

om



Omgevingsanalyse Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030

Eindrapport



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Rapportnummer	2025-R-13- NL
Wettelijk depot	D/2025/0779/36
Opdrachtgever	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse overheid
Publicatiedatum	15/01/2026
Auteur(s)	Freya Sloomans, Evi Dons, Dries Keunen, Karolina Borzecka, Bert Van Thilborgh, Pieter Paesen, Annelies Develtere
Review	Mario Cools
Verantwoordelijke uitgever	Karin Genoe

Inzichten of standpunten in dit rapport zijn niet noodzakelijk deze van de opdrachtgever.

Overname van informatie uit dit rapport is toegestaan mits expliciete bronvermelding:
Sloomans, F.; Dons, E.; Keunen, D.; Paesen, P.; Borzecka, K.; Van Thilborgh, B. & Develtere, A. (2026).
Omgevingsanalyse Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 – Eindrapport, Brussel: Vias institute

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	5
1 Inleiding	7
2 Evolutie van de verkeersveiligheid in Vlaanderen	9
2.1 Hoe evolueren verkeersongevallen in Vlaanderen?	11
2.1.1 Het aantal letselongevallen en slachtoffers in Vlaanderen daalt ...	11
2.1.2 ... maar de evolutie van de verkeersveiligheid verloopt niet voor alle groepen even gunstig	12
2.1.3 Opvallende verschillen in ongevalsrisico en ongevalsernst per vervoersmiddel	16
2.1.4 Wijzigingen in het verplaatsingsgedrag zorgen voor wijzigingen in botsingsconfiguraties	18
2.1.5 Meer algemene zone 30 in stads- en woonkernen leidt tot meer ongevallen op wegen met een snelheidslimiet van 30km/u	20
2.1.6 Het aandeel eenzijdige letselongevallen blijft hoog	21
2.2 Evolutie van de verkeersveiligheid naargelang het type weggebruiker	23
2.2.1 Voetgangers – daling van het aantal ongevallen, maar ouderen en jongeren blijven kwetsbaar	23
2.2.2 Fietsers – meer gebruikers vertaalt zich in meer slachtoffers, maar een lager individueel risico	23
2.2.3 Ongevallen met elektrische step blijven toenemen	24
2.2.4 Blijvende kwetsbaarheid van bestuurders van gemotoriseerde tweewielers	25
2.2.5 De auto wordt steeds veiliger	25
2.2.6 Bestelwagens – impact van e-commerce op de verkeers-onveiligheid is niet eenduidig	26
2.2.7 Zware voertuigen – minder ongevallen maar blijvende impact	26
2.3 Evolutie van risicofactoren in het verkeer	26
2.3.1 Te snel rijden gebeurt vooral in zone 30	26
2.3.2 Gordeldracht achterin de auto is een belangrijk aandachtspunt	28
2.3.3 Rijden onder invloed, ook bij fietsers en e-steppers	29
2.3.4 Vlaamse bestuurders kijken nog steeds te vaak op hun scherm	30
2.3.5 Helmgebruik in Vlaanderen blijft laag, vooral bij fietsers en e-steppers	32
2.4 Ongevalsfactoren en -oorzaken	32
3 Maatschappelijke ontwikkelingen	35
3.1 Methode	35
3.1.1 Trendanalyse Verkeersveiligheid 2025–2035: toegepaste methodologie	35
3.1.2 Breed en onderbouwd starten: trenddetectie via deskresearch en IBSOTEEP	35
3.1.3 Toetsen, verrijken en verdiepen: de stem van experts en stakeholders	36
3.1.4 Prioritering en strategische duiding: het toekomstimpactdiagram	36
3.1.5 Hoe zijn de scores tot stand gekomen?	37
3.1.6 Een methodologie die breed kijkt én scherp focust	37
3.2 Geïdentificeerde trends	37
3.3 Prioritering via het toekomstimpactdiagram	38
3.4 9 top trends	40
3.4.1 Dubbele vergrijzing	41

3.4.2	Bevolkingstoename	42
3.4.3	Uitbouw fietsinfrastructuur	42
3.4.4	Multimodale hubs	43
3.4.5	Micromobiliteit & voertuigobesitas, beiden elektrisch	43
3.4.6	Slimmere & geconnecteerde voertuigen	44
3.4.7	Slimmere steden & infrastructuur	45
3.4.8	Woon-werk: Thuiswerken & mobiliteitsbudget	45
3.4.9	Verstedelijking & stadsvlucht	46
4	Knelpunten en kansen in het verkeersveiligheids-systeem	47
4.1	Methode	47
4.2	SWOT analyse	47
4.3	Vijftien prioritaire knelpunten en kansen	50
	Referenties	57

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1	Eenheidskost, aantal slachtoffers en ongevallen en totale kost per ernstcategorie, Vlaanderen (EUR 2024)	7
Tabel 2	Gebruikte databronnen	9
Tabel 3	Overzicht van de trends volgens beleidsprioritering	40
Tabel 4	SWOT tabel met interne en externe analyse van het verkeersveiligheidssysteem	48
Figuur 1	Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, zwaargewonden en slachtoffers in Vlaanderen, 2015-2024	11
Figuur 2	Evolutie van het aantal doden 30 dagen, het aantal zwaargewonden en het aantal letselongevallen in Vlaanderen, 2015-2024	12
Figuur 3	Aandeel doden 30 dagen per leeftijdsgroep, Vlaanderen, 2015-2024	13
Figuur 4	Evolutie (2015 = index 100) van het aantal letselongevallen (boven) en het aantal slachtoffers (onder) per weggebruikerstype, Vlaanderen, 2015-2024	13
Figuur 5	Evolutie van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners naargelang geslacht en leeftijd, Vlaanderen, 2024 versus 2015	14
Figuur 6	Aandeel slachtoffers naargelang type weggebruiker voor jongeren (0-18 jaar), Vlaanderen, 2024	14
Figuur 7	Evolutie van slachtoffers bij kinderen en jongeren (0-18 jaar) volgens weggebruikerstype, Vlaanderen, 2015-2024	15
Figuur 8	Evolutie van het aantal en aandeel ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar) en van het aandeel jongeren (18-24 jaar) in de populatie, Vlaanderen, 2015-2024	15
Figuur 9	Evolutie van slachtoffers bij ouderen (60+ jaar) volgens weggebruikerstype, Vlaanderen, 2015-2024	16
Figuur 10	Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2022-2024)	16
Figuur 11	Overlijdensrisico en risico op verwondingen, hoofdvervoerswijze, 2024	17
Figuur 12	Evolutie afgelegde kilometers voor voetgangers, gemotoriseerde tweewielers, fietsers en personenwagens als hoofdvervoerswijze Vlaanderen, 2009 – 2024	18
Figuur 13	Aandeel doden 30 dagen per type weggebruiker, Vlaanderen, Vlaanderen, 2015-2024	19
Figuur 14	Aantal letselongevallen naar conflictype, Vlaanderen, 2024 versus 2015	19
Figuur 15	Evolutie van letselongevallen naargelang de snelheidslimiet (links) en evolutie van de ernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 verkeersongevallen) naargelang de snelheidslimiet, Vlaanderen, 2015-2024	21
Figuur 16	Evolutie aandeel eenzijdige letselongevallen en dodelijke eenzijdige letselongevallen, 2015-2024	21
Figuur 17	Verdeling eenzijdige ongevallen naargelang het type botsing, Vlaanderen, 2015-2024	22
Figuur 18	Evolutie van het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf, 2015-2024	22
Figuur 19	Percentage bestuurders dat sneller dan de snelheidslimiet rijdt, 2007-2021, Vlaanderen (2007-2021)	27
Figuur 20	Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen: percentage respondenten dat aangeeft de snelheidslimiet in de afgelopen 30 dagen ten minste één keer te hebben overschreden, Vlaanderen & Europa	27
Figuur 21	Percentage bestuurders en passagiers die de gordel niet dragen, Vlaanderen, 2003-2022	28
Figuur 22	Zelfgerapporteerd gordelgebruik voor inzittenden van auto's: percentage automobilisten en passagiers die meldden de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal geen gordel te hebben gedragen, Vlaanderen & Europa	28
Figuur 23	Zelfgerapporteerd gebruik voor kinderzitjes: percentage autobestuurders die meldden de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal een kind te hebben vervoerd zonder kinderzitje of veiligheidsgordel, Vlaanderen & Europa	29
Figuur 24	Percentage bestuurders met een alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet, Vlaanderen, 2003-2021	29
Figuur 25	Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed voor autobestuurders, Vlaanderen & Europa	30
Figuur 26	Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed voor andere vervoersmodi, Vlaanderen & Europa	30

Figuur 27	Percentage bestuurders met een GSM (2013) / mobiel schermtoestel (2020) in de hand, Vlaanderen, 2013-2020	31
Figuur 28	Percentage bestuurders dat aangeeft in de laatste 30 dagen soms een mobiele telefoon te hebben gebruikt tijdens het rijden, of een sms/email te hebben gelezen of sociale media geraadpleegd te hebben tijdens het rijden, Vlaanderen & Europa.....	31
Figuur 29	Aandeel respondenten die in de afgelopen 30 dagen hebben gereden zonder helm met een bromfiets/motorfiets, fiets of elektrische step, Vlaanderen & Europa	32
Figuur 30	IBSOTEEP-model, Trendsurfing, Innoveren op golven van verandering, Pelckmans (2023)	35
Figuur 31	Toekomstimpactdiagram, trendsurfing, innoveren op golven van verandering, Pelckmans (2023) ..	36
Figuur 32	Overzicht trends.....	38
Figuur 33	Plot van 24 trends op het toekomstimpactdiagram	39

1 Inleiding

De verkeersveiligheid in Vlaanderen staat voortdurend onder invloed van maatschappelijke en technologische veranderingen. Evoluties in demografie, het voertuigenpark en het mobiliteitsgedrag zorgen ervoor dat de verkeerscontext van vandaag er fundamenteel anders uitziet dan die van tien jaar geleden. Daarnaast ondergaat de infrastructuur een transformatie, met meer ruimte voor zachte weggebruikers en duurzame keuzes. Tegelijkertijd zorgen nieuwe modi – van elektrische fietsen tot deelsteps en autonome voertuigen – voor bijkomende dynamieken en noden.

De bevolkingsgroei in Vlaanderen verloopt de laatste jaren voornamelijk via migratie, terwijl de vergrijzing van de samenleving steeds zichtbaarder wordt. Meer dan één op de vier Vlamingen is vandaag ouder dan 60 jaar, wat onvermijdelijk gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Ouderen blijven immers ook langer mobiel. Tegelijkertijd verandert ook het voertuigenpark ingrijpend. Het aandeel dieselwagens daalt, benzine- en hybridevoertuigen nemen toe, en het aantal elektrische wagens stijgt snel. Bovendien kent de populariteit van SUV's en zwaardere voertuigen een sterke opmars. Deze trend komt niet alleen door de elektrificatie – batterijen maken wagens zwaarder – maar ook doordat SUV's, die veelal monovolumes vervangen, hoger en zwaarder gebouwd zijn.

Ook het verplaatsingsgedrag evolueert. Hoewel Vlamingen gemiddeld evenveel verplaatsingen per dag blijven maken, zien we duidelijke verschuivingen in de gebruikte vervoerswijzen. Het aandeel van de auto neemt licht af, terwijl fietsen – in het bijzonder de elektrische fiets – steeds populairder wordt. De COVID-19-pandemie heeft deze trend versneld en gezorgd voor blijvende veranderingen in mobiliteitspatronen. Tegelijkertijd blijven verkeersdruk, filezwaarte en congestie structureel toenemen, wat de druk op het wegennet en de verkeersveiligheid verder vergroot.

Verkeersongevallen brengen aanzienlijke maatschappelijke kosten met zich mee. Deze kosten gaan veel verder dan de directe schade aan voertuigen en infrastructuur. Ze omvatten ook menselijke kosten, zoals menselijk leed, medische en revalidatiekosten en verlies aan productiviteit. Deze menselijke kosten vormen de grootste kostencomponent: 88% van de eenheidskost bij doden, 79% bij zwaargewonden en 88% bij lichtgewonden

De eenheidskosten liggen het hoogst bij verkeersdoden, gevolgd door zwaargewonden en lichtgewonden. Daarnaast zijn er ook moeilijker te kwantificeren posten, zoals emotionele gevolgen, milieuschade en bijkomende infrastructuurkosten. Toegepast op de slachtoffers in Vlaanderen in 2024 leidt dit tot een totale kost van €5 miljard, ofwel €745 per Vlaming per jaar. Voor meer informatie over de berekeningswijze van de eenheidskosten, verwijzen we naar Vias institute (2024).

Tabel 1 Eenheidskost, aantal slachtoffers en ongevallen en totale kost per ernstcategorie, Vlaanderen (EUR 2024)

Slachtoffers	Eenheidskost	Aantal slachtoffers	Totale kost
Doden 30 dagen ¹	€ 7.243.825,58	253	€ 1.832.687.871,74
Zwaargewonden	€ 739.614,52	2016	€ 1.491.062.872,32
Lichtgewonden	€ 71.864,84	24.787	€ 1.763.131.984,56
Alle slachtoffers			€ 5.086.882.728,62

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium); Eigen berekeningen Vias institute (2024)

De hoge maatschappelijke kost van verkeersonveiligheid onderstreept het belang van dit thema binnen het Vlaamse beleid. Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen fungeert daarbij als strategisch kader. Dit plan, dat vijfjaarlijks wordt opgesteld, bevat doelstellingen, prioritaire aandachtspunten en concrete maatregelen om het verkeer veiliger te maken. Het huidige plan (2021–2025) introduceerde met MIA ("Mobiliteit Innovatief Aanpakken") een nieuwe aanpak en werkte met zes streefcijfers en negen prioritaire thema's, ondersteund door 37 maatregelen. Aangezien de looptijd van dit plan in 2025 afloopt, wordt momenteel gewerkt aan de voorbereiding van een nieuw verkeersveiligheidsplan. Daarbij is een grondige en actuele **omgevingsanalyse** essentieel. Deze analyse moet inzicht bieden in de evolutie van verkeersongevallen, risicofactoren en ongevalsoorzaken, en daarnaast rekening houden met toekomstige trends en ontwikkelingen. Op basis daarvan kunnen nieuwe prioriteiten en beleidsmaatregelen worden bepaald, zodat Vlaanderen over een future-proof verkeersveiligheidsplan beschikt.

¹ Slachtoffers die binnen 30 dagen na het ongeval overlijden

Dit onderzoeksrapport, opgesteld in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid, is het resultaat van deze omgevingsanalyse. Ze omvatte 3 taken:

1. Een doorgedreven data- en thema-analyse

Doel: om een evidence-based beleid mogelijk te maken, is het essentieel de meest relevante wetenschappelijke en empirische gegevens te verzamelen, te koppelen en systematisch te analyseren. Deze opdracht houdt in dat de beschikbare data en verkeersveiligheidsprestatie-indicatoren van de voorbije tien jaar grondig worden bestudeerd. Zo beantwoorden we de centrale vraag: "Waar staat Vlaanderen vandaag op het vlak van verkeersveiligheid, en welke positieve of negatieve trends tekenen zich af?"

Methode: De belangrijkste bron is de databank van verkeersongevallen met lichamelijke letsels, beheerd door Statbel en gebaseerd op de ongevallenformulieren die door de politiediensten worden opgesteld. Daarnaast worden ook tal van andere databronnen geraadpleegd, zoals gegevens over in ongeval betrokken voertuigen, data uit het Onderzoek Verplaatsgedrag Vlaanderen, Europese ongevallendata, informatie van het Vlaams Verkeerscentrum, enzovoort. Om risicofactoren, ongevalsfactoren en ongevalsoorzaken in kaart te brengen, wordt bestaand onderzoek systematisch doorgelicht.

2. Identificatie van trends

Doel: Het doel van deze opdracht is om de belangrijkste trends in kaart te brengen, hun verwachte impact op de verkeersveiligheid in de komende 5 à 10 jaar te analyseren en deze vervolgens te prioriteren.

Methode: Om een robuust en toekomstgericht verkeersveiligheidsbeleid te ondersteunen, werd een systematische trendanalyse uitgevoerd. De aanpak combineerde trenddetectie met het IBSOTEEP-model, waarin acht maatschappelijke domeinen werden onderzocht, met een validering door experts en stakeholders en een prioritering via het toekomstimpactdiagram.

3. Afleiden van knelpunten en kansen

Doel: deze taak beoogt een antwoord te geven op de centrale vraag: "Op welke domeinen moet Vlaanderen de komende 5 tot 10 jaar inzetten om de verkeersveiligheid te versterken?"

Methode: De methode bestaat uit twee stappen. Eerst wordt via een interne en externe analyse een SWOT opgesteld: sterktes en zwaktes van het verkeersveiligheidssysteem, aangevuld met maatschappelijke kansen en bedreigingen. Vervolgens worden deze elementen in een confrontatiematrix samengebracht, om de belangrijkste knelpunten en kansen te identificeren. Elk daarvan wordt tenslotte vertaald in een strategie of advies voor het nieuwe Vlaamse Verkeersveiligheidsplan.

2 Evolutie van de verkeersveiligheid in Vlaanderen

Om de evolutie van de verkeersveiligheid en de mobiliteit in kaart te brengen, is het noodzakelijk om gegevens uit verschillende databronnen te combineren. Verschillende instanties op Vlaams, Belgisch en Europees niveau verzamelen en beheren data over ongevallen, verkeersstromen, voertuigen, gedrag van weggebruikers en infrastructuur. Elke bron heeft zijn eigen focus en methodologie, waardoor ze elkaar aanvullen en samen een breed beeld geven van de verkeersveiligheidssituatie.

De onderstaande tabel biedt een overzicht van de belangrijkste databronnen, het type gegevens dat zij aanleveren en hun relevantie die in het kader van dit onderzoek gebruikt werden.

Tabel 2 Gebruikte databronnen

Databron	Type van gegevens	Datareeks	Beschrijving en relevantie
Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)	Kenmerken van verkeersongevallen, letselschade en verkeersslachtoffers.	2015-2024	Een databank over verkeersongevallen met gewonden/doden waarvan de politie een Verkeersongevallenformulier heeft ingevuld. De variabelen in deze databank bevatten o.a. de plaats, het tijdstip, de ongevalsomstandigheden, de betrokken voertuigen en kenmerken van de slachtoffers.
Gegevens over voertuigen in ongevallen (DIV)	Voertuiginformatie over de in België ingeschreven voertuigen	2015-2024	Deze databank bevat o.a. de volgende variabelen: massa, vermogen, voertuigleeftijd, brandstoftype, voertuigtype (SUV, pick-up, etc.) en type titularis (privéwagen versus bedrijfswagen). Deze databank bevat geen informatie over buitenlandse voertuigen die op Belgische wegen rijden. De DIV data werd gekruist met de ongevalledatabank, om zo informatie te verkrijgen over in ongevallen betrokken voertuigen.
CARE (Community Road Accident Database)	Kenmerken van verkeersongevallen, letselschade en verkeersslachtoffers op Europees niveau	2014-2023	Lidstaten verstrekken jaarlijks gegevens over verkeersongevallen. Dit wordt gecentraliseerd in de CARE databank. Het belangrijkste doel is om verkeersveiligheidsproblemen in de EU te identificeren en kwantificeren.
FOD Volksgezondheid - Minimale ziekenhuisgegevens	De minimale ziekenhuisgegevens omvatten alle administratieve, medische en verpleegkundige gegevens van Belgische ziekenhuizen	2016-2022	Deze dataset biedt een overzicht van het aantal gehospitaliseerde verkeersgewonden, alsook gedetailleerde informatie over de aard en ernst van de letsels die verkeersslachtoffers oplopen. Er kan geselecteerd worden op regio, met als beperking dat het gaat om de locatie van het ziekenhuis (niet de locatie waar het ongeval plaatsvond).
E-Survey of Road users' Attitudes (ESRA)	Zelfgerapporteerde data, afkomstig van Belgische respondenten	2023	Respondenten worden bevraagd over verschillende topics, zoals zelfverklaard veilig en onveilig gedrag in het verkeer.
Baseline	Key Performance Indicators (KPI's) voor verkeersveiligheid, verzameld in deelnemende lidstaten	2020-2022	Het Baseline-project werd opgezet door de Europese Commissie om uniforme verkeersveiligheidsindicatoren te ontwikkelen. Landen verzamelen data over o.a. snelheid, gordeldracht, rijden onder invloed, voertuigveiligheid en infrastructuur. Deze KPI's maken het mogelijk de verkeersveiligheid in verschillende landen te vergelijken en de vooruitgang richting Europese doelstellingen te monitoren. Voor Vlaanderen/België levert dit geharmoniseerde gegevens die beleidsmakers helpen om gerichte maatregelen te nemen.
Vlaams verkeerscentrum	Verkeersintensiteiten, reistijden, file-informatie, incidentdetectie en verkeers-doorstroming op Vlaamse hoofdwegen	2015-2024	Het Vlaams Verkeerscentrum verzamelt en beheert data via telpunten, camera's en meetlussen op autosnelwegen en hoofdwegen. Deze gegevens geven inzicht in verkeersdrukte, files, doorstroming en incidenten. Ze worden gebruikt voor verkeersmanagement in real time, maar ook voor analyses en beleidsvoorbereiding rond mobiliteit en infrastructuur.

Databron	Type van gegevens	Datareeks	Beschrijving en relevantie
Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen	Sinds 1994 onderzoekt de Vlaamse overheid jaarlijks het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen. Het doel van het OVG is het zo goed mogelijk in kaart brengen hoe inwoners van het Vlaams gewest en inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich dagelijks verplaatsen.	2009-2024	Het OVG is een grootschalige enquête die het verplaatsingsgedrag van Vlamingen in kaart brengt. Respondenten registreren hoe, waarom en wanneer ze zich verplaatsen (te voet, fiets, auto, openbaar vervoer, enz.). Deze dataset is cruciaal om inzicht te krijgen in mobiliteitskeuzes, modal shift en trends in vervoersgebruik.
FOD Mobiliteit en Vervoer	Officiële statistieken en administratieve data over verkeer, vervoer, infrastructuur, rijbewijzen en verkeersveiligheid	2015-2024	De FOD Mobiliteit verzamelt en publiceert kerncijfers over wegverkeer, infrastructuur, vervoermiddelen, rijbewijzen en verkeersongevallen. Deze data worden gebruikt voor monitoring van mobiliteit en verkeersveiligheid op federaal niveau en dienen als basis voor beleidsontwikkeling, rapportering en internationale vergelijkingen
FEBIAC (Federatie van de Automobiel- en Tweewielerindustrie)	Data over voertuigpark, voertuig-registraties, technische kenmerken van voertuigen en marktanalyses	2015-2024	FEBIAC verzamelt en verspreidt gegevens over de Belgische automarkt, zoals het aantal nieuw ingeschreven voertuigen, types aandrijvingen (benzine, diesel, elektrisch, hybride), voertuigcategorieën en trends in het wagenpark. Deze data zijn relevant om de evolutie van het Belgische voertuigenbestand te analyseren, wat belangrijk is voor verkeersveiligheid, emissies en mobiliteitsbeleid.
ACEA (European Automobile Manufacturers' Association)	Data over de Europese automarkt: voertuigregistraties, wagenparkstatistieken, brandstoftypes, CO ₂ -uitstoot en markttrends	2024	ACEA publiceert uitgebreide rapporten en datasets over de evolutie van de automarkt in de EU en EFTA-landen. Deze bevatten o.a. cijfers over nieuwe inschrijvingen, de omvang en samenstelling van het wagenpark, de doorbraak van elektrische en hybride voertuigen en emissietrends. Voor verkeersveiligheid en mobiliteitsbeleid zijn deze gegevens relevant om het voertuigenbestand in context te plaatsen en internationale vergelijkingen te maken.
Federale Politie	Aantal verkeersovertredingen, processen-verbaal, onmiddellijke inningen, geografische spreiding, tijdsevolutie, resultaten van specifieke verkeerscampagnes	2015-2023	De Federale Politie verzamelt gegevens over overtredingen zoals snelheidsovertredingen, rijden onder invloed, gsm-gebruik en gordeldracht. Deze statistieken geven inzicht in verkeersveiligheid, handhavingsniveaus en trends over tijd en regio.
FietsDNA (Fietsberaad Vlaanderen)	Representatieve enquête onder 3.000 Vlamingen over fiets-infrastructuur, fietsveiligheid, fiets-cultuur en fiets-OV-combinatie	2018-2022	FietsDNA is een grootschalige enquête die om de twee jaar wordt uitgevoerd om inzicht te krijgen in de mening en verwachtingen van Vlamingen met betrekking tot het fietsbeleid.
Traxio	Statistieken over voertuig-inschrijvingen, fietsverkoop, marktaandelen per type voertuig, tweedehandsmarkt, verkoopkanalen	2023-2024	Traxio verzamelt en publiceert gegevens over voertuiginschrijvingen, fietsverkoop, marktaandelen per type voertuig, tweedehandsmarkt en verkoopkanalen.
MoMo dashboard (Departement Mobiliteit en Openbare Werken)	Interactieve visualisaties van mobiliteitsdata, zoals modal split, verkeersintensiteit, reistijden, parkeerdruk, verkeersveiligheid, emissies, fietsgebruik, OV-aanbod en -gebruik, en mobiliteitsarmoede	2018-2024	MoMo is een online dashboard dat de belangrijkste trends op vlak van mobiliteit dynamisch en interactief samenbrengt als werkinstrument voor beleidsmakers. Het biedt inzicht in de mobiliteitstoestand en helpt bij het opvolgen van operationele doelstellingen in mobiliteitsplannen en verkeersveiligheidsplannen.
Gemeente-stadsmonitor (Agentschap Binnenlands Bestuur)	Meer dan 300 omgevingsindicatoren per gemeente, inclusief gegevens over mobiliteit, wonen, leefomgeving, klimaat en natuur	2017-2023	De Gemeente-Stadsmonitor biedt een uitgebreid overzicht van lokale gegevens, verzameld via een grootschalige burger-bevraging en aangevuld met objectieve data.

Databron	Type van gegevens	Datareeks	Beschrijving en relevantie
Nationale Verkeersonveiligheidse enquête (Vias Institute)	Kwantitatieve en kwalitatieve gegevens over verkeersveiligheid, inclusief risicogedrag, verkeersveiligheidsbeleving en steun voor beleidsmaatregelen	2019-2024	Deze jaarlijkse enquête verzamelt gegevens van ongeveer 6.000 Belgische weggebruikers en biedt inzicht in risicogedrag zoals rijden onder invloed, snelheidsovertredingen, afleiding, vermoeidheid en het gebruik van veiligheidssystemen.
Nationale Voetgangersbarometer (Tous à pied, Voetgangersbeweging, Walk met steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit & Vervoer)	Beoordeling van de voetgangers-infrastructuur, inclusief voetpaden, oversteekplaatsen, toegankelijkheid en veiligheid	2023	Deze barometer verzamelt en analyseert gegevens over de kwaliteit van de voetgangersinfrastructuur in Belgische gemeenten. De resultaten bieden inzicht in de voetgangersvriendelijkheid van verschillende gebieden.

2.1 Hoe evolueren verkeersongevallen in Vlaanderen?²

2.1.1 Het aantal letselongevallen en slachtoffers in Vlaanderen daalt

...

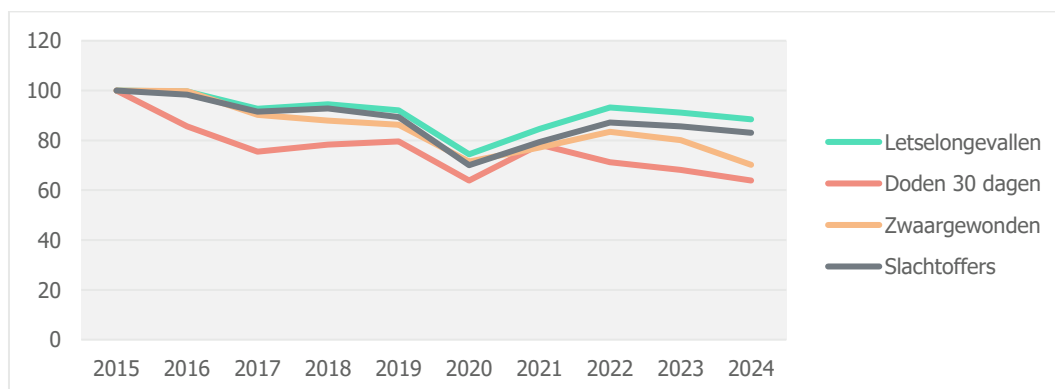
Het [Vlaams verkeersveiligheidsplan 2021-2025](#) formuleerde een set van 6 streefcijfers voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen:

1. Aantal verkeersdoden
2. Aantal zwaargewonden
3. Aantal letselongevallen
4. Aantal dode en zwaargewonde voetgangers
5. Aantal dode en zwaargewonde fietsers
6. Aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders

Voor deze streefcijfers wordt tegen 2025 een vermindering van 25% nagestreefd ten opzichte van het referentiejaar 2019, terwijl tegen 2030 een reductie van 50% voorop gesteld wordt.

In de voorbije tien jaar is de verkeersveiligheid in Vlaanderen over het algemeen aanzienlijk verbeterd. Het aantal letselongevallen daalde met 12%, terwijl het aantal dodelijke slachtoffers binnen 30 dagen zelfs met 36% verminderde. Ook het aantal zwaargewonden liet een sterke afname zien van 30%, en het totale aantal verkeersslachtoffers daalde met 17%. Deze cijfers tonen aan dat de inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid tot meetbare, positieve resultaten hebben geleid. Bij de interpretatie van deze figuur moet wel rekening gehouden worden met de coronajaren, waarin door de verminderde verplaatsingen ook minder ongevallen en slachtoffers werden geregistreerd.

Figuur 1 Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, zwaargewonden en slachtoffers in Vlaanderen, 2015-2024

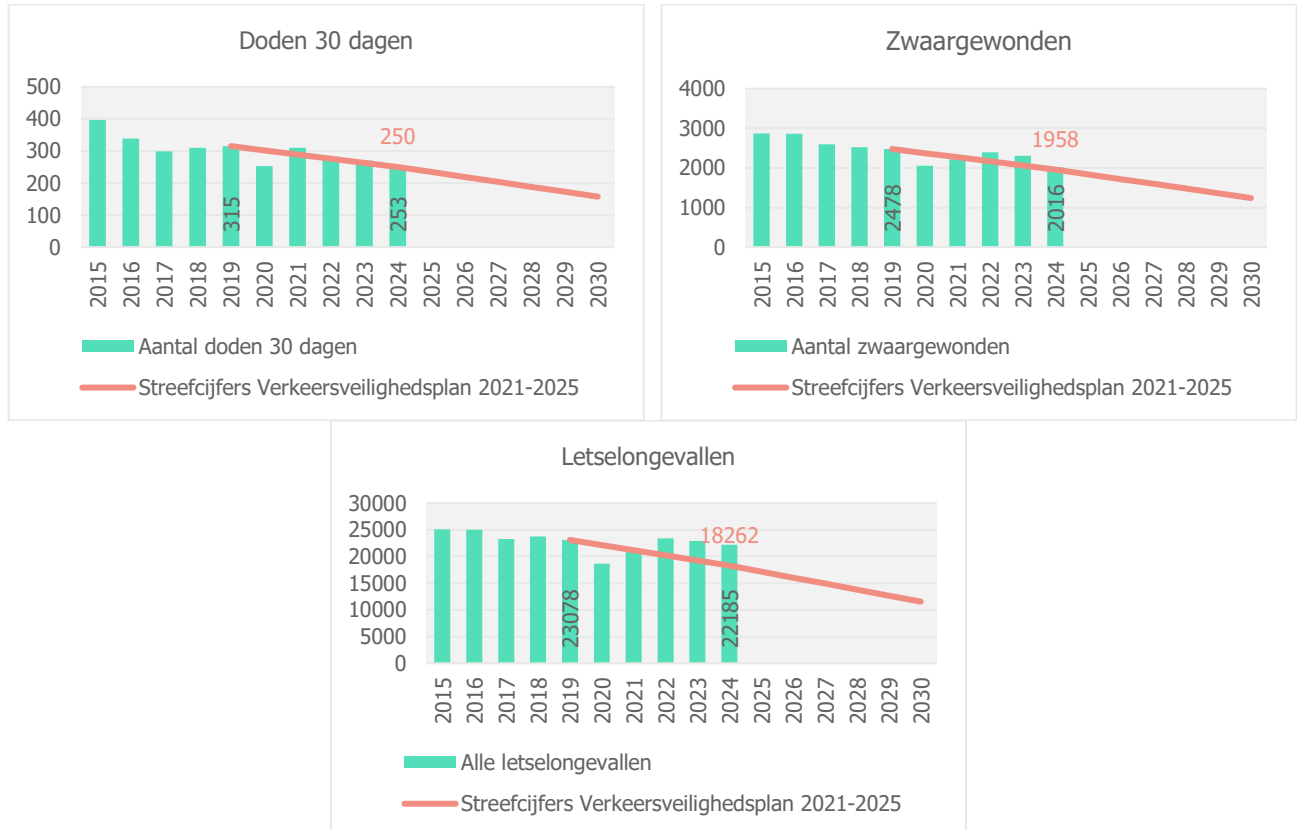


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

² Meer informatie is te vinden in de bijlage "Factsheet – Evolutie van de verkeersveiligheid in Vlaanderen"

Hoewel er de afgelopen jaren positieve ontwikkelingen zijn geweest, ligt Vlaanderen nog niet volledig op koers om de vastgestelde doelstellingen te behalen (zie Figuur 2). Wat betreft het aantal doden binnen 30 dagen en zwaargewonden ligt Vlaanderen net boven de curve om het streefcijfer te behalen, de evolutie van letselgevallen blijft verder achter. Om het streefdoel van een halvering van het aantal doden, zwaargewonden en letselgevallen te bereiken, is de komende jaren een jaarlijkse afname nodig van 16 verkeersdoden, 130 zwaargewonden en 1.774 verkeersongevallen.

Figuur 2 Evolutie van het aantal doden 30 dagen, het aantal zwaargewonden en het aantal letselgevallen in Vlaanderen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.1.2 ... maar de evolutie van de verkeersveiligheid verloopt niet voor alle groepen even gunstig

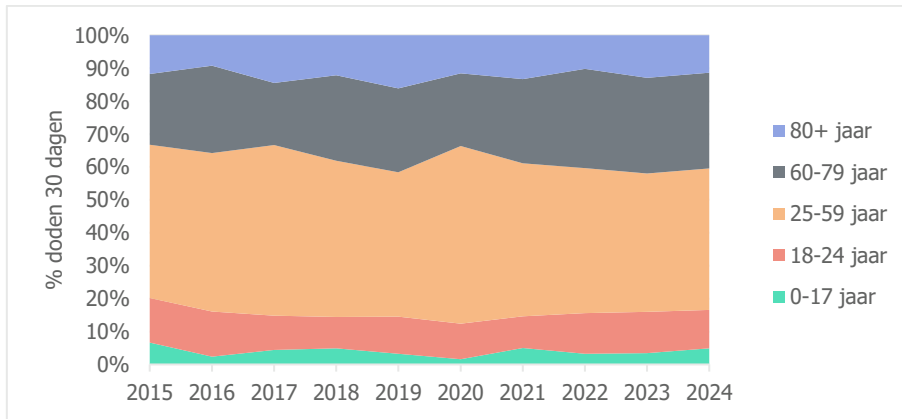
De verkeersveiligheid evolueert met andere woorden niet gelijkmatig. We zien sterke verschillen naargelang geslacht, leeftijd, en type weggebruiker.

2.1.2.1 Type weggebruiker

In Vlaanderen vertoont de evolutie van het aantal en het aandeel verkeersdoden duidelijke leeftijdsgebonden verschillen.

Hoewel het aantal verkeersdoden daalde in alle leeftijdsgroepen in de voorbije 10 jaar, was die daling het kleinst voor de groep 60-79jarigen. Over de periode 2015-2024 steeg het aandeel dodelijke slachtoffers in deze leeftijdsgroep met 8 procentpunten. Het aandeel Vlamingen in deze leeftijdsgroep steeg in dezelfde periode nog sterker. Bij de 80-plussers bleef het aandeel verkeersdoden grotendeels onveranderd, hoewel hun aandeel in de populatie toenam. De effecten van de vergrijzing in deze oudste leeftijdsgroep is voorlopig slechts in beperkte mate zichtbaar in de verkeersveiligheid.

Figuur 3 Aandeel doden 30 dagen per leeftijdsgroep, Vlaanderen, 2015-2024

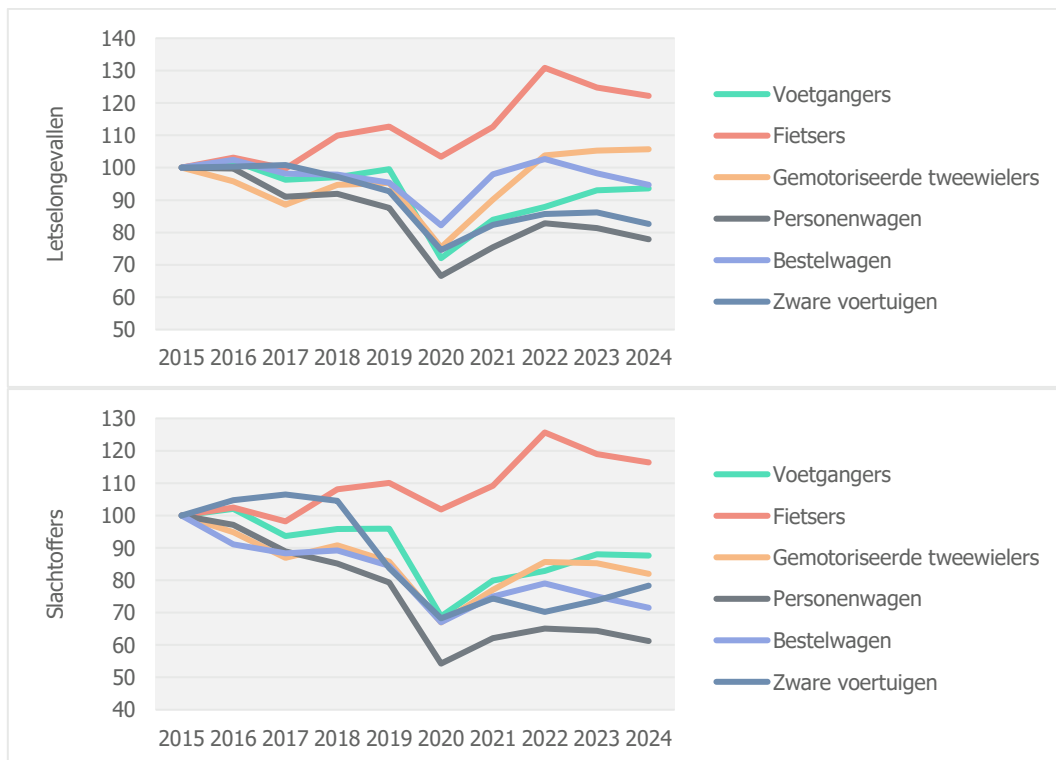


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Voor de meeste vervoersmodi daalde zowel het aantal verkeersdoden als het totale aantal slachtoffers. Hoewel personenwagens in 2024 nog steeds de vervoersmodus zijn met het hoogste aantal verkeersslachtoffers, is het aantal slachtoffers met dit type vervoersmiddel sterk gedaald (-39%) op tien jaar tijd. Ook gegevens uit de Minimale Ziekenhuisgegevens, die een beeld geven van gehospitaliseerde verkeersslachtoffers, bevestigen deze sterke daling.

Voor vrachtwageninzittenden (-34%); bestelwageninzittenden (-28%), motorfietsers (-24%) en bromfietzers (-15%) werd eveneens een daling van het aantal verkeersslachtoffers waargenomen in de periode 2015-2024.

Figuur 4 Evolutie (2015 = index 100) van het aantal letselongevallen (boven) en het aantal slachtoffers (onder) per weggebruikerstype, Vlaanderen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

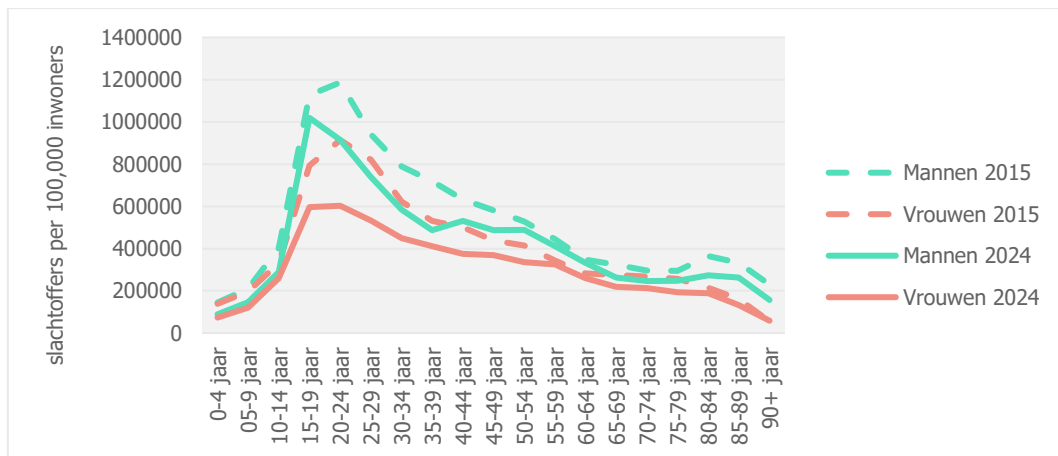
Fietsers vormen een uitzondering op deze algemene positieve trend. Het totale aantal fietsongevallen nam sinds 2015 toe met 22%, en het aantal slachtoffers steeg met 16%. Voor klassieke fietsen is er sprake van een daling, maar bij elektrische fietsen en speedpedelecs stijgt het aantal ongevallen en slachtoffers jaarlijks. Hier zien we bovendien een dubbele risicopiek: jongeren (15-19 jaar) zijn het vaakst betrokken bij ongevallen, terwijl ouderen (65+) het zwaarst getroffen worden in termen van letselernst. Opvallend is ook de sterke stijging van het aantal dodelijke slachtoffers bij de actieve werkende populatie (25-59 jaar), wat wijst op een groeiende kwetsbaarheid

van deze groep. Bij elektrische fietsen zijn vrouwen vaker slachtoffer, wat samenhangt met hun groter gebruiksvolume, terwijl bij speedpedelecs de slachtoffers voornamelijk mannelijk zijn. De gemiddelde leeftijd van elektrische fietsslachtoffers daalt, wat wijst op een snelle verjonging van de gebruikersgroep.

Het aantal ongevallen met voetgangers daalde met slechts 6%, en het aantal slachtoffers met 12%. Vooral jonge (15–19 jaar) en oudere (80+) voetgangers lopen een hoog risico. Personen van 80 jaar en ouder maken 8% uit van de gewonde voetgangers, maar 18% van de doden en zwaargewonden. In de leeftijdsgroep 60–79 jaar bedraagt dit respectievelijk 21% en 30%.

Wanneer het aantal slachtoffers wordt gecorrigeerd voor de bevolkingssamenstelling naar leeftijd en geslacht (Figuur 5), blijkt dat de meeste slachtoffers onder jongeren vallen, met name in de leeftijdsgroepen 15-19 jaar en 20-24 jaar. Bovendien is het aantal mannelijke slachtoffers systematisch hoger dan dat van vrouwelijke slachtoffers in alle leeftijdsgroepen.

Figuur 5 Evolutie van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners naargelang geslacht en leeftijd, Vlaanderen, 2024 versus 2015

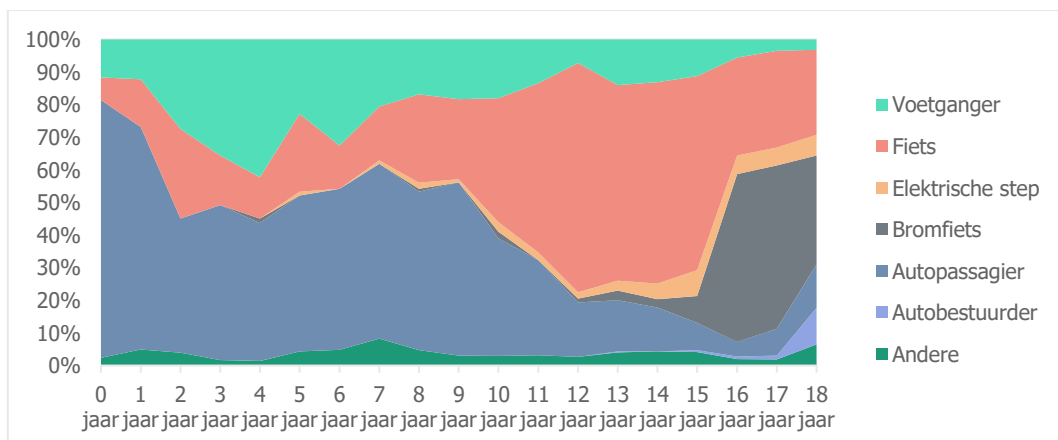


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.1.2.2 Kinderen en jongeren

Bij kinderen en jongeren (0-18 jaar) zijn duidelijke leeftijdsgebonden patronen zichtbaar in het aandeel slachtoffers per weggebruikerstype, hoewel bij de interpretatie van deze grafiek in acht moet worden genomen dat het aantal slachtoffers in de jongste leeftijdsgroepen beperkt is. Het aandeel autopassagiers daalt met de leeftijd. Fietsslachtoffers nemen toe tot de leeftijd van 16 jaar en dalen daarna, terwijl bromfiets-slachtoffers vanaf 16 jaar toenemen. Het aandeel voetgangers stijgt tot circa 4 jaar en neemt daarna geleidelijk af.

Figuur 6 Aandeel slachtoffers naargelang type weggebruiker voor jongeren (0-18 jaar), Vlaanderen, 2024



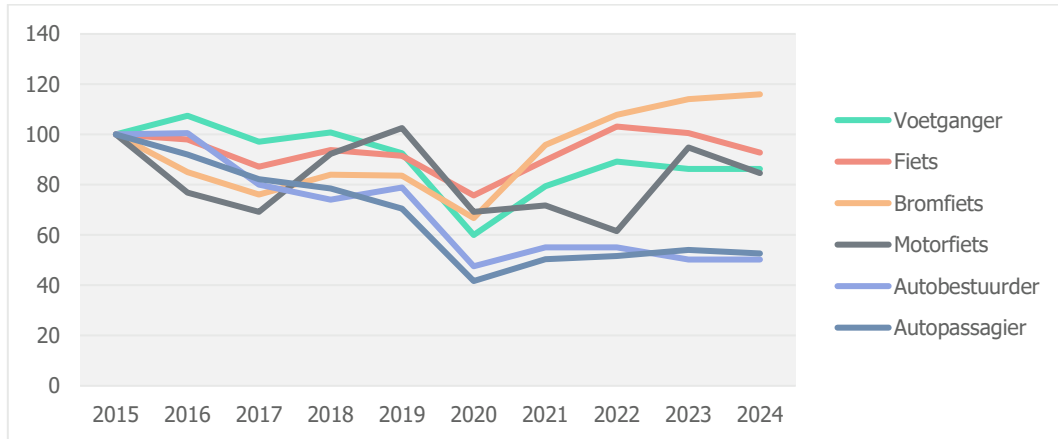
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Over de periode 2015-2024 is het aantal verkeersslachtoffers onder kinderen en jongeren (0-18 jaar) als autobestuurder (-50%) en als autopassagier (-47%) het sterkst gedaald. Ook bij jonge voetgangers is een duidelijke afname (-14%) zichtbaar, wat duidt op verbeterde verkeersveiligheid voor deze groepen. Het aantal

jonge motorfietsslachtoffers fluctueerde jaarlijks, mede door het kleine aantal, maar vertoont op lange termijn eveneens een duidelijke daling (-15%).

Voor jonge bromfietzers is echter een tegenovergestelde trend waarneembaar, met een stijging van het aantal slachtoffers van 914 in 2015 naar 1.060 in 2024. Het aantal jonge fietsslachtoffers nam aanvankelijk af tot 2020, maar steeg daarna weer, waardoor de totale afname over de gehele periode beperkt bleef tot 7%.

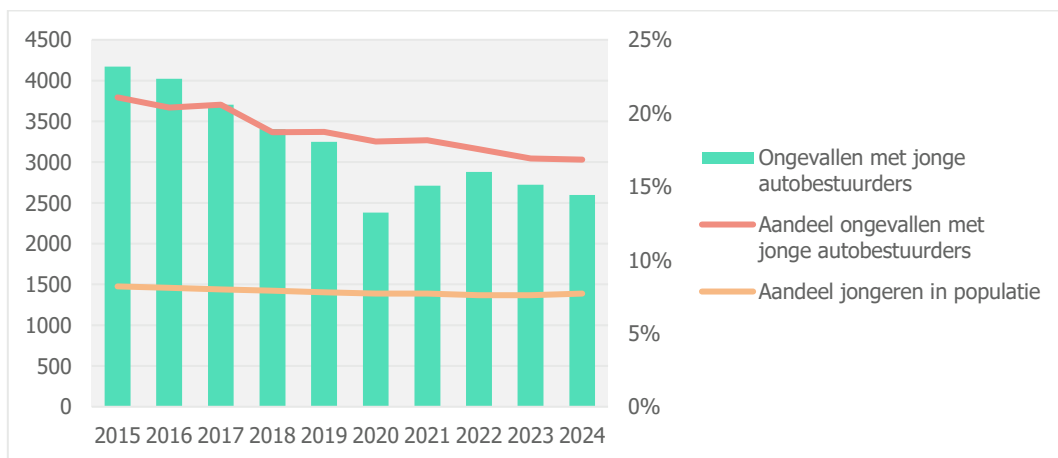
Figuur 7 Evolutie van slachtoffers bij kinderen en jongeren (0-18 jaar) volgens weggebruikerstype, Vlaanderen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het aantal verkeersongevallen waarbij jongeren betrokken zijn, daalde de afgelopen tien jaar sterk (-22%). Bij jonge autobestuurders (18-24 jaar) was deze daling nog duidelijker, van 4.171 ongevallen in 2015 naar 2.596 in 2024, een afname van 38%.

Figuur 8 Evolutie van het aantal en aandeel ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar) en van het aandeel jongeren (18-24 jaar) in de populatie, Vlaanderen, 2015-2024



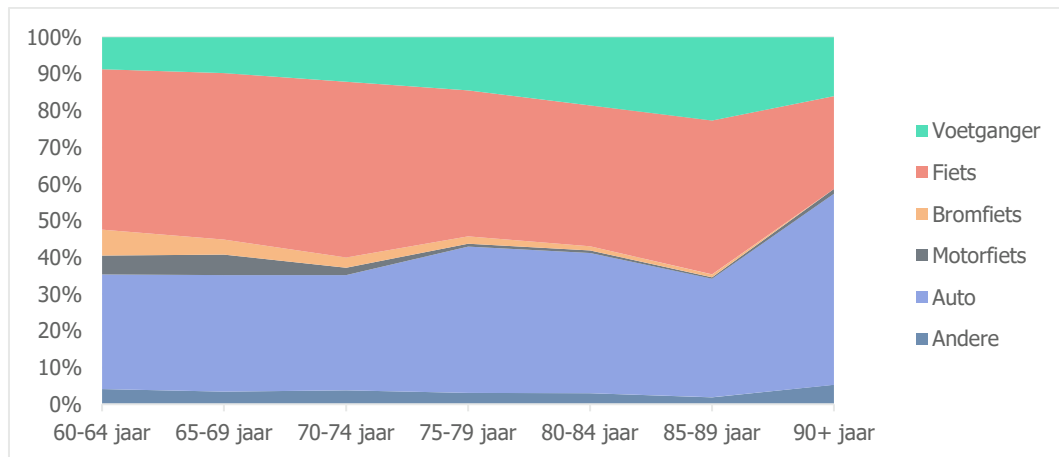
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.1.2.3 Ouderen

Voor de oudere populatie is de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers minder gunstig in vergelijking met alle slachtoffers. Het aantal slachtoffers bij 65-plussers daalde slechts met 6% tussen 2015 en 2024, tegenover een daling van 17% voor alle slachtoffers.

Bij personen van 60 jaar en ouder neemt het aandeel slachtoffers als auto-inzittende en als voetganger toe met de leeftijd, terwijl het aandeel fietsslachtoffers relatief hoog blijft tot circa 89 jaar en daarna verder afneemt. Deze patronen weerspiegelen de verplaatsingsgewoonten van ouderen, die zich vaker als autopassagier of te voet verplaatsen. Tussen 2015 en 2024 nam het aantal slachtoffers onder senioren op motorfiets, fiets en bromfiets respectievelijk toe met 41%, 15% en 29%, terwijl het aantal slachtoffers als autopassagiers daalde met 43%.

Figuur 9 Evolutie van slachtoffers bij ouderen (60+ jaar) volgens weggebruikerstype, Vlaanderen, 2015-2024



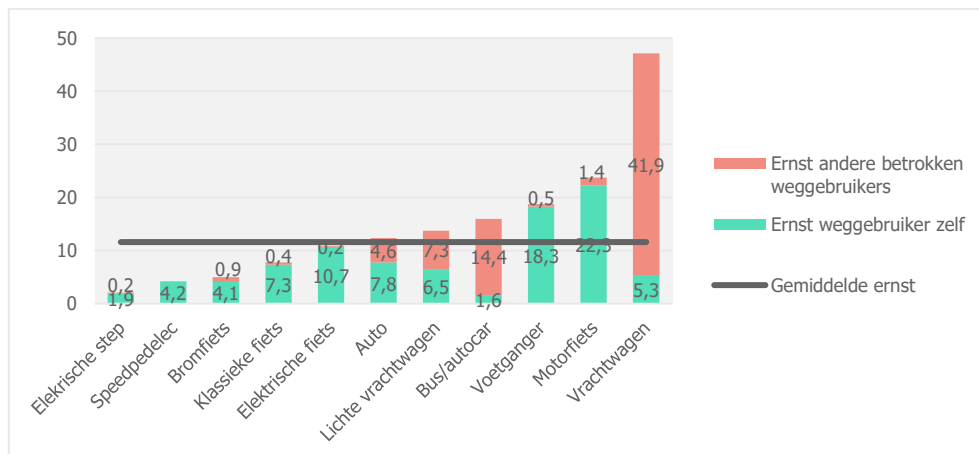
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.1.3 Opvallende verschillen in ongevalsrisico en ongevalsernst per vervoersmiddel

De **ongevalsernst**, gedefinieerd als het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen, vertoont een duidelijke dalende trend, maar ook deze daling is niet uniform verdeeld over de verschillende vervoersmodi. Er is een sterke daling van de ongevalsernst voor bromfietzers (-81%), gebruikers van een speedpedelec (-66%), elektrische fietsers (-66%) en inzittenden van bestelwagens (-59%). De daling is daarentegen beperkter bij voetgangers (-11%), inzittenden van vrachtwagens (-11%) en klassieke fietsers (-15%).

Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen de ernst van het ongeval voor de betrokken weggebruiker zelf en voor diens tegenpartij. De volledige hoogte van de balk in Figuur 10 geeft de totale ernst van het ongeval weer, uitgedrukt als het aantal doden per 1.000 letselongevallen waarbij de betreffende weggebruiker betrokken is. Daarbij is geen rekening gehouden met de mate van blootstelling van de verschillende types weggebruikers.

Figuur 10 Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2022-2024)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn, zijn significant ernstiger dan ongevallen met andere voertuigtypes. Dit verschil in ernst is vooral toe te schrijven aan de ernst voor de andere betrokken weggebruikers (de opponenten). De massa en afmetingen van vrachtwagens vergroten de kans op zware letsels of dodelijke afloop voor andere partijen in het ongeval, zoals voetgangers, fietsers of inzittenden van personenwagens. Een gelijkaardig patroon is zichtbaar bij ongevallen met bussen of autocars. Ook hier is de ernst het hoogst bij de opponenten.

De **mortaliteit**, of het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners, kende eveneens een aanzienlijke daling. Waar er in 2015 nog 61 verkeersdoden per miljoen inwoners werden geregistreerd, is dit aantal in 2024 teruggelopen

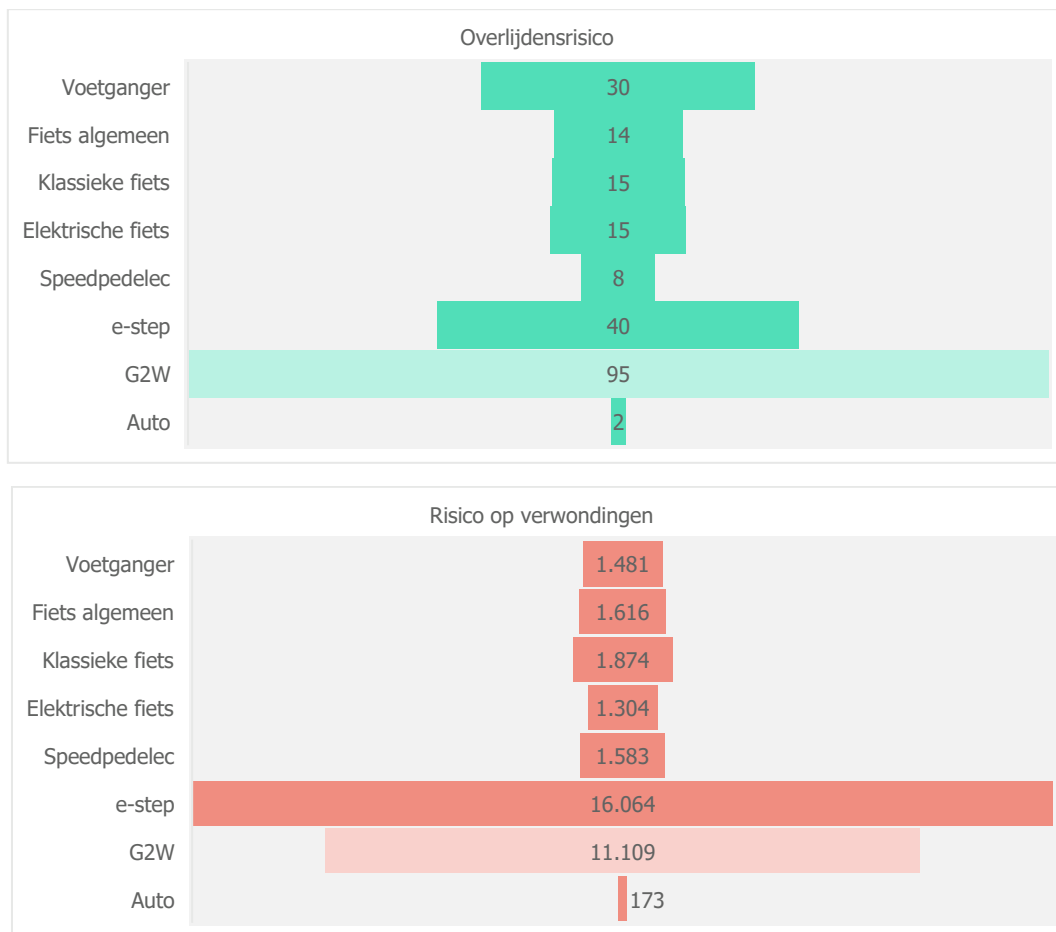
tot 37. Wanneer dit verder wordt uitgesplitst naar type weggebruiker, wordt duidelijk dat de sterkste afnames optreden bij inzittenden van bestelwagens (-62%), inzittenden van personenwagens (-49%) en gebruikers van gemotoriseerde tweewielers (-35%). De mortaliteit neemt toe voor fietsers, in het bijzonder voor elektrische fietsers en gebruikers van een speedpedelec. Voor nieuwe vervoersmodi zoals elektrische steps wordt sinds hun introductie een relatief lage maar stabiele mortaliteit vastgesteld, hoewel het aantal verkeersongevallen en slachtoffers voor deze vervoersmodus wel sterk stijgt.

Het **risico op verwondingen**, uitgedrukt als het aantal slachtoffers per miljard afgelegde kilometers als hoofdvervoerswijze, geeft een genuanceerd beeld. In 2024 kenden inzittenden van personenwagens het laagste risico op verwondingen, terwijl dit risico het hoogst was voor gebruikers van de elektrische step en gemotoriseerde tweewielers.

Dezelfde trend zien we terug in het **overlijdensrisico**, ofwel het risico om te overlijden per miljard afgelegde kilometer als hoofdvervoerswijze. Binnen de actieve modi is het risico op overlijden bij speedpedelecs opvallend laag, in tegenstelling tot elektrische steps die ook qua overlijdensrisico hoog scoren.

Bij de berekening van deze risico's wordt uitgegaan van het totaal aantal afgelegde kilometers volgens het begrip "hoofdvervoerswijze"³. Dit heeft echter als gevolg dat de risico's voor modi die vaak als voor- en natransport worden gebruikt - vooral te voet en in minder mate de fiets (OVG 7) - overschat zijn. Hoewel de hoofdvervoerswijze doorgaans een goede benadering vormt van het totale vervoersgebruik in Vlaanderen - slechts 5% van de verplaatsingen is multimodaal (OVG 7) - blijft het belangrijk om in de toekomst detailanalyses uit te voeren voor een meer accurate risicobeoordeling, zeker in het licht van de evolutie naar meer multimodale verplaatsingen.

Figuur 11 Overlijdensrisico en risico op verwondingen, hoofdvervoerswijze, 2024



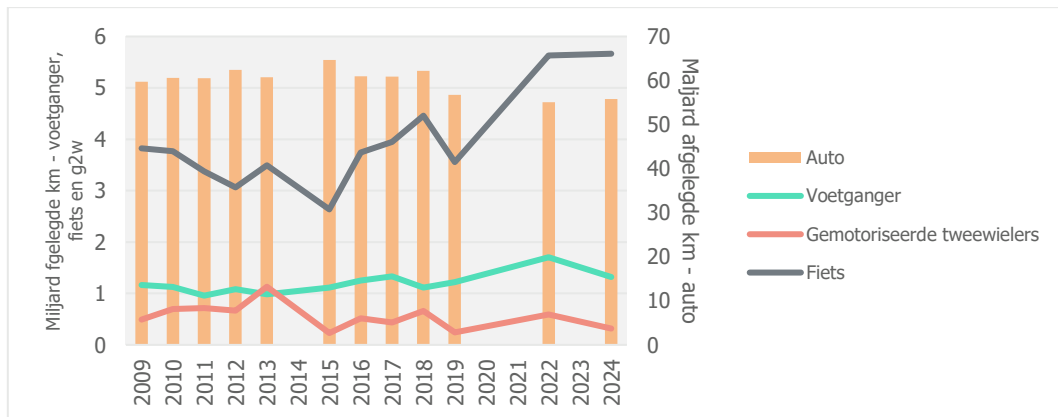
Bron: OVG & Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

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

2.1.4 Wijzigingen in het verplaatsingsgedrag zorgen voor wijzigingen in botsingsconfiguraties

Het verplaatsingsgedrag van de Vlaamse bevolking (berekend op basis van hoofdvervoerswijze) kende de voorbije jaren enkele belangrijke verschuivingen. Het aantal dagelijkse verplaatsingen bleef tussen 2015 en 2020 stabiel op gemiddeld 2,42 tot 2,55 per persoon (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2020), maar steeg in 2024 naar 2,6 aantal dagelijkse verplaatsingen, deels door het herstel na de COVID-19-pandemie (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2025). Tegelijk daalde de gemiddeld afgelegde afstand van 45 km in 2018 naar 29,3 km in 2024 (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2019; 2025). De reistijd bleef relatief constant rond 71–79 minuten, in overeenstemming met de Brevet-wet (Mobiliteitsbrief, 2021).

Figuur 12 Evolutie afgelegde kilometers voor voetgangers, gemotoriseerde tweewielers, fietsers en personenwagens als hoofdvervoerswijze Vlaanderen, 2009 – 2024



Bron: OVG

De modal split evolueerde richting duurzamere modi. Met andere woorden: er wordt meer gewandeld en gefietst. Het aandeel van de auto daalde van circa 65% van de verplaatsingen in 2015–2019 naar minder dan 60% in 2024 (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2020; 2025). Daartegenover nam het fietsgebruik toe, vooral dankzij de opmars van de elektrische fiets, die van 3% van de verplaatsingen in 2019 steeg naar 5,3% in 2024. In 2024 bezat 80,2% van de gezinnen een fiets en 44,4% een elektrische fiets (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2025). In 2009 werd er in totaal 3,8 miljard kilometer gefietst, in 2024 is dat aantal gestegen naar 5,7 miljard kilometer. Vooral sinds 2020 zien we een sterke toename van het aantal fietskilometers. Het aandeel van elektrische fietsen in het totaal aantal fietskilometers nam toe van 8% in 2014 tot maar liefst 41% in 2024.

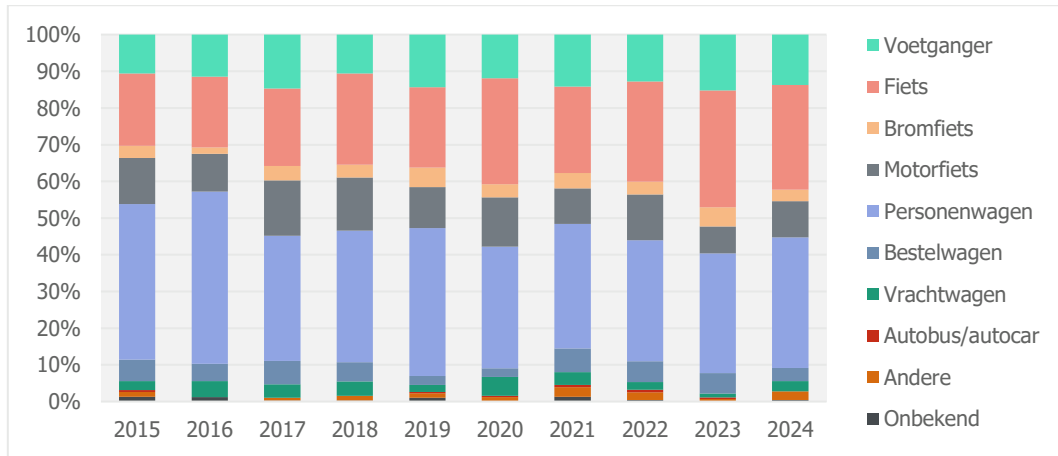
Ondanks dit verlies in modal share blijft de auto dominant in bezit. Het rijbewijsbezit (bij personen van 17 jaar en ouder) steeg van 83,4% in 2019 (OVG 5) naar 89% in 2024; 90% van de mannen en 81% van de vrouwen had in 2022 een rijbewijs. Het autobezit daalde licht van 82,5% naar 81,2% (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2025).

De druk op het wegennet blijft ook toenemen. Data van het Vlaams Verkeerscentrum toont aan dat de filelengte (de maximale lengte van de file op een gemiddelde dag) en filezwaarte (de totale omvang van de files op een gemiddelde dag) sinds 2015 een structurele stijging vertonen, met een tijdelijke daling in 2020 als gevolg van de COVID-19-pandemie. De verzadigingsgraad, die aanduidt welk aandeel van de wegsegmenten binnen een bepaalde groep als verzadigd wordt beschouwd, herstelde naar 18% in 2024, wat weliswaar nog onder het niveau van 2015 ligt, toen deze 20% bedroeg. De verkeersprestatie, die de totale afstand weergeeft die voertuigen gezamenlijk afleggen op het Vlaamse wegennet op een gemiddelde dag, bleef daarentegen stabiel. Ondanks de toenemende verkeersdruk, filelengte en filezwaarte, is de gemiddeld afgelegde afstand door voertuigen in de afgelopen jaren nauwelijks veranderd (Vlaams verkeerscentrum).

Deze veranderingen in het verplaatsingsgedrag gaan gepaard met een verschuiving in botsingsconfiguraties. Het aantal dodelijke slachtoffers onder auto-inzittenden daalde sinds 2015, terwijl het aantal slachtoffers onder fietsers toenam. Het aandeel dodelijke slachtoffers onder fietsers als gevolg van een aanrijding met personenwagens of bestelwagens blijft relatief hoog. Vooral de sterke stijging van het aantal eenzijdige fietsongevallen met dodelijke afloop valt op. Dit aantal nam toe van 9 in 2015 tot 22 in 2024.

In 2024 vertegenwoordigen kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers en bromfietsers) bijna de helft van de verkeersdoden, in 2015 ging het nog om één derde van alle verkeersdoden. Deze stijging is vooral te wijten aan de toename van het aandeel fietsers onder de verkeersdoden: waar fietsers in 2015 nog 20% van de verkeersdoden uitmaakten, bedroeg dat aandeel in 2024 al 29%. Ook het aandeel voetgangers in de verkeersdoden nam licht toe, van 11% in 2015 tot 14% in 2024.

Figuur 13 Aandeel doden 30 dagen per type weggebruiker, Vlaanderen, Vlaanderen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Ook de verdeling van botsingspartners is gewijzigd. De in Figuur 14 waarneembare trends wijken af van de hierboven beschreven patronen die enkel gebaseerd waren op doden 30 dagen.

In 2024 kwam het botsingstype fiets-personenwagen het vaakst voor, een opvallende verschuiving ten opzichte van 2015, toen botsingen tussen personenwagens onderling het vaakst voorkwamen. Het aandeel van dit type botsingen daalde in de periode 2015-2024 van 24,6% naar 16,7%.

Daarnaast nam het aantal ongevallen tussen fietsers onderling en ongevallen tussen auto's enerzijds en actieve weggebruikers – voetgangers en fietsers – anderzijds duidelijk toe. Het aandeel eenzijdige fietsongevallen, waarbij geen andere weggebruiker betrokken is, vertoonde eveneens een stijgende trend.

Figuur 14 Aantal letselgevallen naar conflicttype, Vlaanderen, 2024 versus 2015

2015	Voetganger	E-step	Fiets	Bromfiets	Motorfiets	Auto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus, autocar	Eenzijdig	Onbekend	Totaal
Voetganger	0,0%		1,2%	0,4%	0,1%	5,7%	0,6%	0,2%	0,2%	0,0%	0,3%	9%
E-step												
Fiets			2,6%	1,2%	0,2%	19,6%	1,7%	0,8%	0,3%	3,0%	0,5%	30%
Bromfiets				0,1%	0,0%	7,2%	0,6%	0,2%	0,1%	1,2%	0,2%	10%
Motorfiets					0,1%	4,0%	0,4%	0,2%	0,0%	1,3%	0,1%	6%
Auto						24,6%	4,3%	2,8%	0,5%	9,7%	0,9%	43%
Lichte vrachtwagen							0,4%	0,5%	0,1%	0,8%	0,1%	2%
Vrachtwagen								0,4%	0,0%	0,4%	0,1%	2%
Autobus, autocar									0,0%	0,1%	0,0%	0%
Onbekend										0,2%	0,0%	0%
Totaal	0%	0%	4%	2%	1%	61%	8%	5%	1%	17%	2%	100%

2024	Voetganger	E-step	Fiets	Bromfiets	Motorfiets	Auto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus, autocar	Eenzijdig	Onbekend	Totaal
Voetganger	0,0%	0,4%	2,1%	0,6%	0,1%	4,7%	0,5%	0,1%	0,3%	0,0%	0,3%	9%
E-step		0,0%	0,8%	0,1%	0,0%	2,4%	0,2%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	4%
Fiets			4,9%	1,9%	0,2%	21,3%	2,7%	0,8%	0,3%	5,0%	0,6%	38%
Bromfiets				0,2%	0,1%	6,3%	0,7%	0,2%	0,1%	1,1%	0,1%	9%
Motorfiets					0,1%	3,1%	0,5%	0,1%	0,0%	1,3%	0,1%	5%
Auto						16,7%	3,9%	2,5%	0,6%	7,6%	0,7%	32%
Lichte vrachtwagen							0,4%	0,4%	0,1%	0,6%	0,1%	2%
Vrachtwagen								0,3%	0,1%	0,3%	0,1%	1%
Autobus, autocar									0,0%	0,1%	0,0%	0%
Onbekend										0,2%	0,0%	0%
Totaal	0%	0%	8%	3%	0%	55%	9%	4%	1%	17%	2%	100%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

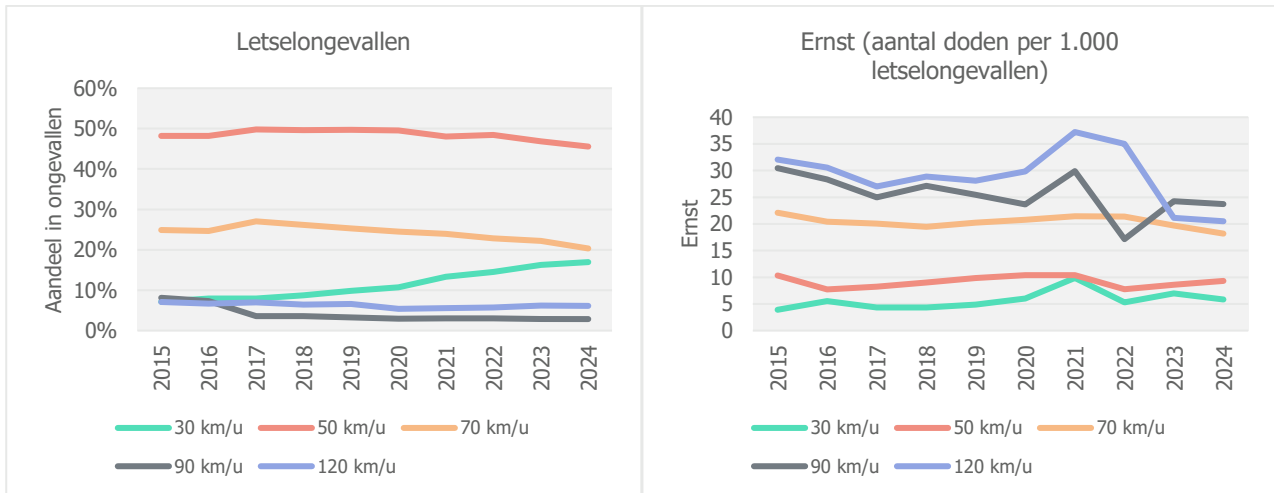
2.1.5 Meer algemene zone 30 in stads- en woonkernen leidt tot meer ongevallen op wegen met een snelheidslimiet van 30km/u

De meeste letselongevallen deden zich de afgelopen tien jaar voor op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u. Dit type weg blijft dan ook het meest risicovol in termen van absolute aantallen, al bleef het aandeel van dergelijke ongevallen in de totale cijfers opvallend stabiel.

Een andere evolutie tekent zich af bij wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u. Het aandeel letselongevallen op deze wegen in het totaal aantal letselongevallen verdubbelde ruim in de afgelopen tien jaar: van 7% in 2015 naar 17% in 2024. In absolute aantallen gaat het om een stijging van 1.792 ongevallen in 2015 tot 3.762 in 2024. Deze toename is rechtstreeks toe te schrijven aan de sterke uitbreiding van de zone 30 in tal van Vlaamse steden en gemeenten.

Hoewel het aandeel ongevallen in zone 30 fors is gestegen, blijft de ernst van deze ongevallen relatief beperkt. Dit sluit aan bij de algemene vaststelling dat de impact van ongevallen kleiner wordt naarmate de toegelaten snelheid lager is. Op autosnelwegen met een limiet van 120 km/u blijkt de ernstgraad van letselongevallen tot 2023 het hoogst te zijn. In 2024 overschrijdt de ernstgraad van ongevallen op 90 km/u-wegen voor het eerst die op 120 km/u-wegen.

Figuur 15 Evolutie van letselongevallen naargelang de snelheidslimiet (links) en evolutie van de ernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 verkeersongevallen) naargelang de snelheidslimiet, Vlaanderen, 2015-2024



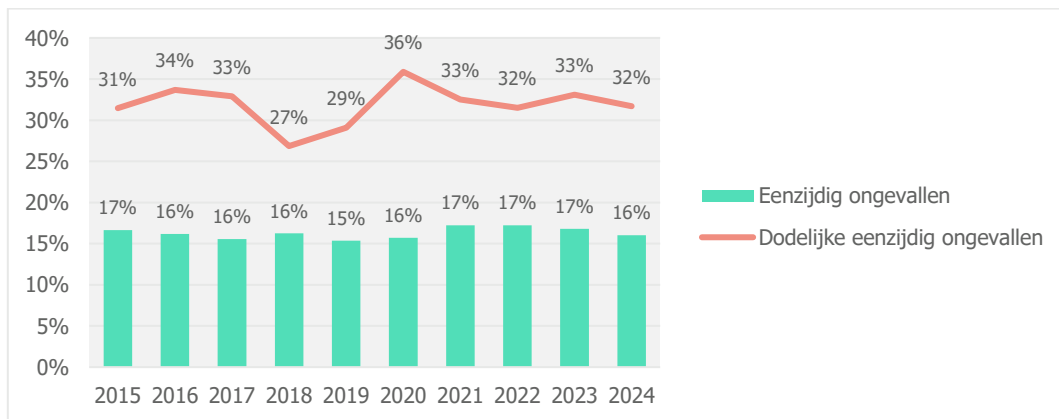
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De verdeling van ongevallen over doorlopende wegsegmenten en kruispunten bleef onveranderd. Het merendeel van de ongevallen doet zich voor op gewestwegen en gemeentewegen, die samen bijna gelijk vertegenwoordigd zijn, met een lichte verschuiving: het aandeel op gemeentewegen is sinds 2015 licht toegenomen ten koste van gewestwegen.

2.1.6 Het aandeel eenzijdige letselongevallen blijft hoog

In 2024 was 16% van de letselongevallen een eenzijdig ongeval, waarbij geen andere weggebruikers betrokken waren. Dit aandeel bleef de afgelopen tien jaar relatief stabiel. Bij de dodelijke ongevallen lag het aandeel eenzijdige ongevallen aanzienlijk hoger, namelijk 32% in 2024. Dit aandeel schommelt rond 30% in de laatste 10 jaar.

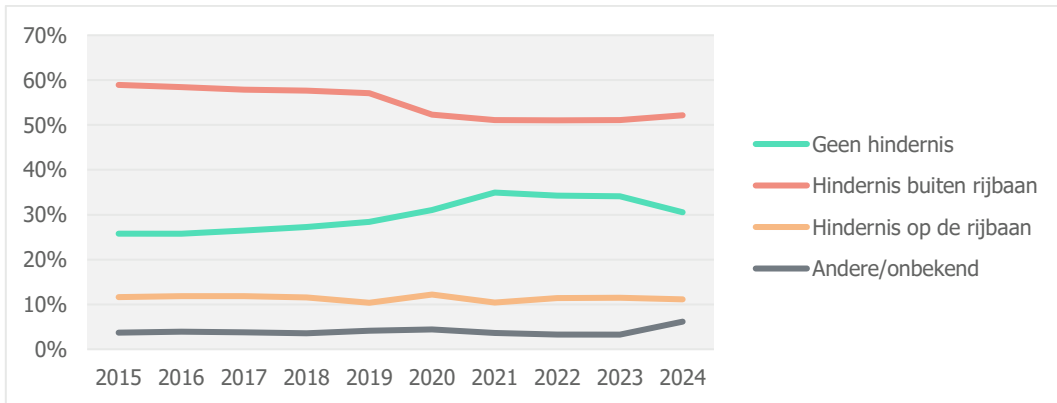
Figuur 16 Evolutie aandeel eenzijdige letselongevallen en dodelijke eenzijdige letselongevallen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Iets meer dan de helft van de eenzijdige ongevallen in 2024 gebeurde met een hindernis buiten de rijbaan (52%). Dat is een daling ten opzichte van 2015, toen dit aandeel nog 59% bedroeg. Tegelijkertijd nam het aandeel eenzijdige ongevallen zonder hindernis toe: van 26% in 2015 naar 31% in 2024. Dit aandeel stagneert sinds 2020, en daalt in 2024 voor het eerst weer.

Figuur 17 Verdeling eenzijdige ongevallen naargelang het type botsing, Vlaanderen, 2015-2024

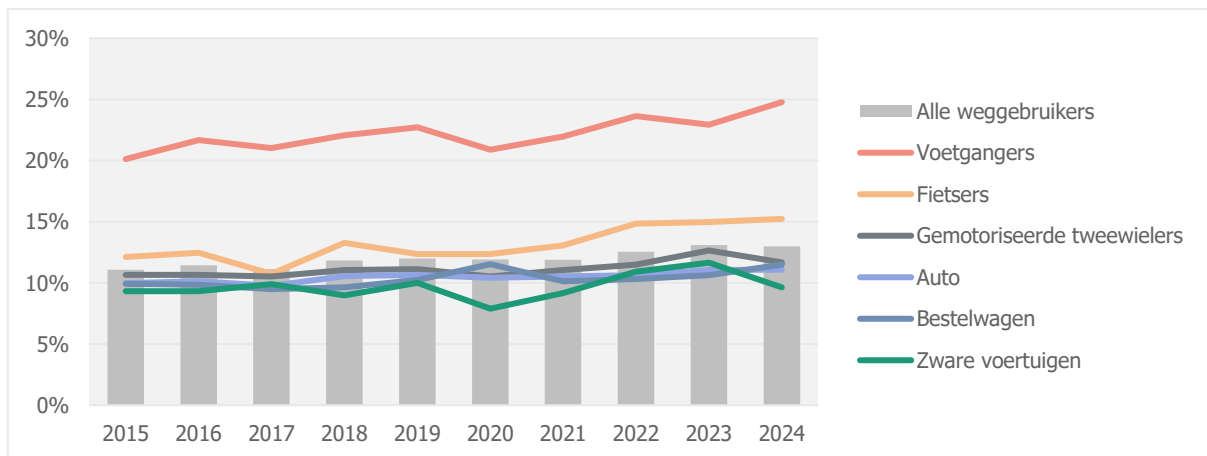


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Bij meerzijdige ongevallen vond in 2024 het grootste deel plaats langs opzij (37%). Het aandeel frontale botsingen en kop-staart aanrijdingen is sinds 2015 afgenomen. Deze daling kan deels worden verklaard door de toenemende toepassing van rijhulpsystemen, zoals automatisch noodremsysteem (AEB), adaptieve cruise control en rijstrookassistentie, maar ook door de daling van de geldende snelheidslimieten en infrastructuraanpassingen. Daarentegen nam het aandeel kettingbotsingen toe, wellicht als gevolg van een wijziging in de definitie van dit type ongeval, waardoor meer ongevallen hierin werden gecategoriseerd.

Het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf schommelt tussen 11% en 13%, met een lichte stijging over de periode 2015-2024. Voor specifieke typen ongevallen ligt dit aandeel hoger: bij ongevallen met voetgangers steeg dit aandeel van 20% naar 23%, met een piek van 24% in 2022. Bij fietsongevallen fluctueerde het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf tussen 12% en 15%, met een lichte stijging over tien jaar. Voor ongevallen met bestelwagens en ongevallen met zware voertuigen ligt het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf doorgaans lager, tussen 8% en 12%.

Figuur 18 Evolutie van het aandeel ongevallen met vluchtmisdrijf, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.2 Evolutie van de verkeersveiligheid naargelang het type weggebruiker

2.2.1 Voetgangers – daling van het aantal ongevallen, maar ouderen en jongeren blijven kwetsbaar⁴

Bijna iedereen is soms voetganger. Slechts 5,8% van de respondenten in 7^{de} Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG; Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2025) geeft aan nooit of minder dan één keer per jaar te voet naar een bestemming te gaan. Vrouwen en 65-plussers wandelen vaker. Het aantal kilometers afgelegd te voet door Vlamingen is gestegen van 1,17 miljard (2009) naar 1,33 miljard (2024), met een lichte daling na 2020.

De belangrijkste kenmerken en evoluties van voetgangersongevallen zijn:

- Sinds 2015 daalde het aantal letselongevallen met voetgangers (-6%), net als het aantal voetgangersdoden (-17%). Voetgangers blijven 11–15% van alle verkeersdoden vertegenwoordigen;
- Slachtoffers zijn vaker vrouwen, de gemiddelde leeftijd bedraagt 42 jaar. Een voetganger die sterft in het verkeer is gemiddeld 51 jaar oud;
- Wanneer er rekening gehouden wordt met de leeftijds piramide, observeren we de hoogste risico's bij de 15-19 jarigen en bij 80-plussers (slachtoffers per 100,000 inwoners);
- Voetgangers ouder dan 80 jaar vertegenwoordigen 8% van de gewonde slachtoffers, maar 18% van de verkeersdoden en zwaargewonden;
- Het dodelijke risico fluctueert doorheen de tijd, maar er is een algemeen dalende trend op te merken;
- Voetgangers lopen in het algemeen een 18 keer hoger overlijdensrisico dan auto-inzittenden per afgelegde kilometer. Ook het risico op verwondingen ligt voor voetgangers 9 keer hoger dan voor auto-inzittenden;
- Het aandeel van auto's als botsingspartner lijkt in het voorbije decennium iets afgenomen.
- Bij voetgangersongevallen is er in 2024 in 25% van de gevallen sprake van vluchtmisdrijf, dit aandeel is opvallend hoger dan bij ongevallen met andere weggebruikers.

2.2.2 Fietsers – meer gebruikers vertaalt zich in meer slachtoffers, maar een lager individueel risico⁵

Het fietsgebruik in Vlaanderen bereikte in 2024 een recordniveau: 18,5% van alle verplaatsingen gebeurt met de fiets. De elektrische fiets wint sterk terrein, vooral voor woon-werkverkeer. In 2024 daalde de totale fietsverkoop licht, maar elektrische fietsen blijven met 51% het grootste marktsegment. Ook nichecategorieën, zoals cargobikes en gravelbikes, groeien. Jongeren fietsen het meest, terwijl 25–34-jarigen het minst fietsen. De elektrische fiets wordt populairder bij jongere generaties.

De belangrijkste kenmerken en evoluties van fietsongevallen zijn:

- Het aantal geregistreerde fietsongevallen en het aantal fietsslachtoffers steeg tussen 2015 en 2024 met 16%. Deze stijging is voornamelijk te wijten aan een stijging van het aantal letselongevallen en slachtoffers voor elektrische fietsers en gebruikers van een speedpedelec. Bij klassieke fietsen is er een daling van het aantal letselongevallen en gewonden;
- Het grootste aandeel verkeersdoden onder fietsers doet zich nog steeds voor bij klassieke fietsen;
- De ongevalsernst (fietsdoden per 1.000 letselongevallen) daalde voor alle fietstypen. De mortaliteit (fietsdoden per miljoen inwoners) daalde voor klassieke fietsen, maar steeg voor elektrische fietsen en speedpedelecs;
- Jongeren (15–19 jaar) vormen de grootste groep slachtoffers bij klassieke fietsen, terwijl bij elektrische fietsen de slachtoffers gemiddeld ouder zijn. Opvallend is dat de gemiddelde leeftijd voor elektrische fietsslachtoffers duidelijk daalt. Bij speedpedelecs zijn vooral beroepsactieve mannen (25–54 jaar) slachtoffer;
- Vrouwen zijn relatief vaker slachtoffer bij elektrische fietsen, terwijl mannen oververtegenwoordigd zijn bij klassieke fietsen en zeker bij speedpedelecs;
- Ongevallen met speedpedelecs vinden vaker plaats op gewestwegen; ongevallen met klassieke en elektrische fietsen gebeuren meestal op gemeentewegen;

⁴ Meer informatie is te vinden in de bijlage "Factsheet – Evolutie van voetgangersongevallen in Vlaanderen"

⁵ Meer informatie is te vinden in de bijlage "Factsheet – Evolutie van fietsongevallen in Vlaanderen"

- Het aandeel ongevallen op doorlopende wegvakken nam toe voor alle fietstypen, terwijl het aandeel kruispuntongevallen afnam. Deze evolutie is het meest uitgesproken bij speedpedelecs;
- Het aandeel eenzijdige fietsongevallen is lager dan bij alle weggebruikers, hoewel hier een probleem van onderregistratie speelt. Voor elk officieel door de politie geregistreerd zwaargewond slachtoffer, zijn er 4 personen die opgenomen worden in het ziekenhuis. Voor de fietsers gaat het zelfs over 7 slachtoffers in het ziekenhuis. Een groot deel van de eenzijdige fietsongevallen betreft een val zonder hindernis, voor speedpedelecs gaat het vaker om ongevallen met een hindernis op de rijbaan;
- Zijdelingse botsingen zijn het meest voorkomende type meerzijdig ongeval voor alle fietstypen;
- Het dodelijke risico voor fietsers fluctueert door toevallige schommelingen, maar op lange termijn is er een dalende trend:
 - Klassieke fietsen en elektrische fietsers hebben het hoogste relatieve overlijdensrisico;
 - Elektrische fietsen hebben een iets lager overlijdensrisico dan klassieke fietsen en een iets lager risico op verwondingen per km, met een dalende trend sinds 2015;
 - Speedpedelecs hebben het laagste overlijdensrisico van alle fietstypen, het risico op verwondingen per km voor speedpedelecs is lager dan bij klassieke fietsen;
 - Fietsers van 65+ lopen over alle fietstypes het hoogste risico, terwijl kinderen en jongeren vooral bij verwondingen een belangrijke risicogroep vormen;
- Auto's blijven de belangrijkste botsingspartner voor zowel fietsdoden als fietsslachtoffers, maar hun aandeel als botsingspartner daalt. Het aantal ongevallen tussen fietsers onderling steeg;
- Dodelijke eenzijdige ongevallen zonder opponent namen toe, van 9 dodelijke eenzijdige ongevallen in 2015 naar 22 dodelijke eenzijdige ongevallen in 2024.

2.2.3 Ongevallen met elektrische step blijven toenemen⁶

Het gebruik van deelsteps is de laatste jaren sterk toegenomen: in 2025 gebruikte 7,4% van de Vlamingen minstens één keer per jaar een deelstep, met een kleine groep die dit dagelijks of wekelijks doet. Sinds 2022 wordt het aantal e-stepkilometers geregistreerd via het OVG; in 2024 lag het aantal gereden kilometer 21% hoger dan in 2022. De typische e-stepgebruiker is jong (18-35 jaar), mannelijk en werkend.

De belangrijkste kenmerken en evoluties van ongevallen met een elektrische step zijn:

- Het aantal geregistreerde ongevallen steeg van 209 in 2020 naar 1.000 in 2024, waardoor hun aandeel in het totaal aantal ongevallen opliep van 1,1% naar 4,5%. Er is ook een toename van het aantal slachtoffers: hun aandeel in het totaal aantal verkeersslachtoffers steeg van 0,8% in 2020 naar 3,1% in 2024. De stijging is deels te verklaren door betere registratie, maar ook door het toegenomen gebruik van steps en de opkomst van deelsystemen. Politicijfers onderschatten het werkelijke aantal slachtoffers: veel lichte of eenzijdige ongevallen worden niet gemeld;
- De ernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen) voor gebruikers van een elektrische step ligt vijf keer lager dan de ernst voor inzittenden van een personenwagen. Indien we ook zwaargewonden in de berekening meenemen, ligt de ongevals ernst voor gebruikers van een elektrisch step hoger dan voor auto-inzittenden, maar nog steeds lager dan de ernst bij elektrische fietsers of voetgangers;
- Het slachtofferprofiel is overwegend jong en mannelijk, met een piek bij mannen van 20–24 jaar. Dit komt overeen met het gebruikersprofiel;
- Ziekenhuisgegevens tonen dat ernstige hoofdletsels het vaakst voorkomen bij e-stepgebruikers die zwaar gewond raken;
- Er is een duidelijk seizoenspatroon: het aantal ongevallen ligt laag in de winter en piekt in de zomer en vroege herfst;
- Ongevallen gebeuren vooral overdag tijdens weekdays, met pieken in de avondspits;
- 20–22% van de ongevallen met elektrische steps gaat gepaard met vluchtmisdrijf, tegenover slechts 12–13% bij alle verkeersongevallen;
- Ongevallen gebeuren vooral in stedelijk gebied, op wegen met een lage snelheidslimiet;
- Personenwagens zijn verreweg de belangrijkste botsingspartner, maar een aanzienlijk deel van de ongevallen met een elektrische step is eenzijdig (valpartij);
- In 2024 bedroeg het overlijdensrisico 40 doden per miljard kilometer, het risico op verwondingen bedroeg 16.064 gewonden per miljard kilometer. In vergelijking met auto-inzittenden lopen e-stepgebruikers een 24 keer hoger overlijdensrisico en een 93 keer hoger risico op verwondingen;
- Risico per kilometer is veel hoger dan bij auto-inzittenden, zowel voor doden als gewonden.

⁶ Meer informatie is te vinden in de bijlage "Factsheet – Evolutie van ongevallen met elektrische steps in Vlaanderen"

2.2.4 Blijvende kwetsbaarheid van bestuurders van gemotoriseerde tweewielers⁷

Het aantal gemotoriseerde tweewielers (G2Ws) in Vlaanderen is de afgelopen jaren sterk gestegen, vooral bij bromfietsen, waardoor België tot de grootste bromfietsmarkten van Europa behoort. Ondanks hun groei maken G2Ws slechts een zeer klein deel uit van het totaal aantal gereden voertuigkilometers. De groep motorrijders is divers, maar bestaat vooral uit mannen tussen 25 en 54 jaar; jongvolwassenen rijden minder vaak door de rijbewijswetgeving. Veel bestuurders hebben rijpauzes genomen waardoor hun effectieve rijervaring lager ligt dan hun formele rijervaring. G2Ws worden meestal gebruikt voor plezierritten of pendelverkeer in lente en zomer, en het merendeel rijdt alleen. Hoewel bijna iedereen een helm draagt, gebruiken veel bestuurders weinig beschermende kledij, vooral bromfietzers.

De belangrijkste kenmerken en evoluties van ongevallen met gemotoriseerde tweewielers zijn:

- Het aantal ongevallen met G2Ws is de voorbije tien jaar toegenomen. Het aantal bromfietsongevallen steeg met 21,7%. Daartegenover staat een daling van het aantal motorfietsongevallen met 22,2%;
- het aantal motorfietssslachtoffers daalde tussen 2015 en 2024 met 23,7% en het aantal doden met 50%. Onder de bromfietzers daalt in diezelfde periode het aantal slachtoffers met 14,5%, alsook het aantal doden (van 13 doden in 2015 naar 3 doden in 2024).
- Mannen zijn oververtegenwoordigd onder de slachtoffers: jonge bromfietzers (15–19 jaar) en jongvolwassen motorfietzers (20–24 jaar) vormen de grootste groepen. Het aandeel van oudere motorfietzers onder de motorfietssslachtoffers stijgt, net als de gemiddelde leeftijd van overleden motorfietzers;
- Bromfietzers raken vooral binnen de bebouwde kom betrokken bij ongevallen, motorfietsongevallen zijn meer gespreid over stedelijke en landelijke wegen;
- Ongevallen gebeuren voornamelijk buiten kruispunten en volgen het gebruikspatroon van G2Ws met een piek in het motorseizoen;
- Motorfietzers zijn vaker betrokken bij eenzijdige ongevallen in vergelijking met alle weggebruikers, maar botsingen langs opzij blijven het meest voorkomend type ongeval;
- Het overlijdensrisico voor G2Ws daalt, maar blijft hoger dan bij autobestuurders. Motorrijders lopen relatief meer risico op overlijden, bromfietzers meer risico op verwondingen;
- Ongevallen met bromfietsen en motorfietsen vinden het vaakst plaats met een personenauto als opponent. Opvallend is bovendien het relatief hoge aandeel ongevallen waarbij bromfietsen en motorfietsen als opponent betrokken zijn, met een andere kwetsbare weggebruiker als slachtoffer.

2.2.5 De auto wordt steeds veiliger⁸

De auto is nog steeds het dominante vervoersmiddel in Vlaanderen. Op weekdays gebeuren 60,4% van de verplaatsingen met de auto. Mannen zijn vaker bestuurder, vrouwen vaker passagier. Tussen 2015 en 2024 nam het aantal ingeschreven personenwagens in Vlaanderen met 16% toe, met een sterke groei van grotere en zwaardere voertuigen. Het gemiddeld vermogen van auto's nam met 9% toe, mede door elektrische voertuigen.

De belangrijkste kenmerken en evoluties van auto-ongevallen zijn:

- Het aantal letselongevallen met personenwagens in Vlaanderen daalde tussen 2015 en 2024 met 22%, het aantal gewonden met 39% en het aantal doden met 46%. Deze daling is het sterkst van alle weggebruikers, voor autobestuurders en passagiers is de vooruitgang met andere woorden het grootst;
- Het aantal gehospitaliseerde slachtoffers van auto-ongevallen daalde met 37%, en het aantal ernstig gewonden (MAIS3+) met 43% tussen 2016 en 2022;
- 47% van de gewonde autobestuurders is vrouwelijk, onder autopassagiers ligt het aandeel vrouwen hoger (60%);
- Het aandeel jonge verkeersdoden (18-24 jaar) is in 2024 gedaald ten opzichte van 2015 met 7%. Tegelijkertijd is het aandeel doden in de leeftijdscategorie 60-79 jaar toegenomen met 12%;
- De meeste auto-ongevallen vinden plaats op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u;
- Het aandeel eenzijdige ongevallen bedroeg 10% en betreft vaak een botsing met een hindernis buiten de rijbaan (84%). Eenzijdige ongevallen blijven wel een belangrijke oorzaak van dodelijke slachtoffers, hoewel het absolute aantal daalde in de laatste 10 jaar;

⁷ Meer informatie is te vinden in de bijlage "Factsheet – Evolutie van ongevallen met gemotoriseerde tweewielers in Vlaanderen"

⁸ Meer informatie is te vinden in de bijlage "Factsheet – Evolutie van ongevallen met personenwagens in Vlaanderen"

- Auto-inzittenden hebben het laagste dodelijke risico (aantal doden per miljard kilometer) en het laagste risico op verwondingen (aantal slachtoffers per miljard kilometer) van alle weggebruikers waarvoor het risico berekend werd.
- De auto als botsingspartner komt vooral voor bij dodelijke ongevallen met kwetsbare weggebruikers.

2.2.6 Bestelwagens – impact van e-commerce op de verkeers- onveiligheid is niet eenduidig⁹

In Vlaanderen steeg het aantal bestelwagens van 2013 tot 2023 met 40%. De meeste kilometers worden afgelegd voor bouwlogistiek en algemene vracht. Het bestelwagenpark groeit en verjongt, maar de elektrificatie blijft achter. Door e-commerce verschijnen bestelwagens vaker in woonwijken.

De belangrijkste kenmerken en evoluties van bestelwagenongevallen zijn:

- Het aantal letselongevallen met bestelwagens daalde slechts licht (-5%), het aantal slachtoffers daalde sterker (-28%);
- Ook de ernst van bestelwagenongevallen daalde. De totale ernst van bestelwagenongevallen is vergelijkbaar met de ernst van auto-ongevallen. De ernstgraad voor de opvoeren van bestelwagens ligt iets hoger dan voor de inzittenden van de bestelwagens zelf;
- Slachtoffers onder de inzittenden van een bestelwagen zijn voornamelijk mannelijk en jong;
- De meeste ongevallen gebeurden op 50 km/u-wegen, het aandeel ongevallen in zone 30 km/u-wegen steeg. De ongevals ernst is het hoogst op autosnelwegen;
- De meeste letselongevallen met een bestelwagen zijn meezijdige ongevallen. Het aandeel dodelijke eenzijdige ongevallen ligt lager dan bij alle letselongevallen samen;
- De meeste slachtoffers onder inzittenden van bestelwagens vallen na een botsing met een auto of een vrachtwagen. Bestelwagens treden zelf vooral op als botsingspartner bij dodelijke ongevallen met auto-inzittenden, en in beperktere mate bij dodelijke slachtoffers onder kwetsbare weggebruikers.

2.2.7 Zware voertuigen – minder ongevallen maar blijvende impact¹⁰

Onder zware voertuigen worden vrachtwagens en bussen verstaan. Het aantal inschrijvingen van bussen bleef tussen 2015 en 2024 vrijwel stabiel, terwijl het aantal vrachtwagens licht daalde. Ter vergelijking nam het aantal ingeschreven personenwagens in die periode met 16% toe.

De belangrijkste kenmerken en evoluties van ongevallen met zware voertuigen zijn:

- Ook bij vrachtwagenongevallen is een dalende trend zichtbaar, zowel voor letselongevallen (-21%) als voor slachtoffers in vrachtwagenongevallen (-27%);
- De daling is beperkter voor busongevallen (-1%), maar hoog voor slachtoffers in busongevallen (-32%);
- De ernst van vrachtwagenongevallen daalt, maar blijft echter hoger dan gemiddeld. De massa en afmetingen van vrachtwagens vergroten de kans op zware letsels of dodelijke afloop voor andere partijen in het ongeval;
- Voor zowel bussen als vrachtwagens zijn er duidelijke pieken in het aantal ongevallen tijdens spitsuren, terwijl nachtelijke ongevallen zeldzaam zijn;
- De belangrijkste botsingspartner voor vrachtwagens is de personenwagen. Bij vrachtwagenongevallen is het aandeel dodelijke slachtoffers onder fietsers relatief hoog. Sinds 2023 vallen er meer dodelijke slachtoffers in ongevallen tussen vrachtwagens en fietsers dan tussen vrachtwagens en personenwagens;
- Voor bussen vormen fietsers na personenwagens de meest voorkomende botsingspartner.

2.3 Evolutie van risicofactoren in het verkeer¹¹

2.3.1 Te snel rijden gebeurt vooral in zone 30

Uit gedragsmetingen blijkt dat veel Vlaamse bestuurders geregeld sneller rijden dan toegestaan, vooral in zone 30. Enkel bestuurders die vrij hun snelheid kunnen kiezen, worden in de metingen meegenomen, zodat het

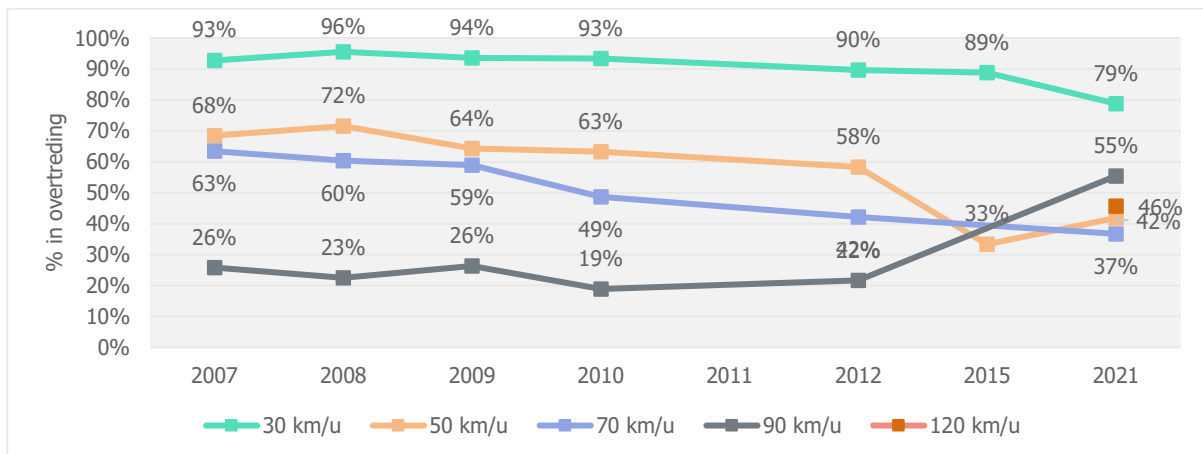
⁹ Meer informatie is te vinden in de bijlage "Factsheet – Evolutie van ongevallen met bestelwagens in Vlaanderen"

¹⁰ Meer informatie is te vinden in de bijlage "Factsheet – Evolutie van ongevallen met zware voertuigen in Vlaanderen"

¹¹ Meer informatie is te vinden in de bijlage "Factsheet - Risicofactoren, ongevalsoorzaken en factoren die de ernst van een ongeval beïnvloeden"

werkelijke rijgedrag duidelijk zichtbaar wordt. Afhankelijk van het type weg rijdt tussen 37% en 79% van de bestuurders sneller dan de snelheidslimiet.

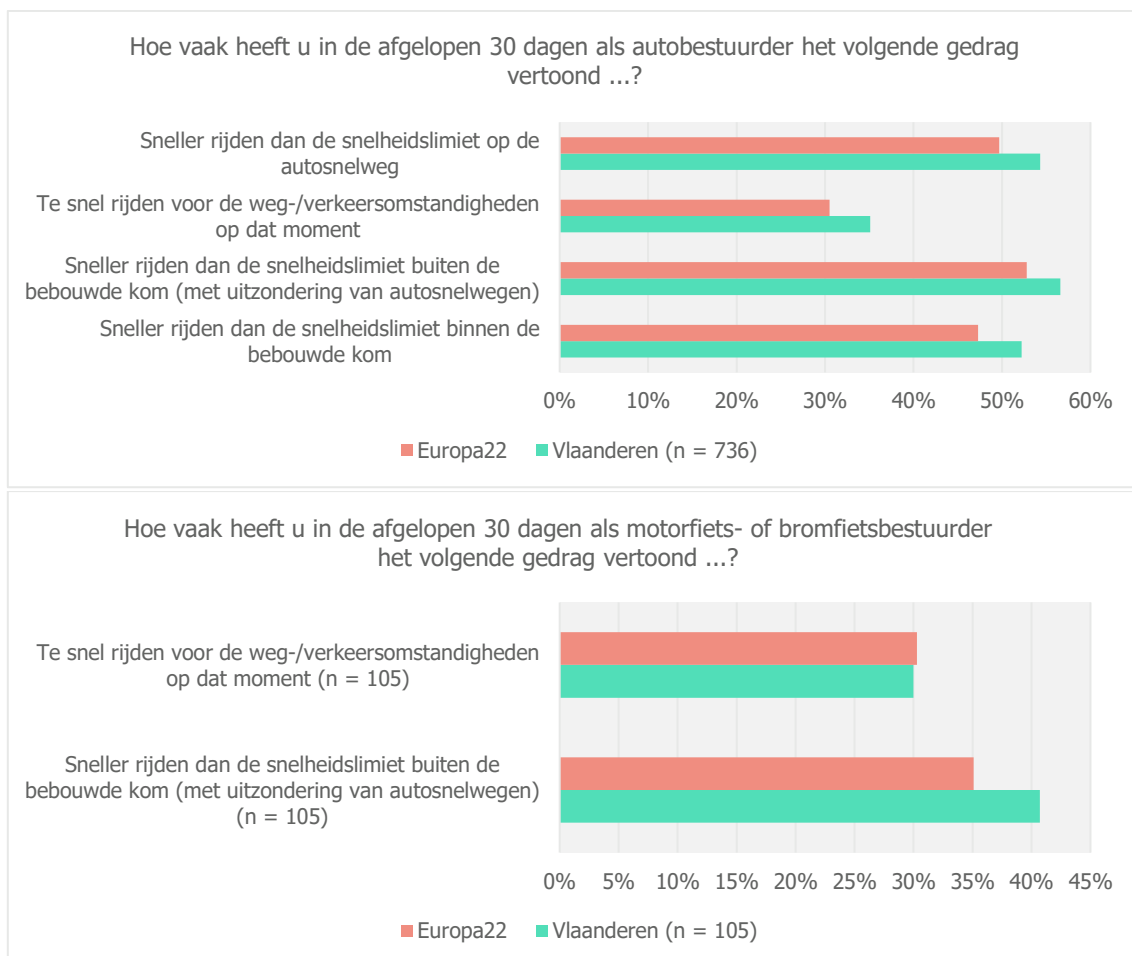
Figuur 19 Percentage bestuurders dat sneller dan de snelheidslimiet rijdt, 2007-2021, Vlaanderen (2007-2021)



Bron: Riguelle (2009), Riguelle (2012a), Riguelle (2012b), Riguelle (2013a), Temmerman (2016), Trotta (2016), Wardenier et al. (2023)

Uit de ESRA3-enquête (2023) blijkt bovendien dat Vlaamse bestuurders systematisch vaker snelheidsovertredingen rapporteren dan gemiddeld in Europa. Binnen de bebouwde kom geeft 52,2% aan te snel te rijden, buiten de bebouwde kom gaat het om 56,6% en op autosnelwegen om 54,3%. Ook Vlaamse brom- en motorfietsers zeggen vaker de limiet te overschrijden dan hun Europese tegenhangers, en 35,1% van de Vlamingen geeft aan minstens één keer te snel te hebben gereden naar de omstandigheden.

Figuur 20 Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen: percentage respondenten dat aangeeft de snelheidslimiet in de afgelopen 30 dagen ten minste één keer te hebben overschreden, Vlaanderen & Europa



Bron: Wardenier, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025)

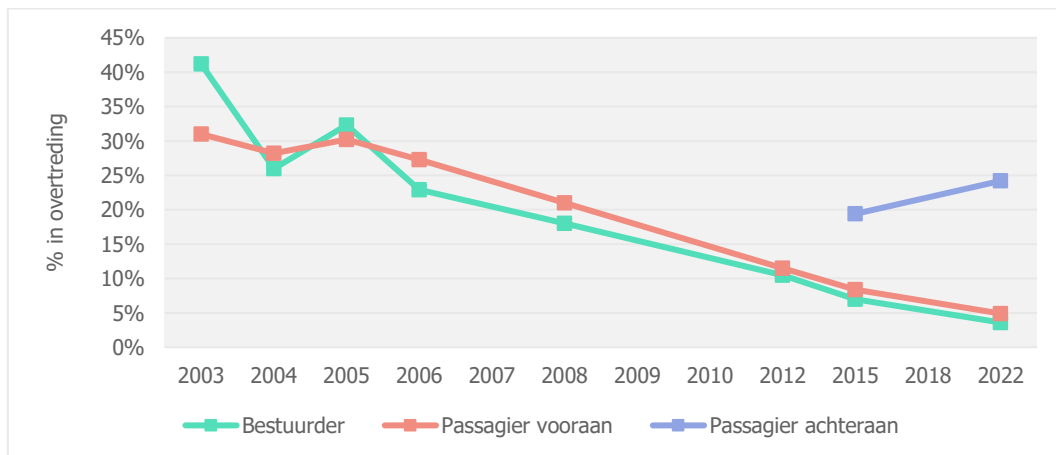
Het aantal door de politie vastgestelde snelheidsovertredingen is sinds 2015 gestegen, al stagneerde deze trend in 2023. Opvallend is dat het aantal vastgestelde lichte overtredingen (tot 10 km/u boven de limiet) toeneemt, terwijl zwaardere overtredingen afnemen.

2.3.2 Gordeldracht achterin de auto is een belangrijk aandachtspunt

Voorin is gordeldracht ingeburgerd, achterin en bij kinderzitjes blijft ruimte voor verbetering.

In de laatste gedragsmeting gordeldracht in 2022 was het dragen van een veiligheidsgordel voor in de wagen in Vlaanderen goed ingeburgerd. Slechts 3,6% van de bestuurders en 4,9% van de passagiers vooraan droeg geen gordel. Achterin de wagen is er echter nog aanzienlijke ruimte voor verbetering, aangezien 24,2% van de inzittenden daar geen gordel droeg. Dit percentage is bovendien gestegen ten opzichte van 2018, toen 19,4% van de passagiers achteraan geen gordel droeg.

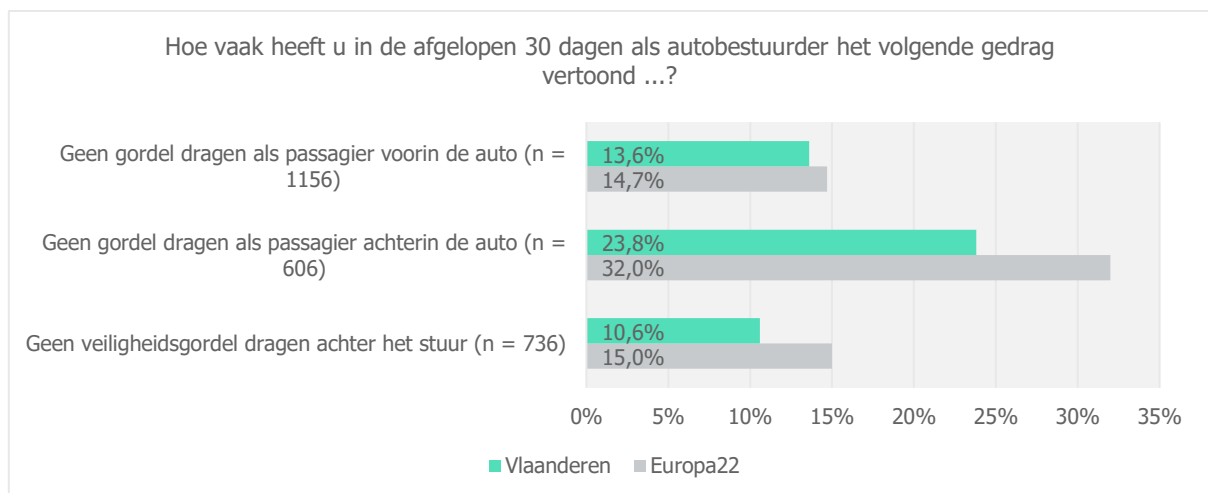
Figuur 21 Percentage bestuurders en passagiers die de gordel niet dragen, Vlaanderen, 2003-2022



Bron: Riguelle (2013b), Lequeux (2016), Lequeux & Pelssers (2018), Wardenier, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025)

Uit de ESRA3-bevraging (2023) blijkt dat 10,6% van de Vlaamse respondenten aangeeft in de afgelopen 30 dagen als bestuurder minstens één keer zonder veiligheidsgordel te hebben gereden. Dit ligt onder het Europese gemiddelde van 15%. Voor passagiers voorin ligt het aandeel Vlamingen dat aangeeft minstens één keer zonder gordel te rijden op 13,6%, wat ongeveer overeenkomt met het Europese gemiddelde van 14,7%. Voor passagiers achterin gaf 23,8% van de respondenten aan minstens één keer zonder gordel te hebben gezeten, een percentage dat lager ligt dan het EU22-gemiddelde van 32%.

Figuur 22 Zelfgerapporteerd gordelgebruik voor inzittenden van auto's: percentage automobilisten en passagiers die melden de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal geen gordel te hebben gedragen, Vlaanderen & Europa



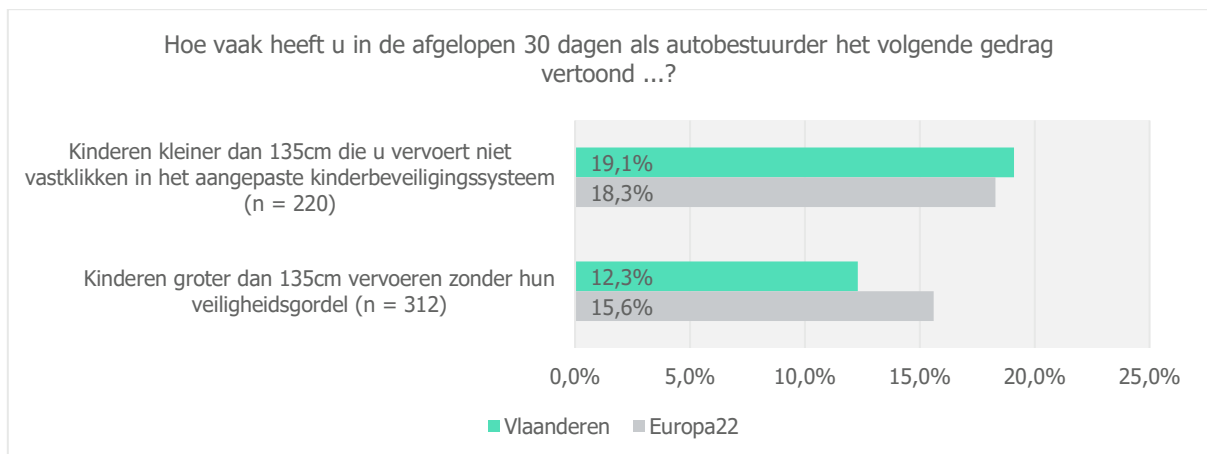
Bron: Wardenier et al. (2023)

Het gebruik van kinderzitjes werd onderzocht binnen het Baseline-project, maar de observaties gebeurden vanaf de kant van de weg. Hierdoor kon uitsluitend het gebruik van een kinderzitje worden vastgesteld, maar niet of

het correct werd gebruikt. Binnen het Trendline-project wordt een meting voorzien die ook het correcte gebruik van kinderzitjes in kaart brengt. De resultaten van deze meting worden in de loop van 2025 verwacht.

Voorlopig zijn de gegevens over kinderzitjes afkomstig uit de ESRA3-bevraging (2023). Hieruit blijkt dat 19,1% van de Vlaamse respondenten beweert in de afgelopen 30 dagen minstens één keer een kind kleiner dan 1,35 meter vervoerde zonder gebruik van een aangepast kinderzitje. Dit ligt in lijn met het Europese gemiddelde van 18,3%. Daarnaast gaf 12,3% van de bevroegde Vlamingen aan minstens één keer een kind groter dan 1,35 meter te hebben vervoerd zonder het gebruik van een veiligheidsgordel. Op dit vlak presteert Vlaanderen beter dan het Europese gemiddelde van 15,6%.

Figuur 23 Zelfgerapporteerd gebruik voor kinderzitjes: percentage autobestuurders die meldden de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal een kind te hebben vervoerd zonder kinderzitje of veiligheidsgordel, Vlaanderen & Europa

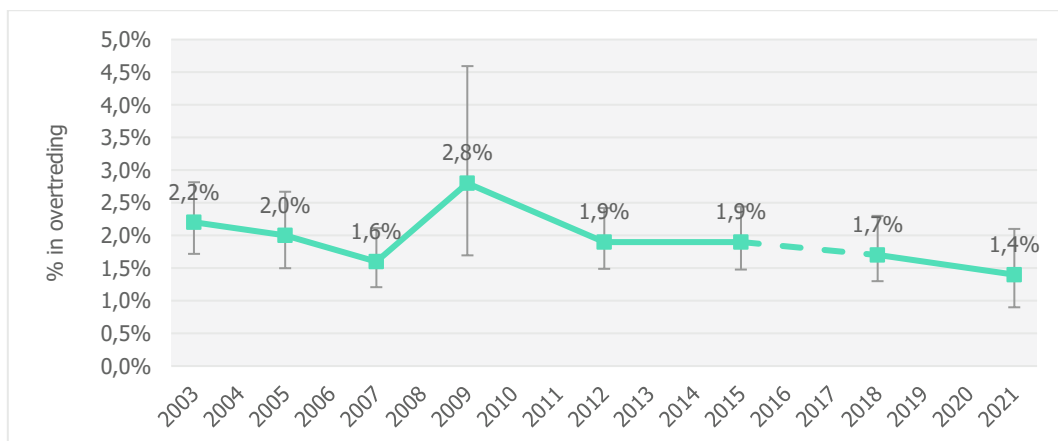


Bron: Wardenier et al. (2023)

2.3.3 Rijden onder invloed, ook bij fietsers en e-steppers

Volgens de meest recente nationale gedragsmeting op basis van willekeurige ademtests in 2021, is het aandeel bestuurders met een bloedalcoholconcentratie (BAC) boven de wettelijke limiet in Vlaanderen licht gedaald ten opzichte van de vorige meting in 2018, tot 1,4%. Het verder verminderen van het aantal bestuurders onder invloed van alcohol zal aanzienlijke inspanningen vergen, vooral omdat de referentiemeting plaatsvond tijdens de COVID-19-pandemie, een periode die mogelijk het risicogedrag zoals rijden onder invloed heeft beïnvloed.

Figuur 24 Percentage bestuurders met een alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet, Vlaanderen, 2003-2021

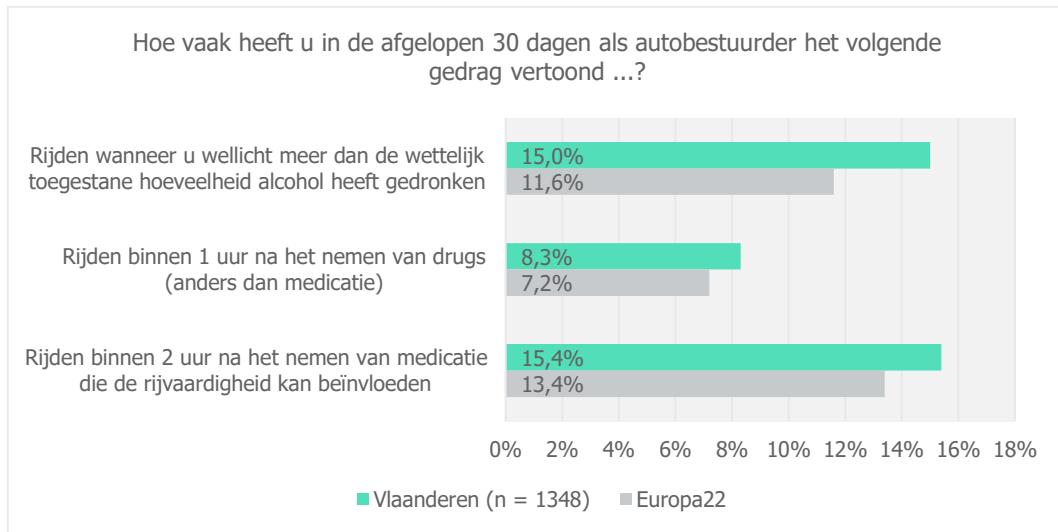


Bron: Dupont (2005), Dupont (2007), Riguelle & Dupont (2012), Riguelle (2014), Focant (2016), Brion et al. (2019), Boets et al., 2023a

Uit de resultaten van de ESRA3-enquête (2023) blijkt dat Vlaamse autobestuurders vaker aangeven onder invloed van alcohol te rijden dan het Europese gemiddelde. Zo gaf 15% van de Vlaamse respondenten aan in de afgelopen 30 dagen minstens één keer te hebben gereden nadat ze meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol hadden geconsumeerd, tegenover 11,8% in de EU22. Wat betreft rijden onder invloed van drugs liggen de Vlaamse cijfers meer in lijn met het Europese gemiddelde: 8,3% van de respondenten gaf aan in de afgelopen maand binnen het uur na druggebruik te hebben gereden, tegenover 7,2% in de EU22. Daarnaast verklaarde

15,4% minstens één keer te hebben gereden binnen twee uur na het innemen van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden, wat vergelijkbaar is met het EU22-gemiddelde van 13,4%.

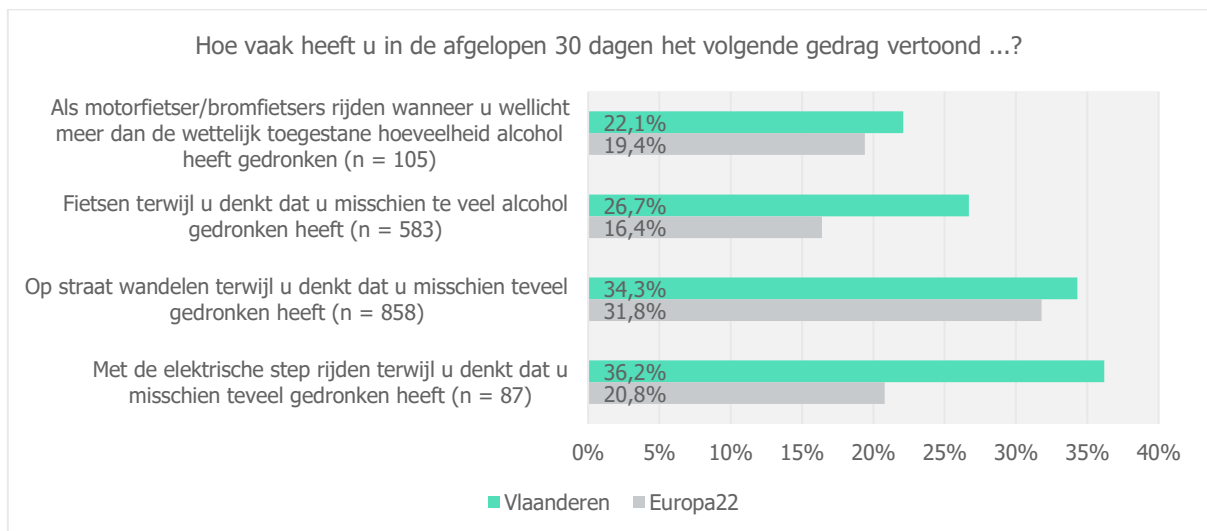
Figuur 25 Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed voor autobestuurders, Vlaanderen & Europa



Bron: Wardenier et al. (2023)

Het aandeel Vlaamse respondenten dat aangeeft te fietsen of een elektrische step te besturen terwijl ze vermoedelijk te veel alcohol hadden gedronken, ligt beduidend hoger dan het Europese gemiddelde. Meer dan één derde van de Vlaamse respondenten gaf aan dit in de afgelopen maand met een elektrische step te hebben gedaan, tegenover 20,8% in Europa. Voor fietsers ligt dit percentage op 26,7%, waar het EU-gemiddelde 16,4% bedraagt. Voor voetgangers gaf 34,3% aan minstens één keer in de laatste 30 dagen op straat te hebben gewandeld terwijl ze mogelijk te veel hadden gedronken, wat vergelijkbaar is met het EU22-gemiddelde van 31,8%.

Figuur 26 Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed voor andere vervoersmodi, Vlaanderen & Europa



Bron: Wardenier et al. (2023)

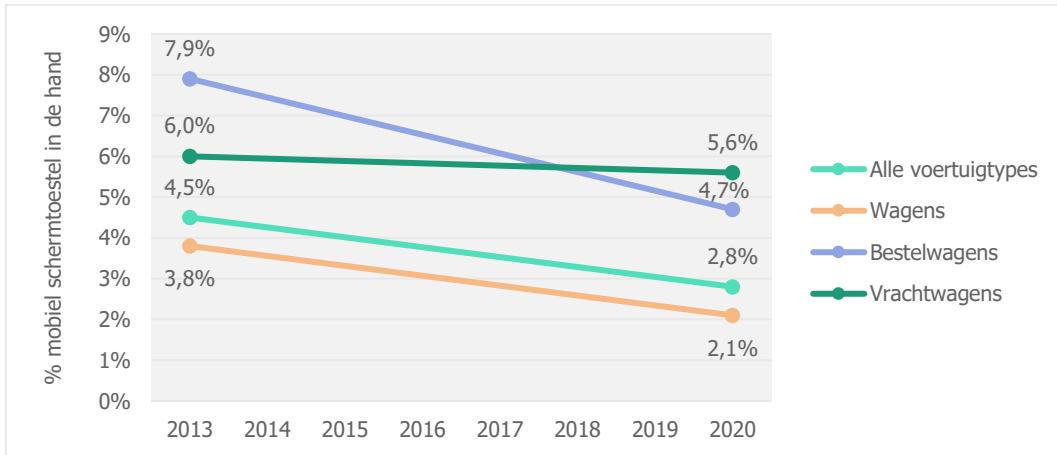
De Federale Politie rapporteert eveneens gegevens over alcoholovertredingen. Uit deze cijfers blijkt dat 78% van de vastgestelde overtredingen door mannen wordt gepleegd. Ook het aantal door de politie vastgestelde inbreuken drugs is in 2024 hoger dan voorgaande jaren.

2.3.4 Vlaamse bestuurders kijken nog steeds te vaak op hun scherm

Uit de meest recente nationale gedragsmetingen blijkt dat het gebruik van mobiele elektronische schermtoestellen tijdens het rijden in 2020 iets lager lag dan in 2013 (Boets et al., 2023b). In Vlaanderen hield 2,8% van de

bestuurders een mobiel schermtoestel in de hand tijdens het rijden. Dit gedrag kwam vaker voor bij bestuurders van bestelwagens (4,7%) en vrachtwagens (5,6%) dan bij autobestuurders (2,1%).

Figuur 27 Percentage bestuurders met een GSM (2013) / mobiel schermtoestel (2020) in de hand, Vlaanderen, 2013-2020

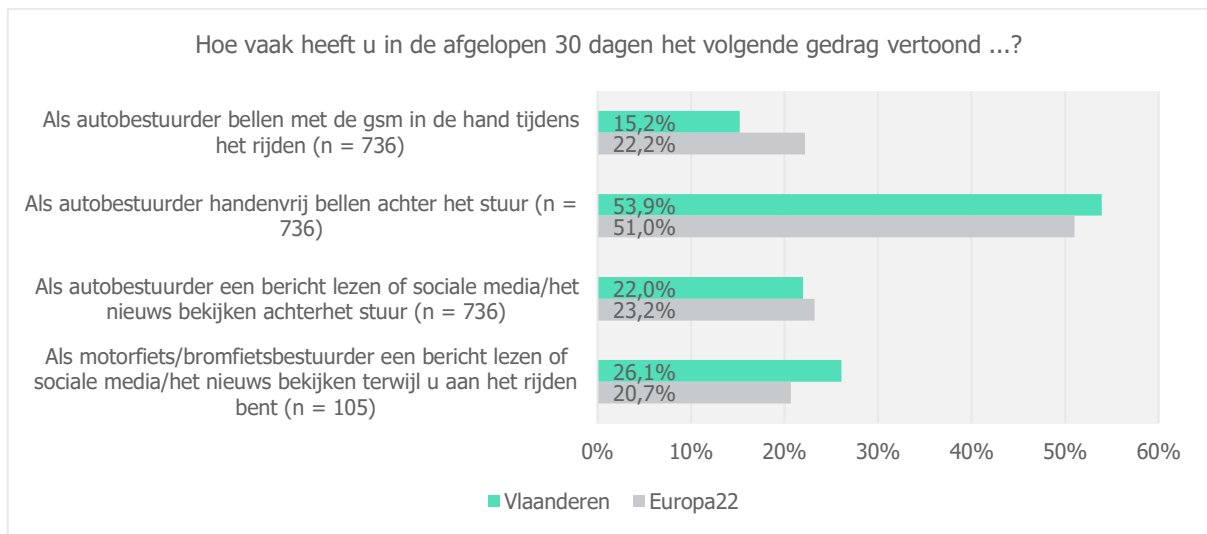


Bron: Riguelle & Roynard (2014), Boets et al. (2023b)

De resultaten van de ESRA3-enquête (2023) tonen aan dat Vlaamse weggebruikers minder vaak aangeven de gsm te gebruiken tijdens het rijden in vergelijking met het Europese gemiddelde. Toch blijft het gebruik van mobiele telefoons een belangrijke risicofactor in het verkeer. Wat het lezen van berichten of het raadplegen van sociale media of nieuws betreft, gaf 22% van de Vlaamse automobilisten en 26,1% van de bromfiets- en motorfietsbestuurders aan dit gedrag minstens één keer in de afgelopen 30 dagen te hebben gesteld. Voor autobestuurders ligt dit iets onder het EU22-gemiddelde van 23,2%, terwijl het aandeel voor bromfietzers en motorfietzers hoger is dan het Europese gemiddelde van 20,7%.

Voor telefoneren met een gsm in de hand tijdens het rijden scoort Vlaanderen beter dan het Europese gemiddelde: 15,2% van de Vlaamse respondenten gaf aan dit minstens eenmaal te hebben gedaan, tegenover 22,2% in Europa. Handenvrij bellen tijdens het rijden ligt in Vlaanderen boven het Europese gemiddelde (53,9% tegenover 51,0%). Hoewel dit wettelijk toegestaan is, blijft het een bron van cognitieve afleiding en kan het de rijvaardigheid negatief beïnvloeden. Het relatief hoge aandeel handenvrij bellen benadrukt de nood aan verdere sensibilisering rond de risico's van cognitieve afleiding.

Figuur 28 Percentage bestuurders dat aangeeft in de laatste 30 dagen soms een mobiele telefoon te hebben gebruikt tijdens het rijden, of een sms/email te hebben gelezen of sociale media geraadpleegd te hebben tijdens het rijden, Vlaanderen & Europa



Bron: Wardenier et al. (2023)

2.3.5 Helmgebruik in Vlaanderen blijft laag, vooral bij fietsers en e-steppers

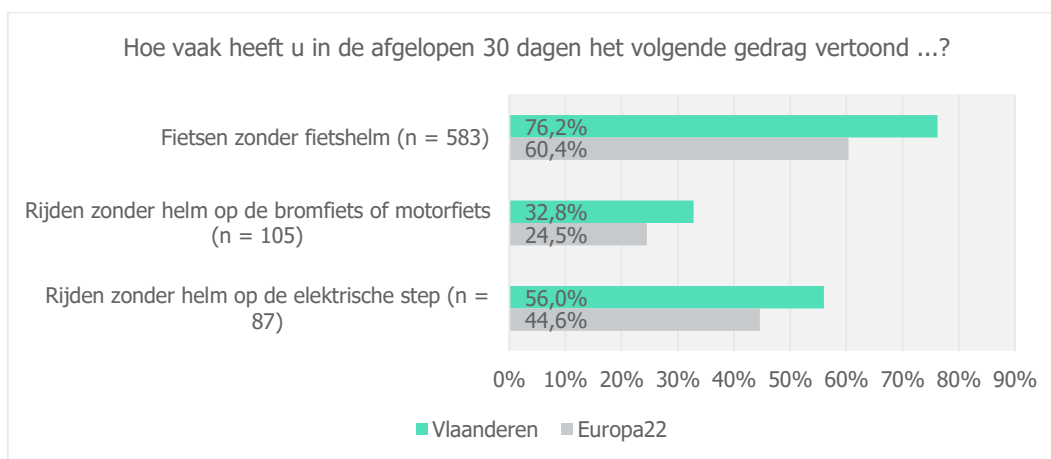
Bij helmdracht is het belangrijk onderscheid te maken tussen weggebruikers die wettelijk verplicht zijn een helm te dragen en degenen die dat niet zijn. Bestuurders van een speedpedelec, bromfiets of motorfiets vallen onder de helmplicht, terwijl fietsers en gebruikers van een elektrische step geen verplichting hebben.

Uit de meest recente gedragsmetingen blijkt dat het helmgebruik bij bestuurders van gemotoriseerde tweewielers zeer hoog is. In een steekproef droeg 99,65% van deze weggebruikers een helm. Bij bromfietsers ligt dit iets lager (99,1%), terwijl motorfietsers allemaal een helm dragen (100%) (Vermeulen et al., 2023).

Uit de ESRA3-enquête (2023) blijkt dat een aanzienlijk deel van de Vlaamse bestuurders van tweewielers toch aangeeft eens zonder helm te rijden. Zo gaf 32% van de Vlaamse respondenten aan in de afgelopen 30 dagen minstens één keer een bromfiets of motorfiets te hebben bestuurd zonder helm. Dit ligt boven het EU22-gemiddelde van 24,5%.

Het zelfgerapporteerd gebruik van een helm bij fietsers en gebruikers van elektrische steps ligt nog lager. Meer dan de helft van de Vlaamse bestuurders van een elektrische step droeg in de afgelopen maand geen helm (56%), tegenover een EU22-gemiddelde van 44,6%. Bij fietsers is dit percentage nog hoger: 76,2% van de Vlaamse fietsers gebruikt geen helm, terwijl het Europese gemiddelde 60,4% bedraagt. Ziekenhuisgegevens tonen dat zwaargewonde e-stepgebruikers vaak ernstige hoofdletsels oplopen. Ook voor fietsers komen dergelijke letsels vaak voor.

Figuur 29 Aandeel respondenten die in de afgelopen 30 dagen hebben gereden zonder helm met een bromfiets/motorfiets, fiets of elektrische step, Vlaanderen & Europa



Bron: Wardenier et al. (2023)

Uit het FietsDNA-onderzoek van Fietsberaad Vlaanderen blijkt dat slechts 18% van de Vlamingen in 2022 altijd een fietshelm draagt, een lichte stijging ten opzichte van 2018. Het aandeel dat soms een fietshelm draagt steeg van 21% in 2018 naar 24% in 2022. Dit betekent dat het aantal Vlamingen dat nooit een helm gebruikt licht afneemt (Fietsberaad Vlaanderen, 2022). Recente, momenteel nog ongepubliceerde cijfers van FietsDNA 2025 (Fietsberaad Vlaanderen, in voorbereiding) over zelfgerapporteerde helmdracht in Vlaanderen wijzen wel op een verdere stijging in het gebruik van de fietshelm. Meer bepaald gaf tijdens de meting in 2025 30% van de fietsers aan altijd of meestal de fietshelm te dragen, hetgeen een behoorlijke stijging is ten opzichte van de 18% die in 2022 werd gemeten.

2.4 Ongevulsfactoren en -oorzaken¹²

Menselijk gedrag blijft de meest bepalende factor bij verkeersongevallen in Vlaanderen. Alcoholgebruik vormt een grote uitdaging. Alcohol verhoogt het ongevalsrisico exponentieel, zelfs bij lage concentraties, en de ernst van de gevolgen neemt sterk toe bij hogere bloedalcoholwaarden. Drugs spelen in absolute zin een kleinere rol, maar kent een groeiende problematiek. De effecten zijn divers en moeilijker te kwantificeren. Vooral cannabis,

¹² Meer informatie is te vinden in de bijlage "Factsheet - Risicofactoren, ongevalsorzaken en factoren die de ernst van een ongeval beïnvloeden"

amfetamines en cocaïne beïnvloeden rijvaardigheid en reactietijd, waarbij combinaties van middelen (alcohol + drugs, of alcohol + medicatie) het risico aanzienlijk versterken.

Naast middelengebruik is snelheid een doorslaggevende risicofactor. Metingen tonen aan dat een groot deel van de Vlaamse bestuurders de snelheidslimieten overschrijdt. Hogere snelheden vergroten niet enkel de kans op een ongeval, maar maken ook de afloop ernstiger. Vooral voor kwetsbare weggebruikers betekent zelfs een kleine overschrijding van de snelheidslimiet een groot verschil in overlevingskans.

Ook afleiding is een belangrijke ongevalsoorzaak, met smartphonegebruik als meest prominente vorm. Studies wijzen uit dat gsm-gebruik tijdens het rijden het ongevalsrisico fors verhoogt, zeker bij tekstberichten die visuele, motorische en cognitieve aandacht tegelijk opsorpen. Vermoeidheid en slaperigheid vormen een minder zichtbaar, maar substantieel probleem. De effecten zijn vergelijkbaar met rijden onder invloed van alcohol, en ze treffen vooral beroepschauffeurs, jongeren en nachtelijke weggebruikers.

Leeftijd en ervaring zorgen voor specifieke kwetsbaarheden: jongeren door risicogedrag en gebrek aan ervaring, ouderen door fysieke en cognitieve beperkingen en grotere letselerst.

De **verkeersinfrastructuur** in Vlaanderen speelt eveneens een rol bij het ontstaan en de ernst van ongevallen. Door de hoge verkeersdichtheid en de menging van uiteenlopende vervoersmodi ontstaan veel conflictpunten. Het ontbreken van een duidelijke scheiding bij snelheidsregimes boven 30 km/u tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare weggebruikers verhoogt de kans op zware letselongevallen. Studies tonen aan dat gescheiden fietspaden en conflictvrije kruispuntoplossingen systematisch leiden tot minder en minder ernstige ongevallen. Ook de scheiding van gemotoriseerde stromen, bijvoorbeeld via middenbermen of vangrails, vermindert de kans op frontale botsingen.

Daarnaast blijkt de complexiteit van de weginrichting een doorslaggevende factor. Ongevallen doen zich vaker voor op locaties met veel in- en uitritten, onduidelijke voorrangssituaties of een overdaad aan verkeersborden. Kruispunten zijn daarbij kritieke hotspots, vooral waar afslaand autoverkeer conflicteert met rechtdoorgaande fietsers en voetgangers. In stedelijke context leidt dit vaak tot ernstige letselongevallen.

Tot slot beïnvloedt de geloofwaardigheid van snelheidslimieten het rijgedrag sterk. Bestuurders passen zich eerder aan wanneer de limiet logisch aansluit bij de weginrichting. Een brede rechte weg in zone 50 zonder snelheidsremmers leidt systematisch tot overschrijding, terwijl een drukke woonstraat in zone 70 gevaarlijke situaties creëert. Obstakels zoals bomen of palen dicht bij de rijbaan vergroten bovendien de gevolgen van enkelvoudige ongevallen, terwijl vergevingsgezinde infrastructuur (zoals bredere pechstroken of afgeschermd obstakels) de ernst kan reduceren.

Voertuigkenmerken beïnvloeden zowel de kans op een ongeval als de ernst van de afloop. Grote massaverschillen, bijvoorbeeld tussen vrachtwagens en fietsers of voetgangers, leiden vaak tot fatale gevolgen bij botsingen. De dode hoek blijft ondanks technologische hulpmiddelen een van de grootste risico's voor kwetsbare weggebruikers in stedelijke context. Nieuwe vervoermiddelen, zoals elektrische steps, voegen een bijkomend risicoprofiel toe. Zij combineren hogere snelheden met een lage beschermingsgraad, wat de letselerst bij ongevallen aanzienlijk vergroot.

Technologie biedt daarentegen ook kansen. Geavanceerde rijhulpsystemen (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS) zoals automatische noodrem (AEB), rijstrookassistentie en dodehoekdetectie hebben in internationale studies bewezen het aantal ongevallen substantieel te verlagen. Toch is de verspreiding van dergelijke systemen in Vlaanderen ongelijk, en blijkt dat bestuurders ze niet altijd correct of consequent gebruiken. Een bijkomend aandachtspunt is dat technologie kan leiden tot overmatig vertrouwen, waardoor de alertheid van bestuurders daalt. Het potentieel van voertuigtechnologie is groot, maar alleen bij brede implementatie, gecombineerd met gedragsaanpassingen en infrastructuurmaatregelen, kan dit volledig worden benut.

Naast menselijk gedrag, voertuigen en infrastructuur spelen ook **contextuele omstandigheden** een cruciale rol bij het ontstaan en de ernst van verkeersongevallen. Het tijdstip van de dag blijkt sterk bepalend: nachtelijke ongevallen zijn vaker eenzijdig en verlopen doorgaans ernstiger. Factoren zoals slaperigheid, middelengebruik en hogere snelheden dragen bij aan dit verhoogde risico, terwijl beperkte zichtbaarheid de kans op fatale afloop voor kwetsbare weggebruikers aanzienlijk vergroot.

Ook de verkeersdrukke beïnvloedt het risico. Tijdens spitsuren ontstaan meer kop-staartbotsingen door korte volgafstanden en neemt de complexiteit van de verkeersomgeving toe, waardoor fouten sneller fataal worden. Visuele belemmeringen door andere voertuigen maken bovendien dat fietsers en voetgangers vaker over het hoofd worden gezien.

Daarnaast zijn weersomstandigheden een beïnvloedende factor. Regen, mist of gladheid vergroten het risico op ongevallen door verminderde grip en zichtbaarheid, met name voor fietsers en stepgebruikers. Laagstaande zon kan verblinding veroorzaken, terwijl onvoldoende verlichting in de openbare ruimte 's nachts ook risico's met zich meebrengt.

3 Maatschappelijke ontwikkelingen

3.1 Methode

3.1.1 Trendanalyse Verkeersveiligheid 2025–2035: toegepaste methodologie

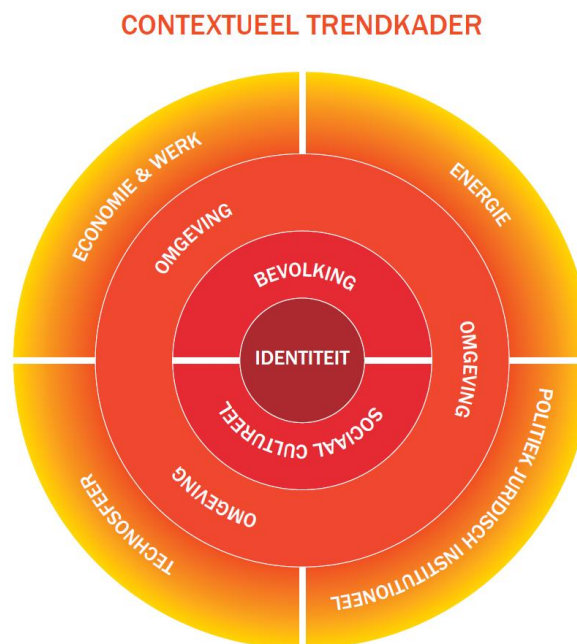
Verkeersveiligheid is vandaag een maatschappelijk complexe uitdaging waarbij technologie, gedrag, infrastructuur en beleid steeds sterker verweven raken. Om richting te geven aan een toekomstgericht en robuust verkeersveiligheidsbeleid voor Vlaanderen, werd gekozen voor een doordachte en systematische aanpak en trendanalyse-benadering. De methodologie combineert brede maatschappelijke trenddetectie met strategische prioritering, en is gestoeld op twee krachtige kaders: het IBSOTEEP-model en het toekomstimpactdiagram.

De analyse verliep in drie opeenvolgende fasen die telkens bijdroegen aan meer diepgang én scherpte in de selectie van de uiteindelijke negen trends die als richtinggevend beschouwd kunnen worden.

3.1.2 Breed en onderbouwd starten: trenddetectie via deskresearch en IBSOTEEP

De eerste fase bestond uit een uitgebreide verkenning van maatschappelijke ontwikkelingen op basis van literatuuronderzoek, beleidsdocumenten, gecombineerd met relevante datasets rond mobiliteit en verkeersveiligheid. Daarbij werd het IBSOTEEP-model gebruikt als inhoudelijk kompas.

Figuur 30 IBSOTEEP-model, Trendsurfing, Innoveren op golven van verandering, Pelckmans (2023)



IBSOTEEP is een acroniem dat acht maatschappelijke domeinen groepeert waarin structurele veranderingen plaatsvinden: Identiteit, Bevolking, Sociaal-cultureel, Omgeving, Technologie, Economie & werk, Energie en het Politiek/juridisch en institutioneel kader. Door elk van deze domeinen systematisch te doorlopen, werd vermeden dat belangrijke evoluties over het hoofd gezien werden. Zo kwamen bijvoorbeeld binnen het domein Bevolking de dubbele vergrijzing en de bevolkingsgroei naar voren, terwijl binnen Technologie aandacht ging naar slimme voertuigen en AI-gestuurde infrastructuur.

In een eerste detectiefase leverde dit een zeer lange en uitgebreide lijst op van trends, die verkeersveiligheid sturen en beïnvloeden. Deze lijst werd herleid naar 25 trends. Deze 25 trends hebben elk een potentiële impact op verkeersveiligheid, en situeren zich in uiteenlopende maatschappelijke velden. Er is in deze fase niets inhoudelijks uitgesloten. Zoals bij elke robuuste trendanalyse, zijn er wel semantische keuzes gemaakt, trends

herschikt en geclusterd. In sommige gevallen zijn signalen uit de expertbevraging niet als afzonderlijke trends benoemd, maar wel geïntegreerd in de achterliggende drijfveren, spanningsvelden of context van benoemde clusters.

3.1.3 Toetsen, verrijken en verdiepen: de stem van experts en stakeholders

De 25 trends werden vervolgens voorgelegd aan een diverse groep van mobiliteitsexperten, onderzoekers, diverse belangengroepen in mobiliteit en verkeersveiligheid, politie, justitie en beleidsmakers in verkeersveiligheid op lokaal, regionaal en federaal niveau, tijdens een interactieve focusgroep op 2 juni 2025, en verder gevalideerd via een digitale bevraging in juni 2025. In deze fase ging bijzondere aandacht naar relevantie, toekomstwaarde en strategisch gewicht aan de hand van een Likertschaal per geïdentificeerde trend apart voor beide parameters.

De methodologie gaf ruimte voor inhoudelijke reflectie én voor de toevoeging van nieuwe signalen. Dankzij het IBSOTEEP-denkkader ontstond een gemeenschappelijke taal die toelaat om multidisciplinaire inzichten samen te brengen. Dit verhoogde de kwaliteit van de discussie en zorgde voor draagvlak.

3.1.4 Prioritering en strategische duiding: het toekomstimpactdiagram

Om de beleidsrelevantie van de trends strategisch te duiden, werden ze geplot op een toekomstimpactdiagram – een matrix die maatschappelijke trends ordent op twee assen: impact (van laag tot disruptief) en waarschijnlijkheid (van zelden tot zeker).

Figuur 31 Toekomstimpactdiagram, trendsurfing, innoveren op golven van verandering, Pelckmans (2023)

HET TOEKOMST IMPACTDIAGRAM

WAARSCHIJNLIJKHEIDSGRAAD	ZEKER	Alert blijven	Dagelijks beleid	Risico Management	Risico Management
	WAARSCHIJNLIJK	Alert blijven	Dagelijks beleid	Risico Management	Risico Management
	MOGELIJK	Alert blijven	Dagelijks beleid	Scenarioplanning	Scenarioplanning
	ON-WAARSCHIJNLIJK	Geen	Alert blijven	Scenarioplanning	Scenarioplanning
	ZELDEN	Geen	Alert blijven	Scenarioplanning	Scenarioplanning
		LAAG	SIGNIFICANT	HOOG	DISRUPTIEF
		IMPACT			

We gebruiken bewust vier impactcategorieën (laag, significant, hoog, disruptief) en vijf waarschijnlijkheidscategorieën (zeker, waarschijnlijk, mogelijk, onwaarschijnlijk, zelden). Deze indeling is geen standaard, maar een doelgerichte keuze binnen het Trendsurfing-kader, hetgeen geïnspireerd is op risk assessment-methodes uit o.a. de financiële wereld en de pharma-industrie, maar aangepast aan toekomstdenken en dus ook toepasbaar binnen het domein van verkeersveiligheid.

De fijnmazige waarschijnlijkheidsschaal laat toe om nuance aan te brengen. Vooral de categorie “Zelden” is strategisch belangrijk bij disruptieve maar onwaarschijnlijke ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld een mogelijke doorbraak van autonome voertuigen of AI die het rijbewijs overbodig zouden kunnen maken binnen een tijdsframe van 10 jaar.

Door “Zelden” expliciet op te nemen, vermijden we een bias richting trends “die al bezig zijn”. Zo verplicht de methodiek ons om ook met onzekere maar impactvolle toekomstscenario’s rekening te houden.

De trends werden in deze matrix onderverdeeld in vier beleidszones:

1. Risicomanagement – trends met grote impact én hoge waarschijnlijkheid. Deze vragen onmiddellijke beleidsaandacht (bv. dubbele vergrijzing, bevolkingstoename).
2. Scenarioplanning – trends met hoge impact, maar lagere waarschijnlijkheid. Hier is toekomstdenken cruciaal (bv. verstedelijking en stadsvlucht, woon-werk: thuiswerk & mobiliteitsbudget).
3. Dagelijks beleid – trends met gemiddelde scores die regulier ingebed moeten worden (bv. polarisatie in maatschappij, die zich vertaalt in mobiliteit en verkeersveiligheid, diversiteit en inclusie).
4. Alert blijven – trends met lage scores die geobserveerd moeten worden, maar voorlopig geen actie vergen (bv. de schaarste van jobs in transport en andere sectoren van mobiliteit).

Vision Zero hebben we voor de plotting op het toekomstdiagram niet opgenomen, omdat we tijdens ons werkproces dit minder als trend zijn gaan beschouwen, maar eerder als een ultiem en globaal streefdoel.

3.1.5 Hoe zijn de scores tot stand gekomen?

De positionering van trends gebeurde via een meerlagige aanpak, gebaseerd op:

- Individuele inschattingen door betrokken experts op impact en waarschijnlijkheid (voor de middellange termijn, binnen 5–10 jaar);
Onderbouwd met data, zoals beschreven in deel 2 evolutie van de verkeersveiligheid in Vlaanderen
- Een interactieve consensusronde, waarin scores werden besproken, afwijkingen gekaderd en consistenties bewaakt.

Hoewel geen formeel pairwise comparison-model werd toegepast, werden de scores van de verschillende trends door middel van expert judgement met elkaar vergeleken, zodat ze logisch ten opzichte van elkaar gepositioneerd konden worden. Dit zorgde voor inhoudelijke scherpte en transparantie zonder te vervallen in wiskundige complexiteit.

3.1.6 Een methodologie die breed kijkt én scherp focust

De combinatie van IBSOTEEP voor trenddetectie en het toekomstimpactdiagram voor strategische duiding leverde een identificatie van 25 trends op en resulteerde in een gedragen selectie van 9 richtinggevende trends met betrekking tot verkeersveiligheid. Dit methodologische kader:

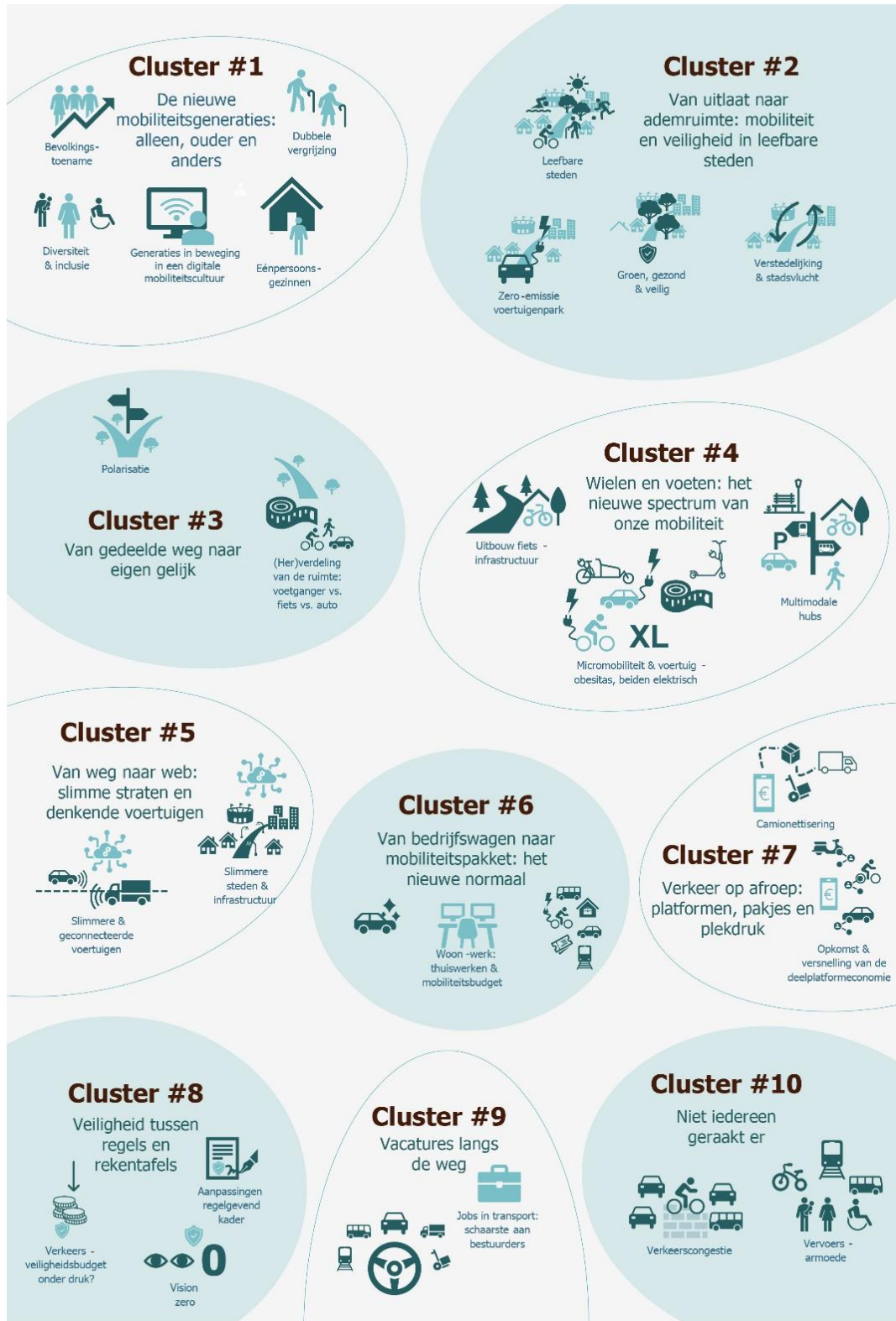
- brengt maatschappelijke complexiteit helder in beeld;
- stimuleert domeinoverschrijdend en toekomstgericht denken;
- maakt de vertaalslag van trendonderzoek naar beleid en actie mogelijk;
- en vergroot het beleidsmatig werkvermogen van overheden en actoren.

Met deze aanpak positioneert verkeersveiligheid zich als een strategisch beleidsdomein waarin bredere maatschappelijke ontwikkelingen volwaardig worden meegenomen. Dit versterkt niet alleen de onderbouw van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026–2030, maar ook de veerkracht van beleid in een snel veranderende wereld.

3.2 Geïdentificeerde trends

In onderstaande figuur worden de 25 geïdentificeerde maatschappelijke trends weergegeven, volgens een clustering om de veelheid aan trends te structureren. Voor de trends die tot dezelfde cluster behoren, wordt steeds het basisicoon van het desbetreffende cluster gebruikt in het grijs. Dat basisicoon wordt per trend vervoegd met iconen in het zwart om de trend in kwestie te onderscheiden binnen het cluster. In de bijlage 'identificatie maatschappelijke trends' worden alle 25 maatschappelijke trends kort beschreven.

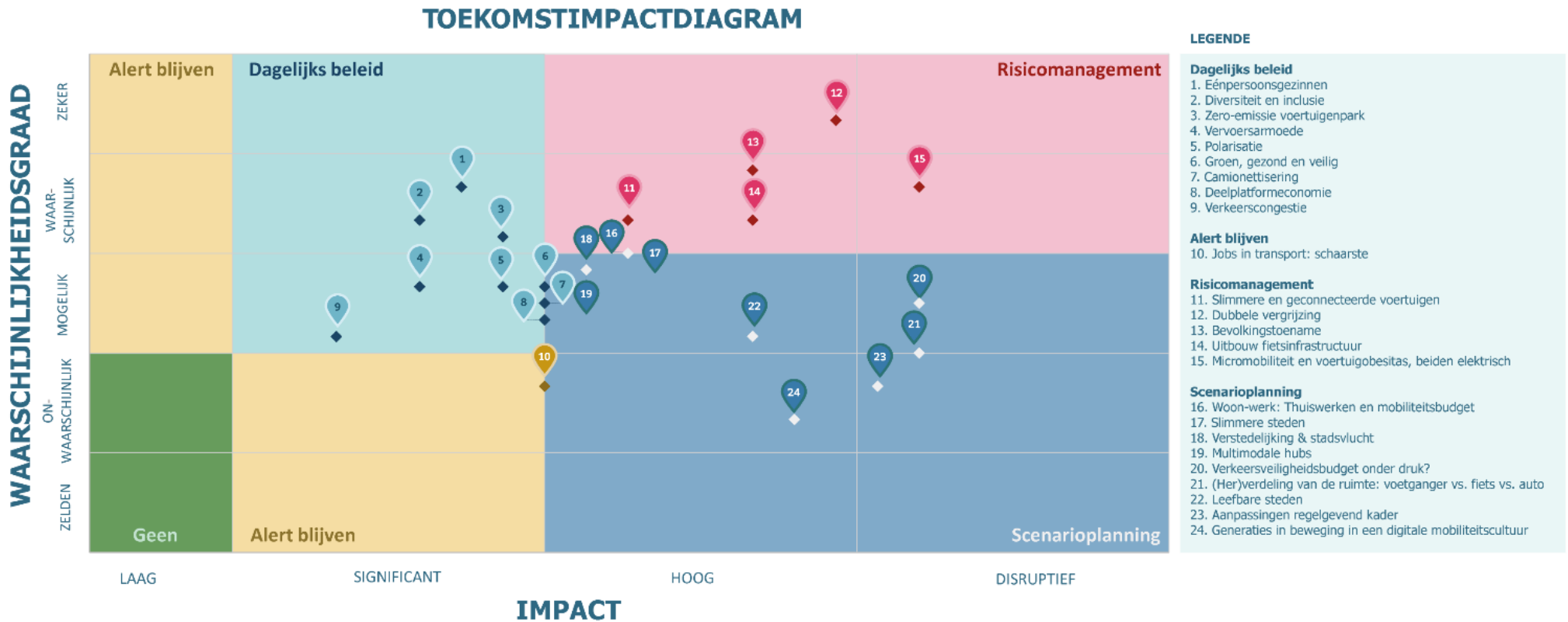
Figuur 32 Overzicht trends



3.3 Prioritering via het toekomstimpactdiagram

In onderstaande figuur zijn de overige 24 trends weergegeven in het toekomstimpactdiagram volgens de toegepaste methode, beschreven in hoofdstuk 3.1. Van de oorspronkelijk 25 geïdentificeerde trends is Vision Zero herschikt naar een overkoepelend kader en wordt daarom in deze beoordeling niet langer als trend beschouwd

Figuur 33 Plot van 24 trends op het toekomstimpactdiagram



De plot wijst op een hoge inschatting van zowel waarschijnlijkheid als impact op verkeersveiligheid voor de meeste geïdentificeerde trends. Dit kan worden verklaard door het selectieproces dat voorafging aan de vaststelling van de genoemde trends. Bovendien zijn de inschattingen gemaakt door diverse experts en vertegenwoordigers van diverse belangengroepen, zoals beschreven onder 3.1.3, wat maakt dat alle trends in zekere mate als relevant ofwel hoog impactvol en waarschijnlijk worden ingeschat. De verdeling van de trends in vier categorieën is daarom voornamelijk een onderlinge rangschikking van trends die allemaal hoog scoren op beide parameters met een doorkijk op de komende vijf à tien jaar door een diverse groep aan experts.

In onderstaande tabel wordt inzichtelijk gemaakt binnen welke categorie deze trends vallen op het toekomstimpactdiagram volgens de toegepaste methode.

Trends die vallen onder 'risicomanagement' vergen onmiddellijke beleidsaandacht. Voor trends die vallen onder 'scenarioplanning' is toekomstdenken cruciaal. Trends die vallen in de categorie 'dagelijks beleid' dienen regulier ingebed te worden in het verkeersveiligheidsbeleid. Tot slot vergen trends die vallen onder 'alert blijven' voorlopig geen actie, maar deze dienen wel gemonitord te worden.

Tabel 3 Overzicht van de trends volgens beleidsprioritering

Risicomanagement: onmiddellijke beleidsaandacht	Scenarioplanning: toekomstdenken	Dagelijks beleid: reguliere inbedding	Alert blijven: monitoring
Dubbele vergrijzing	Multimodale hubs	Groen, gezond & veilig	Jobs in transport: schaarste aan bestuurders
Bevolkingstoename	Verstedelijking & stadsvlucht	Polarisatie	
Uitbouw fietsinfrastructuur	Slimmere steden & infrastructuur	Eénpersoonsgezinnen	
Micromobiliteit & voertuigobesitas, beiden elektrisch	Woon-werk: Thuiswerken & mobiliteitsbudget	Diversiteit & inclusie	
Slimmere & geconnecteerde voertuigen	Generaties in beweging in een digitale mobiliteitscultuur	Vervoersarmoede	
	(Her)verdeling van de ruimte: voetganger vs. fiets vs. Auto	Verkeerscongestie	
	Leefbare steden	Camionettisering	
	Aanpassingen regelgevend kader	Opkomst & versnelling van de deelplatformeconomie	
	Verkeersveiligheidsbudget onder druk?	Zero-emissie voertuigenpark	

3.4 9 top trends

Aan de hand van het toekomstimpactdiagram werden 24 trends gecategoriseerd onder 'risicomanagement', 'scenarioplanning', 'alert blijven' of 'dagelijks beleid'.

Uit deze analyse bleek dat voor 9 van de 24 trends een verhoogde waakzaamheid is vereist. Deze trends werden immers gecategoriseerd als 'hoog impactvol' en 'waarschijnlijk' en vallen binnen 'risicomanagement' of binnen 'scenarioplanning' op de grens met 'risicomanagement'. Dit betreft de volgende negen trends:

1. Dubbele vergrijzing
2. Bevolkingstoename
3. Uitbouw fietsinfrastructuur
4. Multimodale hubs
5. Micromobiliteit & voertuigbesitas, beiden elektrisch
6. Slimmere & geconnecteerde voertuigen
7. Slimmere steden & infrastructuur
8. Woon-werk: Thuiswerken & mobiliteitsbudget
9. Verstedelijking & stadsvlucht

In de bijlage 'identificatie maatschappelijke trends' worden deze negen trends uitvoerig toegelicht aan de hand van de volgende structuur:

1. Trendbeschrijving
2. Drijfveren van deze trend: Welke veranderingen constateren we en waarom?
3. Verwachte impact/gevolgen voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen
4. Innovaties en inspiratie
5. Referenties

Hieronder volgt een beknopte trendbeschrijving en een beknopte beschrijving van de verwachte impact op verkeersveiligheid voor de negen trends.

3.4.1 Dubbele vergrijzing

3.4.1.1 Trendbeschrijving

Onze samenleving vergrijst in dubbele zin. De term dubbele vergrijzing verwijst precies naar deze tweevoudige demografische verschuiving: er zijn steeds meer ouderen in absolute en relatieve zin; een stijgend aandeel 60-plussers in de bevolking en binnenin de groep van ouderen constateren we een snelle toename van 80 plussers.

Dat impliceert dat een steeds grotere groep ouderen actief en langer mobiel blijft. De toename van het aantal 80-plussers leidt tot een groeiende groep kwetsbare ouderen die vaker afhankelijk zijn van hulp en specifieke voorzieningen.

In 2000 was ongeveer 15% van de Vlamingen 67 jaar of ouder; in 2024 is dat bijna 19% van de bevolking, wat neerkomt op circa 1,30 miljoen personen op een totaal van ongeveer 6,865 miljoen inwoners.¹³ Volgens de bevolkingsprognoses zal dit aandeel verder toenemen tot ongeveer 22% in 2033, of zo'n 1,6 miljoen Vlamingen.¹⁴

Ook bij de oudste leeftijdsgroepen zet die groei zich verder door: in 2024 maken de 80-plussers naar schatting 6% van de bevolking uit, goed voor 419.991 personen.¹⁵ Dat aantal zal in de toekomst in procenten en relatieve cijfers alleen maar blijven groeien. Tegelijk daalde het aandeel jongeren onder de 18 jaar van 21% in 2000 naar 19% in 2024.¹⁶ De Vlaamse bevolkingspiramide verschuift zo naar een "zwarte top en smalle basis", typerend voor een verouderde bevolking.

3.4.1.2 Verwachte impact/gevolgen voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen

De dubbele vergrijzing zal de verkeersveiligheid in Vlaanderen merkbaar beïnvloeden door een groeiend aandeel oudere – en kwetsbaardere – weggebruikers. We zien nu al dat senioren onevenredig vaak betrokken zijn bij ernstige ongevallen. Richting 2030 en 2035 zullen de impact en gevolgen hiervan verder toenemen: meer ongevallen zullen hoogbejaarde slachtoffers betreffen, en het bereiken van de verkeersveiligheidsdoelstellingen (zoals Vision Zero) wordt uitdagender naarmate de casuïstiek zich concentreert bij deze moeilijker te beschermen groep. Het versterken van een veilige infrastructuur, voertuigen en educatie die rekening houden met ouderen is cruciaal om de mobiliteits- en verkeersveiligheidsuitdagingen van de dubbele vergrijzing te beheersen. Zo niet, dreigt een toekomst waarin de maatschappelijke winst van veiligere wegen deels tenietgedaan wordt door de kwetsbaarheid van onze snel groeiende groep senioren in het verkeer.

¹³ Statistiek Vlaanderen Bevolking: omvang en groei, gepubliceerd op 8 juli 2025

¹⁴ <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/bevolking/bevolkingsvooruitzichten-67-plussers>, gepubliceerd op 23 mei 2024

¹⁵ <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/bevolking/bevolking-naar-leeftijd-en-geslacht>, gepubliceerd op 8 juli 2025

¹⁶ <https://www.zorgneticuro.be/verkiezingen-2024-de-context/1-een-ouder-wordende-samenleving>

3.4.2 Bevolkingstoename

3.4.2.1 Trendbeschrijving

Vlaanderen kent sinds begin jaren 2000 een gestage bevolkingsgroei. In 2015 telde het Vlaamse Gewest ca. 6,44 miljoen inwoners, in 2024 is dat aantal gestegen tot ongeveer 6,82 miljoen (+6% op tien jaar tijd). De prognoses geven aan dat dit cijfer verder zal oplopen tot ca. 6,95 miljoen in 2030 en 7,33 miljoen in 2035.¹⁷ Ondanks het feit dat het natuurlijk saldo (dwz. het verschil tussen het aantal geboortes en het aantal overlijdens) negatief is sinds 2020, groeit de bevolking structureel en verandert de samenstelling. De bevolkingsgroei is dan ook het resultaat van een positief intern (migratie tussen gewesten) en internationaal (migratie vanuit andere landen) migratiesaldo. Verder verschuift de bevolkingsstructuur richting een groter aandeel ouderen (zie dubbele vergrijzing).

3.4.2.2. Verwachte impact/gevolgen voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen

De bevolkingsgroei in Vlaanderen concentreert zich vooral in stedelijke regio's en gaat gepaard met vergrijzing, wat belangrijke gevolgen heeft voor mobiliteit en verkeersveiligheid. Meer inwoners en voertuigen leiden tot druk op infrastructuur, congestie en een grotere kans op conflicten tussen verschillende vervoersmodi. Ondanks deze uitdagingen is het aantal verkeersslachtoffers sinds 2014 gedaald dankzij beleid, technologische vooruitgang en betere infrastructuur, al vormen fietsers een uitzondering door de sterke groei van het fietsgebruik. Voor de toekomst (2030-2035) ligt de uitdaging in het behouden van deze positieve trend ondanks verdere bevolkings- en mobiliteitsgroei.

3.4.3 Uitbouw fietsinfrastructuur

3.4.3.1 Trendbeschrijving

De verschuiving naar actieve mobiliteit, met de fiets als speerpunt, is een essentieel onderdeel van de transitie naar leefbare en duurzame steden. In 2014 lag het aandeel fietsverplaatsingen rond 12,5% van alle dagelijkse verplaatsingen, in 2024 bedroeg dat aandeel 18,5% verplaatsingen met de fiets. Vlaanderen investeert daarom fors in de uitbouw van fietsinfrastructuur, met de ambitie om fietsen veiliger, vlotter en aantrekkelijker te maken voor een brede groep gebruikers. Zo krijgen gemeenten en provincies extra tijd om subsidies voor fietsinfrastructuur en fietssnelwegen te benutten. De Vlaamse Regering heeft beslist om de termijn voor het aanvragen van voorschotten en saldi binnen het Kopenhagenplan te verlengen tot eind 2025.

Deze trend gaat echter gepaard met diverse uitdagingen. De beschikbare ruimte in stedelijke gebieden is schaars, waardoor keuzes moeten worden gemaakt over herverdeling van het openbaar domein. Daarnaast vraagt de aanleg van kwaliteitsvolle infrastructuur om een doordachte planning en afstemming tussen verschillende beleidsniveaus en sectoren. Ook het verbinden van lokale fietsroutes tot samenhangende netwerken op regionale schaal blijft een belangrijk aandachtspunt.

De uitbouw van fietsinfrastructuur is dus niet louter een technische oefening, maar ook een strategische en maatschappelijke opgave. Ze vormt een sleutel tot het stimuleren van duurzame mobiliteit, het verhogen van verkeersveiligheid en het verbeteren van de leefkwaliteit in stad en dorp.

3.4.3.2 Verwachte impact/gevolgen voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen

Investeringen in fietsinfrastructuur, zoals vrijliggende fietspaden en veilige oversteekplaatsen, verminderen conflictpunten met gemotoriseerd verkeer en verhogen zowel het comfort als de veiligheid van fietsers. Hoewel het absolute aantal fietsongevallen toeneemt door de groei van het fietsgebruik, daalt het individuele risico: per gefietste kilometer gebeuren er minder ernstige ongevallen. Kwalitatieve infrastructuur speelt hierbij een cruciale rol, omdat ze de kans op zware conflicten aanzienlijk verkleint.

Toch brengt de evolutie ook nieuwe uitdagingen met zich mee. Door de sterke opmars van elektrische fietsen neemt de gemiddelde fietssnelheid toe. Cijfers tonen aan dat hierdoor vooral bij groepen die de overstap van auto naar fiets maken – bijvoorbeeld oudere weggebruikers – het aantal en de ernst van ongevallen groter wordt. De combinatie van hogere snelheden en een grotere foutenmarge verhoogt het risico. In dat licht kan, net zoals

¹⁷ Statistiek Vlaanderen Bevolking: omvang en groei, gepubliceerd op 8 juli 2025

bij e-steps, het dragen van een helm voor alle vormen van elektrische micromobiliteit sterk worden aanbevolen of zelfs verplicht gemaakt.

Deze verbeteringen en maatregelen stimuleren tegelijk een bredere gedragsverandering. Steeds meer mensen kiezen bewust voor duurzame mobiliteit, waarbij de (elektrische) fiets uitgroeit tot een volwaardig alternatief voor de auto. Sinds 2014 neemt het aandeel fietsverplaatsingen daardoor jaarlijks toe, terwijl het aandeel autoverplaatsingen gestaag afneemt.

3.4.4 Multimodale hubs

3.4.4.1 Trendbeschrijving

Multimodale hubs zijn efficiënte knooppunten waar reizigers naadloos kunnen overstappen tussen verschillende vervoerswijzen. Er is geen exact totaal aantal multimodale hubs in Vlaanderen te vinden, aangezien de focus ligt op de visie en de ontwikkeling van multimodale netwerken en duurzame logistiek in Vlaanderen, niet op een afgeronde lijst van bestaande hubs. Deze hubs vormen het hart van duurzame mobiliteit door openbaar vervoer, fietsen en wandelen te combineren met gedeelde mobiliteit, zoals deelauto's en -fietsen. Deze integratie maakt het reizigers gemakkelijk om de laatste kilometers van hun reis af te leggen, waardoor de afhankelijkheid van privé-auto's afneemt en de bereikbaarheid van steden verbetert.

3.4.4.2 Verwachte impact/gevolgen voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen

Circulatieplannen en infrastructuraanpassingen leiden tot nieuwe verkeersstromen, waarbij multimodale hubs en gedeelde mobiliteit een steeds centralere rol innemen. Door de combinatie van fietsen, openbaar vervoer en deelvoertuigen wordt het autoverkeer in stedelijke centra teruggedrongen.

Dit brengt duidelijke voordelen met zich mee op het vlak van bereikbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid. Zo daalde in Gent na invoering van het circulatieplan het aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers binnen de stadsring met meer dan 40%. Tegelijkertijd kan de concentratie van vervoerswijzen rond multimodale hubs leiden tot meer drukte en een grotere interactie tussen verschillende verkeersdeelnemers. In dat licht is het belangrijk te vermelden dat, naast de daling van het aantal zwaargewonden, in sommige gevallen ook een toename in het aantal lichtgewonde slachtoffers tussen actieve en kwetsbare weggebruikers onderling kan worden vastgesteld.

Minder autoverkeer en meer ruimte voor actieve en gedeelde mobiliteit dragen dus rechtstreeks bij aan een veiligere en leefbare stad, al blijven aandacht en maatregelen nodig om ook de veiligheid tussen actieve weggebruikers onderling te verbeteren

3.4.5 Micromobiliteit & voertuigobesitas, beiden elektrisch

3.4.5.1 Trendbeschrijving

De mobiliteitstransitie wordt gekenmerkt door twee opvallende, maar tegengestelde trends. Enerzijds is er de sterke opkomst van elektrische micromobiliteit, zoals e-steps en diverse soorten elektrische fietsen, waaronder bakfietsen en speedpedelecs. Anderzijds neemt het aantal elektrische personenwagens toe, waarbij de markt de afgelopen jaren steeds meer is verschoven naar SUV-modellen. Het aandeel SUV's in de totale personenwagenvloot steeg van 14% in 2014 naar 48% in 2024, wat gepaard ging met een daling van het aandeel breaks, sedans en monovolumes. Hoewel SUV's niet noodzakelijk groter zijn in lengte of breedte, onderscheiden ze zich vaak door een hogere motorkap en een robuuster ontwerp, wat gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid.

Beide categorieën zijn emissievrij in gebruik, maar hebben uiteenlopende ruimtelijke en maatschappelijke effecten. Micromobiliteit en fietsmobiliteit dragen bij aan efficiënter ruimtegebruik en flexibele verplaatsingen, maar roepen vragen op rond verkeersveiligheid en infrastructuur. Vooral (deel)steps leiden geregeld tot hoofdtrauma's, zeker wanneer helmdracht niet verplicht is. Elektrische personenwagens bieden dan weer comfort en bereik, maar nemen relatief veel ruimte in beslag, verhogen door hun massa en ontwerp het risico op ernstige ongevallen en drukken op de leefbaarheid van stedelijke omgevingen.

3.4.5.2 Verwachte impact/gevolgen voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen

De diversiteit aan vervoersmiddelen, van auto's en fietsen tot e-bikes en steps, maakt het verkeersbeeld steeds complexer en vergroot de kans op conflicten, vooral op kruispunten en gedeelde paden. Kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers en traditionele fietsers lopen daarbij extra risico, omdat zwaardere en snellere voertuigen ernstigere gevolgen hebben bij ongevallen, onder meer door hogere motorkappen, groter gewicht en de stille aard van elektrische voertuigen. De bestaande infrastructuur en regelgeving sluiten nog onvoldoende aan bij deze nieuwe realiteit. Daarbij vormt niet zozeer een gebrek aan regels, maar wel het niet naleven ervan door heel wat weggebruikers een belangrijke bron van onveiligheid. Snelheidsverschillen, onduidelijke gedragingen en beperkte kennis van de regels leiden tot spanningen in het verkeer.

Daarbovenop zorgt de groei van deeleconomie en micromobiliteit, met name e-steps, voor meer onervaren gebruikers en een sterke toename van ongevallen. Vooral bij (deel)steps leidt het ontbreken van een helmplicht geregeld tot hoofdtrauma's, wat de noodzaak onderstreept van bijkomende sensibilisering, duidelijke regelgeving en gepast toezicht.

3.4.6 Slimmere & geconnecteerde voertuigen

3.4.6.1 Trendbeschrijving

Voertuigen maken de laatste tien jaar een fundamentele transformatie door: van mechanische transportmiddelen naar intelligente, digitale platformen op wielen. Deze "slimme" voertuigen zijn uitgerust met geavanceerde sensoren (camera's, radar, lidar), krachtige rekenchips, kunstmatige intelligentie en continue connectiviteit. Hierdoor kunnen ze data verzamelen, analyseren en realtime communiceren met hun omgeving. Dit gebeurt via Vehicle-to-Everything (V2X)-technologie:

- V2V (vehicle-to-vehicle): communicatie tussen voertuigen over snelheid, positie en rijrichting, waardoor botsingen kunnen worden voorkomen.
- V2I (vehicle-to-infrastructure): informatie-uitwisseling met verkeerslichten, dynamische snelheidsborden, of detectiesystemen in de weg.
- V2P (vehicle-to-pedestrian): detectie en waarschuwing van voetgangers via sensoren en mobiele toepassingen.
- V2B (vehicle to bike): rechtstreekse communicatie tussen voertuigen en (e-)fietsen—vaak via een smartphone, connected fietsverlichting of wearable—die tijdig waarschuwt voor dode-hoek-conflicten, afslaande voertuigen en inhaalmanoeuvres, zodat beide partijen hun snelheid/koers kunnen aanpassen en aanrijdingen worden voorkomen.

Op termijn is de kans reëel dat voertuigen volledig autonoom zullen rijden. Deze technologische symbiose belooft een revolutie in verkeersveiligheid, maar ze brengt ook nieuwe uitdagingen en kwetsbaarheden met zich mee.

Belangrijk hierbij is een bredere lezing van het woord "vehicle": in een geconnecteerd ecosysteem kan een "voertuig" ook een app zijn. Een geconnecteerde voetganger of fietser die een smartphone-app of wearable gebruikt, krijgt digitaal een eigen "presence" in het verkeer en kan veiligheidsboodschappen verzenden/ontvangen (bijv. waarschuwingen bij een naderende afslagbeweging van een vrachtwagen of een conflict aan een kruispunt).

3.4.6.2 Verwachte impact/gevolgen voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen

Geavanceerde rijhulpsystemen en autonome technologie bieden grote kansen om verkeersveiligheid te verbeteren door menselijke fouten te reduceren, snelheid beter te controleren en kwetsbare weggebruikers beter te beschermen, met dalingen in ongevalskans door systemen als Lane Keep Assist en automatische noodremming. Toch blijven er beperkingen, zoals een gemengde vloot, afhankelijkheid van infrastructuurkwaliteit, risico op overmatig vertrouwen van bestuurders en nieuwe uitdagingen rond cybersecurity. Richting 2030–2035 zal in Vlaanderen door EU-verplichtingen een brede adoptie van ADAS plaatsvinden, aangevuld met eerste toepassingen van zelfrijdende functies op snelwegen en een groeiende rol van connected cars. Dit biedt kansen via proefprojecten om de uitrol van autonoom vervoer op de gewenste en veilige manier te stimuleren. Deze ontwikkeling maakt geofencing, voorspellend onderhoud en snellere incidentafhandeling mogelijk, waardoor data-integratie en preventief verkeersveiligheidsbeleid voor alle modi aanzienlijk worden versterkt.

3.4.7 Slimmere steden & infrastructuur

3.4.7.1 Trendbeschrijving

Slimme steden integreren technologie in hun fysieke omgeving en infrastructuur door gebruik te maken van sensoren, data-analyse, communicatie en AI. Op die manier wordt de stadsomgeving met voertuigen en gebruikers verbonden.

Denk hierbij aan bv. slimme verkeerslichten, die zich in real-time aanpassen op basis van verkeersdrukke en die data ook terugsturen naar verkeerscentrales. Slimme verkeerslichten geven bijvoorbeeld ook prioriteit aan het openbaar vervoer en/of hulpdiensten.

Vlaamse steden en gemeenten digitaliseren hun verkeersinfrastructuur snel. Elk jaar worden ongeveer 125 kruispunten op gewestwegen maximaal conflictvrij en slimmer gemaakt (extra detectie, betere fasering).¹⁸ Parallel bouwt Vlaanderen een digitale laag uit met intelligente verkeersregelinstanties die data ontvangen en zenden (bijv. tijd-tot-groen, prioriteit voor fiets/OV/hulpdiensten).¹⁹

3.4.7.2 Verwachte impact/gevolgen voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen

Slimme infrastructuur kan verkeersveiligheid aanzienlijk verhogen door conflicten te verminderen en kwetsbare weggebruikers prioriteit te geven, zoals met iVRI's, geofencing of het "vierkant groen"-systeem, dat bewezen veiliger wordt ervaren door fietsers en voetgangers. Proactieve waarschuwingen en adaptieve signalen via C-ITS en Mobilidata maken real-time communicatie met voertuigen mogelijk, terwijl dynamisch congestiebeheer en prioriteitsroutes voor hulpdiensten de veiligheid en doorstroming verbeteren. Daarnaast maakt data-gedreven hotspot-analyse het mogelijk om sneller en preventiever in te grijpen bij risicozones. Tegelijk zijn er uitdagingen rond cybersecurity, datakwaliteit, technologische afhankelijkheid en hoge kosten, waardoor robuuste beveiliging, betrouwbaarheid en onderhoud cruciaal blijven.

3.4.8 Woon-werk: Thuiswerken & mobiliteitsbudget

3.4.8.1 Trendbeschrijving

Telewerken, zoals satellietwerken of coworking zijn naast thuiswerken de afgelopen tien jaar behoorlijk toegenomen, met een grote versnelling tijdens de COVID-19-periode. In 2010 werkte zo'n 13,5% van de Vlaamse loontrekkenden sporadisch of regelmatig thuis. Dit aandeel klonk vóór de pandemie geleidelijk naar 20% in 2019. In 2024 werkte 33% van alle Belgische loontrekkenden soms of regelmatig van thuis uit (50% in de publieke sector; 28% in de private)²⁰. Werkgevers verankerden hybride werk in beleid en praktijk; een recente werkgeversbevraging (jan-feb 2025) bevestigt dat 2 à 3 thuiswerkdagen/week voor veel organisaties de norm zijn²¹. Werkgevers zien veelal positieve effecten op werknemerstevredenheid, al zijn er ook aandachtspunten (zoals collegialiteit). Telewerk is dus structureel verankerd in het werklandschap sinds de pandemie.

3.4.8.2 Verwachte impact/gevolgen voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen

Thuiswerken en het mobiliteitsbudget versterken elkaar en versnellen een structurele modal shift: weg van vaste, autogedreven pendelpatronen, naar flexibele, multimodale verplaatsingen die per dag en per activiteit verschillen. Werknemers met een mobiliteitsbudget combineren vaker (deel)fiets, openbaar vervoer, e-steps of bedrijfswagens; tegelijk spreiden telewerk en glijdende uren de verkeersstromen, waardoor de klassieke ochtend- en avondspits minder dominant worden. De blootstelling van actieve/kwetsbare weggebruikers aan het risico op ongevallen zou hierdoor kunnen dalen. Telewerk verlaagt structureel het aantal risicovolle kilometers en spreidt verkeer beter, wat theoretisch gezien zou kunnen leiden tot minder letselongevallen en verkeersdoden,²² al vraagt het blijvende inbedding om de veiligheidswinst vast te houden. Tegelijk brengt de modal shift naar fietsen, e-bikes en e-steps nieuwe risico's mee: kwetsbare weggebruikers worden vaker blootgesteld, ongevallen met e-steps nemen fors toe en fietsongevallen nemen toe binnen segmenten e-bike en speedpedelecs, wat aangepaste infrastructuur en regelgeving vereist. Het verkeer wordt bovendien dynamischer en minder voorspelbaar door

¹⁸ <https://wegenenverkeer.be/wegen/signalisatie/actieplan-verkeerslichten>

¹⁹ <https://www.mobilidata.be/nl/waar-komen-intelligente-verkeerslichten>

²⁰ <https://statbel.fgov.be/nl/themas/werk-opleiding/arbeidsmarkt/thuiswerken>

²¹ <https://www.telewerken.be/in-cijfers/telewerk-werkgeversbevraging-2025>

²² Develtere, A. en Guerry, C., Waarom en hoe telewerken aanmoedigen in België? Literatuuranalyse, verkennende interviews en aanbevelingen met betrekking tot verkeersveiligheid en mobiliteit, Vias Institute, 18 december 2017

hybride werk en flexibele reistijden, waardoor real-time monitoring en adaptieve verkeerssturing steeds crucialer worden om veiligheid en doorstroming te waarborgen.

3.4.9 Verstedelijking & stadsvlucht

3.4.9.1 Trendbeschrijving

De trend van verstedelijking en stadsvlucht beschrijft de gelijktijdige beweging van mensen naar dichtbevolkte stadskernen en, paradoxaal genoeg, de trek van inwoners naar minder dichtbevolkte gebieden aan de rand van de stad of daarbuiten. Deze dynamiek herschikt de bevolkingsverdeling en heeft verregaande gevolgen voor het gebruik van de openbare ruimte, de mobiliteitsbehoeften en de verkeersveiligheid. Steden worden geconfronteerd met toenemende druk op hun infrastructuur door een groeiend aantal bewoners en vervoersmodaliteiten. Tegelijkertijd worden voorstedelijke en landelijke gebieden geconfronteerd met een toename van pendelverkeer en de noodzaak om hun infrastructuur aan te passen aan de mobiliteitsbehoeften van de nieuwe bewoners.

3.4.9.2 Verwachte impact/gevolgen voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen

De toegenomen verstedelijking en diversiteit aan vervoersvormen leiden in steden tot meer drukte en interactieconflicten tussen fietsers, voetgangers, deelmobiliteit en gemotoriseerd verkeer, terwijl stadsvlucht buiten stedelijke kernen juist nieuwe risico's creëert door hogere snelheden en beperkte infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers. De snelle opkomst van e-steps, cargofietsen en elektrische voertuigen versterkt deze dynamiek. In steden vergroot dit de kans op conflicten op kruispunten en oversteekplaatsen, terwijl buiten de stad het ontbreken van scheiding tussen verkeersstromen gevaarlijke situaties veroorzaakt. Dit kan resulteren in een verschuiving van ongevallenpatronen, die vraagt om een gebiedsgerichte aanpak met stedelijke infrastructuur afgestemd op multimodale drukte en buitenstedelijke netwerken die beter inspelen op nieuwe mobiliteit.

4 Knelpunten en kansen in het verkeersveiligheids-systeem

4.1 Methode

Waar moet de komende 5 tot 10 jaar op ingezet worden om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verbeteren?

Om deze vraag te beantwoorden, wordt er niet louter een extrapolatie van de huidige verkeersveiligheidsstatistieken gemaakt. In plaats daarvan is een toekomstverkenning uitgevoerd, waarbij ook rekening wordt gehouden met verwachte maatschappelijke trends en hun potentiële impact op verkeersveiligheid. Aangezien deze trends vaak moeilijk kwantitatief te onderbouwen zijn, is gekozen voor een kwalitatief analysekader.

De gehanteerde methode bestaat uit twee hoofdcomponenten.

1) Interne en externe analyse

De interne kenmerken van het verkeersveiligheidssysteem worden in kaart gebracht. Wat zijn de actuele positieve en negatieve evoluties binnen het domein van verkeersveiligheid? Wat zijn opmerkelijke observaties? De interne kenmerken van het verkeersveiligheidssysteem werden in detail beschreven in Hoofdstuk 2. Daarnaast worden de relevante externe invloeden geplaatst, met name de verwachte maatschappelijke ontwikkelingen. De maatschappelijke trends die zowel kansen als uitdagingen inhouden voor de verkeersveiligheid werden geïdentificeerd in Hoofdstuk 3. Dit vormen de sleutelementen van een SWOT analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats). De sterktes en opportuniteiten zijn gunstig om de Vision Zero doelstelling te behalen; de zwaktes en bedreigingen zijn ongunstig om de doelstelling te bereiken.

2) Synthese via een confrontatiematrix

Een SWOT confrontatiematrix verbindt interne en externe elementen met elkaar. De sterkste verbanden of interacties tussen deze elementen worden geïdentificeerd en deze vormen de prioritaire knelpunten en kansen. Er is geen rangorde wat betreft belang tussen de knelpunten en kansen en ze zijn niet uitputtend.

Ten slotte wordt elk knelpunt of elke kans vertaald in een strategie of advies dat richting kan geven aan het nieuwe Vlaamse Verkeersveiligheidsplan.

4.2 SWOT analyse

Tabel 4 toont het resultaat van de interne en externe analyse van het verkeersveiligheidssysteem.

Tabel 4 SWOT tabel met interne en externe analyse van het verkeersveiligheidssysteem

Verkeersveiligheidssysteem – intern	Maatschappelijke trends - extern
<p>Sterktes</p> <p><u>Positieve evoluties:</u> Aantal letselongevallen daalt (25.076 in 2015 t.o.v. 22.185 in 2024 = -12%) Aantal doden (396 in 2015 t.o.v. 253 in 2024 = -36%) en zwaargewonden (2.872 in 2015 t.o.v. 2.016 in 2024 = -30%) daalt Aantal verkeersslachtoffers daalt (32.549 in 2015 t.o.v. 27.056 in 2024 = -17%) Aandeel jonge autobestuurders (18-24 jaar) in verkeersslachtoffers daalt (20,2% in 2015 t.o.v. 16,7% in 2024) Aantal slachtoffers 20-24 jaar daalt sterk (4.066 in 2015 t.o.v. 2.857 in 2024 = -30%), vooral door daling bij auto-inzittenden Beperkte daling in aantal slachtoffers 15-19 jaar (3.376 in 2015 t.o.v. 3.134 in 2024 = -7%), vooral door stijging bij bromfietzers en e-steps Beperkte daling in aantal slachtoffers voor 65+ (3.368 in 2015 t.o.v. 3.171 in 2024 = -6%) Verkeersslachtoffers met verschillende modi in dalende lijn (2015 t.o.v. 2024): auto (-39%), motorfiets (-28%), bromfiets (-15%), voetgangers (-12%) Ongevallen met vrachtwagens in dalende lijn (1458 in 2015 t.o.v. 1148 in 2024 = -21%) Ongevallen met lichte vrachtwagens dalen licht (2490 in 2015 t.o.v. 2357 in 2024 = -5%) Ongevallen buiten de bebouwde kom dalen, maar blijven binnen de bebouwde kom relatief stabiel</p> <p><u>Opmerkelijke observaties:</u> Aantal slachtoffers in 15-19 jarigen wel gedaald bij vrouwen (-18%), maar status quo bij mannen (2015 t.o.v. 2024) 65+ gaat het vaakst te voet Risico op gewond of dood per km is het laagst voor auto-inzittenden (van alle weggebruikers waarvoor het risico berekend werd) Gordeldracht is hoog bij bestuurders en passagiers voorin (>95% in 2022) Grootte van snelheidsovertredingen wordt kleiner</p>	<p>Opportunities</p> <p>Actieve mobiliteit om gezondheidsredenen Uitbouwen fietsinfrastructuur Meer gebruik van deelmobiliteit Uitbouwen van multimodale hubs Slimmere en geconnecteerde voertuigen Intelligente infrastructuur & slimme steden Veranderend woon-werkverkeer: Thuiswerken & mobiliteitsbudget Verstedelijking, 15-minuten stad en bestemmingen op wandelafstand Leefbare steden met lagere snelheden Groen, gezond en veilig Vision zero richting nul verkeersdoden</p>
<p>Zwaktes</p> <p><u>Negatieve evoluties:</u> Status quo bij ernstig gewonde slachtoffers met alle fietsen (904 in 2015 t.o.v. 901 in 2024): een daling bij klassieke fietsen, maar een stijging van de ongevallen met de elektrische fiets & speedpedelec Elk jaar meer ongevallen met e-steps sinds start registratie eind 2019 (factor 4 sinds begin registratie) Op lange termijn dalen de ernstige ongevallen met voetgangers, maar geen daling meer sinds 2020 Aandeel doden in de leeftijdsgroep 60-79 jaar stijgt (21% in 2015 t.o.v. 29% in 2024) Meer botsingen tussen fietsers onderling (fietserslachtoffers ten gevolge van een botsing met een andere fietser: 11,8% in 2015 t.o.v. 16,5% in 2024) Meer letselongevallen op wegen met 30 km/u-limiet (7% in 2015 t.o.v. 17% in 2024) Grotere en zwaardere voertuigen die de inzittenden goed beschermen maar gevaarlijker zijn voor kwetsbare weggebruikers</p> <p><u>Opmerkelijke observaties:</u></p>	<p>Bedreigingen</p> <p>Dubbele vergrijzing (60-plussers en 80-plussers) Bevolkingstoename Individualisering en toename van eenpersoonshuishoudens Grotere en zwaardere voertuigen, o.a. door elektrificatie Micromobiliteit Verkeersveiligheidsbudget onder druk Polarisering tussen weggebruikers Vervoersarmoede Stadsvlucht met auto-afhankelijkheid E-commerce met meer bestelwagens</p>

Absoluut aantal verkeersslachtoffers is verhoudingsgewijs het hoogst bij 15-19 jarigen (jaar 2024)
Verhoogde kwetsbaarheid van ouderen (ernstigere afloop bij gelijke impact)
61% van doden met elektrische fiets is 60-plusser (jaar 2024)
Fiets-auto is het meest frequente conflicttype (21%; jaar 2024)
In 2024 kwam het botsingstype fiets-personenwagen het vaakst voor, in 2015 kwamen botsingen tussen personenwagens onderling nog het vaakst voor.
10% van de auto-ongevallen is eenzijdig; 15% van alle ongevallen is eenzijdig (jaar 2024)
30-35% van de dodelijke ongevallen is eenzijdig (stabiel over de jaren)
Eenzijdige ongevallen (zonder tegenpartij) zijn gemiddeld ernstiger
Ernstig gewonde fietsers en e-steps hebben het hoogste aandeel eenzijdig: 39% (MZG, jaar 2022)
Mannen zijn oververtegenwoordigd in ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden)
79% rijdt te snel in een zone 30 (jaar 2021)
46% rijdt te snel op wegen met een snelheidslimiet van 120 km/u (jaar 2021)
Vlamingen rijden vaker te snel dan andere Europeanen
Aandeel rijden onder invloed van alcohol is hoger dan EU gemiddelde
Aandeel rijden onder invloed van alcohol daalt, maar niet snel genoeg om de doelstelling te halen
78% van de alcoholovertredingen door mannen (jaar 2023)
1 op 4 dodelijke ongevallen is te wijten aan alcohol (schatting)²³
Jongeren rijden vaker onder invloed van drugs dan onder invloed van alcohol²⁴
Afleiding speelt een rol bij 5-25% van alle ongevallen (schatting)²⁵
2,8% van de bestuurders in Vlaanderen houdt een mobiel schermtoestel in de hand tijdens het rijden (jaar 2020)
Gordeldracht is laag bij passagiers achterin (24% draagt geen gordel in 2022)
76% fietst zonder fietshelm (jaar 2023, zelf-gerapporteerd)
56% rijdt met een elektrische step zonder helm (jaar 2023; zelf-gerapporteerd)
Risico op gewond per km is het hoogst bij de e-step
Onderrapportage van ongevallen, vooral bij fietsers, voetgangers en e-steps

²³ Vias institute (2024) Briefing "Rijden onder invloed van alcohol". Brussel, België, Vias institute, <https://briefings.vias.be/>

²⁴ Vias institute (2022) Briefing "Rijden onder invloed van drugs". Brussel, België, Vias institute, <https://briefings.vias.be/>

²⁵ Vias institute (2023) Briefing "Afleiding in het verkeer". Brussel, België, Vias institute, <https://briefings.vias.be/>

4.3 Vijftien prioritaire knelpunten en kansen

Het draagvlak voor Vision Zero kan versterkt worden, inclusief de budgetten, door het aantoonbare effect van eerdere investeringen en maatregelen in verkeersveiligheid.

De voorbije tien jaar daalde het aantal letselgevallen met 12% (van 25.076 in 2015 naar 22.185 in 2024), terwijl het aantal verkeersdoden met 36% en het aantal zwaargewonden met 30% afnam. Vooral bij de leeftijdsgroep 20-24 jaar is een sterke daling merkbaar (-30% in slachtoffers), mede dankzij een daling in het aandeel ongevallen met jonge autobestuurders (van 20,2% naar 16,7%). Mogelijk heeft dit te maken met de hervormingen in de rijopleiding en het later behalen van het rijbewijs. Ook een gewijzigd uitgaansgedrag of een verschuiving naar minder risicovolle vervoersmodi kunnen bijdragen aan deze daling. Ook bij gemotoriseerd verkeer, zoals personenwagens (-39%) en motorfietsen (-28%), is een significante daling in slachtoffers vastgesteld, ondanks een relatief stabiel gebruik, wat verdere analyse en beleidsverankering verdient. Tegelijkertijd blijft de evolutie bij 15-19-jarigen zorgwekkend, met slechts een beperkte daling (-7%), onder meer door een toename van ongevallen met bromfietsen en e-steps. Deze ongelijkmatige vooruitgang onderstreept het belang van continue inspanningen, gerichte maatregelen per doelgroep en vervoerswijze, én het leren uit succesvolle beleidsinterventies. De Nederlandse ervaring, waar het aantal verkeersdoden recent weer stijgt, toont bovendien aan dat behaalde vooruitgang kwetsbaar is en blijvende inzet vergt.

Advies: Blijf investeren in verkeersveiligheid via gerichte maatregelen om verkeersongevallen verder terug te dringen (3 E's: Education (educatie), Engineering (infrastructuur) en Enforcement (handhaving)). Leer uit de successen; dit omvat het systematisch evalueren van beleidsmaatregelen, zodat opgedane inzichten kunnen worden ingezet voor evidence-based beleidsoptimalisatie.

Verwachte sociodemografische veranderingen zullen de daling in (ernstige) ongevallen tegenwerken.

Hoewel de verkeersveiligheid de voorbije tien jaar duidelijke vooruitgang heeft geboekt, met een daling van 12% in letselgevallen, 36% in verkeersdoden en 30% in zwaargewonden, dreigen verwachte sociodemografische trends deze positieve evolutie af te remmen. Zo zal het aantal inwoners in het Vlaamse Gewest naar verwachting stijgen tot 6,95 miljoen in 2030, met een toename van 1 miljoen mensen tegen 2070, wat neerkomt op een bevolkingsgroei van 15%. Tegelijkertijd zorgt de dubbele vergrijzing – een sterke toename van zowel 60-plussers als 80-plussers – voor een veranderend mobiliteitsprofiel en verhoogde kwetsbaarheid in het verkeer. De groei van het aantal eenpersoonshuishoudens, dat in 2024 al 33% van alle huishoudens uitmaakte, en de bredere individualisering leiden bovendien tot extra mobiliteitsvraag en een veranderend ruimtegebruik (o.a. verstedelijking). Deze structurele veranderingen kunnen het aantal verkeersongevallen verhogen. Toch hoeft een stijging in mobiliteit niet automatisch te leiden tot een grotere kans op een ongeval, op voorwaarde dat verkeerssystemen, infrastructuur en beleid proactief en effectief inspelen op deze groeiende vraag. Een doordacht mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid is cruciaal om de positieve trend voort te zetten, ondanks de demografische uitdagingen.

Advies: Vermijd dat er een proportionele groei optreedt in verkeersongevallen. Sociodemografische veranderingen (o.a. bevolkingstoename, vergrijzing, groei eenpersoonshuishoudens, individualisering) zullen een extra uitdaging zijn op het pad naar Vision Zero. Het verkeersveiligheidsbeleid moet daarom focussen op maatregelen die schaalbaar zijn (zoals voldoende brede fietssnelwegen, handhaving via camera's met geautomatiseerde dataverwerking), geschikt zijn voor jong en oud (8 tot 80+ norm / Kindnorm), en met extra aandacht voor stedelijke groeigebieden.

De toegenomen maatschappelijke aandacht voor gezondheid en welzijn rechtvaardigt een verbreding van de focus binnen verkeersveiligheidsbeleid: naast mortaliteit dient ook levenskwaliteit van verkeersslachtoffers expliciet in rekening te worden gebracht.

De daling van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners in Vlaanderen, van 61 in 2015 naar 37 in 2024, toont de vooruitgang in verkeersveiligheid, maar er is ook nood aan een bredere benadering. In een samenleving waar gezondheid en welzijn steeds centraler staan, volstaat het niet om enkel ernstige verkeersslachtoffers te tellen. Ook de levenskwaliteit van gewonden moet expliciet meegewogen worden in beleid, bijvoorbeeld via indicatoren zoals DALY's (Disability-Adjusted Life Years). Een preventieve aanpak van verkeersveiligheid blijft cruciaal: élk ongeval moet zoveel mogelijk vermeden worden, niet alleen de fatale. Tegelijk moet snelle en adequate hulpverlening gegarandeerd zijn om de gevolgen van ongevallen te beperken (o.a. belang van reddingsstroken). Zo draagt verkeersveiligheid niet alleen bij aan het reduceren van mortaliteit, maar ook aan het behouden van levenskwaliteit na een ongeval.

Advies: DALY's kunnen gehanteerd worden als additionele parameter naast doden om de effectiviteit van verkeersveiligheidsbeleid te meten.

De vergrijzing zal leiden tot meer verkeersongevallen met ouderen.

De dubbele vergrijzing (de sterke toename van 60- en 80-plussers) heeft belangrijke implicaties voor de verkeersveiligheid. Het aandeel verkeersdoden in de leeftijdsgroep 60-79 jaar steeg van 21% in 2015 naar 29% in 2024, wat samenhangt met zowel hun toenemende aanwezigheid in het verkeer als hun fysieke kwetsbaarheid. Oudere weggebruikers vertonen weliswaar minder risicogedrag, maar maken vaker gebruik van actieve vervoersmodi zoals wandelen en fietsen, die gepaard gaan met een hoger ongevalsrisico. Tegelijk biedt actieve mobiliteit ook gezondheidsvoordelen voor ouderen en kan het bijdragen aan hun algemeen welzijn en zorgen voor sociale inclusie. Met de opkomst van nieuwe vervoermiddelen en veranderende regelgeving moet aandacht geschonken worden aan levenslang leren. Beleidsmaatregelen moeten daarom inzetten op veilige, toegankelijke infrastructuur, en gerichte educatie en ondersteuning van oudere weggebruikers, om zowel veiligheid als levenskwaliteit te waarborgen.

Advies: Bescherm ouderen in het verkeer door gerichte educatie en door veilige en toegankelijke infrastructuur voor actieve mobiliteit te voorzien. Zo worden hun kwetsbaarheden geminimaliseerd en blijven de gezondheidsvoordelen van fysieke activiteit en hun mobiliteit behouden.

Slimme voertuigen en slimme infrastructuur kunnen ingezet worden om hoog-risico groepen en kwetsbare weggebruikers zoals kinderen, ouderen en fietsers beter te beschermen.

Slimme voertuigen en infrastructuur bieden belangrijke kansen om kwetsbare weggebruikers, zoals kinderen, ouderen en fietsers, beter te beschermen. Technologieën zoals ADAS en geofencing kunnen risicovolle situaties voorkomen, bijvoorbeeld via snelheidsbegrenzing in schoolomgevingen of automatische noodremassistentie. In Vlaanderen wordt gewerkt aan de evolutie van slimme voertuigen naar autonome voertuigen, zowel voor personen als goederen. Op dit pad moet er continue aandacht zijn voor de veiligheid van alle weggebruikers. Het aantal slachtoffers is vandaag het hoogst bij 15-19-jarigen, en mannen zijn oververtegenwoordigd in ernstige ongevallen. Het zijn net jongeren en mannen die technologie sneller omarmen, maar ook doelgerichte educatie en sensibilisering zullen zeker noodzakelijk zijn. Maatregelen moeten daarom afgestemd worden op verschillen in gedrag en risico volgens leeftijd en geslacht, en technologie kan hier een sleutelrol spelen. Door technologische innovatie gericht in te zetten, kan risicogedrag worden beperkt en kunnen hoog-risico groepen beter worden beschermd.

Advies: De wegbeheerder moet slimme voertuigen en slimme infrastructuur faciliteren, bijvoorbeeld door de zichtbaarheid van verkeersborden en wegmarkeringen, en digitalisering van informatie over de weg. Daarnaast moet gekozen worden voor slimme infrastructuur die de verkeersveiligheid van kwetsbare weggebruikers

vooropzet. De ongelijkheid in (dodelijke) verkeersslachtoffers tussen mannen en vrouwen en tussen leeftijdsgroepen verantwoordt een gender- en leeftijdssensitief beleid waarin technologie een belangrijke rol kan spelen.

De evolutie naar meer actieve mobiliteit zal leiden tot meer ongevallen met voetgangers en fietsers.

De verschuiving naar meer actieve mobiliteit leidt tot een stijgend aantal ongevallen met voetgangers en fietsers, mede door hun grotere kwetsbaarheid in het verkeer. Tussen 2014 en 2024 nam het aandeel fietsverplaatsingen toe van 12,5% naar 18,5% (OVG), wat de toename van het aantal fietsslachtoffers kan verklaren. De toenemende populariteit van de elektrische fiets speelt hierin een belangrijke rol. Hoewel ernstige ongevallen met voetgangers op lange termijn dalen, is sinds 2020 opnieuw een stijging merkbaar, mogelijk te verklaren door een groei in het aandeel verplaatsingen te voet. Door de vergrijzing van de bevolking wordt bovendien een toename verwacht binnen deze groep kwetsbare weggebruikers. Onderrapportage van ongevallen met fietsers en voetgangers blijft een probleem voor nauwkeurige inschattingen. Ondanks het hogere ongevalsrisico ten opzichte van automobilisten, bieden wandelen en fietsen ook aanzienlijke gezondheidsvoordelen zoals het effect van lichaamsbeweging op fysieke en mentale gezondheid, die het totale maatschappelijke effect positief kunnen beïnvloeden.

Advies: Safety in Numbers kan het effect afzwakken en zorgen dat het aantal slachtoffers niet evenredig stijgt met het gebruik. Hiervoor is het cruciaal om in te zetten op meer veiligheid voor alle fietsers en voetgangers.

Polarisatie tussen weggebruikers en fiets-fiets ongevallen kunnen toenemen door drukte op het fietspad en een groeiende diversiteit in fietsers en fietsen.

De sterke groei in fietsgebruik en de opkomst van een breed scala aan fietstypes – van elektrische fietsen, racefietsen, bakfietsen en plooi-fietsen tot speedpedelecs en fatbikes – leidt tot toenemende drukte en complexiteit op het fietspad. Recent zijn daar de elektrische steps bijgekomen. In afwezigheid van een voetpad, kunnen ook voetgangers op het fietspad aanwezig zijn. Het aandeel fietsslachtoffers door botsingen met andere fietsers steeg van 11,8% in 2015 naar 16,5% in 2024. Tegelijk is er sprake van polarisatie tussen weggebruikers, met meer frustratie en minder wederzijds respect in het verkeer. Zonder gepaste infrastructuur dreigt de vermenging van snelheden en voertuigen op het fietspad tot meer conflicten te leiden. Beleidsmaatregelen moeten daarom gericht zijn op het veilig faciliteren van deze groei en diversiteit, met oog voor infrastructuur, gedrag, regelgeving en gedeeld ruimtegebruik. Het is cruciaal dat alle gebruikers van het fietspad elkaar blijven ondersteunen, zodat de positieve trend richting actieve mobiliteit niet omslaat in een terugkeer naar gemotoriseerd verkeer. Bij uitbreiding moet ook polarisatie tussen andere weggebruikers van nabij opgevolgd worden, en moet de link tussen affectieve polarisatie en verkeerveiligheid verder onderzocht worden²⁶.

Advies: Hou bij investeringen in fietsinfrastructuur rekening met de toenemende drukte en de groeiende diversiteit op het fietspad. Beheers de gereden snelheden en de snelheidsverschillen. Beleidsmaatregelen die oog hebben voor perceptie, groepsdenken en empathie tussen weggebruikers kunnen bijdragen aan een constructiever verkeersklimaat.

²⁶ De Roeck, M., Vandael Schreurs, K., & Tant, M. (forthcoming). Affectieve polarisatie tussen weggebruikers in België – Een analyse van spanningen tussen groepen weggebruikers in het Belgische verkeer, Brussel: Vias institute

De 15-minutenstad met veilige en toegankelijke looproutes zal vervoersarmoede tegengaan en bijdragen aan gezondheid en welzijn vooral bij vrouwen en ouderen.

Het concept van de 15-minutenstad, waarin essentiële bestemmingen binnen een kwartier te voet of per fiets bereikbaar zijn, biedt belangrijke kansen om vervoersarmoede te verminderen en de gezondheid en het welzijn te bevorderen, met name voor vrouwen, ouderen en personen met een beperking. Vrouwen verplaatsen zich vaker te voet dan mannen (16,2% tegenover 12,9%), en het aandeel verplaatsingen te voet is het hoogst bij 65-plussers (20,5%), waardoor deze groepen in het bijzonder profiteren van toegankelijke en veilige looproutes. Wandelen speelt ook een belangrijke rol in het voor- en natransport bij openbaar vervoer. Regelmatig wandelen (7.000 stappen per dag) is bovendien geassocieerd met klinisch betekenisvolle verbeteringen in de gezondheid²⁷. De uitdaging bestaat erin om deze gezondheidsvoordelen niet teniet te laten gaan door verkeersonveiligheid: sinds 2020 is opnieuw een stijging merkbaar in ernstige ongevallen met voetgangers. Investerings in voetgangersinfrastructuur (voetpaden en oversteekplaatsen, geen obstakels zoals geparkeerde voertuigen of laadpalen), naar analogie met de groei in fietsinfrastructuur, zijn daarom essentieel om stappen aantrekkelijk én veilig te maken. Iedereen is op bepaalde momenten voetganger; een veilige en toegankelijke publieke ruimte is dus geen nichekwestie, maar van universeel belang binnen een geïntegreerd mobiliteits- en gezondheidsbeleid.

Advies: Gebruik en versterk de huidige hoge wandelparticipatie bij vrouwen en ouderen om nieuwe investeringen in veilige en toegankelijke voetgangersinfrastructuur te verantwoorden.

Werkgevers en organisaties (woon-werkverkeer, pakjes- en goederentransport) kunnen een sleutelrol spelen in het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Werkgevers en organisaties spelen een cruciale rol in het verbeteren van de verkeersveiligheid, gezien het grote aandeel van werk-gerelateerde verplaatsingen in het verkeer. Ongeveer 11% van de arbeidsongevallen gemeld bij Fedris gebeurt in het verkeer, en elke week worden gemiddeld vijf ongevallen met gewonden geregistreerd aan wegenwerken op gewestwegen en snelwegen in Vlaanderen²⁸. Hoewel het aantal ongevallen met vrachtwagens daalt, blijft de ernst ervan hoog, vooral voor de tegenpartij; bij bestelwagens blijft de daling beperkt, terwijl hun aantal op de weg toeneemt. Verkeersongevallen betekenen niet alleen menselijk leed, maar ook productiviteitsverlies en kosten voor werkgevers. Werkgevers kunnen via hun mobiliteitsbeleid – door te kiezen voor locaties met goede bereikbaarheid, thuiswerk te faciliteren of via het mobiliteitsbudget – wagenbezit verminderen, openbaar vervoer en deelmobiliteit een boost geven en voertuigobesitas een halt toeroepen. Daarnaast kunnen zij investeren in een veiligheidscultuur, gericht op het vermijden van risico's tijdens woon-werkverkeer en professionele verplaatsingen. Zeker in sectoren met beperkte alternatieven voor vervoer, zoals in havens of bij nacht- en ploegenarbeid, ligt er een belangrijke kans bij bedrijven om veilige verplaatsingen structureel te verankeren. Zo wordt verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid én een strategisch voordeel voor organisaties.

Advies: Stuur de verandering in het woon-werkverkeer op een manier die de verkeersveiligheid verhoogt. Leg de verantwoordelijkheid voor veilig verkeer niet exclusief bij overheden, maar laat private en publieke werkgevers en organisaties een rol spelen, zoals aanbevolen in de *4th Global Ministerial Conference on Road Safety*²⁹.

²⁷ Ding, D., Nguyen, B. et al. (2025). Daily steps and health outcomes in adults: a systematic review and dose-response meta-analysis, *Lancet Public Health*, 10: e668–81. [https://doi.org/10.1016/S2468-2667\(25\)00164-1](https://doi.org/10.1016/S2468-2667(25)00164-1)

²⁸ <https://wegenverkeer.be/nieuws/5-ongevallen-per-week-met-gewonden-aan-wegenwerken-op-snelwegen-en-gewestwegen>

²⁹ Trafikverket. (2025). Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps : Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety. Retrieved from <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-18068>

De elektrificatie van de vloot, momenteel gekenmerkt door grotere en zwaardere voertuigen, leidt tot ernstigere verwondingen bij opposenten.

De elektrificatie van het wagenpark in Vlaanderen gaat gepaard met een toename van het gemiddelde voertuiggewicht en -vermogen, wat bij ongevallen tot ernstigere verwondingen bij tegenpartijen kan leiden. Terwijl het gemiddelde gewicht van alle personenwagens tussen 2015 en 2023 stabiel bleef, stijgt het gewicht van volledig elektrische wagens jaarlijks, net als hun aandeel in de vloot, dat in 2024 4% bedroeg. Deze groei verloopt vooral via bedrijfswagens en valt samen met een sterke opmars van SUV's, die inmiddels bijna de helft van het wagenpark uitmaken. Preliminair ongevallenanalyses tonen aan dat elektrische voertuigen geen hoger ongevalsrisico hebben, maar bij botsingen tussen twee wagens wel vaker tot ernstiger letsel leiden voor de tegenpartij, hoofdzakelijk door hun massa en vermogen³⁰. Bij ongevallen met SUV's hebben inzittenden van de andere wagen 1,6 keer meer kans op ernstige of dodelijke letsels³¹. Voor kwetsbare weggebruikers speelt bovendien het risico van geruisloze elektrische wagens, en voorlopige cijfers wijzen erop dat fietsers en voetgangers vaker betrokken zijn bij ongevallen met elektrische wagens dan bij ongevallen van alle type wagens (29% vs. 22%)²⁸. De letselernst bij deze groep verschilt wel niet significant in vergelijking met een aanrijding met een niet-elektrische wagen. Vanuit het voorzorgsprincipe zijn maatregelen wenselijk, zoals bijvoorbeeld educatie over rijgedrag met krachtige voertuigen, goede plaatsing van openbare laadpalen om gevaarlijke manoeuvres te beperken, richtlijnen voor het omgaan met elektrische voertuigen onmiddellijk na een ongeval, en voortdurende monitoring van ongevallen met elektrische voertuigen. Kleine elektrische wagens moeten betaalbaarder worden voor de consument (Europees beleid). Zelfs als de trend naar grotere voertuigen zou keren, duurt het naar schatting tien jaar vooraleer de vloot merkbaar lichter wordt, gezien de huidige gemiddelde leeftijd van personenwagens.

Advies: Stuur op compacte, milieuvriendelijke voertuigen. Elektrificatie kan veilig én schoon, maar niet als het voertuigpark tegelijk zwaarder en krachtiger wordt. Klimaatwinst mag niet gepaard gaan met extra verkeersslachtoffers. Zo lang als de precieze impact van elektrische wagens op de verkeersveiligheid onzeker is, moet het voorzorgsprincipe gehanteerd worden.

De toenemende populariteit van micromobiliteit, met de elektrische step in de hoofdrol, zal leiden tot meer ongevallen.

Elektrische steps maken deel uit van de opkomende micromobiliteit en bieden potentieel om mobiliteitsarmoede te verlichten, maar gaan momenteel gepaard met een hoog veiligheidsrisico. In 2023 reed 56% van de gebruikers zonder helm (zelf-gerapporteerd), terwijl ernstige hoofdletsels frequent voorkomen bij stepbestuurders. Bovendien hebben elektrische steps het hoogste aandeel eenzijdige ongevallen (39%) en het hoogste aantal slachtoffers per miljard kilometer, wat wijst op een structureel verhoogd risico. Nieuwe vervoersmodi leiden tot meer ongevallen wanneer ze veilige vervoerswijzen vervangen of extra verplaatsingen genereren; bij elektrische steps is dit altijd het geval. Hoewel micromobiliteit kansen biedt, is actie dringend nodig: maatregelen om de veiligheid van elektrische steps en tegenpartijen te verhogen zijn essentieel (bijvoorbeeld een helmplicht; handhaving op de maximumsnelheid; controle op voertuigprestaties en niet-gehomologeerde steps; parkeerbeleid). Indien deze niet effectief blijken, moet het gebruik actief ontmoedigd worden ten voordele van een modal shift naar veiligere en actievere vervoersvormen zoals wandelen, fietsen of openbaar vervoer. Verkeersveiligheid moet daarbij de leidraad zijn in de integratie van nieuwe mobiliteitsvormen in het beleid.

Advies: Volg bij de introductie van nieuwe modi het risico van nabij op. Grijp in en neem maatregelen indien risico's hoog zijn; naarmate de populariteit toeneemt, zal de negatieve impact op de ongevallencijfers meer zichtbaar worden. Momenteel is er een hoog risico bij elektrische steps, ook al is het absoluut aantal slachtoffers in de officiële statistieken nog beperkt.

³⁰ Feys, M., De Vos, N. & Sloomans, F. (2024). Studie over de impact van elektrische wagens op verkeersveiligheid in België – Exploratieve inzichten uit ongevallendata en perspectieven van experts en bestuurders, Brussel: Vias institute

³¹ Vias institute (2024) Briefing "SUV en verkeersveiligheid". Brussel, België, Vias institute, <https://briefings.vias.be/>

Veiligheidssystemen in voertuigen en slimme infrastructuur bieden mogelijkheden om risicogedragingen achter het stuur (te snel rijden, rijden onder invloed en afleiding) te verminderen.

Gedragsmetingen tonen aan dat in bijna alle domeinen de Vlaamse bestuurder de verkeersregels frequent overtreedt. Technologische innovaties zoals veiligheidssystemen in voertuigen en slimme infrastructuur bieden een belangrijke kans om hardnekkige risicogedragingen in het verkeer, zoals te snel rijden, rijden onder invloed en afleiding, gericht aan te pakken. In Vlaanderen blijft overdreven snelheid wijdverspreid: 79% van de bestuurders rijdt te snel in zones 30, en 46% overschrijdt de snelheidslimiet op snelwegen. Ook rijden onder invloed blijft een probleem, met een aandeel dat boven het EU-gemiddelde ligt; naar schatting is de factor alcohol betrokken bij één op vier dodelijke ongevallen. Jongeren rijden dan weer vaker onder invloed van drugs dan van alcohol. Afleiding, onder meer door gsm-gebruik, speelt naar schatting een rol in 5 tot 25% van de ongevallen. Geavanceerde rijhulpsystemen (zoals snelheidsassistentie, alcoholsloten of detectie van afleiding) kunnen deze risicogedragingen terugdringen voordat ze tot een ongeval leiden. Zo wordt technologie een hefboom voor gedragsverandering en niet louter een comfortverhoging.

Advies: Zet bij slimme voertuigen en infrastructuur in op die technologieën die de grote killers in het verkeer kunnen counteren, zoals conflictvrije verkeerslichten, intelligente snelheidsassistentie, het alcoholslot, slimme camera's voor handhaving, ...

Lagere snelheden zorgen voor leefbare steden en bieden een opportuniteit om het aantal ongevallen, vooral de meest ernstige te reduceren.

Lagere snelheden vormen een krachtig instrument om zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid in steden te verbeteren. Hoewel de meeste verkeersdoden buiten de bebouwde kom vallen, gebeuren de meeste letselongevallen binnen de bebouwde kom, waar actieve weggebruikers zoals voetgangers en fietsers 70% van de verkeersdoden uitmaken. Terwijl het aantal ongevallen buiten de bebouwde kom daalt, blijft het binnen de bebouwde kom relatief stabiel. In Vlaanderen werden de voorbije jaren meer zones 30 ingevoerd om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, maar in de praktijk blijkt 79% te snel te rijden in 30 km/u-zones. De uitbreiding van deze zones heeft geleid tot meer ongevallen in zones 30. Lagere snelheden hebben aantoonbaar geleid tot minder (ernstige) ongevallen, vooral bij het gemotoriseerd verkeer is dit het voorbije decennium duidelijk geworden. Deze positieve trend kan doorgetrokken worden naar andere modi en snelheidsregimes. Lokale besturen hebben hierbij een belangrijke rol via infrastructuraanpassingen, sensibilisering én handhaving, onder andere via de GAS 5-regeling. Omdat er niet altijd en overal kan gecontroleerd worden, is draagvlak en aanvaardbaarheid van snelheidslimieten cruciaal – er moet daarom aandacht zijn voor het tanende draagvlak voor snelheidscontroles en leesbaarheid van wegen. Een doordacht snelheidsbeleid draagt zo niet alleen bij aan verkeersveiligheid, maar ook aan meer leefbare en toegankelijke publieke ruimte.

Advies: Zet in op lagere snelheden, veilige bebouwde kommen en 30 km/u-zones. Richt 30 km/u-zones kwaliteitsvol in met snelheidsremmende en veiligheidsverhogende infrastructuur, zeker op voormalige 50 km/u-wegen. Combineer dit met gerichte handhaving.

Mobiliteitsgedrag gedreven door gezondheid (c.q. actieve mobiliteit) is een kans om helmdracht te verhogen.

De stijgende populariteit van actieve mobiliteit (per fiets), vaak ingegeven door gezondheidsredenen, biedt een kans om het vrijwillig dragen van een fietshelm te stimuleren. Dit is vooral relevant voor kwetsbare groepen bij valpartijen, zoals ouderen en kinderen. Helmgebruik vermindert de ernst van hoofdletsels en kan de toegenomen blootstelling gedeeltelijk compenseren qua letselernst. Inspelen op gezondheidsbewustzijn kan zo bijdragen aan veiliger fietsverkeer.

Advies: De helm kan gepositioneerd worden als onderdeel van gezonde, groene en veilige mobiliteit.

Bij de uitbouw of vernieuwing van weginfrastructuur (inclusief fietsinfrastructuur) moet extra aandacht geschonken worden aan het voorkomen van eenzijdige ongevallen door vergevingsgezinde wegen.

Bij de aanleg of vernieuwing van weginfrastructuur is het cruciaal om het risico op eenzijdige ongevallen te beperken door vergevingsgezinde wegen te ontwerpen. Dergelijke ongevallen, goed voor 10% van de auto-ongevallen en 30-35% van de dodelijke ongevallen, zijn gemiddeld ernstiger en treffen ook veel fietsers. Omdat mensen fouten maken, zoals het onbedoeld verlaten van de rijbaan of een foute waarneming, moeten infrastructuur en technologie die fouten opvangen of verzachten, via onder meer veilige berm, ribbelstroken, rijhulpsystemen of maximaal conflictvrije infrastructuur. Ook gedragsmaatregelen, zoals snelheidsbeperkingen, kunnen hierin een rol spelen. Een vergevingsgezin ontwerp redt levens en beperkt letselschade aanzienlijk.

Advies: Heb aandacht voor eenzijdige ongevallen door vergevingsgezinde wegen, zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor fietsers.

Referenties

- ACEA (2024). Vehicles on European Roads. <https://www.acea.auto/files/ACEA-Report-Vehicles-on-European-roads-.pdf>
- Arkell, T. R., Spindle, T. R., Kevin, R. C., Vandrey, R., & McGregor, I. S. (2021). The failings of per se limits to detect cannabis-induced driving impairment: results from a simulated driving study. *Traffic injury prevention*, 22(2), 102-107.
- Asbridge, M., Hayden, J. A., & Cartwright, J. L. (2012). Acute cannabis consumption and motor vehicle collision risk: systematic review of observational studies and meta-analysis. *Bmj*, 344, e536.
- Bas, S.; Sloopmans, F. & Vervoort, M. (2025). Ongevallen met vrachtwagens – Een studie over de mobiliteit en ongevallen van vrachtwagens in België aan de hand van Viapass-gegevens. Brussel: Vias institute
- Beaulieu, E., Naumann, R. B., Deveaux, G., Wang, L., Stringfellow, E. J., Lich, K. H., & Jalali, M. S. (2022). Impacts of alcohol and opioid polysubstance use on road safety: Systematic review. *Accident Analysis & Prevention*, 173, 106713.
- Below, L. O. Q. (2008). Elimination half-lives of benzoylecgonine and MDMA in an apprehended driver. *Journal of analytical toxicology*, 32.
- Blomberg, R. D., Peck, R. C., Moskowitz, H., Burns, M., & Fiorentino, D. (2009). The long beach/fort lauderdale relative risk study. *Journal of safety research*, 40(4), 285-292.
- Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N. & Bouwen, L. (2023). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2021 - Drinken en rijden in België, Brussel: Vias institute.
- Braitman, K. A., Kirley, B. B., Ferguson, S., & Chaudhary, N. K. (2007). Factors leading to older drivers' intersection crashes. *Traffic injury prevention*, 8(3), 267-274.
- Bramness, J. G., Skurtveit, S., Neutel, C. I., Morland, J., & Engeland, A. (2008). Minor increase in risk of road traffic accidents after prescriptions of antidepressants: a study of population registry data in Norway. *Journal of Clinical Psychiatry*, 69(7), 1099-1103.
- Brion, M., Meunier, J-C. & Silverans, P. (2019). Alcohol achter het stuur: de stand van zaken in België. Nationale gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' 2019. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum.
- De Ceunynck, T., Temmerman, P., Broeckeaert, M., Batool, T., Martensen, H., Schoeters, A., & Develtere, A. (2022). Studie evaluatie proefprojecten ontwerp dienstorder 'Veiligheid op werven', Brussel: Vias institute
- De Vos, N. & Sloopmans, F. (2023). Diepteanalyse van de kenmerken en profielen van ongevallen waarbij een elektrische step betrokken is, Brussel: Vias institute
- De Winkel (2024). Veiligheidseffecten van geavanceerde rijhulpsystemen. Den Haag: SWOV. Retrieved from: <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2024-16.pdf>
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken. (2019, 29 mei). Cijfers van analyserapport OVG 5.3 beschikbaar. <https://d201gzvprbtpxy.cloudfront.net/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/persberichten/cijfers-van-analyserapport-ovg-53-beschikbaar>
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken. (2020, 27 november). Elektrische fiets wordt populairder bij Vlaming, auto blijft hoofdvervoermiddel. <https://cdn.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/pers/persberichten/elektrische-fiets-wordt-populairder-bij-vlaming-auto-blijft-hoofdvervoermiddel>
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken. (2025). Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 7 (2023–2024). Vlaamse Overheid. <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-ovg/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-7-2023-2024>
- Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 113(10), 2636-2641.

- Doecke, S. D., & Woolley, J. E. (2013). Adequacy of barrier and median separation on rural roads. *Biomedical sciences instrumentation*, 43, 1-6.
- Dupont, E. (2005). Nationale gedragsmeting "rijden onder invloed" – editie 2005. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Dupont, E. (2007). Nationale gedragsmeting "rijden onder invloed van alcohol" – 2007. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Elvik, R. (2006). Laws of accident causation. *Accident Analysis & Prevention*, 38(4), 742-747.
- Elvik, R., Christensen, P., & Amundsen, A. H. (2004). Speed and road accidents: an evaluation of the Power Model.
- ESRA. (2023). ESRA3: E-survey of road users' attitudes, Country fact sheet Belgium. ESRA Consortium. <https://www.esranet.eu/en/publications/>
- Etehad, H., Yousefzadeh-Chabok, S. H., Davoudi-Kiakalaye, A., Moghadam, D. A., Hemati, H., & Mohtasham-Amiri, Z. (2015). Impact of road traffic accidents on the elderly. *Archives of gerontology and geriatrics*, 61(3), 489-493.
- European Commission (2021) Road safety thematic report – Fatigue. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. Retrieved from: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/09dca415-306c-401a-9c97-8afd174ca36e_en?filename=road_safety_thematic_report_fatigue_tc_final.pdf
- European Commission (2024). Road safety thematic report – Main factors causing fatal crashes. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. Retrieved from: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/a7428369-8eaf-4032-806e-ea08b46028c0_en?filename=ERSO-TR-MainCauses.pdf
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction, Gier, H. d., Pilgerstorfer, M., Schulze, H., Urmeew, R. et al., Driving under the influence of drugs, alcohol and medicines in Europe – Findings from the DRUID project, European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction, 2012, <https://data.europa.eu/doi/10.2810/74023>
- Fietsberaad Vlaanderen. (2022). FietsDNA 2022: De fietser in beeld. Fietsberaad Vlaanderen. <https://fietsberaad.vlaanderen.be>
- Fietsberaad Vlaanderen. (in voorbereiding). FietsDNA 2024. Fietsberaad Vlaanderen. <https://fietsberaad.vlaanderen.be>
- Fishbain, D. A., Cutler, R. B., Rosomoff, H. L., & Rosomoff, R. S. (2003). Are opioid-dependent/tolerant patients impaired in driving-related skills? A structured evidence-based review. *Journal of pain and symptom management*, 25(6), 559-577.
- Focant N. (2016) Drinken en rijden: doen we het te veel? Gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- FOD Mobiliteit en Vervoer. (2024). Voetgangersbarometer – Resultaten 2023. Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Retrieved from: https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2024/final-report_nl.pdf
- Freydier, C., Berthelon, C., Bastien-Toniazzo, M., & Gineyt, G. (2014). Divided attention in young drivers under the influence of alcohol. *Journal of safety research*, 49, 13-e1.
- Harkin, A. M., Nikolaou, D., Yannis, G. & Surges, F. (2024). Speeding. ESRA3 Thematic report Nr. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). (2024-R-28-EN). Federal Highway Research Institute Germany (BAST). <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023thematicreportno7speeding.pdf>
- Hartman, R. L., & Huestis, M. A. (2013). Cannabis effects on driving skills. *Clinical chemistry*, 59(3), 478-492.
- ICADTS Working Group on Prescribing and Dispensing Guidelines for Medicinal Drugs affecting Driving Performance. (2007). Categorization system for medicinal drugs affecting driving performance (ICADTS List). Retrieved from:

https://www.hug.ch/sites/interhug/files/structures/pharmacologie_et_toxicologie_cliniques/documents/ca_paciteconduite_medicaments.pdf

- Jongen, S., Perrier, J., Vuurman, E. F., Ramaekers, J. G., & Vermeeren, A. (2015). Sensitivity and validity of psychometric tests for assessing driving impairment: effects of sleep deprivation. *PLoS one*, 10(2), e0117045.
- Jongen, S., van der Sluiszen, N. N., Brown, D., & Vuurman, E. F. (2018). Single-and dual-task performance during on-the-road driving at a low and moderate dose of alcohol: A comparison between young novice and more experienced drivers. *Human Psychopharmacology: Clinical and Experimental*, 33(3), e2661.
- Khattak, M. W., De Backer, H., De Winne, P., Brijs, T., & Pirdavani, A. (2024). Analysis of road infrastructure and traffic factors influencing crash frequency: Insights from generalised poisson models. *Infrastructures*, 9(3), 47.
- Kuypers, K. P. C., Legrand, S. A., Ramaekers, J. G., & Verstraete, A. G. (2012). A case-control study estimating accident risk for alcohol, medicines and illegal drugs.
- Kuypers, K. P., Samyn, N., & Ramaekers, J. G. (2006). MDMA and alcohol effects, combined and alone, on objective and subjective measures of actual driving performance and psychomotor function. *Psychopharmacology*, 187(4), 467-475.
- Lequeux Q. (2016). Hoe staat het met onze gordeldracht? Resultaten van de gedragsmeting gordel 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Lequeux, Q. & Pelssers, B. (2018), Draagt iedereen zijn veiligheidsgordel? - Resultaten van de Vias-gedragsmeting veiligheidsgordel 2018, Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Malin, F., Norros, I., & Innamaa, S. (2019). Accident risk of road and weather conditions on different road types. *Accident Analysis & Prevention*, 122, 181-188.
- McCance-Katz, E. F., Kosten, T. R., & Jatlow, P. (1998). Concurrent use of cocaine and alcohol is more potent and potentially more toxic than use of either alone—a multiple-dose study. *Biological psychiatry*, 44(4), 250-259.
- Mobiliteitsbrief. (2021, 18 januari). Bijna 8% van de verplaatsingen met meerdere vervoermiddelen. <https://mobiliteitsbrief.be/nummers/215-onderzoek-verplaatsingsgedrag/bijna-8-van-de-verplaatsingen-met-meerdere-vervoermiddelen>
- Moskowitz, H. (2004). Antihistamines and driving-related behavior: A review of the evidence for impairment.
- Nicholls, V. I., Wiener, J., Meso, A. I., & Mielliet, S. (2024). The impact of perceptual complexity on road crossing decisions in younger and older adults. *Scientific Reports*, 14(1), 479.
- Nuyttens, N., Lequeux Q., & Martensen, H. (2022). Impact van voertuigkenmerken op de letselernst van kwetsbare weggebruikers – Eerste verkennende beschrijvende en multivariate analyse van gekoppelde ACC-DIV gegevens, Brussel: Vias institute
- OECD/ITF. (2008). Towards zero: Ambitious road safety targets and the safe system approach. OECD Publishing.
- OECD/ITF. (2018). Speed and crash risk. OECD Publishing. Retrieved from: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf>
- Olesen, A. V., Madsen, T. K. O., Lahrman, H., & Nielsen, J. (2022). Use of psychotropic medication and risk of road traffic crashes: a registry-based case-control study in Denmark, 1996–2018. *Psychopharmacology*, 239(8), 2537-2546.
- 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
- Preuss, U. W., Huestis, M. A., Schneider, M., Hermann, D., Lutz, B., Hasan, A., ... & Hoch, E. (2021). Cannabis use and car crashes: a review. *Frontiers in psychiatry*, 12, 643315.
- Ramaekers, J. G., Robbe, H. W., & O'Hanlon, J. (2000). Marijuana, alcohol and actual driving performance. *Human Psychopharmacology: Clinical and Experimental*, 15(7), 551-558.

- Ramaekers, J. G., Vinckenbosch, F., & Gilman, J. M. (2023). High traffic—the quest for a reliable test of cannabis impairment. *JAMA psychiatry*, 80(9), 871-872.
- Riguelle, F. (2009). Nationale gedragsmeting snelheid 2003 – 2007. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F. (2012a). Nationale gedragsmeting “snelheid op autosnelwegen” - 2011 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F. (2012b). Nationale gedragsmeting snelheid – 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F. (2013a). Nationale gedragsmeting snelheid - 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F. (2013b). Nationale gedragsmeting gordeldracht - 2012 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F. (2014). Drinken we te veel als we rijden ? Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2009. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden zonder handen Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Rosén, E., & Sander, U. (2009). Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. *Accident Analysis & Prevention*, 41(3), 536-542.
- Ross, V., Jongen, E., Brijs, T., Ruiters, R., Brijs, K., & Wets, G. (2015). The relation between cognitive control and risky driving in young novice drivers. *Applied Neuropsychology: Adult*, 22(1), 61-72.
- Scherer, M., Romano, E., Voas, R., & Taylor, E. (2018). Latent classes of polydrug users as a predictor of crash involvement and alcohol consumption. *Journal of studies on alcohol and drugs*, 79(3), 481-489.
- Slootmans, F. & Daniels, S. (2017) De dodelijke tol op autosnelwegen. Analyse van de dodelijke verkeersongevallen op de Belgische autosnelwegen in de periode 2014-2015. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Slootmans, F. (2024). Statistisch rapport 2024 – Verkeersongevallen 2023, Brussel: Vias institute
- Slootmans, F., Vervoort, M., Temmerman, P., Vandael Schreurs, K. & Denivelle, J. (2024). Diepteonderzoek fietsongevallen – Diepteonderzoek naar de oorzaken van ernstige ongevallen met fietsers in Vlaanderen , Brussel: Vias institute
- Statbel. (2022). 1,3 miljoen inwoners meer tegen 2070, vergeleken met 1,5 miljoen in de afgelopen 30 jaar. Statbel. Geraadpleegd op 27 juni 2025, van <https://statbel.fgov.be/nl/nieuws/13-miljoen-inwoners-meer-tegen-2070-vergeleken-met-15-miljoen-de-afgelopen-30-jaar>
- Statbel. (2025a). Structuur van de bevolking. Statbel. Geraadpleegd op 27 juni 2025, van <https://statbel.fgov.be/nl/themas/bevolking/structuur-van-de-bevolking>
- Statbel. (2025b). Cijfers 2024: Verkeersongevallen met doden of gewonden. Federale Overheidsdienst Economie. <https://bestat.statbel.fgov.be>
- SWOV (2019). Factsheet sustainable road safety. Den Haag: SWOV.
- SWOV (2021a). Factsheet speed and speed management. Den Haag: SWOV.
- SWOV (2021b). Factsheet Riskant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers. Den Haag: SWOV
- Talbot, R., Aigner-Breuss, E., Kaiser, S., Alfonsi, R., Braun, E., Eichhorn, A., Etienne, V., Filtness, A., Gabaude, C., Goldenbeld, C., Hay, M., Jänsch, M., Leblud, J., Leskovšek, B., PaireFicout, L., Papadimitriou, E., Pilgerstorfer, M., Rußwurm, K., Sandin, J., Soteropoulos, A., Strand, N., Theofilatos, A., Van Schagen, I.,

- Yannis, G., Ziakopoulos, A. (2016), Identification of Road User Related Risk Factors, Deliverable 4.1 of the H2020 project SafetyCube.
- Tant, M., Feys, M., Vandael Schreurs, K., & Delzenne, J. (2025). Geavanceerde rijhulpsystemen – Opinions en kennis bij bestuurders van personenwagens, motorfietsen, bus en vrachtwagens, Brussel: Vias institute
- Temmerman P. (2016). Te snel in de bebouwde kom – Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom in 2015
- Temmerman P., Slootmans F., Lequeux Q., (2016). Ongevallen met vrachtwagens – Fase 1 – Omvang van het probleem, literatuurstudie, analyse van ongevalgegevens en enquête. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Theunissen, E. L., Kauert, G., Toennes, S. W., Moeller, M. R., Sambeth, A., Blom, C., ... & Ramaekers, J. G. (2012). Neurocognitive functioning of occasional and heavy cannabis users during THC intoxication: A controlled study in actual driving performance. *Journal of Psychopharmacology*, 26(2), 231–242.
- Trotta M. (2016) Wat vertellen gps-data over de snelheid op onze wegen? Gedragsmeting: snelheid buiten de bebouwde kom 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Uijtdewilligen, T., Ulak, M. B., Wijlhuizen, G. J., Bijleveld, F., Geurs, K. T., & Dijkstra, A. (2024). Examining the crash risk factors associated with cycling by considering spatial and temporal disaggregation of exposure: Findings from four Dutch cities. *Journal of Transportation Safety & Security*, 16(9), 945-971.
- Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Themadossier nr. 9 - Snelheid en te snel rijden. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- van der Hulst, M., Meijman, T., & Rothengatter, T. (2001). Maintaining task set under fatigue: a study of time-on-task effects in simulated driving. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 4(2), 103-118.
- van der Sluiszen, N. N., Wingen, M., Vermeeren, A., Vinckenbosch, F., Jongen, S., & Ramaekers, J. G. (2017). Driving performance of depressed patients who are untreated or receive long-term antidepressant (SSRI/SNRI) treatment. *Pharmacopsychiatry*, 50(05), 182-188.
- Vandenbulcke, G., Thomas, I., & Panis, L. I. (2014). Predicting cycling accident risk in Brussels: A spatial case-control approach. *Accident Analysis & Prevention*, 62, 341-357.
- Vermeulen, C., Vervoort, M., Moreau, N., Boets, S., Wardenier, N., & Silverans, P. (2023). Helmdracht en rijnsnelheid bij de gebruikers van gemotoriseerde tweewielers – Prevalentie in België, Brussel: Vias institute
- Vervoort, M., Wardenier, N., Silverans, P., & Boets, S. (2023). Gedragsmeting volgafstanden op autosnelwegen in België, Brussel: Vias institute
- Vias institute (2022). Nationale verkeersONveiligheidsenquête 2021. Brussel, België: Vias Institute. Retrieved from: <https://www.enquetevias.be/nl/nationale-verkeersonveiligheidsenquete-2021/>
- Vias institute (2023) Briefing "Afleiding in het verkeer". Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing
- Vias institute (2024a) Briefing "Rijden onder invloed van alcohol". Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing
- Vias institute (2024b) Briefing "Eenzijdige letselongevallen". Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing
- Vias institute (2024c) Briefing "Elektrische steps en verkeersveiligheid". Brussel, België, Vias institute, briefings.vias.be
- Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S., Ben Messaoud, Y. (2023). Nationale gedragsmeting snelheid 2021 – Brussel: Vias institute
- Westerhuis, F., & de Waard, D. (2023). Veiligheid E-fiets in interactie met andere weggebruikers.

Wickens, C. M., Mann, R. E., Ialomiteanu, A. R., Rehm, J., Fischer, B., Stoduto, G., ... & Brands, B. (2017). The impact of medical and non-medical prescription opioid use on motor vehicle collision risk. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 47, 155-162.



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be