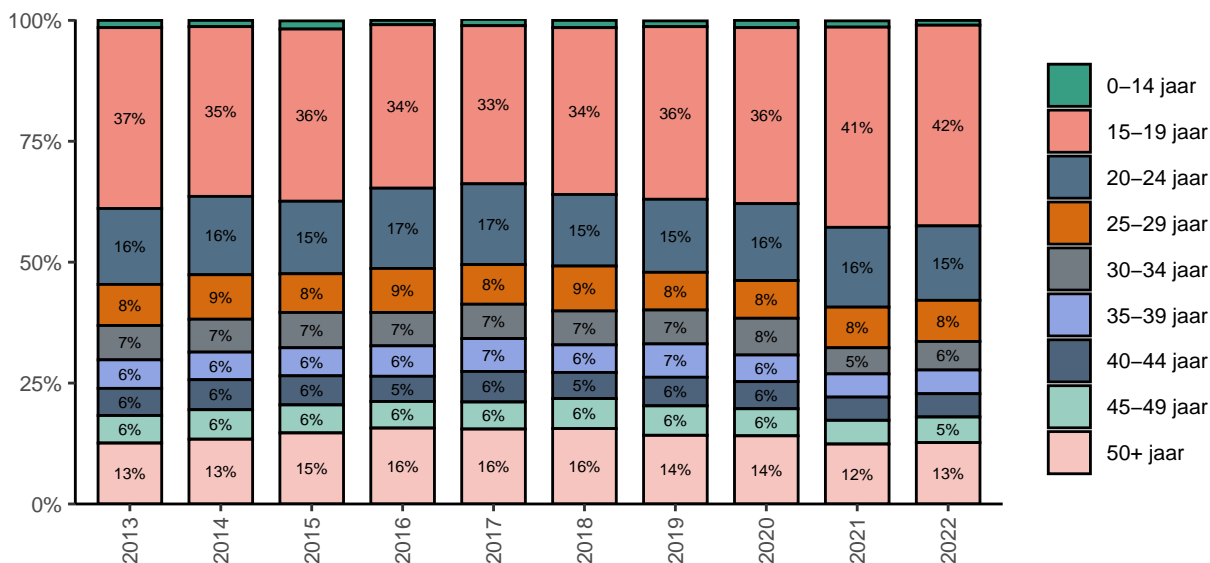
Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselgevallen

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselgevallen

Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselgevallen

Figuur 22 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 2022 was 42% van de bromfietsers betrokken in een ongeval tussen 15 en 19 jaar oud.

Figuur 22. Aandeel bromfietsongevallen per leeftijdsgroep (2013-2022). 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 10** kunnen we afleiden dat in 2022 4 doden vielen onder de gebruikers van een elektrische step. Er raakten ook 1589 weggebruikers gewond in 1784 letselongevallen. Het aantal letselongevallen in 2022 steeg zeer sterk tenover 2019, net als het aantal gewonden.

Tabel 10. Ongevallenstatistieken voor elektrische steps (2019-2022). 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	1748	4	1589	1593
Evolutie 2019-2022	+899%	+300%	+906%	+902%

4.1.5 Motorfietsers

Uit **Tabel 11** blijkt een daling van het aantal doden 30 dagen met 38% over de afgelopen tien jaar. Het aantal doden 30 dagen daalde tot en met 2017, om dan vanaf 2018 opnieuw te stijgen. In 2020 en 2021 werd een daling vastgesteld, maar in 2022 steeg het aantal doden 30 dagen opnieuw licht. De specifieke ernst, die in 2019 toegenomen was, daalde verder in 2022.

Tabel 11. Ongevallenstatistieken voor motorfietzers (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2013	3129	106	3136	3242	5	33,9	1,6	35,5
2014	3265	85	3293	3378	4	26	1,2	27,3
2015	3101	105	3109	3214	4	33,9	1,3	35,1
2016	3021	79	3027	3106	6	26,2	2	28,1
2017	2987	77	2985	3062	4	25,8	1,3	27,1
2018	3137	87	3120	3207	1	27,7	0,3	28,1
2019	2867	84	2840	2924	7	29,3	2,4	31,7
2020	2350	78	2305	2383	2	33,2	0,9	34
2021	2408	62	2386	2448	4	25,7	1,7	27,4
2022	2698	66	2689	2755	5	24,5	1,9	26,3
Evolutie 2019-2022	-6%	-21%	-5%	-6%	-29%	-16%	-21%	-17%
Evolutie 2013-2022	-14%	-38%	-14%	-15%	0%	-28%	+19%	-26%

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 (-41%) over de afgelopen tien jaar. In 2022 is er een sterke daling van het aantal doden 30 dagen tegenover 2019 (-31%).

Over een periode van tien jaar tijd is het aantal doden onder inzittenden sterker gedaald als 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 12. Ongevallenstatistieken voor personenwagens (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2013	33559	369	28556	28925	186	11	5,5	16,5
2014	33485	394	27856	28250	160	11,8	4,8	16,5
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	30621	285	25484	25769	174	9,3	5,7	15
2018	30705	275	24464	24739	155	9	5	14
2019	29611	311	22928	23239	156	10,5	5,3	15,8
2020	22458	221	15856	16077	109	9,8	4,9	14,7
2021	25811	215	18561	18776	124	8,3	4,8	13,1
2022	27609	216	18719	18935	138	7,8	5	12,8
Evolutie 2019-2022	-7%	-31%	-18%	-19%	-12%	-26%	-6%	-19%
Evolutie 2013-2022	-18%	-41%	-34%	-35%	-26%	-29%	-9%	-22%

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 13 toont een lichte stijging van het aantal letselongevallen (+2%) en een daling van het aantal doden 30 dagen (-29%) en het aantal gewonden (-19%) over de laatste tien jaar voor de lichte vrachtwagens. Het aantal doden 30 dagen onder de inzittenden van de lichte vrachtwagen steeg in 2022 sterk ten opzichte van 2019. Het is voornamelijk de specifieke ernst die toeneemt, dat wil zeggen bij de inzittenden van de lichte vrachtwagens zelf.

Tabel 13. Ongevallenstatistieken voor lichte vrachtwagens (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2013	3565	38	1665	1703	50	10,7	14	24,7
2014	3546	27	1560	1587	36	7,6	10,2	17,8
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	3506	28	1302	1330	38	8	10,8	18,8
2022	3633	27	1342	1369	24	7,4	6,6	14
Evolutie 2019-2022	+5%	+59%	-8%	-8%	-35%	+51%	-38%	-10%
Evolutie 2013-2022	+2%	-29%	-19%	-20%	-52%	-31%	-53%	-43%

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 14 toont voor vrachtwagens een daling van het aantal letselongevallen (-19%) op tien jaar. Het aantal letselongevallen en gewonden daalde in 2022 tegenover 2019.

Tabel 14. Ongevallenstatistieken voor vrachtwagens (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2013	2168	15	504	519	92	6,9	42,4	49,4
2014	2215	14	486	500	119	6,3	53,7	60
2015	2164	16	496	512	95	7,4	43,9	51,3
2016	2078	24	464	488	88	11,5	42,3	53,9
2017	2152	16	470	486	91	7,4	42,3	49,7
2018	2053	19	455	474	92	9,3	44,8	54,1
2019	1983	11	409	420	99	5,5	49,9	55,5
2020	1609	17	351	368	67	10,6	41,6	52,2
2021	1758	15	337	352	82	8,5	46,6	55,2
2022	1754	11	313	324	82	6,3	46,8	53
Evolutie 2019-2022	-12%	0%	-23%	-23%	-17%	+15%	-6%	-5%
Evolutie 2013-2022	-19%	-27%	-38%	-38%	-11%	-9%	+10%	+7%

Note:

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

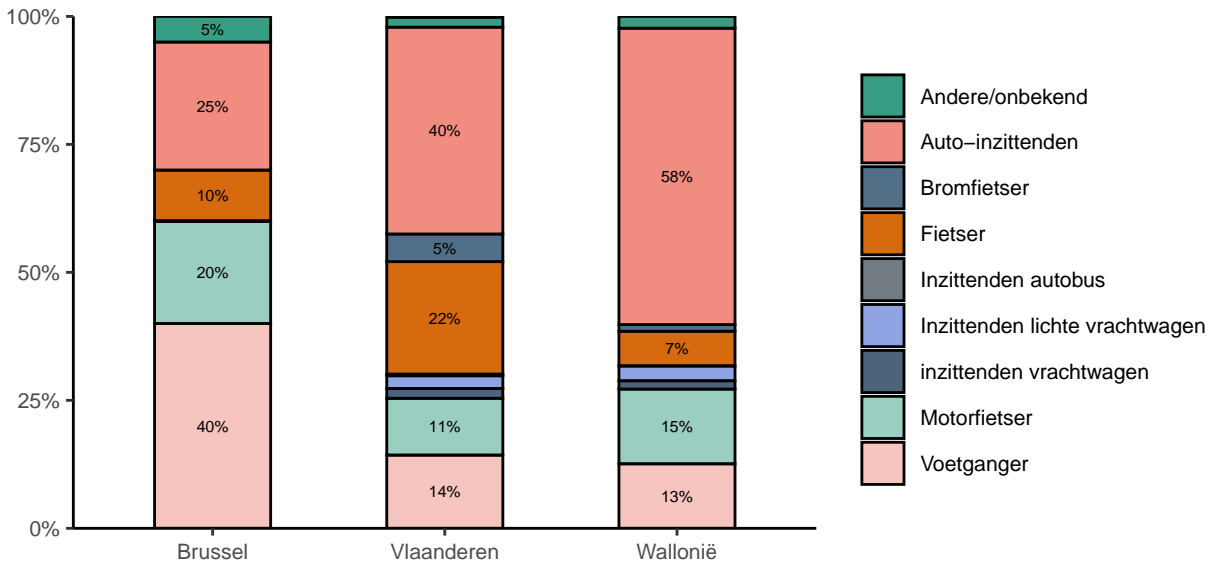
Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

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

4.2 Type weggebruikers

Figuur 23 geeft voor elk gewest en voor België in totaal de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende typen weggebruikers, in 2022. Deze spreiding varieert sterk tussen de gewesten. In Wallonië zijn er relatief meer auto-inzittenden bij de verkeersdoden (58%) in verhouding tot de andere weggebruikerscategorieën. In Vlaanderen is weliswaar ook 40% van de doden 30 dagen auto-inzittenden, maar vormen fietsers eveneens een grote groep (22%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het aandeel voetgangers (40%) onder de doden 30 dagen groter dan in de andere gewesten.

Figuur 23. Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 24 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. Terwijl het risico op ernstige verwondingen voor fietsers sterk verhoogd bleek, toont de huidige studie aan dat dit voor het dodelijke risico in veel mindere mate het geval is (3,5). Voor jonge en oude fietsers zien we nog steeds 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 24. Relatief overlijdensrisico per vervoerswijze en leeftijdscategorie op basis van het aantal afgelegde kilometers (in miljoenen) in België (2012-2018)

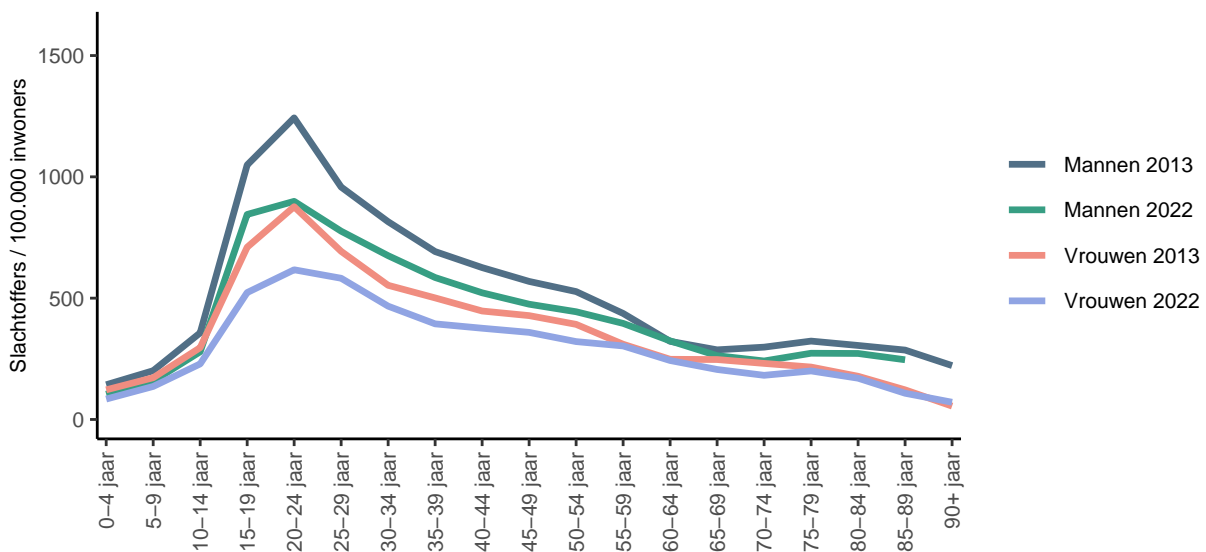
Bron: Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

	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

Figuur 25 geeft een vergelijking weer tussen 2013 en 2022 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. Merk tot slot op dat dit man-vrouwverschil in aantal slachtoffers bij nagenoeg alle leeftijdscategorieën in 2022 minder uitgesproken is dan in 2013. Voor de jonge mannen, tussen 20 en 24 jaar oud, is er voor het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners een daling van 28% opgetekend op tien jaar tijd.

Figuur 25. Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2013 & 2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

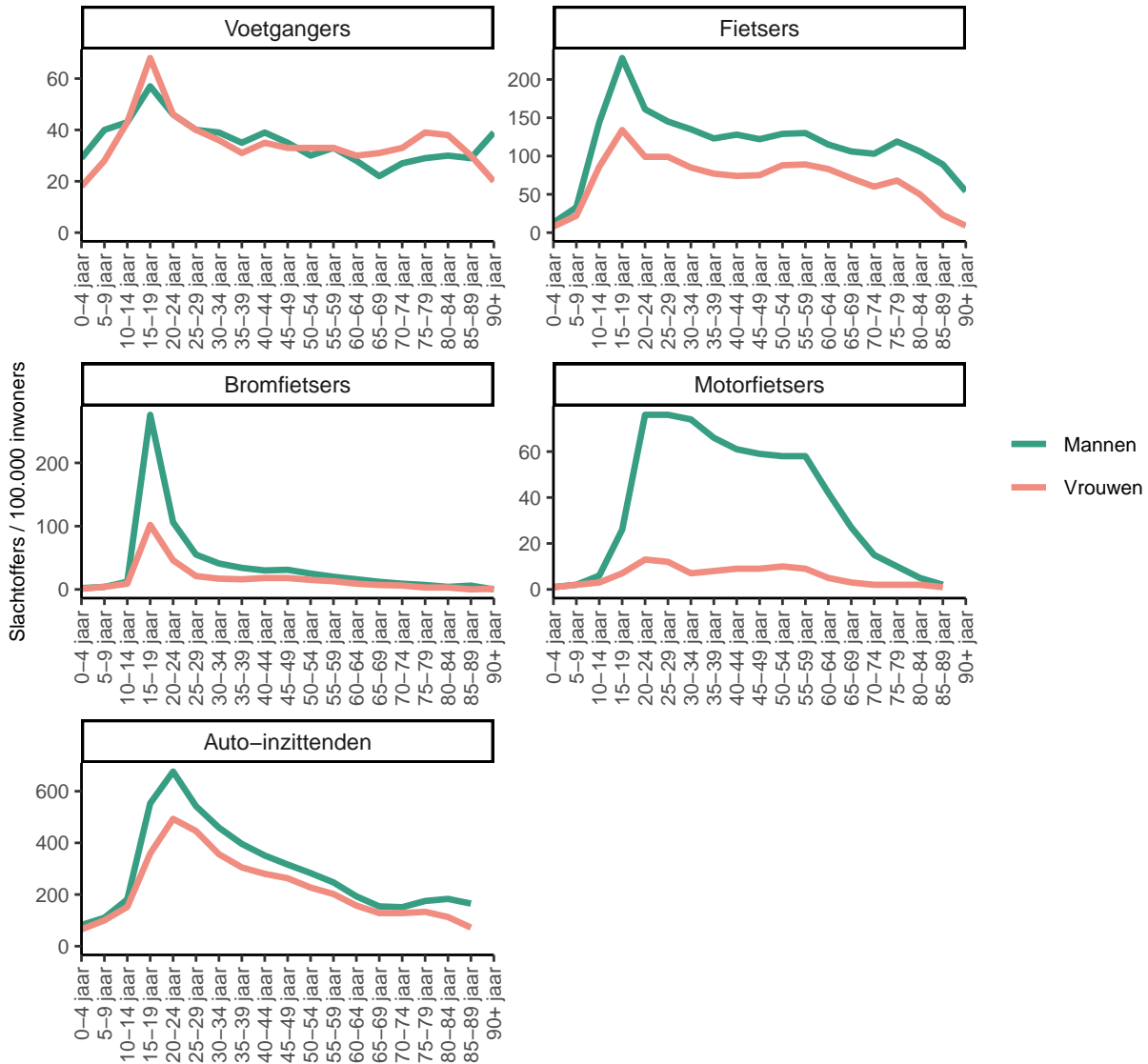


Figuur 26 toont de verdeling van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners over de leeftijd, naargelang het weggebruikerstype en het geslacht.

Voor de voetgangers is er een piek van slachtoffers bij de 15- tot 19-jarigen, om dan te dalen. Vanaf 65 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 (18-24 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.

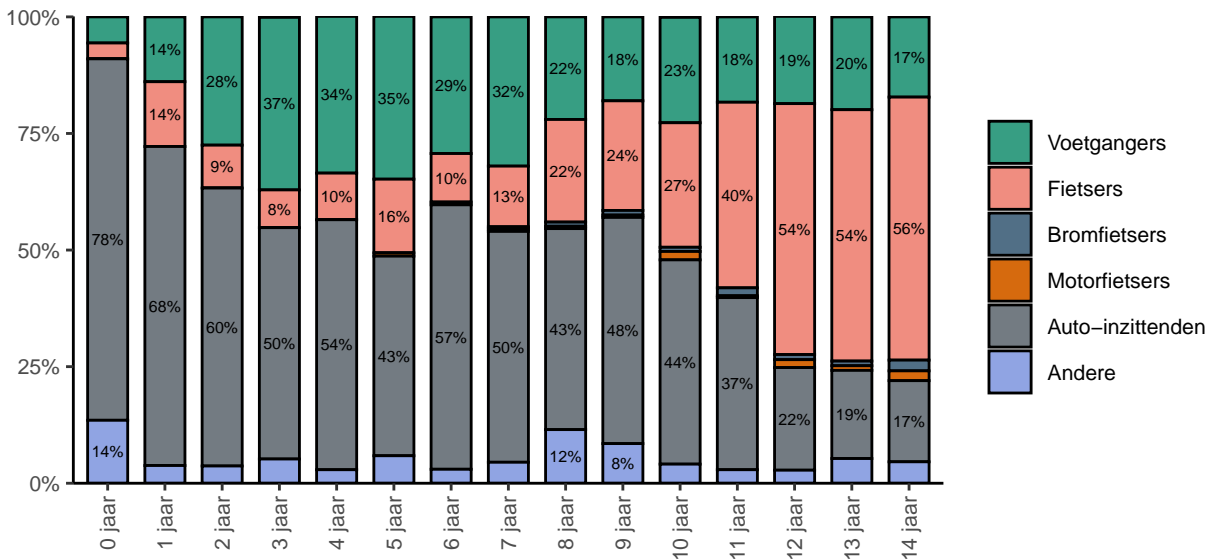
De curve van de motorfietsers wijkt af van die van de andere weggebruikerstypes. Hier zien we voor alle leeftijdsgroepen bij de vrouwen een laag aantal slachtoffers per 100.000 inwoners. Bij de mannen ligt dat aantal veel hoger. Er is een duidelijke piek te onderscheiden bij de 20- tot 29-jarigen mannen, 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 26. Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2020 & 2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



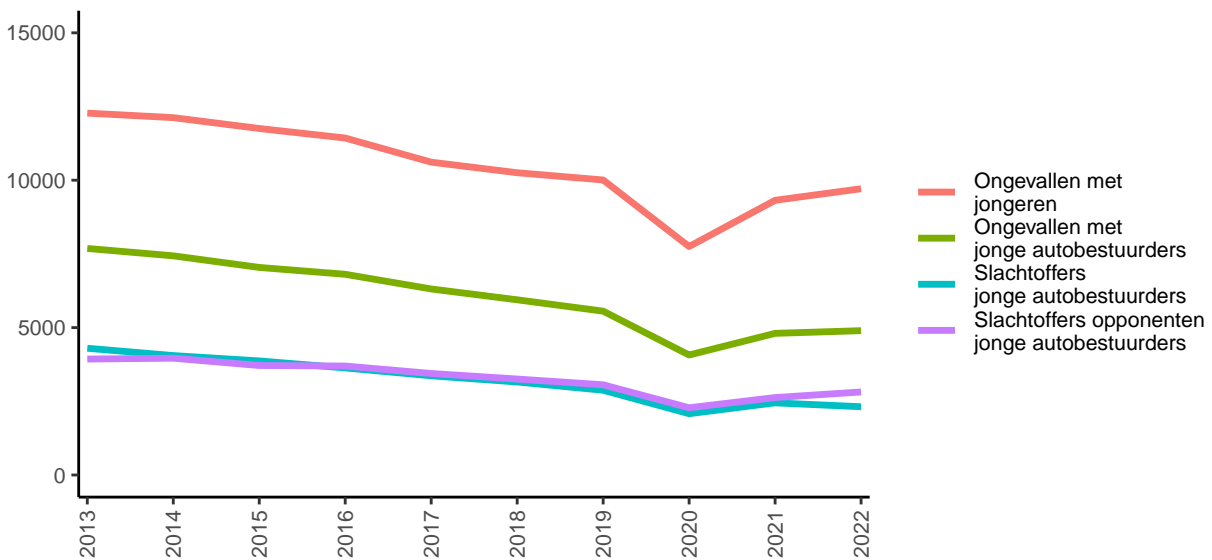
In **Figuur 27** tonen we het aandeel slachtoffers per weggebruikerstype bij de kinderen van 0 tot 14 jaar in 2022. We zien ten eerste dat het aandeel auto-inzittenden afneemt naarmate de leeftijd toeneemt. Andersom neemt het aandeel fietsers toe met toenemende leeftijd. Van de 14-jarige slachtoffers was 56% met een fiets onderweg. Het aandeel voetgangers neemt toe tot de leeftijd van 3 jaar, om dan terug af te nemen.

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



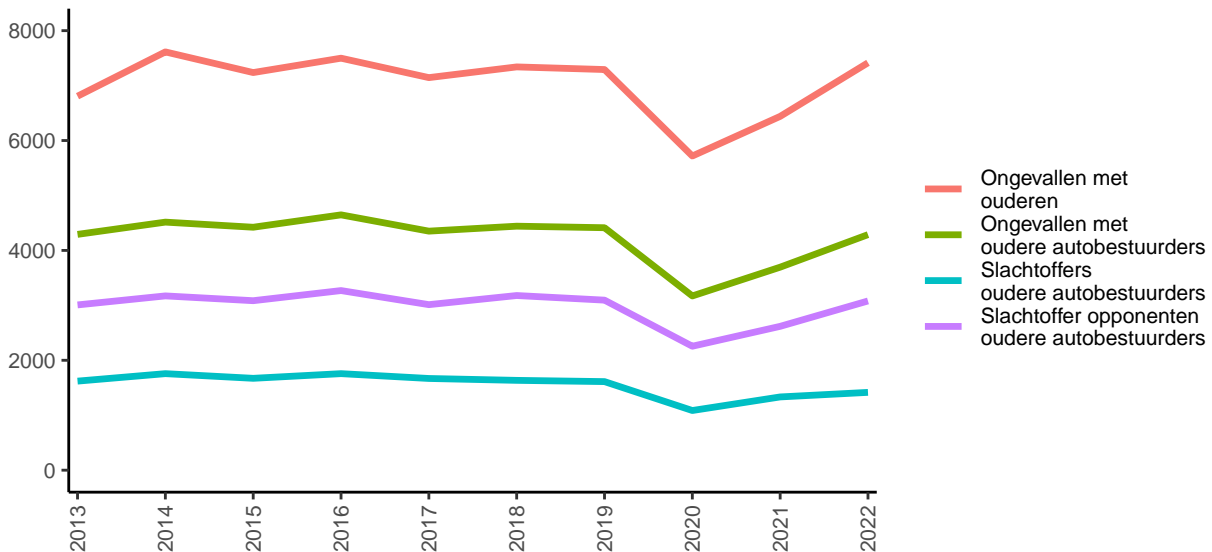
Figuur 28 toont dat het aantal ongevallen met jongeren de afgelopen tien jaar aanzienlijk afgenomen is (-21% in het algemeen en -36% als autobestuurder). Dit is een sterkere afname dan die van alle letselgevallen.

Figuur 28. Evolutie van het aantal ongevallen met jongeren (18-24 jaar), van de slachtoffers onder jonge autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



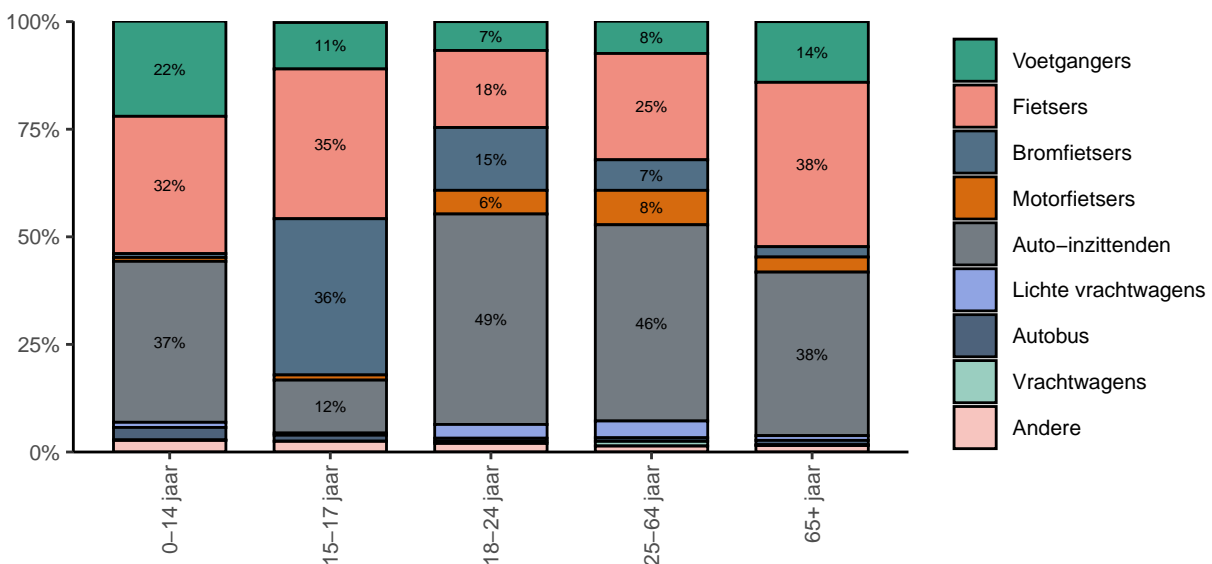
Figuur 29 toont aan dat het aantal ongevallen met senioren (in het algemeen of als autobestuurder) minder gunstig evolueert. Het aantal ongevallen met ouderen is toegenomen met 9% sinds 2013, het aantal ongevallen met oudere autobestuurders bleef (ondanks een sterke daling in 2020) stabiel tegenover 2013.

Figuur 29. Evolutie van het aantal ongevallen met ouderen (65+ jaar), van de slachtoffers (bestuurders en voetgangers) onder oudere autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 30 toont het aandeel van de verschillende weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen in 2022. 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 ook 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 (36%), terwijl dit aandeel in andere leeftijdsgroepen slechts 15% 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 64 jaar. Bij de 65-plussers stijgt het aandeel voetgangersslachtoffers weer tot 14%.

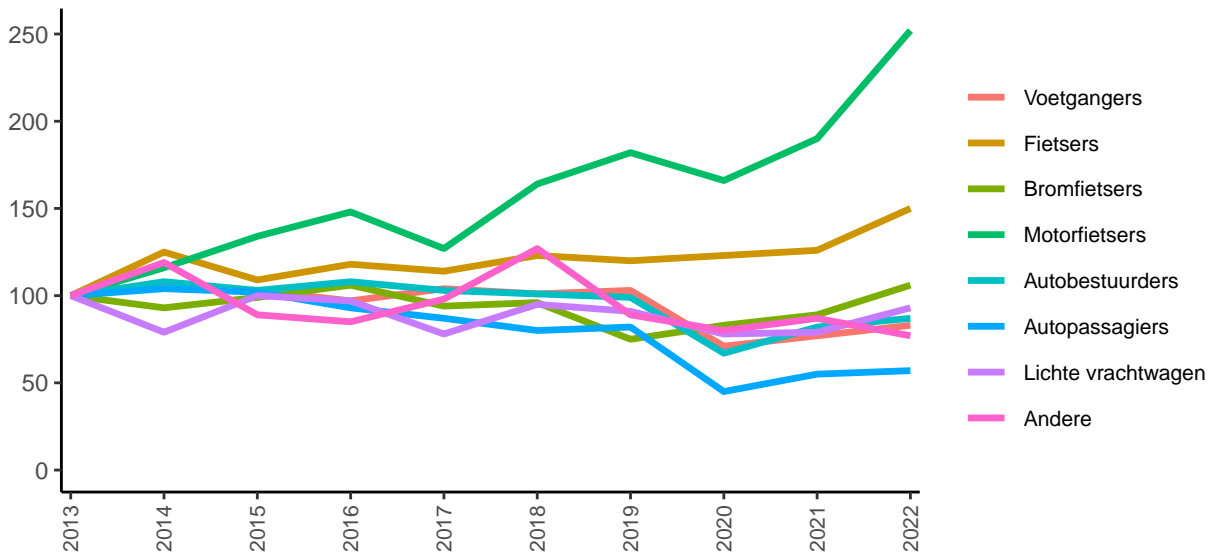
Figuur 30. Aandeel van weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Het aantal slachtoffers bij senioren (65+) neemt sterk toe in twee weggebruikerscategorieën: voornamelijk bij de motorfietsers (+152%, van 67 slachtoffers in 2013 naar 169 slachtoffers in 2022) en bij

de fietsers (+50%). Voor de lichte vrachtwagens en bromfietsers is er een status quo, voor de overige weggebruikerscategorieën is er een afname van het aantal slachtoffers op tien jaar.

Figuur 31. Evolutie van slachtoffers bij ouderen (65+ jaar) volgens weggebruikerstype (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



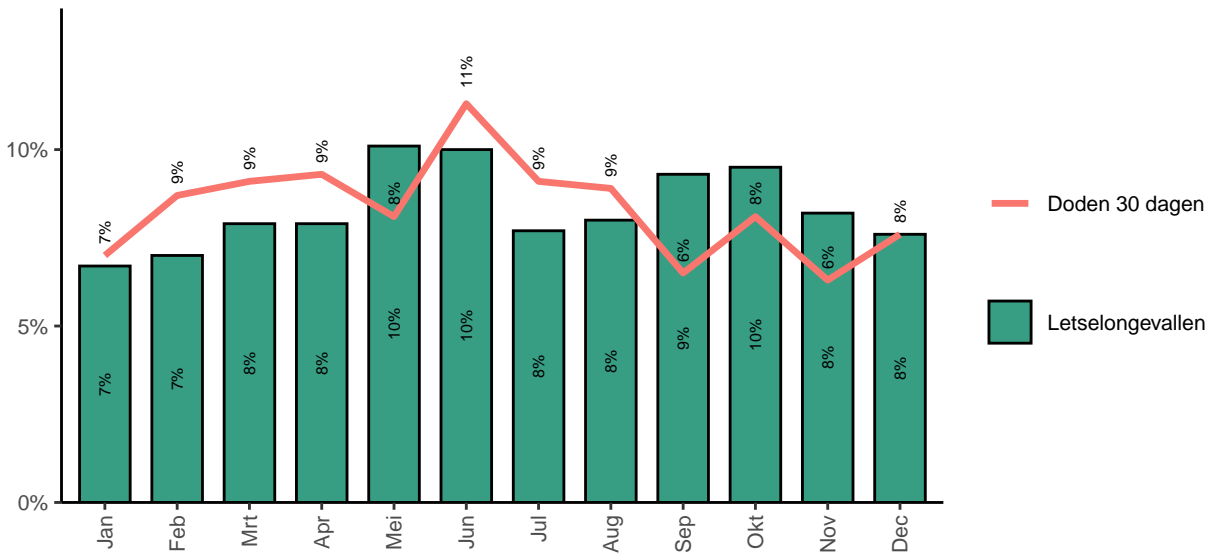
5 Periode

5.1 Per maand

Figuur 32 geeft voor 2022 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 en doden 30 dagen in mei en juni. In september en oktober zien we een piek van de letselongevallen, maar niet van de doden 30 dagen.

Figuur 32. Verdeling van het aantal letselgevallen en het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

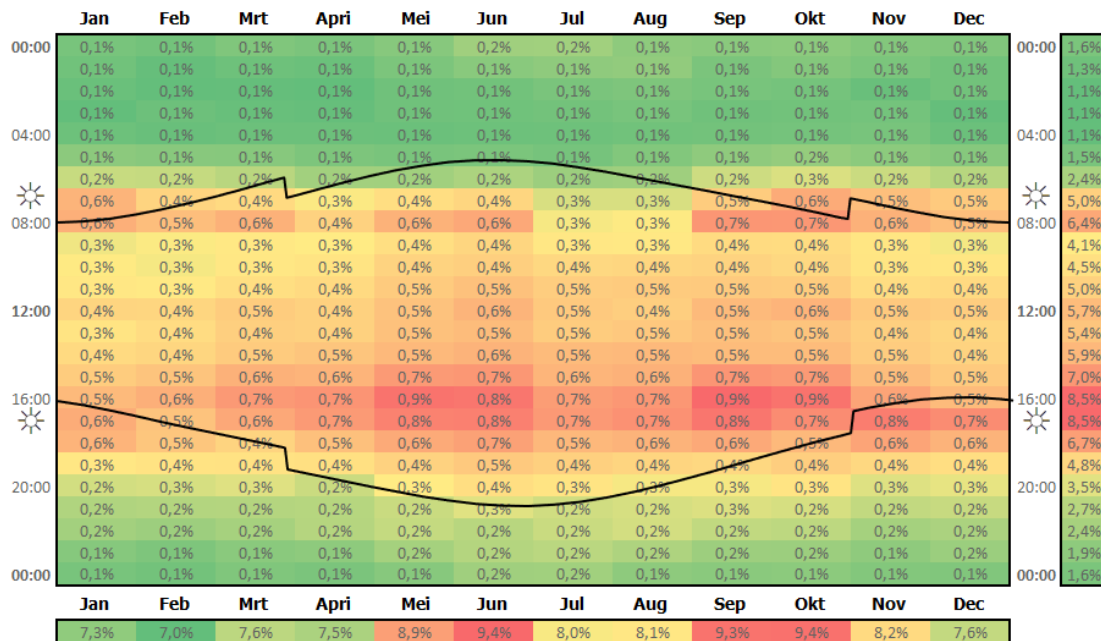


Figuur 33 geeft voor de periode van 2013 tot en met 2022 de verdeling weer van het aantal letselgevallen per maand en per uur. De groene cellen wijzen op minder letselgevallen, terwijl de rode cellen wijzen op een grotere concentratie van letselgevallen. De zwarte lijnen geven de zonsopgang en de zonsondergang weer. In elke zwarte lijn bevinden zich twee bruuske veranderingen, deze geven de verandering naar zomertijd en wintertijd weer. De balk rechts geeft de verdeling weer per uur en de balk onderaan geeft de verdeling weer per maand.

We zien in de grafiek dat het grootste aandeel ongevallen overdag gebeurt. Dit hangt uiteraard samen met het verkeer dat overdag drukker is, voornamelijk tijdens de spitsuren. Er is een iets hoger percentage letselgevallen in de maanden mei, juni, september en oktober. In deze maanden is er een grotere aanwezigheid van voetgangers, fietsers en motorfietsers in het verkeer.

Figuur 33. Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2013-2022)

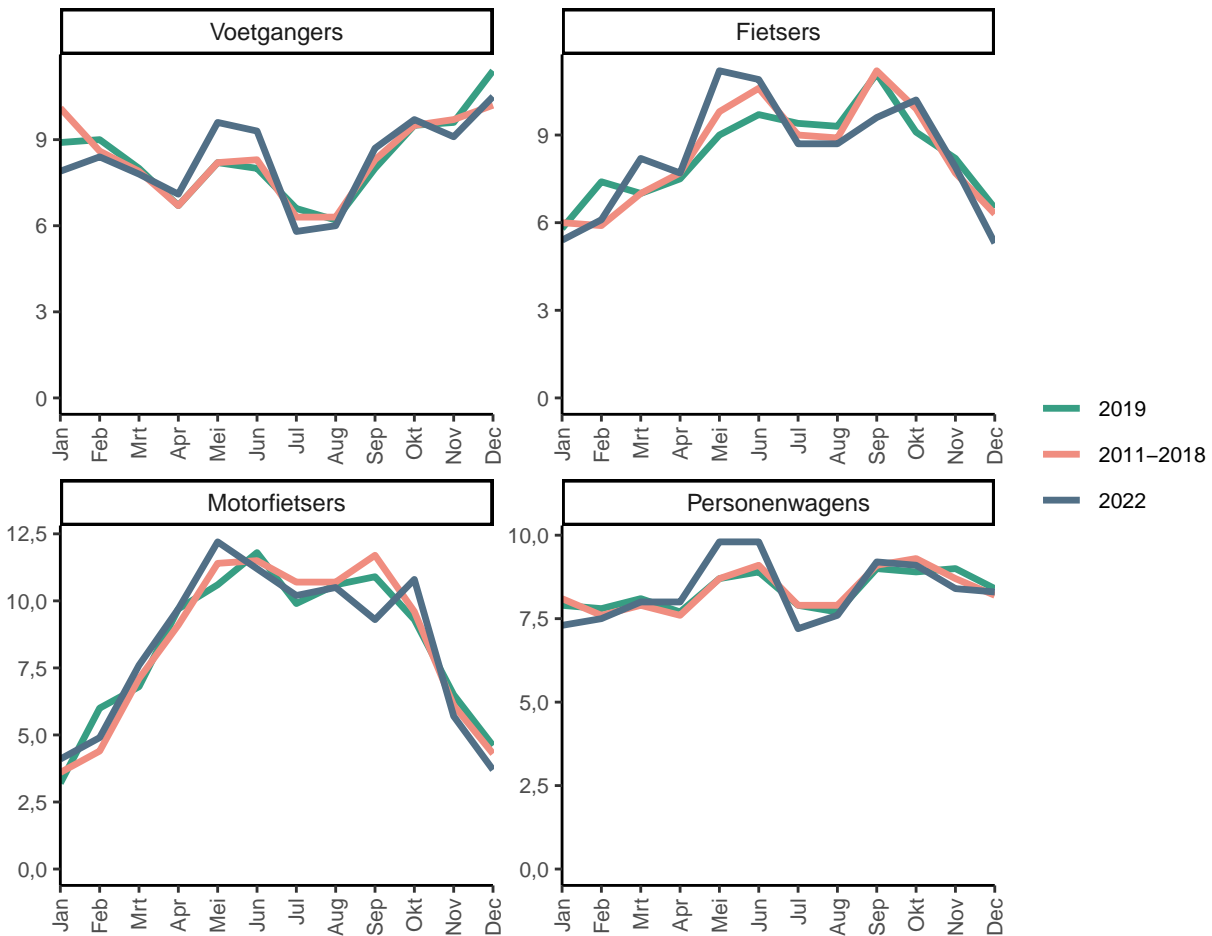
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 34 geeft voor vier verplaatsingswijzen de verdeling weer van het aandeel letselongevallen over de maanden van het jaar in de periode van 2013 tot 2018, in 2019 en in 2022. 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.

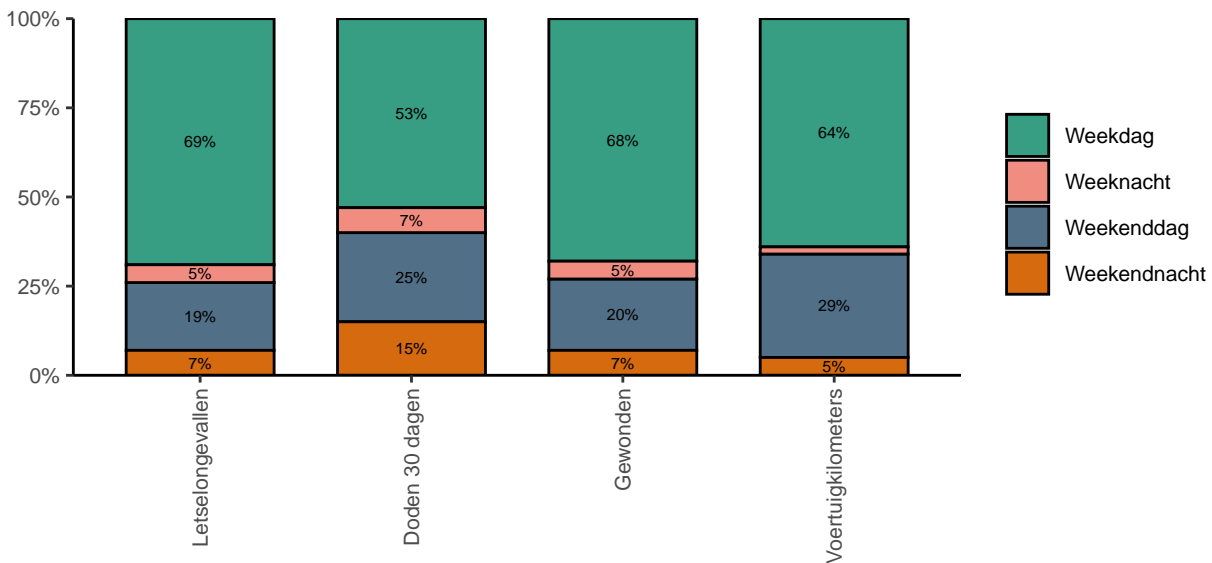
Figuur 34. Evolutie van de verdeling van het aandeel letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (voetgangers – fietsers – motorfietsers – personenwagens) (2013-2018,2019,2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



5.2 Per week

Figuur 35 geeft voor 2022 de verdeling weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen en gewonden over de verschillende periodes van de week. De cijfers van 2016 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 weekenddagen relatief lager in verhouding tot het aantal gereden voertuigkilometers.

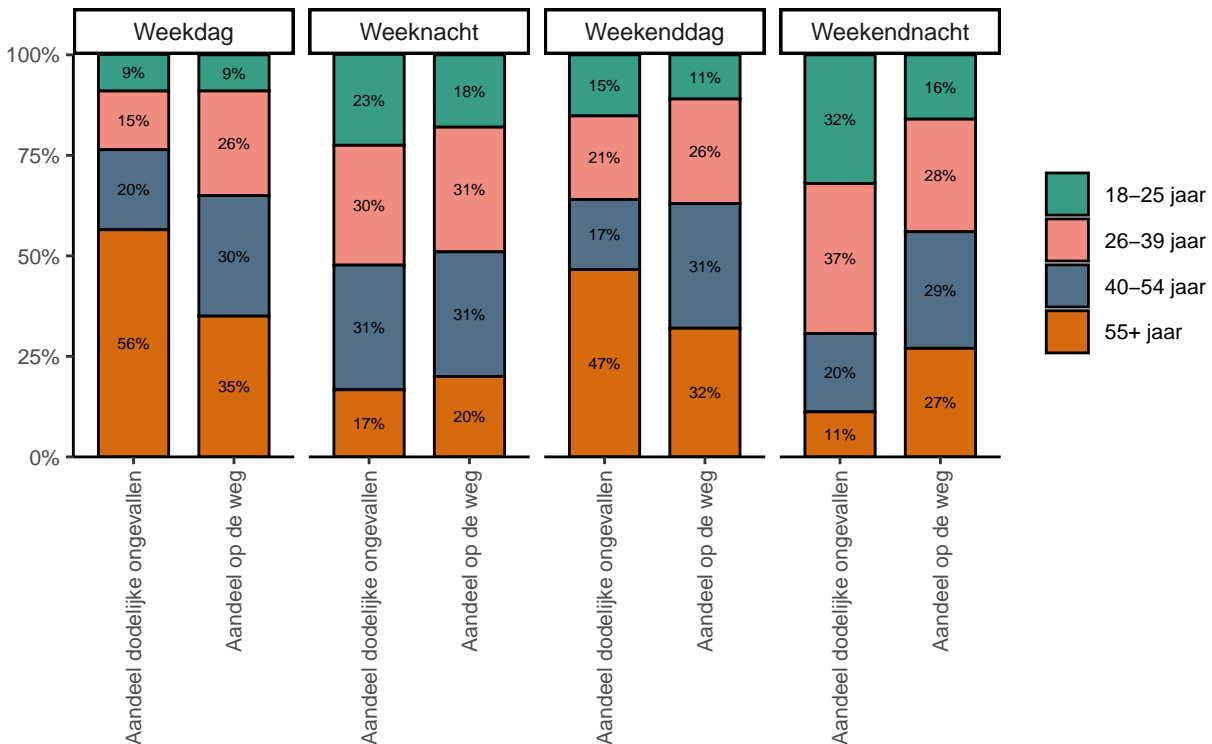
Figuur 35. Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de perioden van de week (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium), Gedragmeting Alcohol 2015 Vias institute



Figuur 36 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 2019 en 2022. 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.

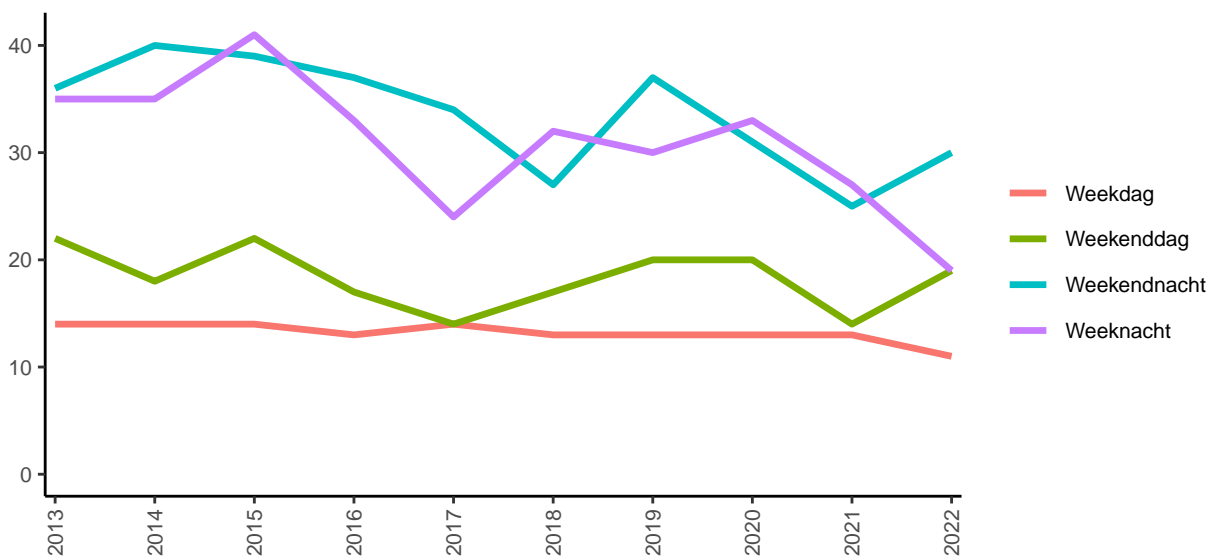
De figuur toont enerzijds dat de aanwezigheid op de weg tijdens week- en weekenddagen gedomineerd wordt door autobestuurders van 40 jaar en ouder. Tijdens de week- en weekendnachten neemt het aandeel van de jongere autobestuurders op de weg toe. We zien ook dat vooral de autobestuurders die jonger zijn dan 40 jaar betrokken raken in dodelijke ongevallen tijdens weekendnachten. In vergelijking met hun aanwezigheid op de weg, is deze groep autobestuurders dus oververtegenwoordigd in dodelijke ongevallen op dit tijdstip.

Figuur 36. Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2019-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium), Gedragmeting Alcohol 2015 Vias institute



Figuur 37 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) het hoogst is op weeknachten en weekendnachten.

Figuur 37. Evolutie van de ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen), naargelang de periode van de week (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

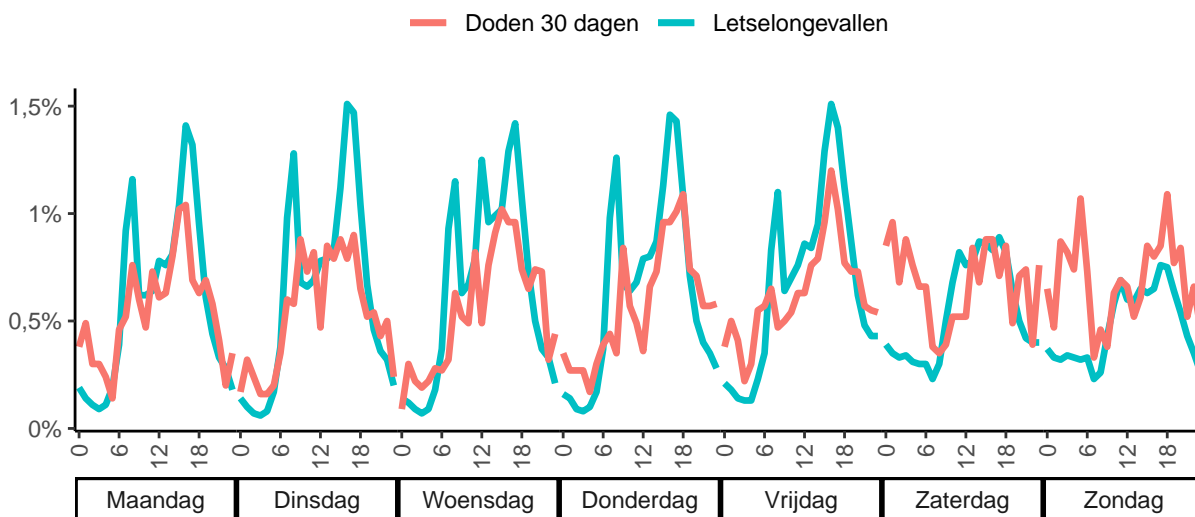


5.3 Per uur

Figuur 38 geeft voor 2017 tot 2022 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 weekdays zijn er twee duidelijke pieken: de ochtendspits en de avondspits. Op woensdag is er nog een derde piek rond de middag. Voor de doden 30 dagen op weekdays vinden we deze twee pieken ook min of meer terug, maar hier is de piek duidelijk 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 en doden 30 dagen vertoont op weekenddagen minder pieken.

Figuur 38. Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2018-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

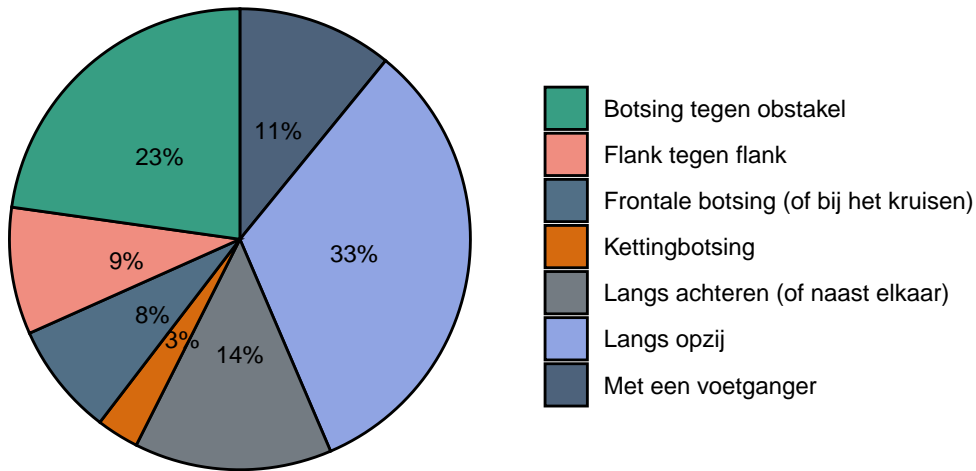


6 Ongevalsekenmerken

6.1 Type aanrijdingen

Figuur 39 geeft de verdeling weer van het aantal letselongevallen per type van aanrijding in 2022 voor alle weggebruikers samen. Eén 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 23% van de aanrijdingen uit, aanrijding langs achter 14% 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%).

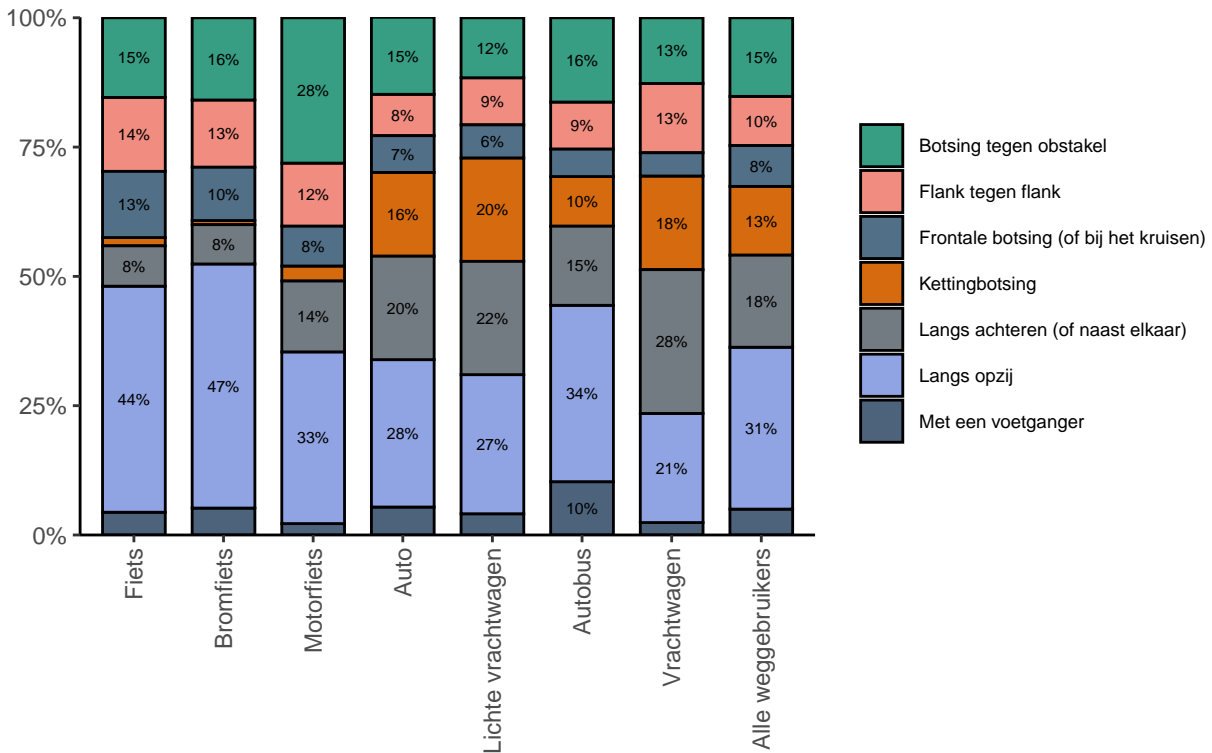
Figuur 39. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 40 geeft voor elk type weggebruiker de verdeling in 2022 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Ook hier geldt dat één 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 en bromfietzers vaker betrokken bij botsingen van opzij.

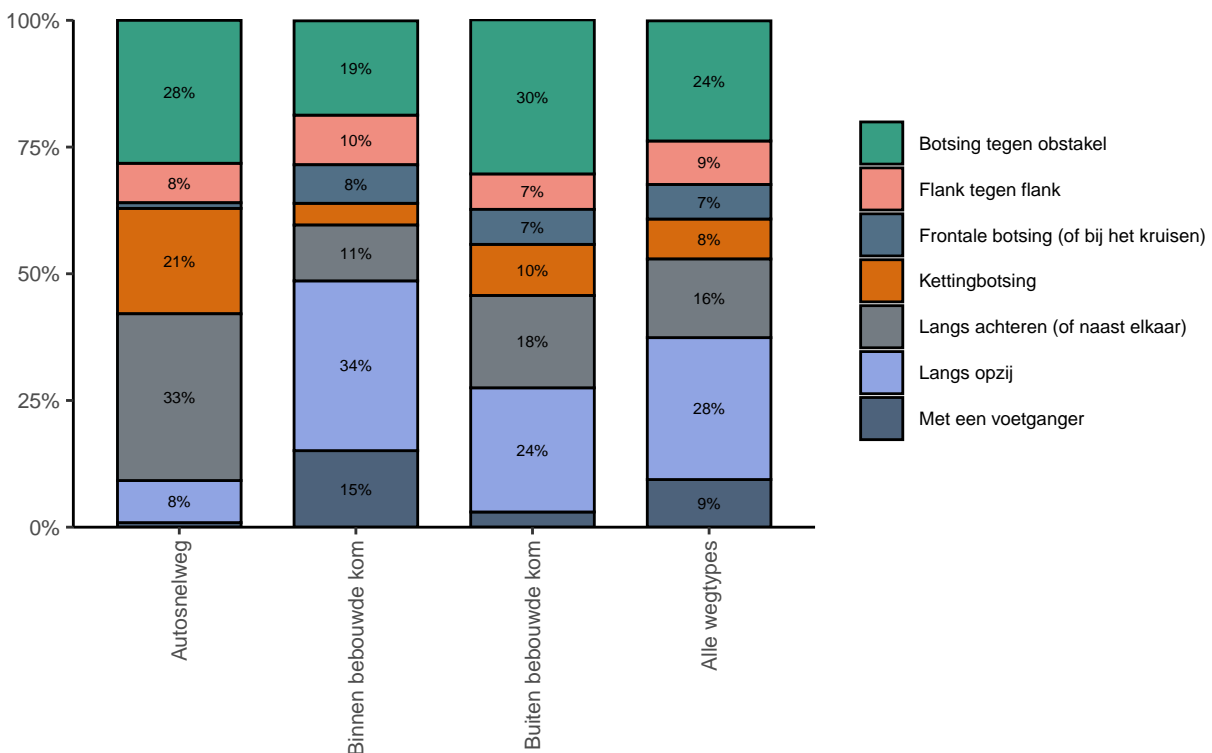
Figuur 40. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per type weggebruiker (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 41 geeft voor elk wegtype de verdeling in 2022 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Hier geldt opnieuw hetzelfde principe, namelijk dat één 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 binnen en buiten de bebouwde kom (met tal van kruispunten die dergelijke botsingen mogelijk maken) dan op autosnelwegen. Omgekeerd registreren we op autosnelwegen meer aanrijdingen langs achteren en meer kettingbotsingen.

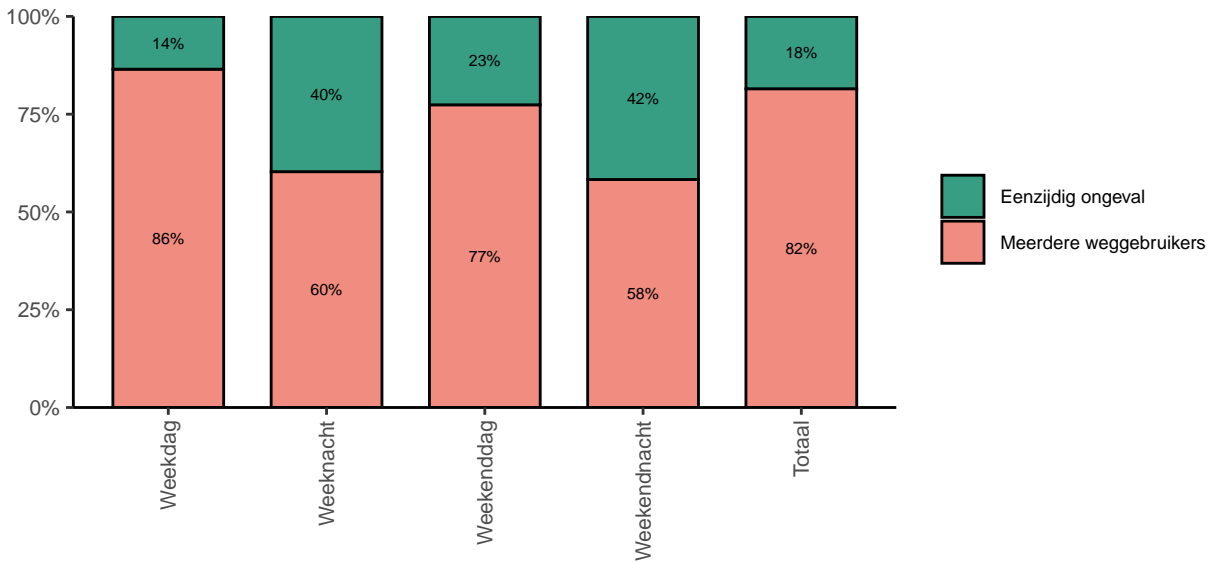
Figuur 41. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per wegtype (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 42 geeft voor elk tijdstip van de week de verdeling weer van het aantal eenzijdige letselongevallen en het aantal letselongevallen met meerdere weggebruikers in 2022. 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.

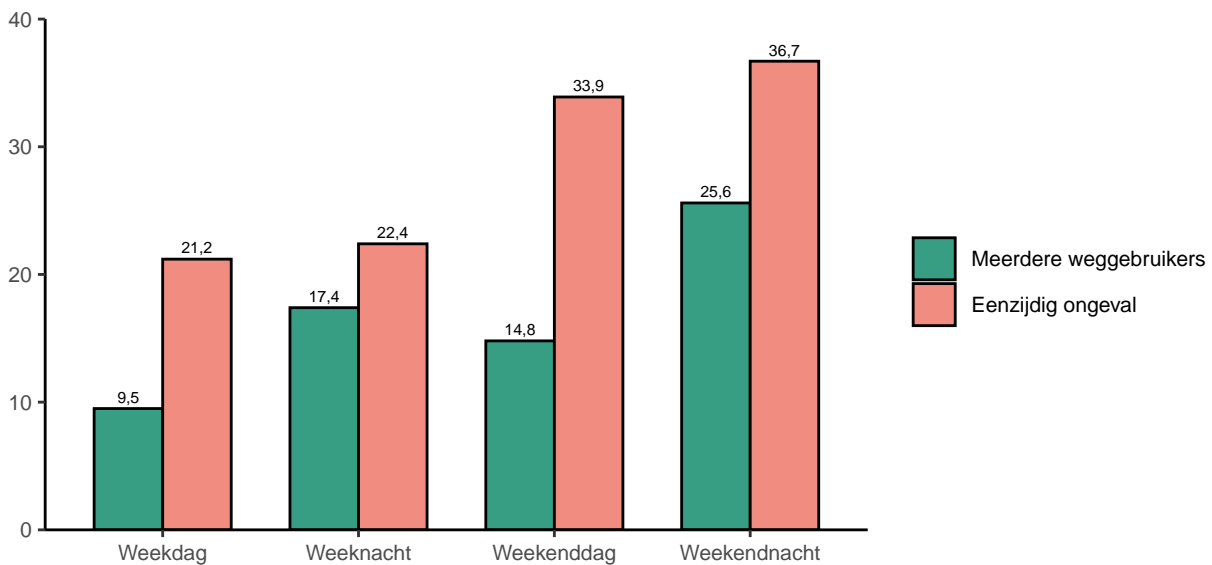
De grafiek toont dat in totaal bij 18% van de ongevallen maar één weggebruiker betrokken is. 's Nachts stijgt het relatieve aantal eenzijdige letselongevallen. Dit is te verklaren door het feit dat de voertuigdichtheid 's nachts lager is dan overdag.

Figuur 42. Aandeel van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In **Figuur 43** tonen we de ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen met meerdere weggebruikers per periode van de week in 2022. Eenzijdige ongevallen zijn duidelijk ernstiger dan ongevallen met meerdere weggebruikers, tijdens elke periode van de week.

Figuur 43. Ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



6.2 Botsingsmatrix

In de botsingsmatrix tonen we de dodelijke slachtoffers van 2022. In de rijen staan de doden 30 dagen, in de kolommen hun opponenten.

De meerderheid van de dodelijke ongevallen is eenzijdig (terug te vinden in kolom "single crash" van de botsingsmatrix) of tweezijdig. Indien er toch drie of meer partijen zijn betrokken dan wordt de tegenpartij met de hoogste massa als opponent van de verkeersdode voor deze figuur geselecteerd. Dit is

immers de partij die doorgaans (maar niet altijd) de meest ernstige gevolgen veroorzaakt. Deze berekeningswijze van de botsingsmatrix wordt tevens toegepast door het Directoraat-Generaal voor Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie.

Er vielen in 2022 119 doden in eenzijdige auto-ongevallen. Verder vielen er ook heel wat dodelijke slachtoffers na een botsing met een personenwagen. Zo raakten 52 voetgangers, 33 fietsers en 28 motorfietsers dodelijk gewond na een botsing met een personenwagen.

Figuur 44. Botsingsmatrix met slachtoffers en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen (2022)
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

		In aanrijding met ...													
		all for zero	Voelganger	Fiets	Bromfiets	Motorfiets	Auto	Lichte vrachtwagen	Autobus, autocar	Vrachtwagen	Andere	Onbekend	Elektrische step	Single crash	Totaal
Slachtoffers	Voelganger			1	1	2	52	6	1	12	6	2			83
	Fiets		1	3	2	3	33	4	3	19	5	2	1	23	99
	Bromfiets				1		7	2		1		2		6	19
	Motorfiets			1		3	28	2	2	6	3			21	66
	Auto						49	6	1	35	3	3		119	216
	Lichte vrachtwagen						4	1	3	7	1			11	27
	Autobus, autocar													2	2
	Vrachtwagen						1	1		6				3	11
	Andere						4			1				4	9
	Onbekend											2		2	4
	Elektrische step								1	1				2	4
	Totaal		1	5	4	8	178	22	11	88	18	11	1	193	540

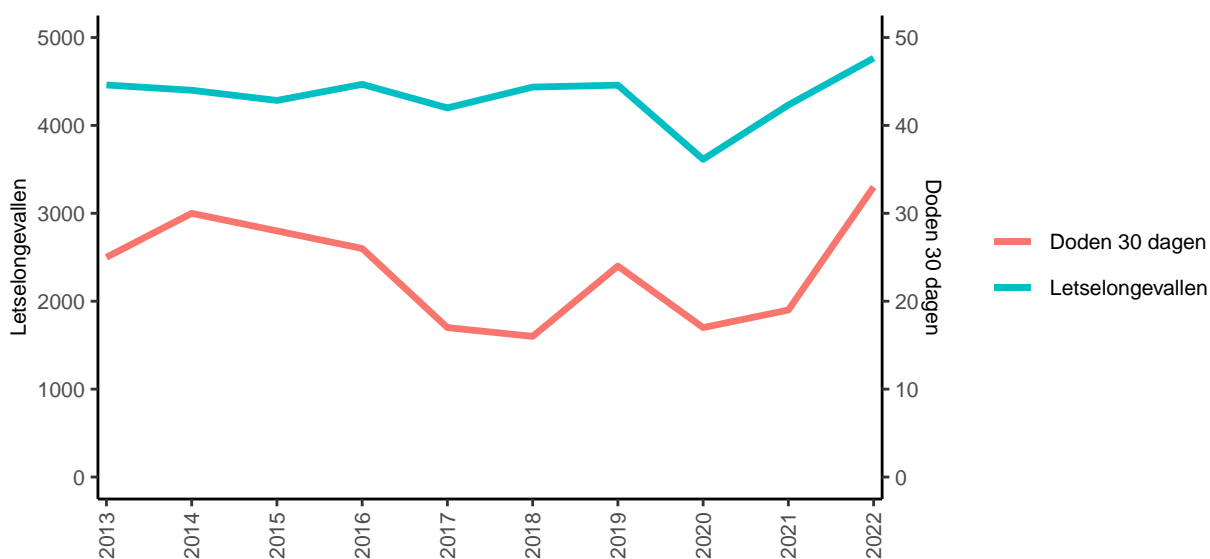
6.3 Verzwarende omstandigheden

In **Tabel 15** en **Figuur 45** 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 toegenomen: in 2013 werd vluchtmisdrijf geregistreerd in 11% van de letselongevallen en in 2022 was dat in 13% van de letselongevallen. Het aandeel in alle doden verdubbelde. Het aantal doden, en bijgevolg de ongevals ernst, zijn toegenomen met respectievelijk 32% en 23%. Over het algemeen ligt de ongevals ernst bij deze ongevallen lager in vergelijking met alle letselongevallen samen.

Tabel 15. Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid ‘vluchtmisdrijf’ (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

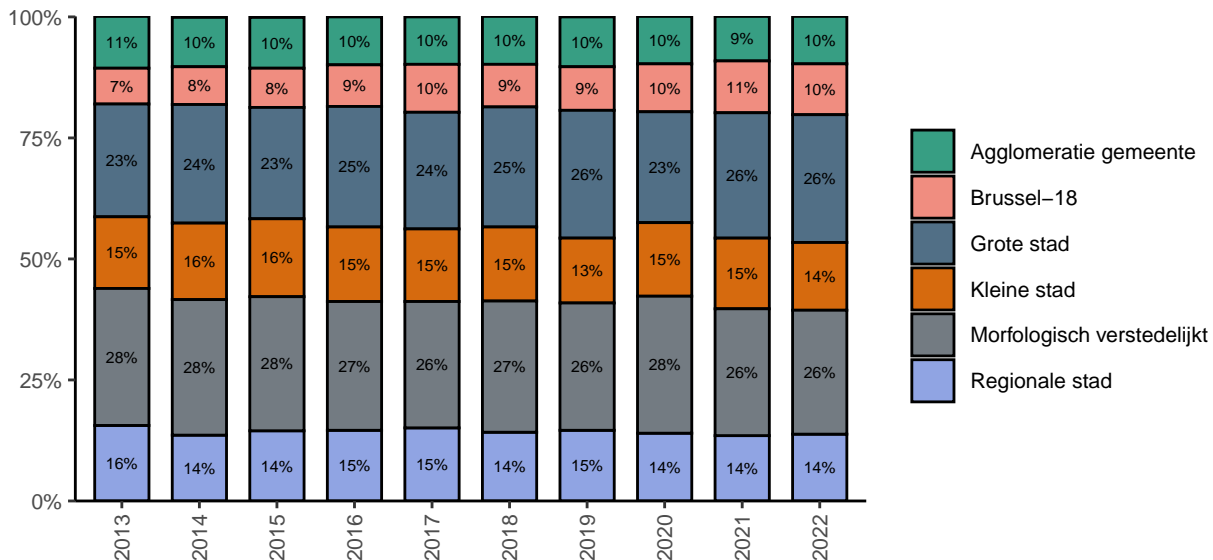
	Letselgevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Ongevalsernst	Aandeel van alle letselgevallen	Aandeel van alle doden
2013	4460	25	5019	5,6	11%	3%
2014	4400	30	4872	6,8	11%	4%
2015	4284	28	4744	6,5	11%	4%
2016	4467	26	4963	5,8	11%	4%
2017	4199	17	4667	4	11%	3%
2018	4436	16	4894	3,6	12%	3%
2019	4458	24	4932	5,4	12%	4%
2020	3614	17	3931	4,7	12%	3%
2021	4232	19	4644	4,5	12%	4%
2022	4765	33	5262	6,9	13%	6%
Evolutie 2021-2022	+13%	+74%	+13%	+53%	+8%	+50%
Evolutie 2013-2022	+7%	+32%	+5%	+23%	+18%	+100%

Figuur 45. Evolutie van letselgevallen met vluchtmisdrijf en dodelijke slachtoffers in ongevallen met vluchtmisdrijf (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



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

Figuur 46. Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf naar de graad van verstedelijking (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

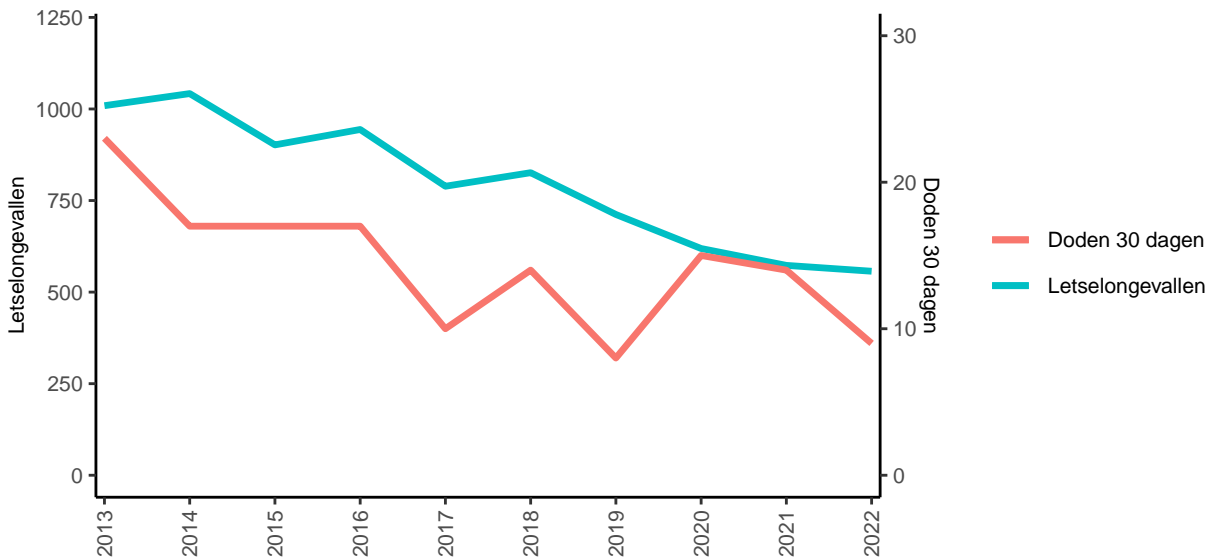


Tabel 16 en **Figuur 47** tonen de evolutie van ongevallen met onverzekerde voertuigen. Het aantal ongevallen waarbij niet-verzekering als verzwarende omstandigheid werd geregistreerd kende vanaf 2014 een afname. Het aandeel in alle letselongevallen is licht gedaald. Het aantal doden bij deze ongevallen is wel sterk afgenomen: van 23 in 2013 naar 9 in 2022 (-61%).

Tabel 16. Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Ongevalsernst	Aandeel van alle letselongevallen	Aandeel van alle doden
2013	1009	23	1345	23	2%	3%
2014	1042	17	1337	16	3%	2%
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	557	9	706	16	1%	2%
Evolutie 2021-2022 %	-3%	-36%	-4%	-33%	-50%	-33%
Evolutie 2013-2022 %	-45%	-61%	-48%	-30%	-50%	-33%

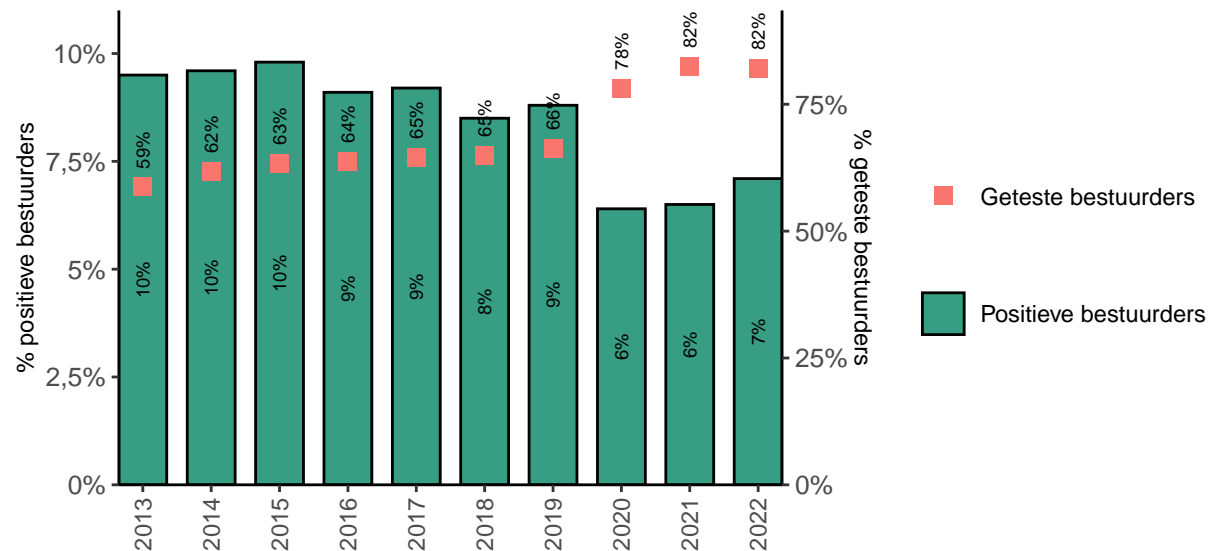
Figuur 47. Evolutie van letselongevallen met als verzwarende omstandigheid ‘niet-verzekering’ en dodelijke slachtoffers in deze ongevallen (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



6.4 Rijden onder invloed van alcohol

Figuur 48 toont de evolutie van het aantal geteste en positieve bestuurders in de periode van 2013 tot 2022. Het percentage geteste bestuurders steeg van 59% naar 82% op een periode van tien jaar. Het percentage bestuurders onder invloed van alcohol daalde met 3 procentpunten, van 10% in 2013 tot 7% in 2022. In 2022 bleef het aandeel geteste bestuurders stabiel tegenover 2021. Het aandeel bestuurders onder invloed van alcohol is kleiner tegenover 2019.

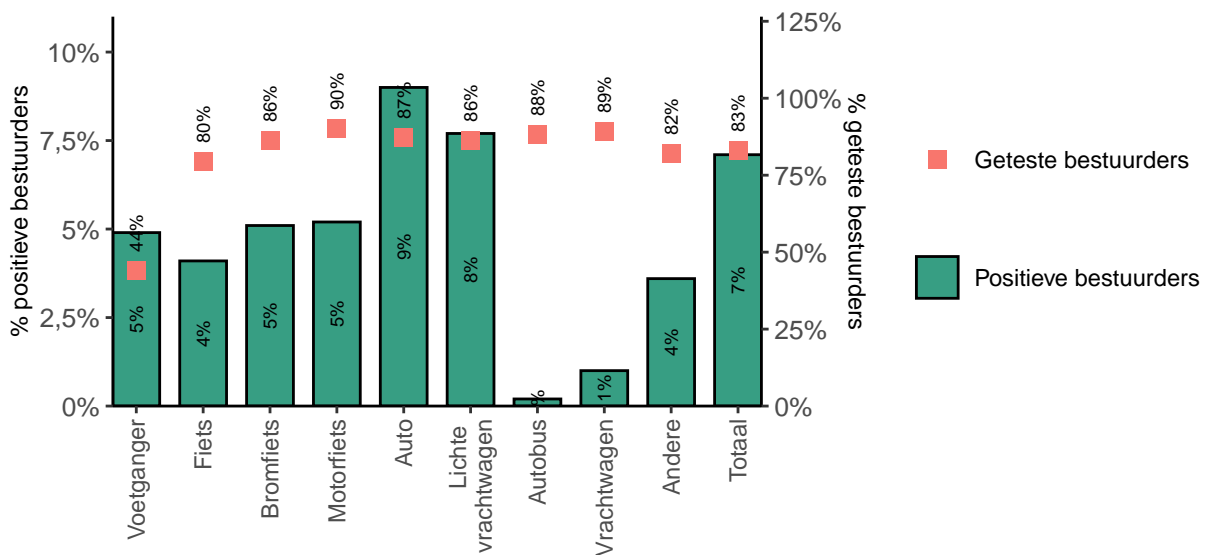
Figuur 48. Evolutie van het percentage geteste en het percentage positieve bestuurders in letselongevallen (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 49 toont het percentage bestuurders onder invloed van alcohol en het percentage geteste bestuurders, volgens weggebruikerstype, voor het jaar 2022. 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 9% bij de autobestuurders tegenover slechts 1%

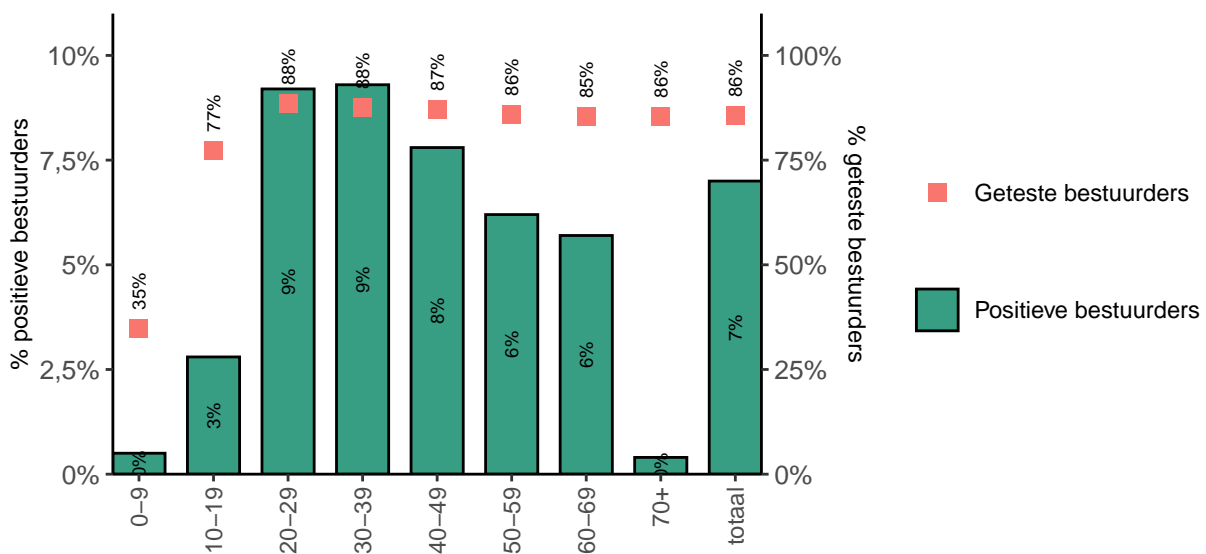
bij de vrachtwagenchauffeurs. Ook het percentage bestuurders dat een ademtest aflegt na een letselongeval, verschilt naargelang het type weggebruiker. Slechts 44% van de voetgangers worden getest op het gebruik van alcohol, tegenover 90% van de motorfietsers betrokken in een letselongeval. De ongevallendatabank bevat enkel het resultaat van een ademtest en niet van een eventuele bloedafname. Doden ter plaatse kunnen echter niet blazen, en ernstig gewonden die later komen te overlijden zijn vaak niet in staat om te blazen.

Figuur 49. Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per weggebruikerstype (2022). 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 de groep 20- tot 29-jarigen en 30- tot 39-jarigen. Het aandeel positieve bestuurders daalt met toenemende leeftijd.

Figuur 50. Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per leeftijdscategorie (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In **Tabel 17** wordt de evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie weer-

gegeven. In 2022 hadden de 25- tot 44-jarigen samen met de 45- tot 64-jarige bestuurders de hoogste gemiddelde bloedalcoholconcentratie.

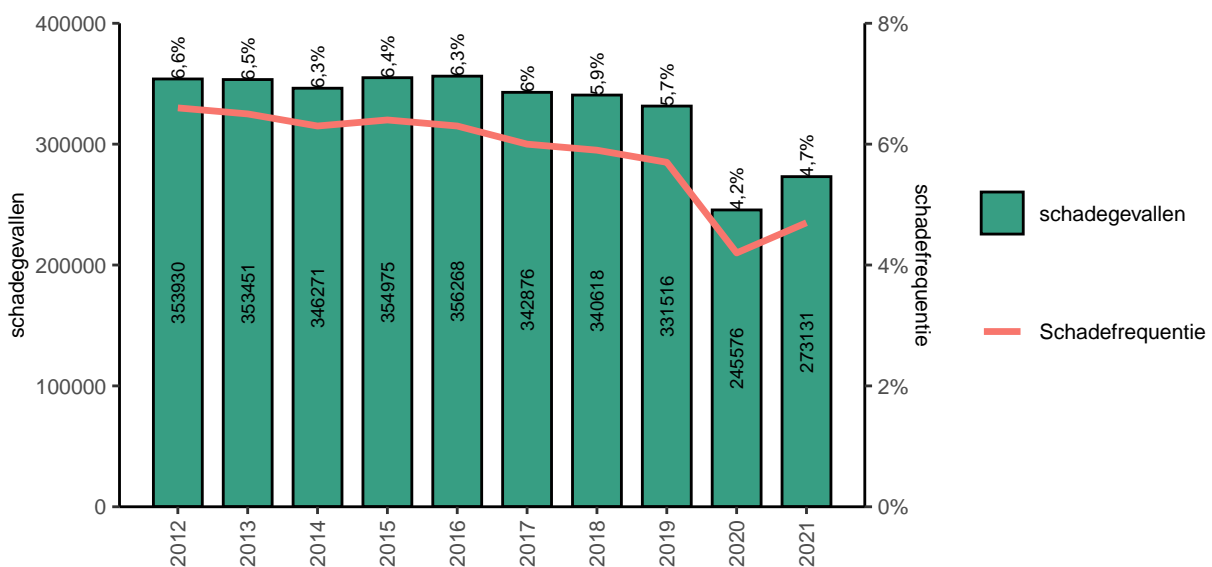
Tabel 17. Evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie (2017-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
18-24 jaar	1,5‰	1,6‰	1,6‰	1,5‰	1,5‰	1,6‰
25-44 jaar	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰
45-64 jaar	1,7‰	1,8‰	1,8‰	1,8‰	1,7‰	1,7‰
65+ jaar	1,4‰	1,5‰	1,4‰	1,4‰	1,5‰	1,4‰
alle leeftijden	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰

7 Verzekeringsgegevens

Figuur 51 geeft voor de periode van 2012 tot 2021 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, in één verkeersongeval kunnen dit er dus meerdere zijn. De voorbije jaren ging het om ongeveer 350 000 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 voorbije tien jaar is er een daling van het aantal schadegevallen. Ook de schadefrequentie daalde in 2020 tot het laagste peil in tien jaar, om vervolgens in 2021 weer licht te stijgen. Een schadefrequentie van 4,7% betekent dat door 1000 verzekerde voertuigen 47 schadegevallen veroorzaakt werden in 2021.

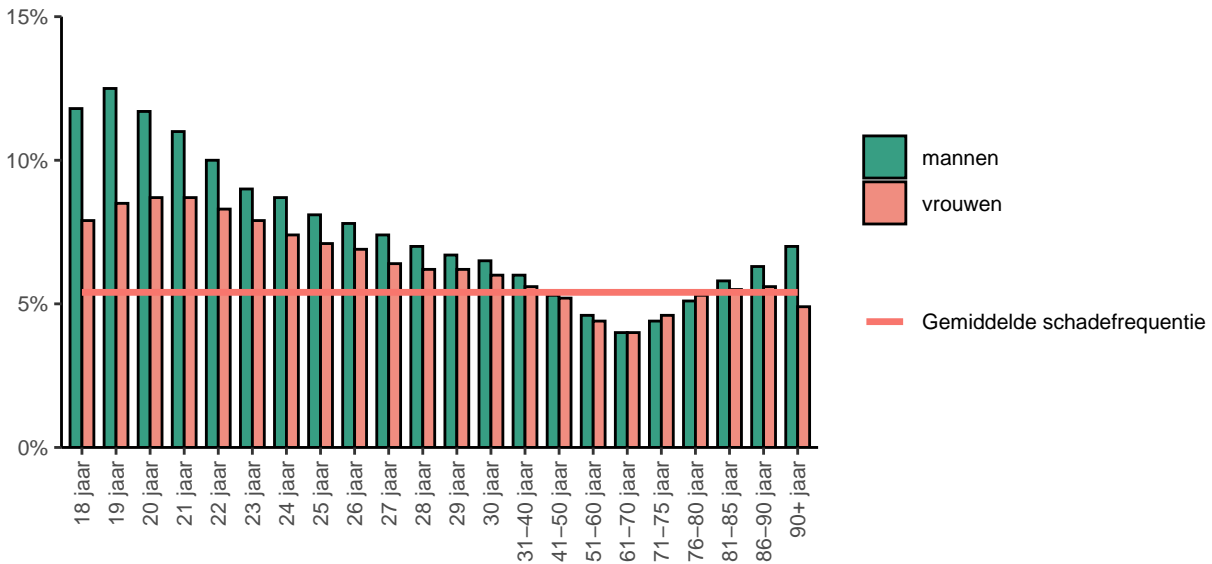
Figuur 51. Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen (2012-2021). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2022)



Figuur 52 geeft voor de periode van 2018 tot 2021 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

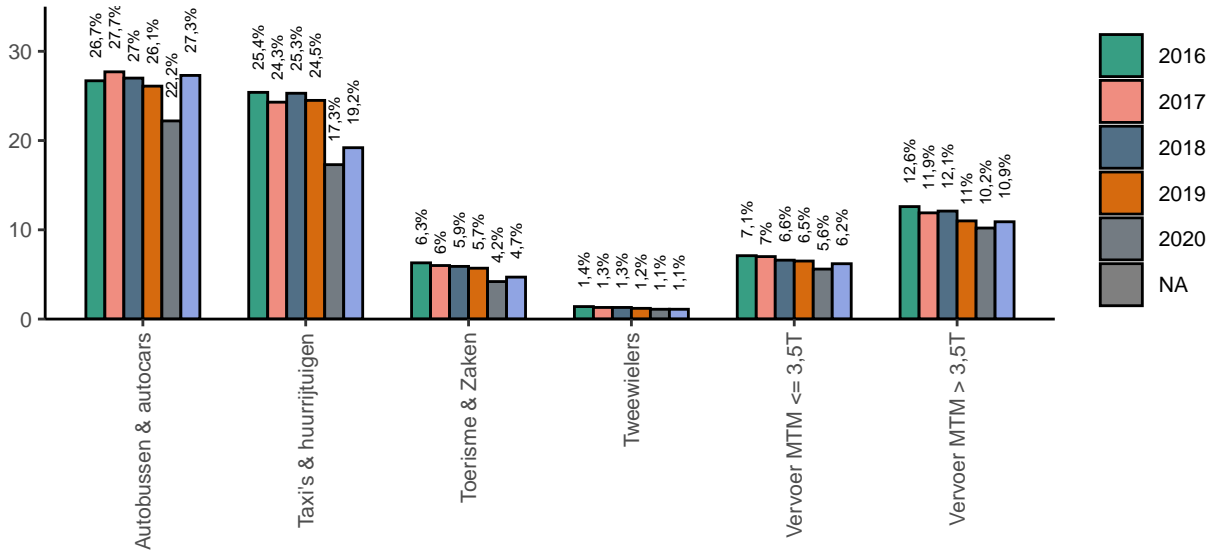
gemiddelde schadefrequentie voor alle leeftijden samen in de periode 2018-2021. Voor de 76- tot 80-jarigen ligt de schadefrequentie op het gemiddelde. Vanaf 81 jaar is er opnieuw een toename van de schadefrequentie.

Figuur 52. Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers ‘Toerisme & Zaken’ naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2018-2021). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2022)



Figuur 53 geeft de evolutie weer tussen 2018 en 2021 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 270 ongevallen werden veroorzaakt in 2021. Per 1000 verzekerde taxi's en huurrijtuigen werden 192 schadegevallen veroorzaakt in 2021. De schadefrequentie stijgt in 2021 voor alle voertuigcategorieën tegenover 2020. 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 53. Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers motorrijtuigen naargelang de voertuigcategorie (2018-2021). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2022)



Lijst van figuren

1	Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	6
2	Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	7
3	Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	7
4	Evolutie van het ongevalsrisico en de ongevalsernst (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & Omnibus	8
5	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)	8
6	Evolutie van het aantal doden en het aantal gewonden per miljoen inwoners (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	9
7	Mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor de landen van de EU-27 (2021). Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020	9
8	Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in verschillende Europese landen (EU27) en in Zwitserland, Noorwegen en IJsland (2012-2021). Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020	10
9	Evolutie van het aantal doden 30 dagen, naargelang het gewest, ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	11
10	Evolutie van de ongevalsernst en het ongevalsrisico, naargelang het gewest (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	13
11	Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	13
12	Ernst van de letselongevallen, naargelang het gewest Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	13
13	Mortaliteit, naargelang de provincie Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	14
14	Mortaliteit, naargelang het gewest Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	14
15	Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	15
16	Ongevalsernst per wegtype, volgens het gewest (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	15
17	Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, naargelang het ongeval buiten of op een kruispunt plaatsvond (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	16
18	Evolutie (2011 = index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	17
19	Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	18
20	Evolutie van ongevallen met een conventionele fiets, met een elektrische fiets en met een speed pedelec (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	21
21	Aandeel van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) met een conventionele fiets, een elektrische fiets en een speed pedelec, naargelang de leeftijd (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	22
22	Aandeel bromfietsongevallen per leeftijdsgroep (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	23

23	Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	26
24	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 . . .	26
25	Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2013 & 2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	27
26	Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2020 & 2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	28
27	Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	29
28	Evolutie van het aantal ongevallen met jongeren (18-24 jaar), van de slachtoffers onder jonge autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	29
29	Evolutie van het aantal ongevallen met ouderen (65+ jaar), van de slachtoffers (bestuurders en voetgangers) onder oudere autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	30
30	Aandeel van weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	30
31	Evolutie van slachtoffers bij ouderen (65+ jaar) volgens weggebruikerstype (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	31
32	Verdeling van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	32
33	Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2013-2022) Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	33
34	Evolutie van de verdeling van het aandeel letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (voetgangers – fietsers – motorfietsers – personenwagens) (2013-2018,2019,2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	34
35	Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de periodes van de week (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium), Gedragmeting Alcohol 2015 Vias institute	35
36	Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2019-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium), Gedragmeting Alcohol 2015 Vias institute	36
37	Evolutie van de ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen), naargelang de periode van de week (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	36
38	Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2018-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	37
39	Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	38
40	Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per type weggebruiker (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	38
41	Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per wegtype (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	39
42	Aandeel van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	40
43	Ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) .	40

44	Botsingsmatrix met slachtoffers en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen (2022) Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	41
45	Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf en dodelijke slachtoffers in ongevallen met vluchtmisdrijf (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	42
46	Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf naar de graad van verstedelijking (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	43
47	Evolutie van letselongevallen met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' en dodelijke slachtoffers in deze ongevallen (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	44
48	Evolutie van het percentage geteste en het percentage positieve bestuurders in letselongevallen (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	44
49	Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per weggebruikerstype (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	45
50	Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per leeftijdscategorie (2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	45
51	Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen (2012-2021). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2022)	46
52	Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2018-2021). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2022)	47
53	Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers motorrijtuigen naargelang de voertuigcategorie (2018-2021). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2022)	48

Lijst van tabellen

1	De letselongevallenstatistieken van 2022. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	4
2	Kerncijfers (2019-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) .	5
3	Verkeersveiligheidsindicatoren (2019-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	5
4	Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, slachtoffers, specifieke ernst en totale ernst, per weggebruikerstype (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	18
5	Ongevallenstatistieken voor voetgangers (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	19
6	Ongevallenstatistieken voor fietsers (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	19
7	Ongevallenstatistieken voor elektrische fietsers (2014-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	20
8	Ongevallenstatistieken voor speed pedelecs (2017-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	20
9	Ongevallenstatistieken voor bromfietsers (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	22
10	Ongevallenstatistieken voor elektrische steps (2019-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	23
11	Ongevallenstatistieken voor motorfietsers (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	24
12	Ongevallenstatistieken voor personenwagens (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	24
13	Ongevallenstatistieken voor lichte vrachtwagens (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	25
14	Ongevallenstatistieken voor vrachtwagens (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	25
15	Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'vluchtmisdrrijf' (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	42
16	Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' (2013-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	43
17	Evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie (2017-2022). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	46

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 letselongevallen-databank 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.

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 letselgevallen 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.

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 cm³ 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, 2021	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: 2021	Assuralia Assuralia (2021). Evolutie van de schadefrequentie 2012-2021 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
OMNIBUS	zelfgerapporteerde gegevens van verplaatsingen	Vias institute publiceert elk kwartaal een dashboard www.vias-modalsplit.be dat de meest recente ontwikkelingen weergeeft op het vlak van mobiliteit in België. In het dashboard wordt informatie gegeven over de verdeling van de vervoersmodi bij verplaatsingen in België. Meer bepaald worden volgende indicatoren weergegeven: <ul style="list-style-type: none"> Het aantal gebruikers per verplaatsingswijze; Het aandeel van de bevolking dat zich niet verplaatst; 	Online enquête die maandelijks afgenomen wordt bij 1.000 Belgische respondenten. Deze respondenten vormen op basis van hun leeftijd, geslacht en woonplaats een representatieve steekproef voor de Belgische bevolking van 18 jaar en ouder. Tijdens de enquête wordt gevraagd naar verplaatsingen die gemaakt werden de dag voordien. Meer bepaald:	Vanaf 2017 Driemaandelijks	Vias institute Vias institute (2023). Hoe verplaatsen de Belgen zich? Dashboard Modal Split. https://www.vias-modalsplit.be/nl . Gedownload op 11/07/2022. Link naar het dashboard

		<ul style="list-style-type: none"> • Het totaal aantal kilometer afgelegd per verplaatsingswijze; • De modal split: de verdeling van het aantal afgelegde kilometer over de verschillende verplaatsingswijzen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Welke verplaatsingswijzen heeft u gisteren gebruikt? • Was u bestuurder, passagier of beide? • Hoeveel kilometer heeft u gisteren met elke verplaatsingswijze afgelegd? • De enquête loopt gedurende één week per maand en omvat zowel verplaatsingen op week- als op weekenddagen. <p>Op basis van de data die verzameld wordt, kan het aantal kilometer worden berekend dat de respondenten op één gemiddelde dag afleggen opgesplitst naar verplaatsingswijze. Ten slotte wordt er een weging toegepast die ervoor zorgt dat de steekproef geëxtrapoleerd wordt naar de volledige volwassen bevolking. Op die manier kan het aantal kilometer berekend worden dat op een gemiddelde dag door de volledige bevolking in België afgelegd wordt.</p>		
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 o.b.v. de PV's waardoor, naast de vaststellingen ter plaatse, ook de aangiftes op het bureau worden opgenomen.	- Vanaf 1973 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2022	Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) Link naar de statistieken
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)	- Vanaf 1998 - België - Jaarlijks	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Link naar de statistieken

			- De formulieren voor aangifte van overlijden bij de burgerlijke stand (welke informatie bevatten over de doodsoorzaak)	- Meest recente: 2019	
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



Vias institute

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