

Rapport nr. 2024-S-03-NL

## **Facts & Figures vrachtwagens**

Een statistische analyse van vrachtwagenongevallen in België en Europa

Rapportnummer	2024-S-03-NL
Wettelijk depot	D/2024/0779/66
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	9/01/2025
Auteur(s)	Freya Sloomans
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. (2025). Facts & Figures vrachtwagens – Een statistische analyse van vrachtwagenongevallen in België en Europa, Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français.

## Table des matières

<b>1 Terminologie</b>	<b>4</b>
<b>2 Kerncijfers</b>	<b>6</b>
<b>3 Samenvatting</b>	<b>7</b>
<b>4 Inleiding</b>	<b>8</b>
<b>5 Evolutie van het aantal vrachtwagenongevallen en het aantal doden in deze ongevallen</b>	<b>9</b>
5.1 Vrachtwagenongevallen . . . . .	9
5.2 Doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen . . . . .	11
<b>6 Locatie</b>	<b>13</b>
6.1 Gewesten en provincies . . . . .	13
6.2 Wegtype . . . . .	14
6.3 Kruispunt . . . . .	15
<b>7 Kenmerken van de weggebruikers</b>	<b>16</b>
7.1 Type weggebruikers betrokken in vrachtwagenongevallen . . . . .	16
7.2 Leeftijd . . . . .	17
7.3 Geslacht . . . . .	18
7.4 Nationaliteit . . . . .	19
<b>8 Periode</b>	<b>21</b>
8.1 Per maand . . . . .	21
8.2 Per week . . . . .	21
8.3 Per uur . . . . .	22
<b>9 Ongevalsekenmerken</b>	<b>25</b>
9.1 Type botsing . . . . .	25
9.2 Botsingsmatrix . . . . .	26

# 1 Terminologie

## **Binnen bebouwde kom/Buiten bebouwde kom**

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

## **Dode 30 dagen**

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

## **Dodelijk (letsel)ongeval**

Letselongeval met minstens één dode 30 dagen

## **Eenzijdig ongeval**

Er is slechts één voertuig (een fiets is ook een voertuig) in het ongeval betrokken en het betreft geen eenzijdig voetgangersongeval (want dit wordt immers niet opgevat als een verkeersongeval).

## **Ernst van de ongevallen**

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

## **Totale ernst**

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

## **Specifieke ernst**

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

## **Gewonde**

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

## **Slachtoffer**

Elke persoon die bij een verkeersongeval overlijdt of gewond raakt.

## **Tijdstip**

- Dag : de dag (overdag) duurt van 6.00u tot 21.59u.
- Nacht : de nacht duurt van 22.00u tot 5.59u.
- Week : de week duurt van maandag 6.00u tot vrijdag 21.59u.
- Weekend : het weekend duurt van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u.

## **Verkeersongeval**

Een botsing tussen twee weggebruikers of het controleverlies van één voertuig al dan niet gevolgd door een botsing met een obstakel. Volgens Statbel luidt de definitie als volgt : "Een ongeval op de openbare weg metten minste één voertuig (al dan niet gemotoriseerd) dat lichamelijke schade toebrengt."

## **Weggebruikers**

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

## **Opponent/botsingspartner**

Dit is de tegenpartij in een botsing.

**Voetganger**

Weggebruikers die te voet gaan of een (brom)fiets voortduwen, en rolstoelgebruikers.

**Bromfiets**

Bromfiets type A of bromfiets type B of een bromfiets met drie of vier wielen

**Motorfiets**

Elk tweewielig motorvoertuig met of zonder sidecar, dat een cilinderinhoud van meer dan 50 cm<sup>3</sup> heeft, en/of dat sneller kan rijden dan 45 km/u.

**Personenwagen**

Een personenwagen, een auto voor dubbel gebruik, een minibus of een kampeerwagen.

**Lichte vrachtwagen**

Voor het vervoer van goederen bestemd motorvoertuig met een toegestane maximale massa van 3.500 kilo.

**Camion**

Voor het vervoer van goederen bestemd motorvoertuig met een toegestane maximale massa van meer dan 3.500 kilo, of trekker met of zonder oplegger.

**Table 1.** Europese landen volgens de ISO-afkorting

Afkorting	Land
AT	Oostenrijk
BE	België
BG	Bulgarije
CY	Cyprus
CZ	Tsjechië
DE	Duitsland
DK	Denemarken
EE	Estland
EL	Griekenland
ES	Spanje
FI	Finland
FR	Frankrijk
HR	Kroatië
HU	Hongarije
IE	Ierland
IT	Italië
LT	Lithouwen
LU	Luwemburg
LV	Letland
MT	Malta
NL	Nederland
PL	Polen
PT	Portugal
RO	Roemenië
SE	Zweden
SI	Slovenië
SK	Slovakije
EU	Europese Unie

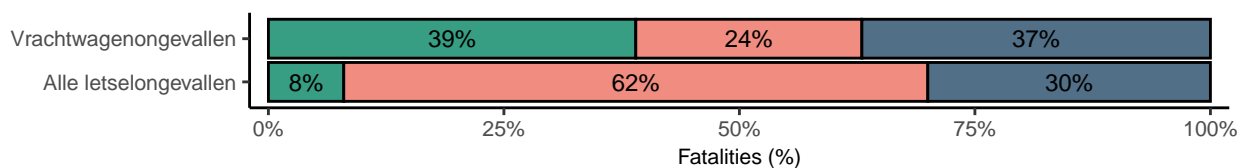
## 2 Kerncijfers

### Dodelijke slachtoffers in vrachtwagenongevallen, 2023

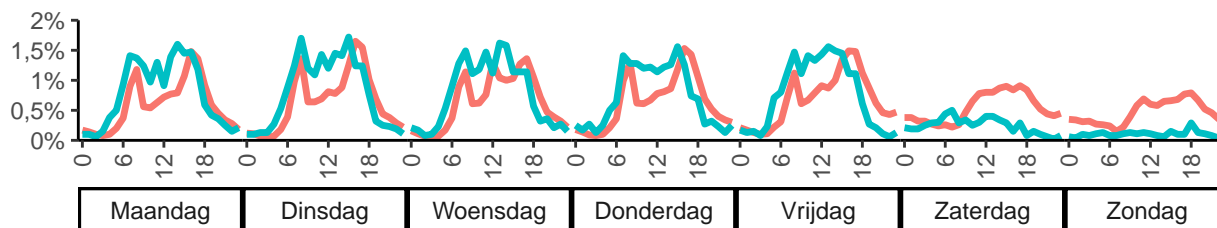


- 80 doden, waarvan 8 inzittende van een vrachtwagen
- 4,7% van alle verkeersdoden
- Het aantal doden in vrachtwagenongevallen daalde met 22% tegenover 2014, maar het aandeel in alle doden daalde slechts licht

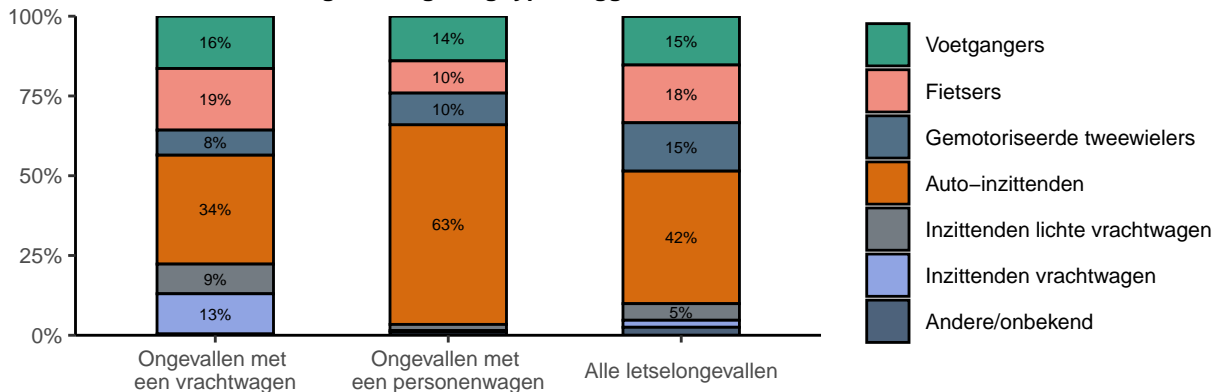
#### Type weg



#### Letselongevallen per uur



#### Doden 30 dagen naargelang type weggebruiker



### 3 Samenvatting

Vrachtwagenongevallen kenden de grootste daling van alle weggebruikerstypen in de afgelopen 10 jaar. Desondanks blijft de ernst van deze ongevallen het hoogst onder alle verplaatsingswijzen. De dodelijke slachtoffers vallen vooral onder de opponenten van vrachtwagens, en niet bij de inzittenden van de vrachtwagens zelf. In België bedroeg de ongevalsernst 53 doden per 1.000 vrachtwagenongevallen, wat lager is dan het Europese gemiddelde van 82 doden per 1.000 vrachtwagenongevallen. De daling van het aantal vrachtwagenongevallen stagneert de laatste jaren. Over een periode van tien jaar is het aantal vrachtwagenongevallen in België minder sterk afgenomen in vergelijking met het Europese gemiddelde.

Het aantal doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen is in tien jaar tijd met 40% gedaald. Echter, het aandeel van deze doden in het totale aantal verkeersdoden daalde slechts met 2 procentpunten. De daling die in België werd opgetekend, ligt net onder het Europese gemiddelde.

Opvallend is dat meer dan 7 op de 10 vrachtwagenongevallen in Vlaanderen plaatsvonden, terwijl de ongevalsernst het hoogst is in Wallonië. Vrachtwagenongevallen komen vaker voor op autosnelwegen in vergelijking met alle letselonegevallen. Het aandeel van deze ongevallen op autosnelwegen is in België bovendien zeer hoog in vergelijking met andere Europese landen, wat gerelateerd kan zijn aan het type infrastructuur en het feit dat België een belangrijk transitland is. Verder vinden vrachtwagenongevallen ook iets vaker plaats buiten kruispunten.

Bij meer dan een derde van de dodelijke slachtoffers in vrachtwagenongevallen gaat het om inzittenden van personenwagens. Daarnaast is 40% van de dodelijke slachtoffers een kwetsbare weggebruiker. Slechts 13% van de doden waren inzittenden van de vrachtwagen zelf. Deze trends worden ook bevestigd door Europese statistieken. Gedode vrachtwageninzittenden zijn vaak mannen tussen de 25 en 64 jaar oud, wat overeenkomt met de demografie van de beroepsgroep. Dit geldt zowel voor België als Europa. Opvallend is dat meer dan de helft van de gedode vrachtwageninzittenden een andere nationaliteit heeft.

Er is een piek in vrachtwagenongevallen in juni, terwijl juli, december en januari de minste ongevallen kennen. De meeste ongevallen gebeuren op weekdays, met pieken in de ochtend- en avondspits, en op woensdag ook rond de middag.

Vrachtwagenongevallen zijn zeldzamer in het weekend, omdat vrachtwagens vooral doordeweeks rijden, maar blijken dan ernstiger te zijn.

In 2023 was 6% van de vrachtwagenongevallen eenzijdig, dit wil zeggen ongevallen waarbij alleen de vrachtwagen betrokken was. Deze ongevallen gebeurden vaker 's nachts, zowel in de week als in het weekend, in vergelijking met ongevallen waarbij meerdere weggebruikers betrokken waren.

---

Het doel van deze "Facts & Figures" rapporten is om recente statistieken te geven over een specifiek verkeersveiligheidsthema, bijvoorbeeld een specifieke leeftijdsgroep of vervoerswijze. De meest recente cijfers in dit Facts & Figures-rapport hebben betrekking op het jaar 2023.

---

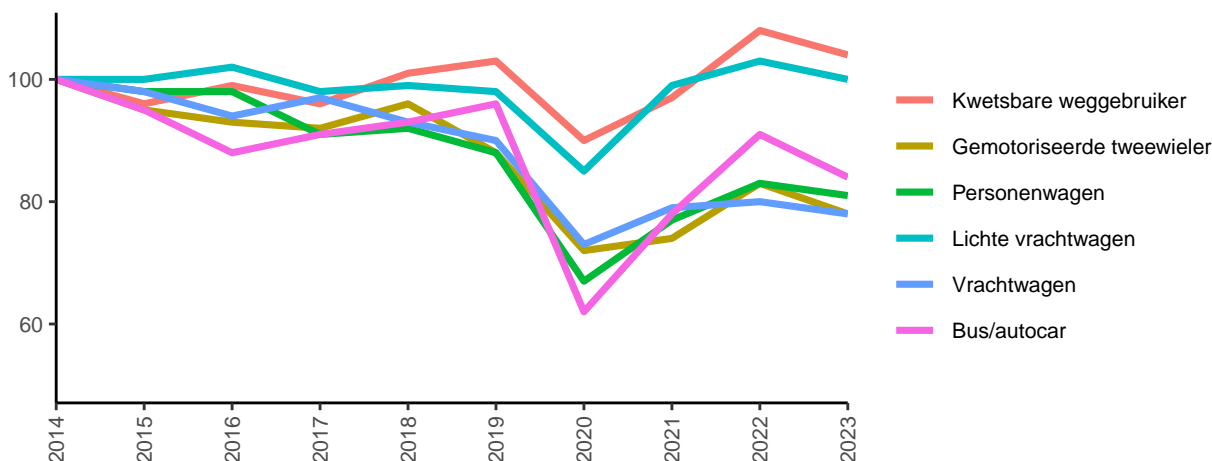
## 4 Inleiding

Dit rapport geeft inzicht in de kenmerken van vrachtwagenongevallen in België, en vergelijkt daarbij de Belgische situatie met de situatie in andere Europese landen.

Figuur 1 toont de evolutie van het aantal letselongevallen per type weggebruiker. Daarbij nemen we 2014 als index, die gelijkgesteld wordt aan 100. Bij de meeste weggebruikerstypes, afgezien van kwetsbare weggebruikers (fietsers en voetgangers) en lichte vrachtwagens, zien we een daling van het aantal letselongevallen over een periode van tien jaar. De grootste daling werd opgetekend voor vrachtwagens en gemotoriseerde tweewielers.

In 2021 en 2022 zagen we duidelijk een herstel van de situatie tijdens de COVID-19 crisis, met een stijging van het aantal ongevallen voor alle weggebruikerstypen, inclusief vrachtwagens.

**Figure 1.** Evolutie (2014 = index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype (2014-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

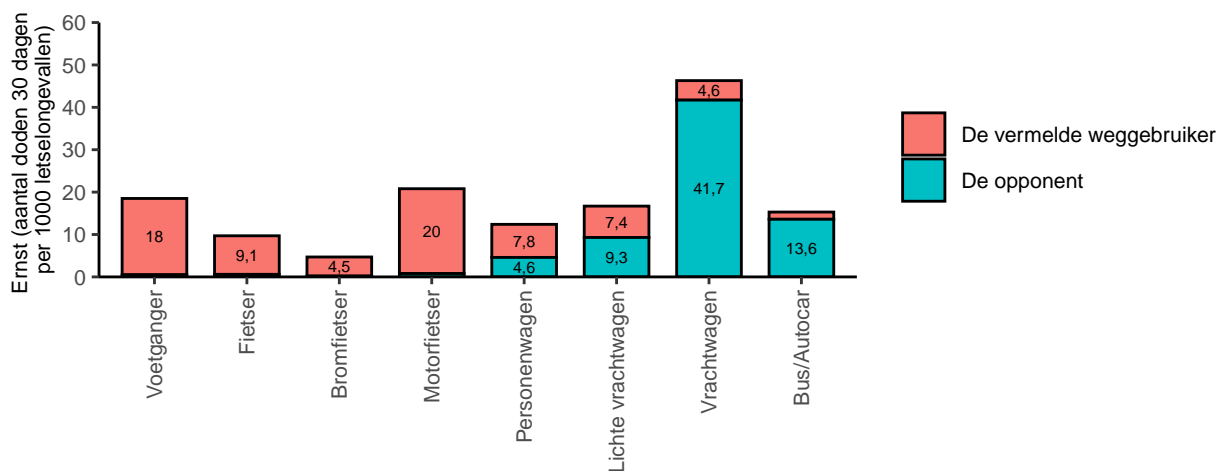


Figuur 2 geeft voor 2023 de ernst weer van de letselongevallen voor verschillende verplaatsingswijzen. De ernst van een letselongeval wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. De volledige hoogte van de balk geeft de totale ernst van het ongeval weer : het weerspiegelt het totale aantal doden per 1000 letselongevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. Het rode deel van de balken heeft betrekking op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de weggebruiker in kwestie en het blauwe deel op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de opponent.

We stellen vast dat de ernst van verkeersongevallen sterk verschilt naargelang de betrokken weggebruikers. Voor vrachtwagens kan opgemerkt worden dat niet alleen de totale ernst zeer hoog is, maar ook dat de ernst voor de opponent zeer hoog ligt. Het zijn dus vooral de opponenten van vrachtwagens die dodelijk gewond raken in vrachtwagenongevallen.



**Figure 2.** 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 (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



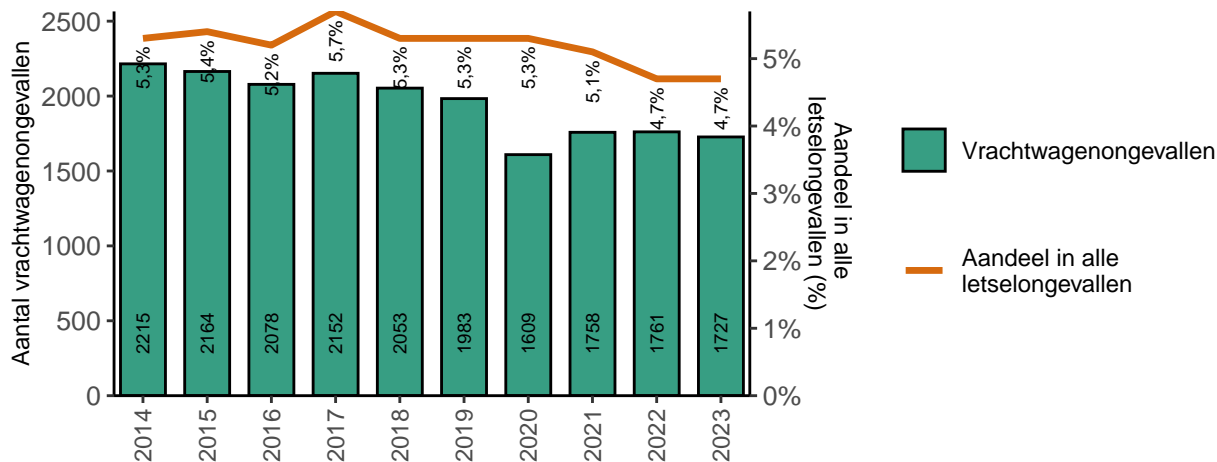
## 5 Evolutie van het aantal vrachtwagenongevallen en het aantal doden in deze ongevallen

### 5.1 Vrachtwagenongevallen

Het aantal vrachtwagenongevallen daalt gestaag sinds 2014. In de periode 2014-2023 werd een daling van 22% opgetekend, van 2.215 ongevallen naar 1.727 ongevallen. Sinds 2021 blijft het aantal vrachtwagenongevallen stabiel. In 2023 werd slechts een kleine daling (-2%) opgetekend tegenover 2022.

Het aandeel vrachtwagenongevallen in alle letselongevallen daalde licht : van 5,3% in 2014 naar 4,7% in 2023.

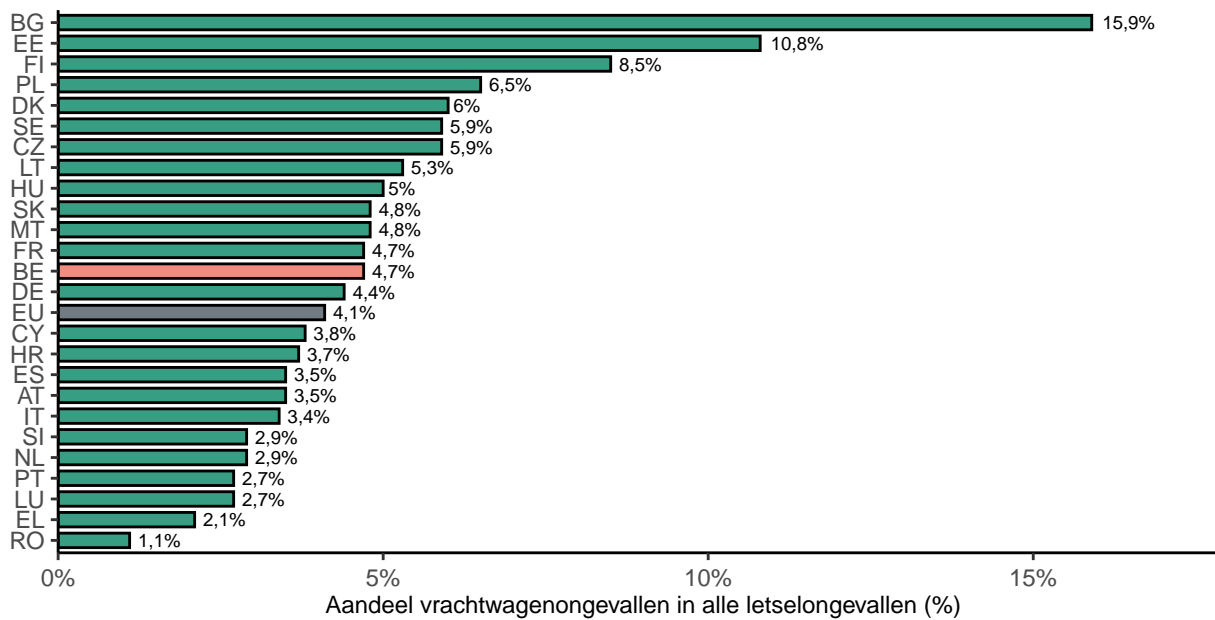
**Figure 3.** Evolutie van het aantal vrachtwagenongevallen en hun aandeel in alle letselongevallen (2014-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In 2022 was in 4,1% van de letselongevallen in de Europese Unie een vrachtwagen betrokken. Het aandeel in

België lag iets hoger, op 4,7%. Frankrijk en Duitsland hebben een gelijkaardig aandeel vrachtwagenongevallen (respectievelijk 4,7% en 4,4%), terwijl het aandeel in Nederland en Luxemburg lager ligt (respectievelijk 2,9% en 2,7%).

**Figure 4.** Aandeel van vrachtwagenongevallen in alle letselongevallen in landen van de Europese Unie (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database)



Ierland en Letland zijn niet opgenomen in de grafiek wegens ontbrekende data

Figuur 5 toont de procentuele daling van het aantal vrachtwagenongevallen in België en andere landen van de Europese Unie. Hierbij wordt 2022 vergeleken met 2013.

De procentuele daling in België bedroeg 19%. Daarmee is de daling van het aantal vrachtwagenongevallen in België minder groot dan de gemiddelde daling van 35% die in de Europese Unie opgetekend werd. Wanneer we kijken naar onze buurlanden, zien we dat de daling van het aantal vrachtwagenongevallen het grootst is in Duitsland (-58%), gevolgd door Luxemburg (-23%). In Frankrijk bedroeg de daling slechts 9%, en in Nederland (dat wel het laagste aandeel vrachtwagenongevallen had, zoals te zien is in Figuur 4) verdubbelde het aantal vrachtwagenongevallen.

**Figure 5.** Procentuele verandering in het aantal ongevallen waarbij een vrachtwagen betrokken is, per land in de EU (2013 versus 2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database)

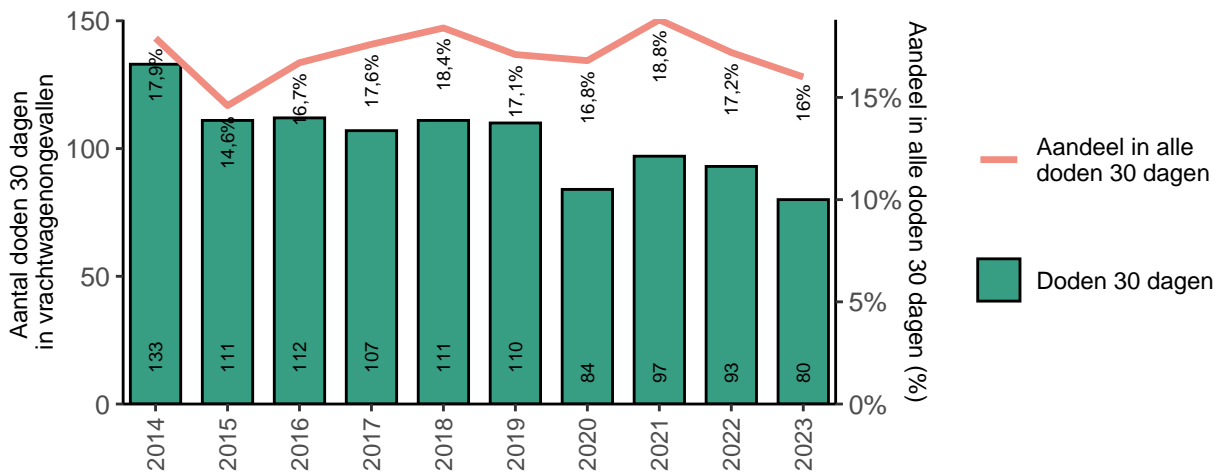


Cyprus, Ierland, Malta, Slovenië en Slowakije zijn niet opgenomen in de figuur wegens een laag aantal vrachtwagenongevallen

## 5.2 Doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen

Het aantal doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen daalde over een periode van 10 jaar met 40%. In 2023 lieten 80 personen het leven in vrachtwagenongevallen. Het aandeel doden in vrachtwagenongevallen in alle verkeersdoden daalde slechts met twee procentpunten in 10 jaar tijd : van 17,9% naar 16,0%.

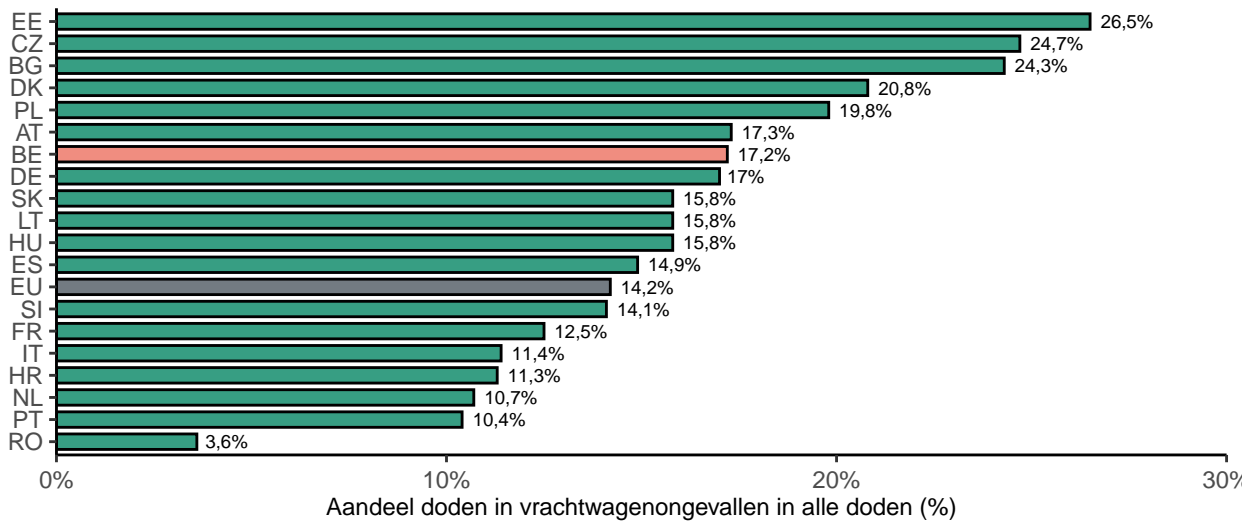
**Figure 6.** Evolutie van het aantal doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen en hun aandeel in alle doden 30 dagen (2014-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Het aandeel doden in vrachtwagenongevallen ten opzichte van het totale aantal doden varieert in 2022 tussen de EU-landen : van 3,6% in Roemenië tot 26,5% in Estland. Het EU-gemiddelde ligt op 14% (Europese

Commissie, 2024). Ten opzichte van alle verkeersdoden in België bedraagt het aandeel doden in vrachtwagenongevallen 17%, wat net iets boven het EU27-gemiddelde ligt. In onze buurlanden ligt dit aandeel lager.

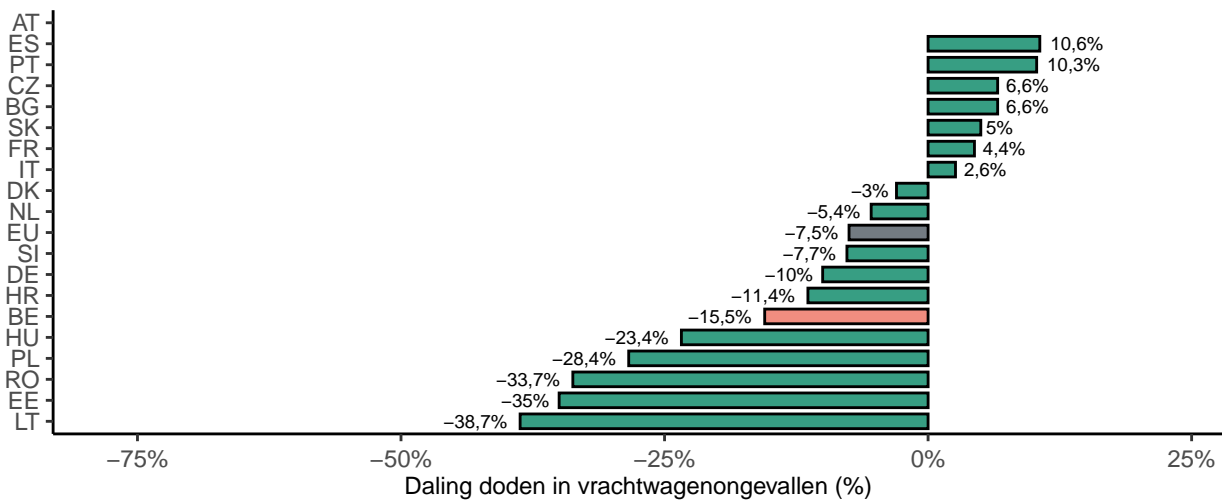
**Figure 7.** Aandeel doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen in het totale aantal doden 30 dagen per land van de EU (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database)



Cyprus en Luxemburg zijn niet opgenomen in de grafiek wegens een laag aantal verkeersdoden

Ook voor het aantal doden 30 dagen berekenen we de procentuele daling van 2022 tegenover 2019. De daling die opgetekend werd in België ligt net onder het Europese gemiddelde (22% in België versus 23% in de EU) en is gelijkaardig aan de daling in Nederland, Luxemburg en Frankrijk. Duitsland doet het iets beter met een daling van het aantal doden 30 dagen met 28%.

**Figure 8.** Procentuele verandering in het aantal doden bij vrachtwagenongevallen, per land van de EU (2019 versus 2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database)



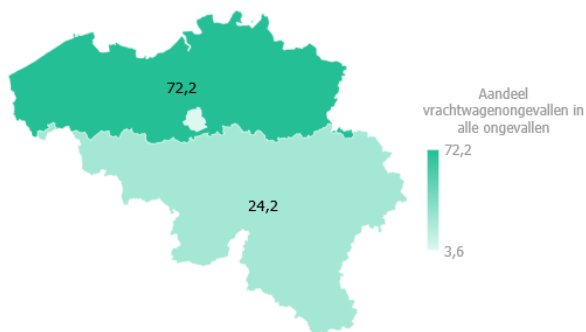
## 6 Locatie

### 6.1 Gewesten en provincies

Meer dan 70% van alle vrachtwagenongevallen gebeurde in het Vlaamse gewest. In 2023 had de provincie Antwerpen het grootste aandeel vrachtwagenongevallen (25,7%), het laagste aandeel werd opgetekend in de provincie Waals-Brabant (2,8%).

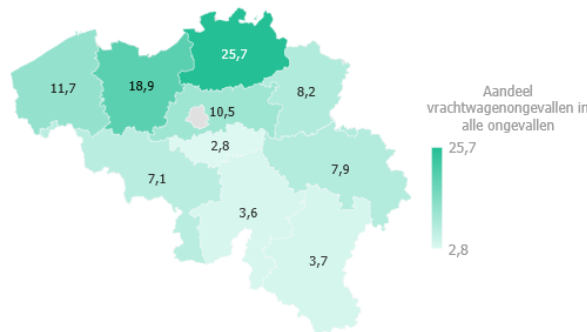
**Figure 9.** Répartition des accidents de camions par région (2023)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



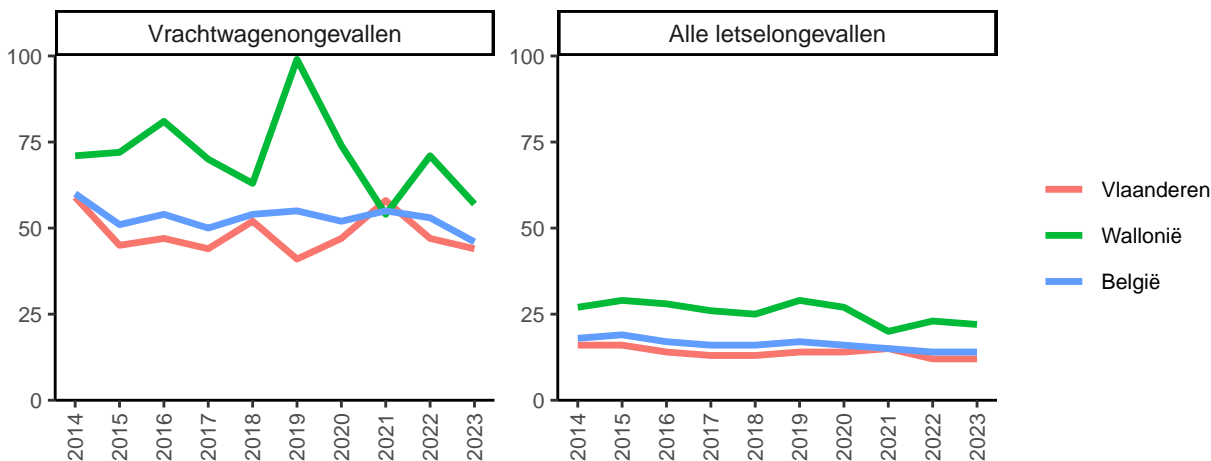
**Figure 10.** Répartition des accidents de camions par province (2023)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Figuur 11 toont de ongevalsernst, gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen. De ernst van vrachtwagenongevallen is in alle gewesten tot 3 keer hoger in vergelijking met alle letselongevallen. Hoewel slechts een kwart van alle vrachtwagenongevallen in Wallonië gebeuren, is de ongevalsernst het hoogst in dit gewest.<sup>1</sup>

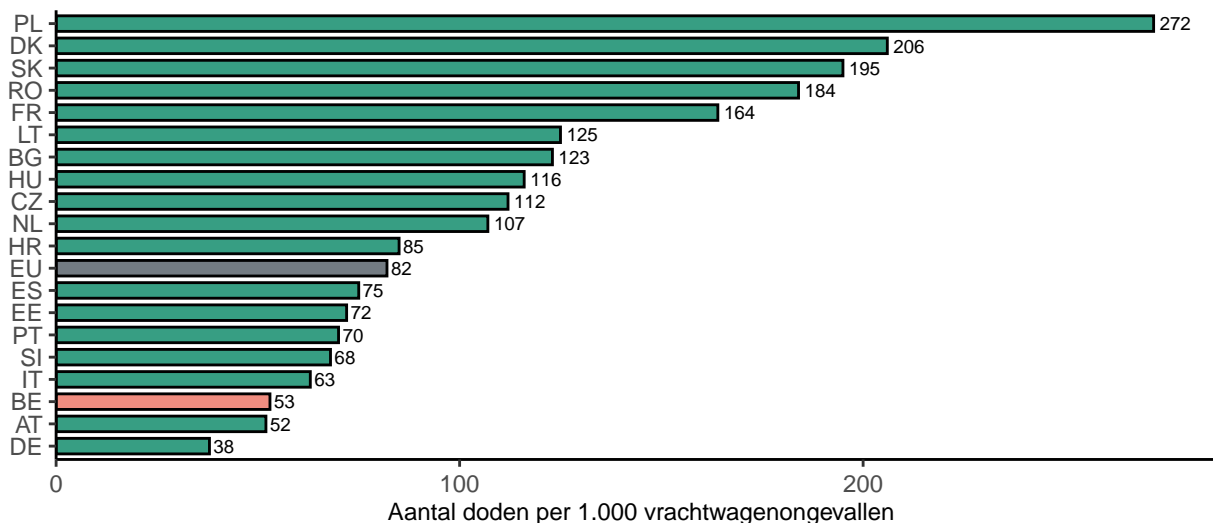
**Figure 11.** Evolutive van de ongevalsernst van vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen, naargelang het gewest (2014-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



1. Door de bijzondere kenmerken van het Brussels gewest, die eerder een metropool is dan een gewest zoals Vlaanderen en Wallonië dat zijn, zijn vergelijkingen niet zinvol. Het Brusselse gewest is daarom niet opgenomen in deze figuur.

De ernst van vrachtwagenongevallen in België ligt met 53 doden per 1.000 vrachtwagenongevallen in 2022 onder het Europese gemiddelde van 82 doden per 1.000 vrachtwagenongevallen. Van onze buurlanden doet alleen Duitsland het beter, met een ongevals ernst van 38 doden per 1.000 vrachtwagenongevallen.

**Figure 12.** Ongevals ernst van vrachtwagenongevallen per land van de EU (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database)

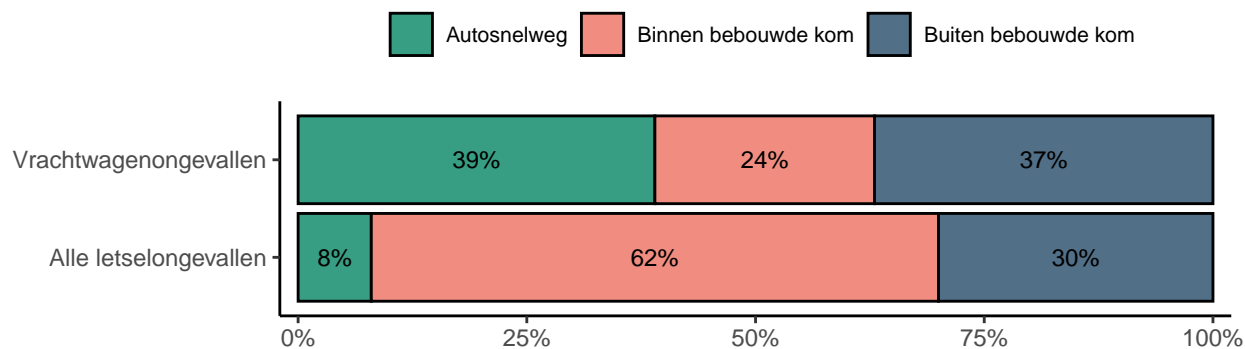


Cyprus, Finland, Griekenland, Ierland, Luxemburg, Letland, Malta en Zweden zijn niet opgenomen in de grafiek wegens ontbrekende data

## 6.2 Wegtype

Vrachtwagenongevallen gebeuren vaker op autosnelwegen in vergelijking met alle letselongevallen : 39% van de vrachtwagenongevallen vond plaats op een autosnelweg, tegenover 8% van alle letselongevallen. Dit heeft te maken met de hogere blootstelling van vrachtwagens op autosnelwegen.

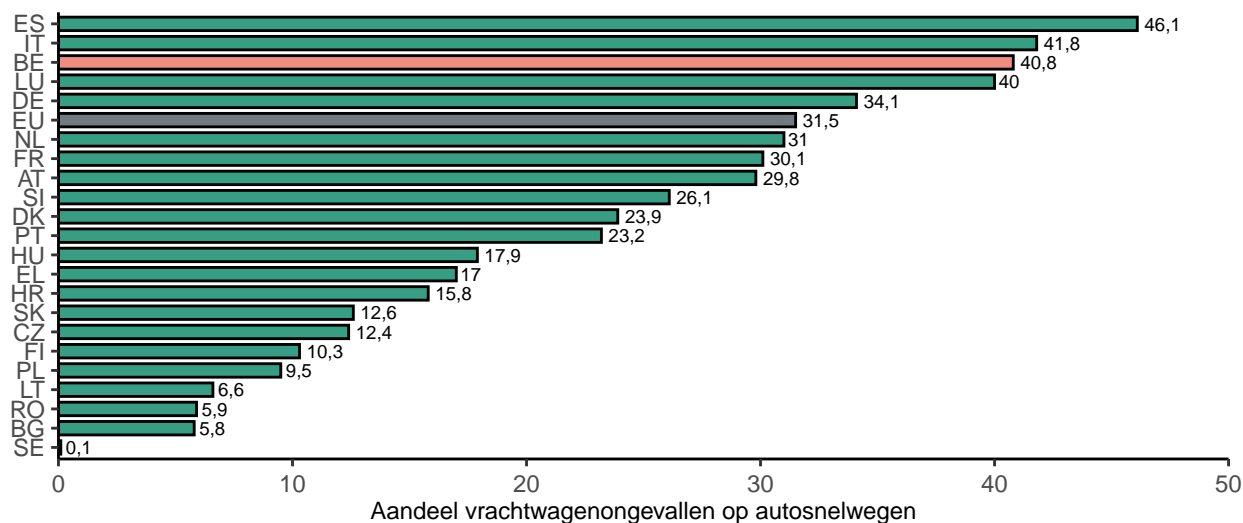
**Figure 13.** Verdeling van vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen over de verschillende typen weg (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Het aandeel ongevallen op autosnelwegen in België is zeer hoog in vergelijking met andere Europese landen. In 2022 gingen alleen Spanje en Italië ons voor. Het Europese gemiddelde ligt op 31%.

Dit is uiteraard sterk gelinkt aan het aantal autosnelwegen dat in een bepaald land voorhanden is. Zo weten we bijvoorbeeld dat landen in het oosten van de EU minder autosnelwegen hebben dan andere EU-landen.

**Figure 14.** Aandeel vrachtwagenongevallen op autosnelwegen, per land van de EU (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database)

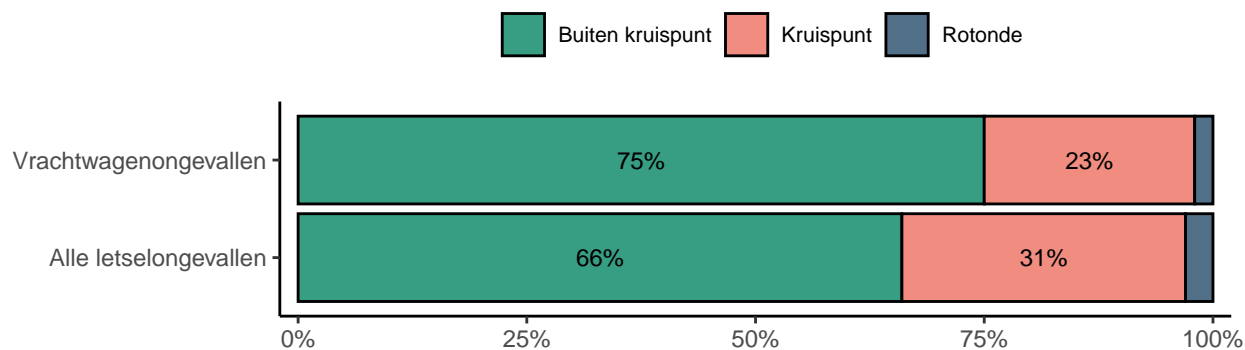


Cyprus, Estland, Ierland, Letland en Malta zijn niet opgenomen in de grafiek wegens ontbrekende data

### 6.3 Kruispunt

Vrachtwagenongevallen gebeuren iets vaker buiten kruispunt in vergelijking met alle letselongevallen.

**Figure 15.** Verdeling van het aantal vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen, naargelang het ongeval buiten of op een kruispunt plaatsvond (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



## 7 Kenmerken van de weggebruikers

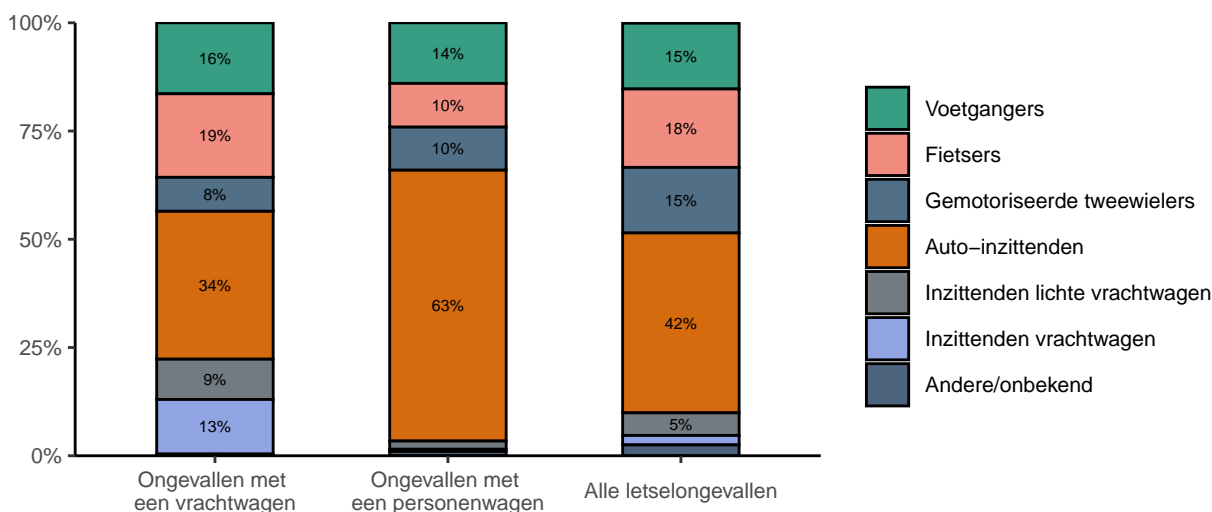
### 7.1 Type weggebruikers betrokken in vrachtwagenongevallen

Figuur 16 geeft weer welke weggebruikers dodelijk gewond raakten in vrachtwagenongevallen, ongevallen met personenwagens en alle letselongevallen in 2023.

We zien dat 13% van de doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen een inzittende van de vrachtwagen was. Meer dan één derde van de doden 30 dagen in deze ongevallen was een inzittende van een personenwagen, bijna 4 op 10 doden was een fietser of een voetganger.

Kijken we ter vergelijking naar ongevallen met personenwagens, dan zien we dat 62% van de doden een inzittende van de personenwagen was. Dit bevestigt nogmaals dat het vooral de opponenten van vrachtwagens zijn die het leven laten in vrachtwagenongevallen.

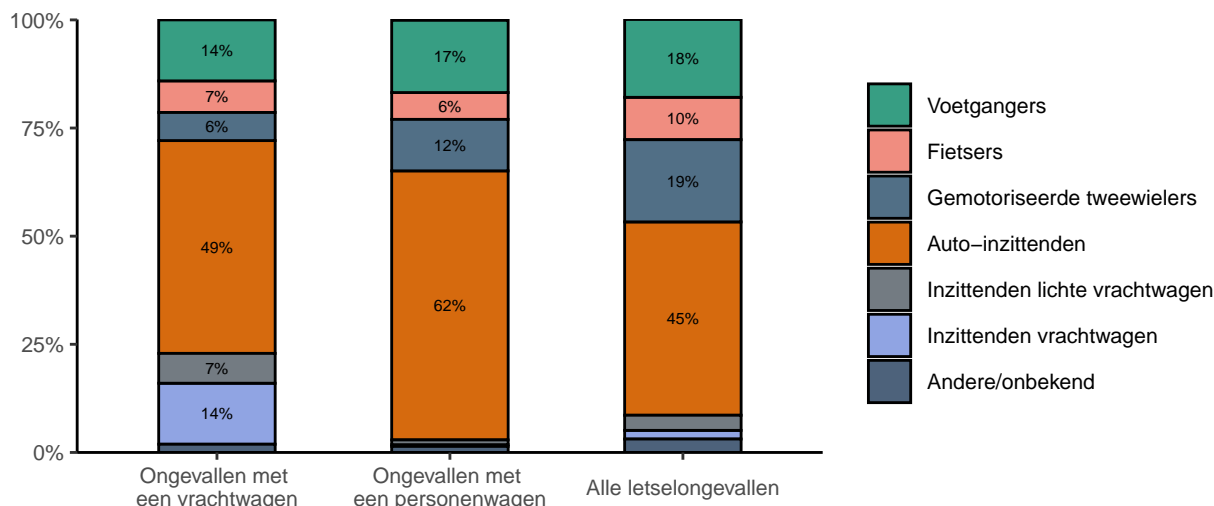
**Figure 16.** Verdeling van het aantal doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen, naargelang het type weggebruiker (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In de Europese Unie zien we hetzelfde fenomeen. Bijna de helft van alle doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen zijn inzittenden van een personenwagen. Het aandeel dode inzittenden van de vrachtwagen bedraagt 14%, wat zeer vergelijkbaar is met hun aandeel in Belgische vrachtwagenongevallen. Het aandeel voetgangers en fietsers die dodelijk gewond raakten in vrachtwagenongevallen in de EU is kleiner in vergelijking met het aantal in België.



**Figure 17.** Verdeling van het aantal doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen, ongevallen met personenwagens en alle letselongevallen in de Europese Unie, naargelang het type weggebruiker (2023). Bron : CARE (Community Road Accident Database)

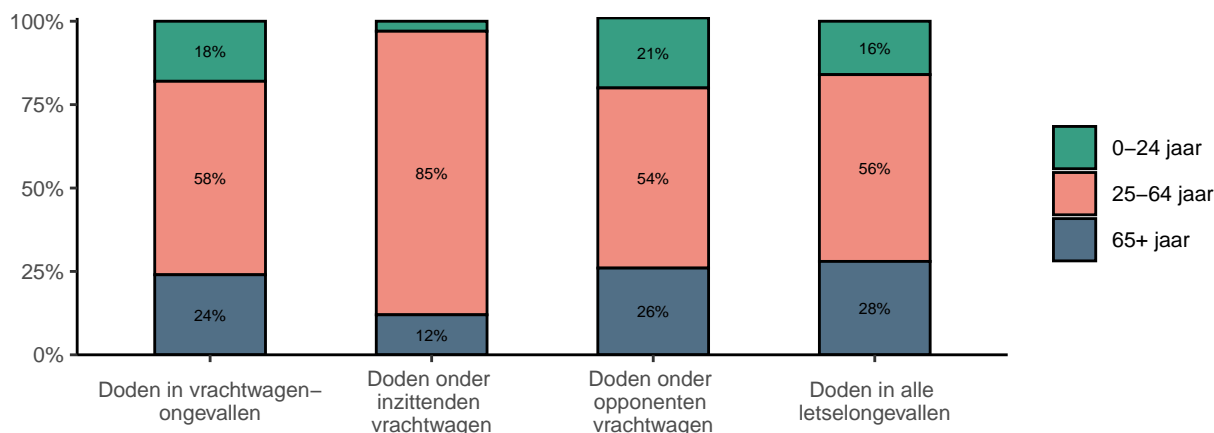


## 7.2 Leeftijd

De leeftijdsverdeling van doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen wijkt niet af van de leeftijdsverdeling van doden 30 dagen in alle letselongevallen.

Indien we echter een opsplitsing maken tussen de inzittenden van de vrachtwagen enerzijds en de opponenten van de vrachtwagen anderzijds, zien we wel een afwijkende verdeling. Doden onder de inzittenden van de vrachtwagen zijn vaker tussen 25 en 64 jaar oud. Dit heeft uiteraard te maken met de kenmerken van de beroeps categorie vrachtwagenbestuurders.

**Figure 18.** Verdeling van dodelijke slachtoffers naar leeftijdscategorie in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

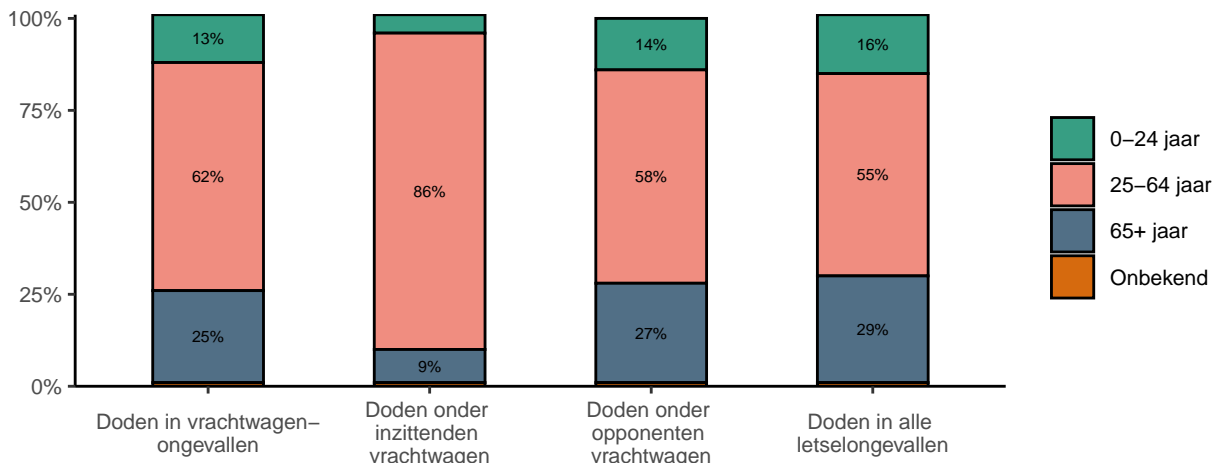


Wegens het kleine aantal gedode vrachtwageninzittenden is een periode van 3 jaar in beschouwing genomen

Figuur 19 toont de leeftijdsverdeling van doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen in de Europese Unie. Ook hieronder valt een groot aandeel van de inzittenden van de vrachtwagen in de leeftijdsgroep 25-64

jarigen. De leeftijdsverdeling van de doden onder de inzittenden komt daarentegen overeen met de leeftijdsverdeling van doden in alle letselongevallen.

**Figure 19.** Verdeling van dodelijke slachtoffers naar leeftijdscategorie in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen in de Europese Unie (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database)

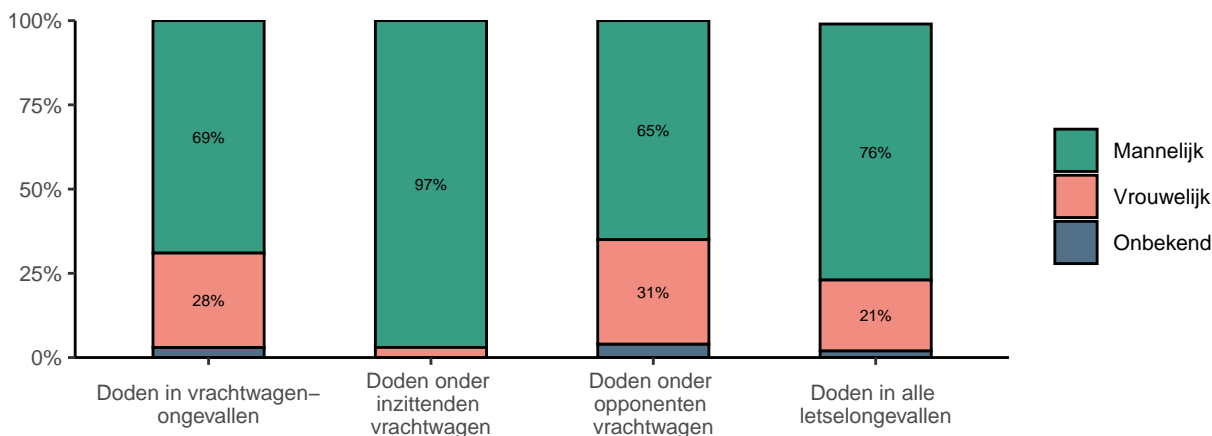


### 7.3 Geslacht

Het aandeel mannen onder de doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen ligt iets lager in vergelijking met alle letselongevallen. De opsplitsing tussen inzittenden en opponenten van de vrachtwagen toont weer een zeer gedifferentieerd beeld. Zo goed als alle inzittenden van een vrachtwagen die dodelijk gewond raakten, waren mannelijk. Ook hier kunnen we weer de link leggen met de kenmerken van de beroepsgroep, die overwegend mannelijk is.

Bij de opponenten van de vrachtwagen bedroeg het aandeel mannen 65%, wat meer in lijn ligt met de verdeling over de geslachten van de doden in alle letselongevallen.

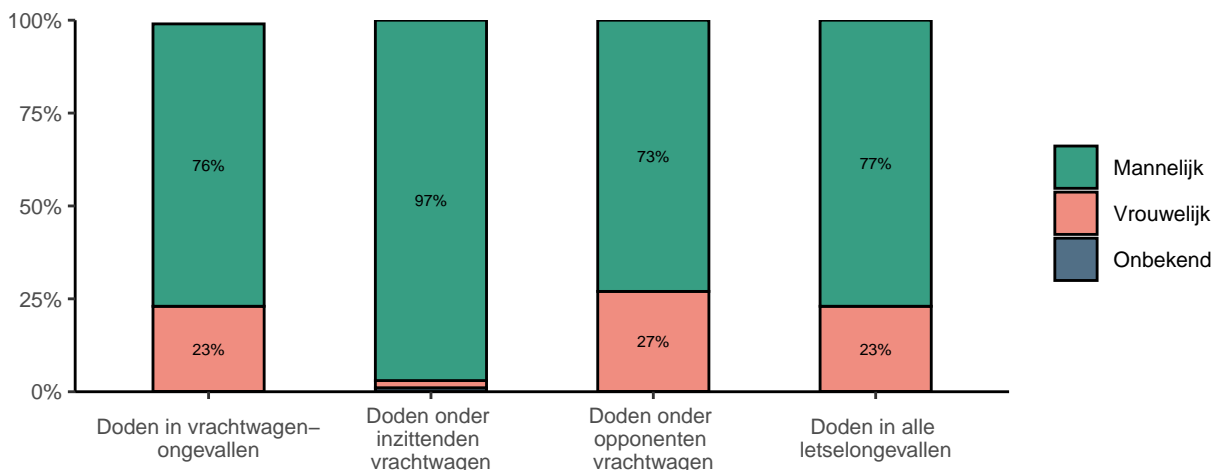
**Figure 20.** Verdeling van dodelijke slachtoffers in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen, naargelang geslacht (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Wegens het kleine aantal gedode vrachtwageninzittenden is een periode van 3 jaar in beschouwing genomen

Ook in de Europese Unie gelden dezelfde conclusies als voor de figuur hierboven : het aandeel mannen onder de gedode inzittenden van de vrachtwagen is bijzonder hoog, terwijl de verdeling naar geslacht onder de opponenten van de vrachtwagen overeenkomt met de verdeling in alle letselongevallen.

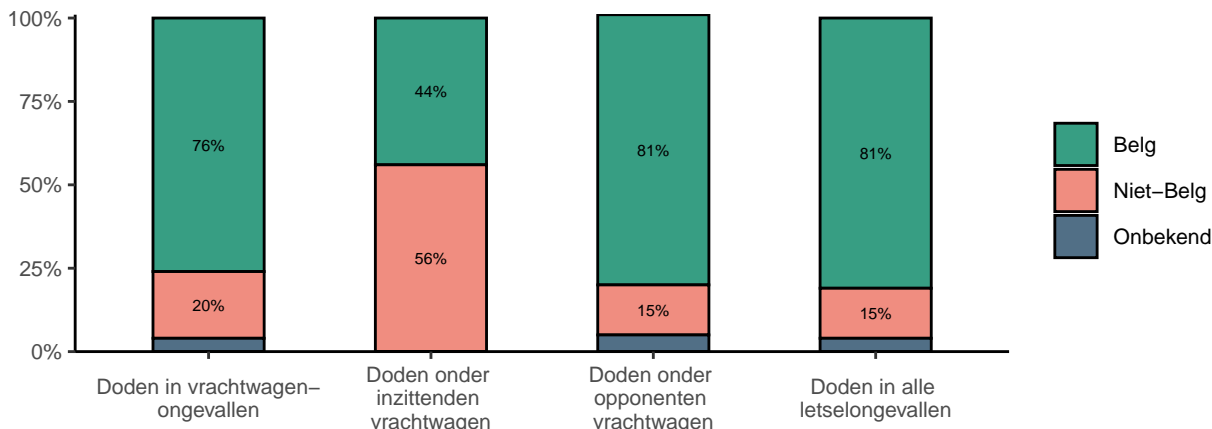
**Figure 21.** Verdeling van dodelijke slachtoffers naar geslacht in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen in de Europese Unie (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database)



### 7.4 Nationaliteit

Het aandeel niet-Belgen is iets hoger onder de doden in vrachtwagenongevallen in vergelijking met alle letselongevallen. Indien we enkel de inzittenden van de vrachtwagen onder de loep nemen, zien we dat meer dan de helft van de doden een andere nationaliteit had. Aangezien België een transitland is, rijden er ook veel niet-Belgische vrachtwagens op onze wegen.

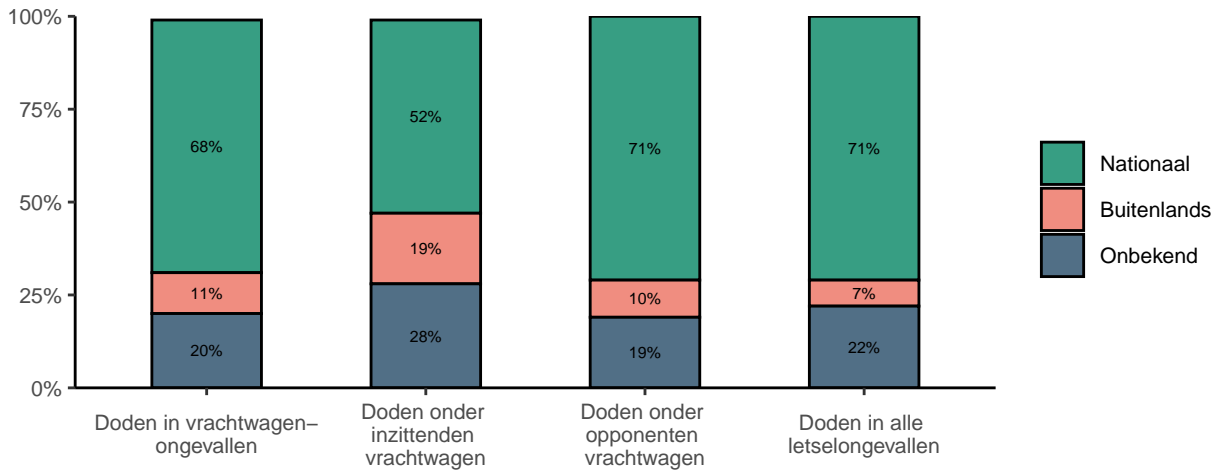
**Figure 22.** Verdeling van dodelijke slachtoffers naar nationaliteit in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Wegens het kleine aantal gedode vrachtwageninzittenden is een periode van 3 jaar in beschouwing genomen

In de Europese Unie is de verdeling inzake de nationaliteit van de bestuurder vaak onbekend. We zien dat het aandeel buitenlandse bestuurders onder de gedode inzittenden van vrachtwagens hoger ligt dan het geval is bij de opponenten of bij doden in alle letselongevallen.

**Figure 23.** Verdeling van dodelijke slachtoffers naar nationaliteit in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen in de Europese Unie (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database)



## 8 Periode

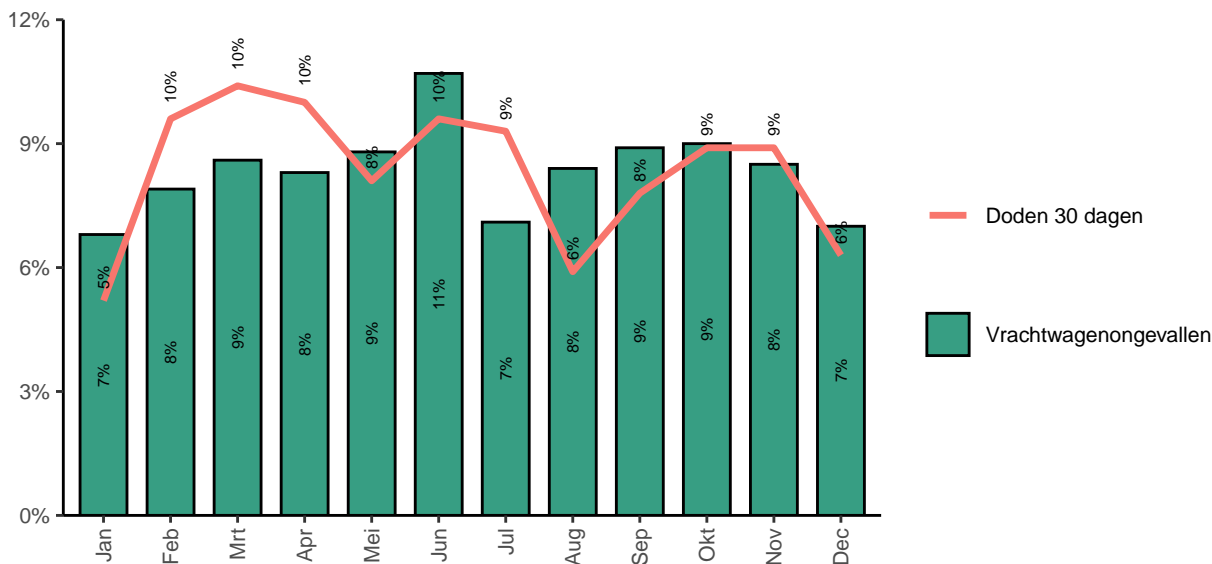
### 8.1 Per maand

Figuur 24 geeft de verdeling weer van het aantal letselgevallen en het aantal doden 30 dagen over de verschillende maanden van het jaar. Wegens het lage aantal doden 30 dagen nemen we de periode 2021-2023 in rekening.

Het absolute aantal letselgevallen en het absolute aantal doden 30 dagen per maand is in deze figuur gewogen in functie van het aantal dagen per maand. De som van de waarden op de rode lijn is gelijk aan 100%, hetzelfde geldt voor de som van de waarden op de balken.

Er is een piek van vrachtwagenongevallen in juni. Het aandeel vrachtwagenongevallen is daarentegen het laagst in juli, december en januari. Het aandeel doden 30 dagen is het hoogst in het begin van het jaar, in de maanden februari, maart en april.

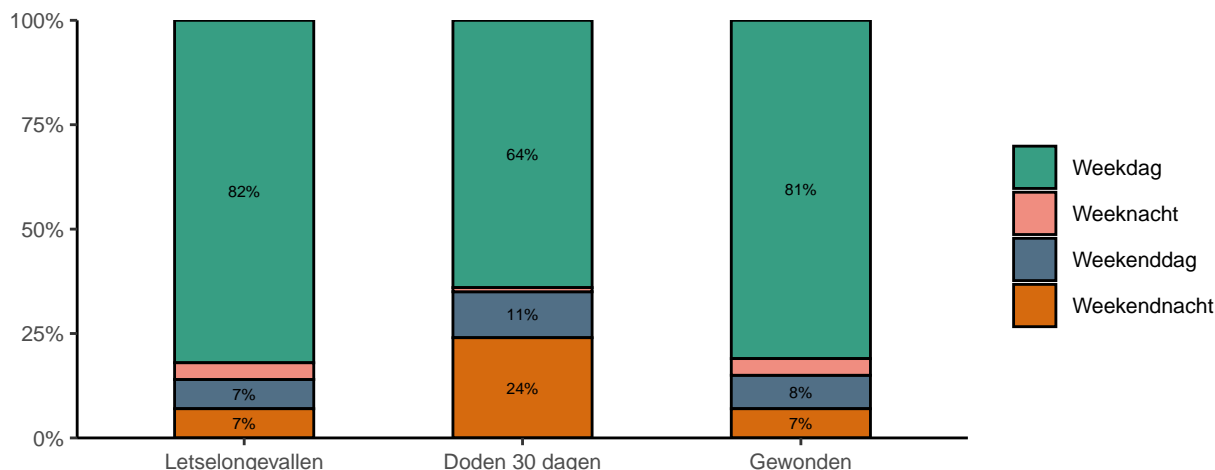
**Figure 24.** Verdeling van het aantal vrachtwagenongevallen en het aantal doden 30 dagen in deze ongevallen over de maanden van het jaar (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



### 8.2 Per week

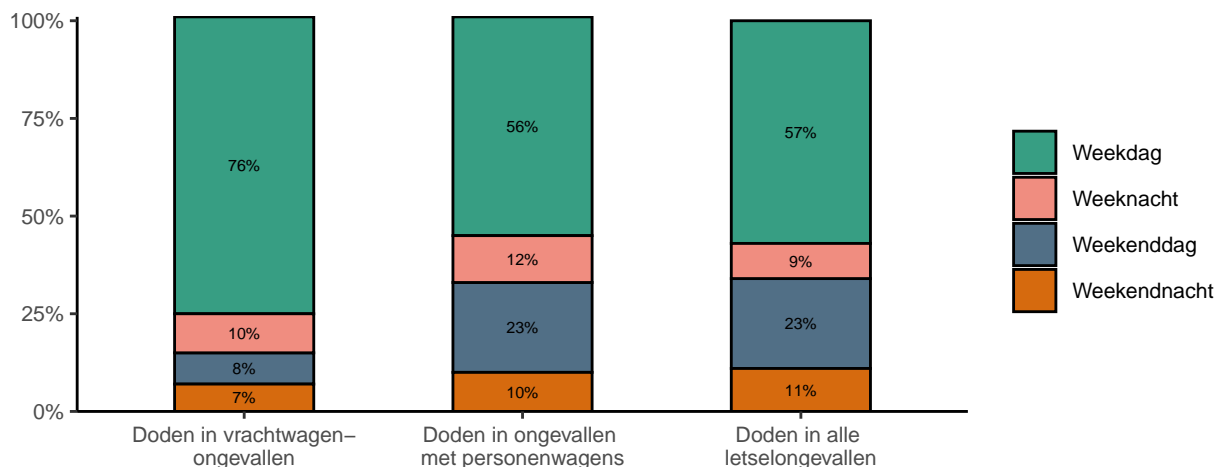
Het merendeel van de vrachtwagenongevallen gebeurde tijdens weekdagen. Hoewel slechts 14% van de ongevallen tijdens het weekend voorvielen, werd 35% van de doden 30 dagen in die periode van de week opgetekend. Vrachtwagenongevallen die tijdens het weekend gebeuren, blijken dus zeer ernstig te zijn. Een mogelijke verklaring zijn hogere gemiddelde snelheden op autosnelwegen door minder grote verkeersdrukte tijdens het weekend, wat leidt tot ernstigere ongevallen.

**Figure 25.** Verdeling van het aantal vrachtwagenongevallen, doden 30 dagen en slachtoffers over de perioden van de week (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Voor vrachtwagenongevallen die in de EU gebeurden, geldt dat 76% van de doden 30 dagen tijdens een weekdag opgetekend werden. 15% van de doden vielen tijdens het weekend (dag of nacht). Het aandeel doden in vrachtwagenongevallen tijdens het weekend ligt lager in vergelijking met het aandeel doden in ongevallen met een personenwagen en in alle letselgevallen.

**Figure 26.** Verdeling van dodelijke slachtoffers in vrachtwagenongevallen, ongevallen met personenwagens en alle letselgevallen naargelang de periode van de week, Europese Unie (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database)



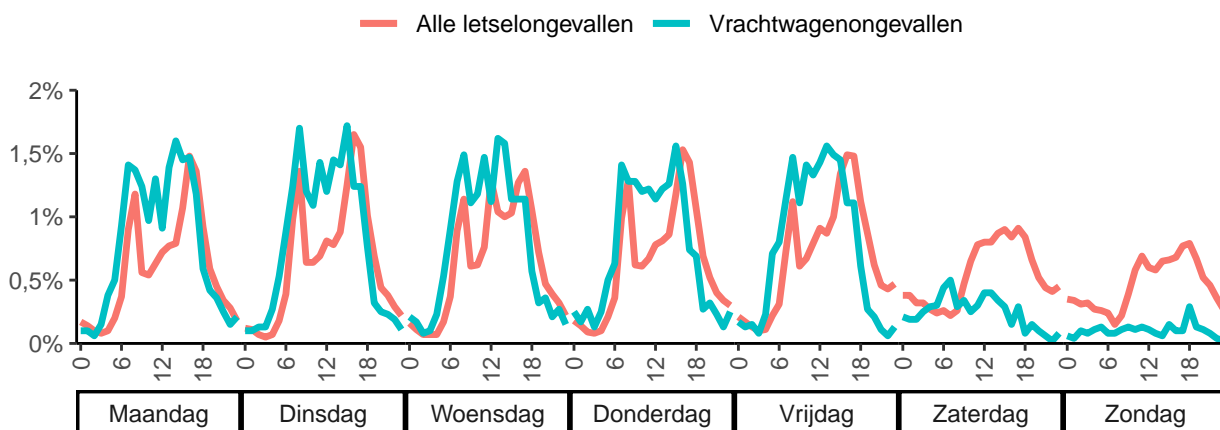
### 8.3 Per uur

Figuur 27 toont de verdeling van het aantal vrachtwagenongevallen en het aantal letselgevallen over de verschillende uren van een week. Wegens het lage aantal doden in vrachtwagenongevallen nemen we de periode 2021-2023 in rekening.

Bij een gelijkmatige verdeling van verkeer en verkeersongevallen, zou elk uur 0,60% van het totale aantal letselgevallen of doden 30 dagen bevatten. De som van de waarden van elke lijn is gelijk aan 100%.

Voor alle letselongevallen zien we twee duidelijke pieken : de ochtend- en de avondspits. Op woensdag is er een derde piek rond de middag. Ook voor vrachtwagenongevallen zien we deze pieken, maar het dal tussen de ochtendspits en avondspits is minder diep dan het geval is voor alle letselongevallen. Bovendien komen vrachtwagenongevallen tijdens het weekend minder vaak voor, wat verklaard kan worden door het feit dat vrachtwagens voornamelijk doorheen de week op de baan zijn.

**Figure 27.** Verdeling van vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen over de uren van de week (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

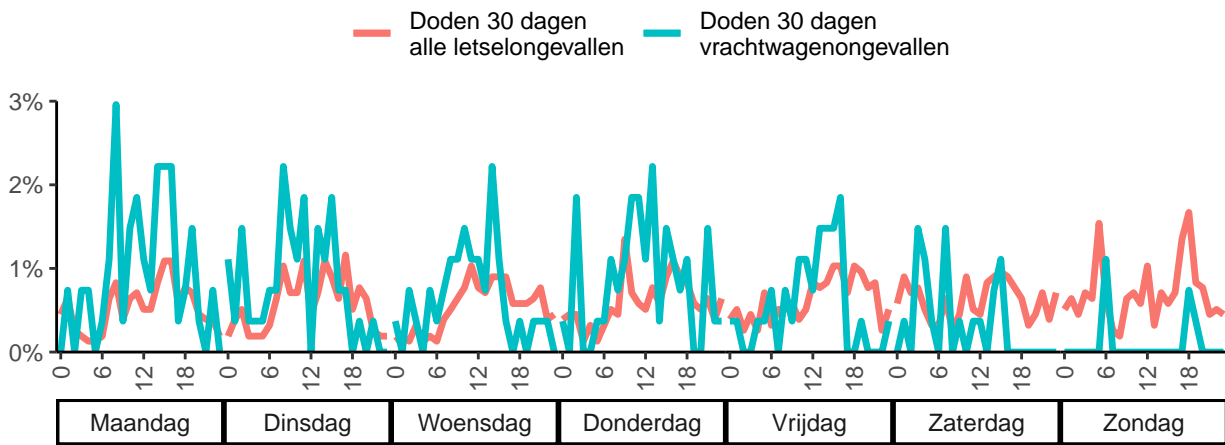


In Figuur 28 maken we dezelfde oefening, maar ditmaal voor het aantal doden 30 dagen. Ook hier nemen we de periode 2021-2023 in beschouwing. Het gaat echter nog steeds om een klein aantal doden 30 dagen. Fluctuaties kunnen dus ook toevallig zijn en voorzichtigheid is geboden bij het interpreteren van deze figuur.

We maken weer een onderscheid tussen doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen en doden 30 dagen in alle letselongevallen.

We zien in vrachtwagenongevallen, net zoals voor doden in alle letselongevallen, een lager aandeel doden tijdens het weekend. Daarnaast merken we op dat de pieken tijdens de ochtend- en avondspits gedurende de week zeer hoog liggen voor doden in vrachtwagenongevallen. Op woensdag is er een opvallend dal op het middaguur.

**Figure 28.** Verdeling van doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen over de uren van de week (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)





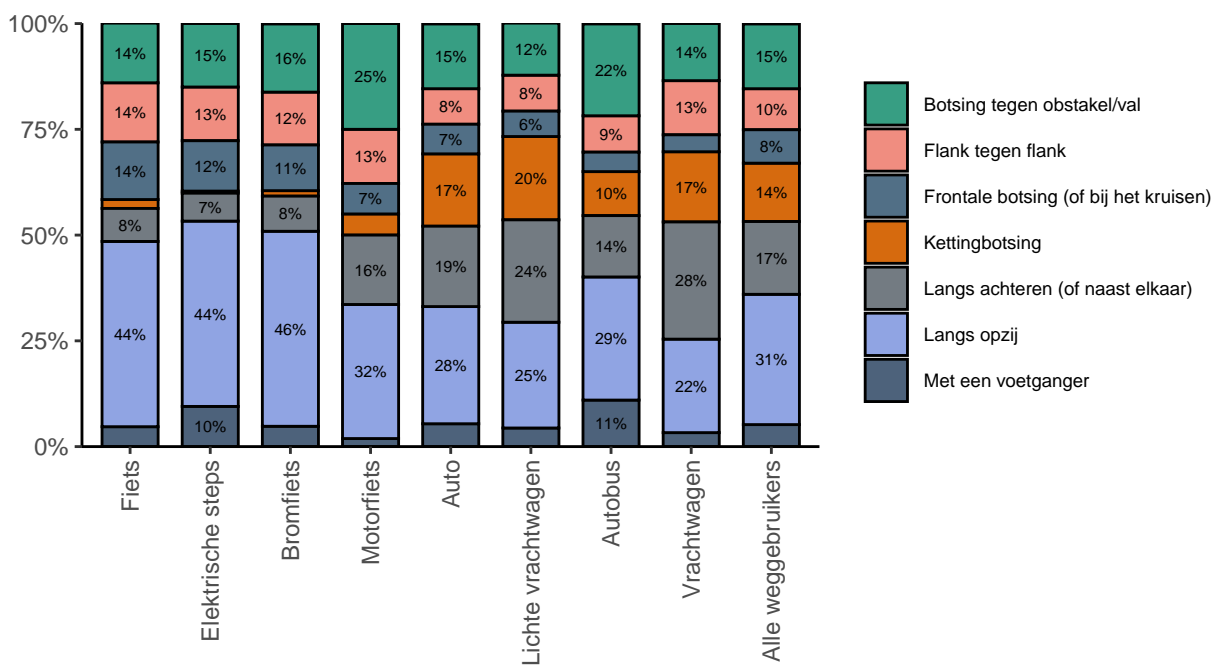
## 9 Ongevalsekenmerken

### 9.1 Type botsing

Een verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen; in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen.

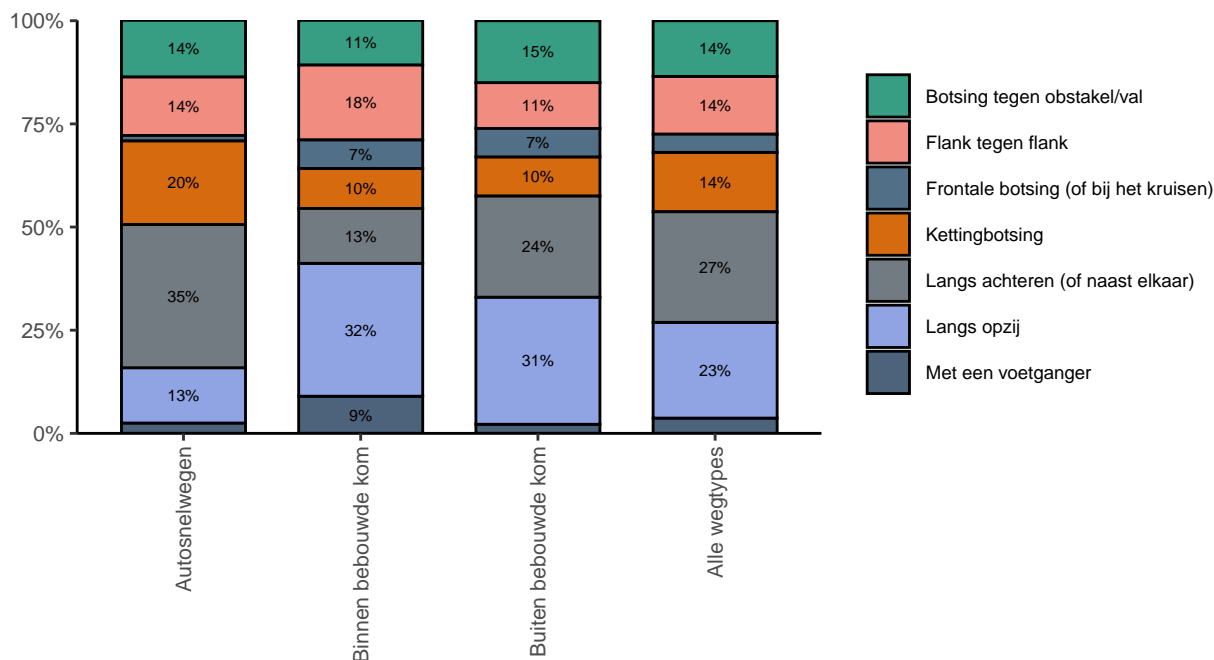
Figuur 29 geeft voor elk type weggebruiker de verdeling in 2023 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. De grafiek toont dat de spreiding van de ongevallen volgens aard van de botsing verschilt afhankelijk van het type weggebruiker. Een voorbeeld : ongevallen met een aanrijding langs achteren (kop-staart ongevallen) komen frequenter voor bij vrachtwagens dan bij andere weggebruikerscategorieën.

**Figure 29.** Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per type weggebruiker (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



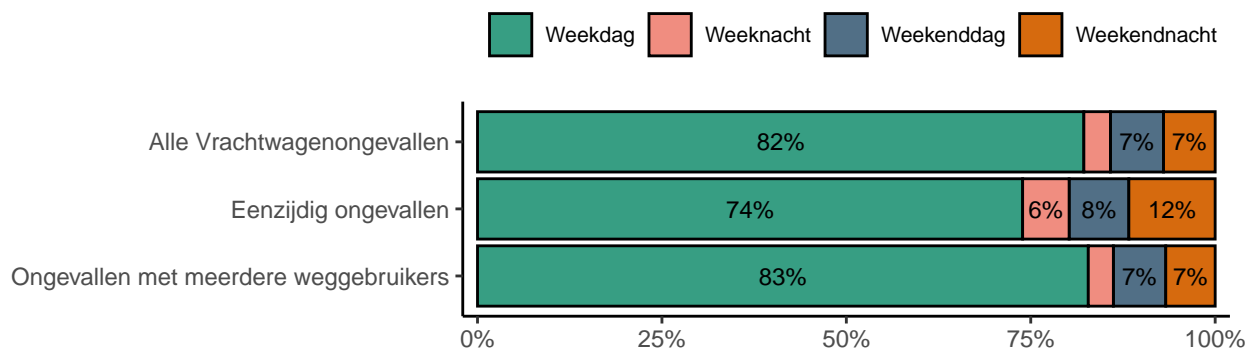
De kop-staart botsingen komen duidelijk vaker voor op autosnelwegen en op wegen buiten de bebouwde kom. Het tweede vaakst voorkomende type botsing voor vrachtwagens zijn botsingen langs opzij. Deze komen dan weer minder vaak voor op autosnelwegen, maar gebeuren vooral op wegen binnen en buiten de bebouwde kom.

**Figure 30.** Verdeling van vrachtwagenongevallen per type eerste aanrijding en per wegtype (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



6% van de vrachtwagenongevallen waren eenzijdig in 2023, dat wil zeggen dat alleen de vrachtwagen in het ongeval betrokken is. Eenzijdige ongevallen gebeurden vaker tijdens de nacht, zowel in de week als in het weekend, in vergelijking met ongevallen met meerdere weggebruikers.

**Figure 31.** Aandeel van eenzijdige vrachtwagenongevallen en vrachtwagenongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



























## 9.2 Botsingsmatrix

De botsingsmatrix toont de dodelijke slachtoffers in vrachtwagenongevallen in de periode 2019-2023. In de rijen staan de doden 30 dagen, in de kolommen hun opponent.

We zien dat de meeste dodelijk gewonde vrachtwageninzittenden stierven in een éézijdig ongeval. Bij de opponenten van de vrachtwagen tekenden we het hoogste aandeel doden op onder de inzittenden van een personenwagen, gevolgd door fietsers en voetgangers.

**Figure 32.** Botsingsmatrix vrachtwagenongevallen (2019-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

		Opponent			
					
Doden 30 dagen				16%	
				17%	
				2%	
				6%	
				37%	
				8%	
		1%	1%	6%	5%
				1%	
		Opponent			
					
Doden 30 dagen				72	
				78	
				8	
				27	
				173	
				38	
		5	4	29	22
				4	

## Table des figures

1	Evolutie (2014 = index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype (2014-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	8
2	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 (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	9
3	Evolutie van het aantal vrachtwagenongevallen en hun aandeel in alle letselongevallen (2014-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	9
4	Aandeel van vrachtwagenongevallen in alle letselongevallen in landen van de Europese Unie (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database) . . . . .	10
5	Procentuele verandering in het aantal ongevallen waarbij een vrachtwagen betrokken is, per land in de EU (2013 versus 2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database) . . . . .	11
6	Evolutie van het aantal doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen en hun aandeel in alle doden 30 dagen (2014-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	11
7	Aandeel doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen in het totale aantal doden 30 dagen per land van de EU (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database) . . . . .	12
8	Procentuele verandering in het aantal doden bij vrachtwagenongevallen, per land van de EU (2019 versus 2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database) . . . . .	12
9	Répartition des accidents de camions par région (2023) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)) . . . . .	13
10	Répartition des accidents de camions par province (2023) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	13
11	Evolutie van de ongevalsernst van vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen, naargelang het gewest (2014-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	13
12	Ongevalsernst van vrachtwagenongevallen per land van de EU (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database) . . . . .	14
13	Verdeling van vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen over de verschillende typen weg (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	14
14	Aandeel vrachtwagenongevallen op autosnelwegen, per land van de EU (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database) . . . . .	15
15	Verdeling van het aantal vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen, naargelang het ongeval buiten of op een kruispunt plaatsvond (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	15
16	Verdeling van het aantal doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen, naargelang het type weggebruiker (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	16
17	Verdeling van het aantal doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen, ongevallen met personenwagens en alle letselongevallen in de Europese Unie, naargelang het type weggebruiker (2023). Bron : CARE (Community Road Accident Database) . . . . .	17
18	Verdeling van dodelijke slachtoffers naar leeftijdscategorie in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	17
19	Verdeling van dodelijke slachtoffers naar leeftijdscategorie in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen in de Europese Unie (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database)	18
20	Verdeling van dodelijke slachtoffers in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen, naargelang geslacht (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	18
21	Verdeling van dodelijke slachtoffers naar geslacht in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen in de Europese Unie (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database) . . .	19
22	Verdeling van dodelijke slachtoffers naar nationaliteit in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) .	19
23	Verdeling van dodelijke slachtoffers naar nationaliteit in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen in de Europese Unie (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database)	20

24	Verdeling van het aantal vrachtwagenongevallen en het aantal doden 30 dagen in deze ongevallen over de maanden van het jaar (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	21
25	Verdeling van het aantal vrachtwagenongevallen, doden 30 dagen en slachtoffers over de perioden van de week (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	22
26	Verdeling van dodelijke slachtoffers in vrachtwagenongevallen, ongevallen met personenwagens en alle letselongevallen naargelang de periode van de week, Europese Unie (2022). Bron : CARE (Community Road Accident Database) . . . . .	22
27	Verdeling van vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen over de uren van de week (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	23
28	Verdeling van doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen en alle letselongevallen over de uren van de week (2021-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	24
29	Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per type weggebruiker (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	25
30	Verdeling van vrachtwagenongevallen per type eerste aanrijding en per wegtype (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	26
31	Aandeel van eenzijdige vrachtwagenongevallen en vrachtwagenongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	26
32	Botsingsmatrix vrachtwagenongevallen (2019-2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . . .	27



**Vias institute**

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · [info@vias.be](mailto:info@vias.be) · [www.vias.be](http://www.vias.be)