



Rapport nr. 2026-F-05-NL

Factsheet – Evolutie van ongevallen met personenwagens in Vlaanderen



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Rapportnummer	2026-F-05-NL
Wettelijk depot	D/2026/0779/07
Opdrachtgever	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse overheid
Publicatiedatum	15/01/2026
Auteur(s)	Sophie Vanhove, Freya Slootmans
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:
Vanhove, S.; Slootmans, F. (2026). Factsheet – Evolutie van ongevallen met personenwagens in Vlaanderen, Brussel: Vias institute

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	4
1 Hoe nemen personenwagens deel aan het verkeer?	6
1.1 Kenmerken van de verplaatsingen	6
1.2 Kenmerken van personenwagens ingeschreven in Vlaanderen	8
2 Hoe evolueren ongevallen met personenwagens?	11
2.1 Evolutie van letselongevallen en slachtoffers	11
2.2 Evolutie van kenmerken van slachtoffers	15
2.3 Evolutie van de kenmerken van in ongeval betrokken personenwagens	18
2.4 Evolutie van kenmerken van de ongevallen	20
2.4.1 Locatie	20
2.4.2 Tijdstip	22
2.5 Evolutie van kenmerken van de botsingen	23
2.6 Verzwarende omstandigheden	25
2.6.1 Rijden onder invloed van alcohol	25
2.6.2 Vluchtmisdrijf	26
3 Hoe (on)veilig is auto-rijden?	27
3.1 Risico voor auto-inzittenden	27
3.2 Letselprofielen	29
3.3 Beïnvloedende factoren	30
4 Wie zijn de botsingspartners van personen-wagens?	33
Referenties	35

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1	Evolutie van het aantal auto-ongevallen en slachtoffers in deze ongevallen, 2015-2024	11
Tabel 2	Totaal aantal gewonde auto-inzittenden opgenomen in het ziekenhuis, aantal auto-inzittenden opgenomen in het ziekenhuis gedurende minstens één nacht en aantal MAIS3+ gewonden, 2016-2022	14
Tabel 3	Procentuele en absolute letsselfrequenties voor auto-inzittenden, per type botsing (2016-2022)	30
Tabel 4	Botsingsmatrix met procentuele verdeling van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden volgens verplaatsingswijze en opponent, 2022	34
Figuur 1	Evolutie afgelegde kilometers met auto, hoofdvervoerswijze, 2009 – 2024	6
Figuur 2	Verdeling vervoersmodi in Vlaanderen, hoofdvervoerswijze, 2024	6
Figuur 3	Verdeling van vervoerswijze per vervoersregio, hoofdvervoerswijze, 2024	7
Figuur 4	Motief voor auto als hoofdvervoerswijze, 2024	7
Figuur 5	Evolutie van het aantal ingeschreven personenwagens, het aantal ingeschreven SUV's en het aandeel SUV's in personenwagens, 2015-2024	8
Figuur 6	Evolutie gemiddeld vermogen en gemiddelde massa van ingeschreven personenwagens, 2015-2024	8
Figuur 7	Evolutie van ingeschreven personenwagens per brandstoftype, 2015-2024	9
Figuur 8	Gemiddelde leeftijd ingeschreven personenwagens, 2015-2024	9
Figuur 9	Gemiddelde leeftijd personenwagens, lidstaten van de Europese Unie & Vlaanderen, 2023	10
Figuur 10	Evolutie van het aantal auto-ongevallen, 2014-2023, lidstaten van de Europese Unie & Vlaanderen	11
Figuur 11	Evolutie van de ernst (doden 30 dagen/1.000 letselongevallen) van auto-ongevallen, Vlaanderen & buurlanden, 2014-2023	12
Figuur 12	Evolutie van het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden in personenwagens ten opzichte van het streefdoel 2030, 2014-2024	12
Figuur 13	Evolutie van het aantal auto-ongevallen en hun aandeel in alle letselongevallen, 2015-2024	13
Figuur 14	Evolutie van het aantal doden 30 dagen onder inzittenden van een personenwagen en hun aandeel in alle verkeersdoden, 2015-2024	13
Figuur 15	Evolutie van het aantal auto-ongevallen en het aantal doden onder auto-inzittenden, Europese Unie, 2014-2023	14
Figuur 16	Evolutie van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden per verplaatsingswijze (2016-2022; 2016 = index 100).	15
Figuur 17	Aandeel vrouwen bij slachtoffers onder autobestuurders, autopassagiers en alle weggebruikers, 2015-2024	15
Figuur 18	Verdeling van slachtoffers naargelang de leeftijdscategorie – autobestuurders, autopassagiers en alle weggebruikers, 2024 versus 2015	16
Figuur 19	Evolutie gemiddelde leeftijd van slachtoffers - autobestuurders, autopassagiers en alle weggebruiker, 2015-2024	16
Figuur 20	Aandeel vrouwelijke verkeersdoden, autobestuurders en alle weggebruikers, 2015-2024	17
Figuur 21	Verdeling van dodelijke slachtoffers naargelang leeftijdscategorie, autobestuurders en alle weggebruikers, 2015-2024	17
Figuur 22	Gemiddelde leeftijd dodelijke slachtoffers, autobestuurders en alle weggebruikers, 2015-2024	18
Figuur 23	Aandeel slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht, autobestuurders, 2024 versus 2015	18
Figuur 24	Evolutie van de gemiddelde leeftijd van in ongeval betrokken personenwagens, 2017-2024	19
Figuur 25	Verdeling van brandstoftypes bij in ongeval betrokken personenwagens, 2017-2024	19
Figuur 26	Evolutie van het aandeel SUV's onder in ongeval betrokken personenwagens, 2017-2024	20
Figuur 27	Evolutie van de gemiddelde massa en het gemiddelde vermogen van in ongeval betrokken personenwagens, 2017-2024	20
Figuur 28	Evolutie van auto-ongevallen en slachtoffers onder auto-inzittenden naargelang de provincie, 2024 versus 2015	21
Figuur 29	Slachtofferratio (aantal slachtoffers per miljoen inwoners) per provincie (links) en evolutie van de slachtofferratio per provincie (rechts) van auto-ongevallen, 2015-2024	21
Figuur 30	Evolutie van auto-ongevallen (links) en evolutie van de ernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen) van auto-ongevallen naargelang de snelheidslimiet, 2015-2024	22
Figuur 31	Verdeling van auto-ongevallen per wegdeel, 2015-2024	22

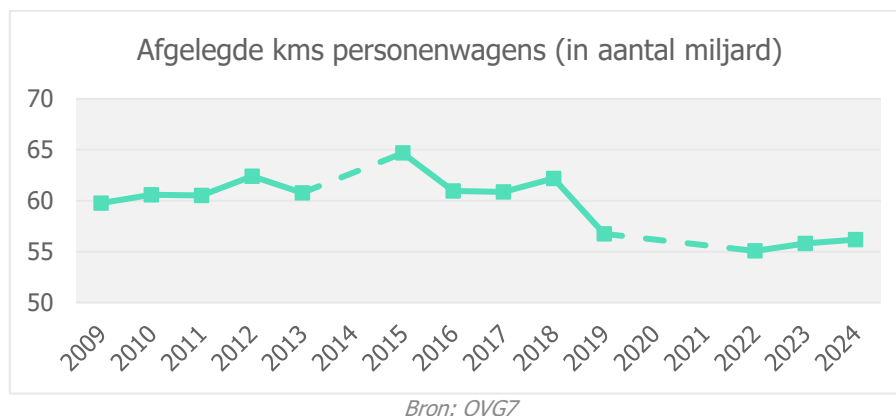
Figuur 32	Verdeling van auto-ongevallen per maand, 2024 versus 2015	23
Figuur 33	Verdeling van letselongevallen met minstens één personenwagen per periode van de week, 2015-2024	23
Figuur 34	Verdeling van de letselongevallen over de uren van de week (2022-2024)	23
Figuur 35	Aandeel eenzijdige en dodelijke eenzijdige auto-ongevallen, 2015-2024	24
Figuur 36	Verdeling eenzijdige auto-ongevallen per type botsing, 2015-2024	24
Figuur 37	Aandeel éénzijdige auto-ongevallen, lidstaten van de Europese Unie & Vlaanderen, 2023	24
Figuur 38	Verdeling meerzijdige auto-ongevallen per type botsing, 2015-2024	25
Figuur 39	Evolutie van het aantal geteste en het aandeel positieve bestuurders – bestuurders van personenwagens en alle bestuurders, 2015-2024	26
Figuur 40	Evolutie auto-ongevallen met vluchtmisdrijf, 2015-2024	26
Figuur 41	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)	27
Figuur 42	Evolutie van het risico voor inzittenden van personenwagens en van het miljard aantal kilometer afgelegd door personenwagens in Vlaanderen, hoofdvervoerswijze, 2009-2024	28
Figuur 43	Overlijdensrisico voor autobestuurders en autopassagiers, per leeftijdscategorie, hoofdvervoerswijze, 2024	28
Figuur 44	Overlijdensrisico en risico op verwondingen naargelang het type weggebruiker, hoofdvervoerswijze, 2024	29
Figuur 45	Procentuele verdeling van ernstige (MAIS3+) letsels over de lichaamsregio's bij MAIS3+ gewonde auto-inzittenden naargelang het type opponent (2016-2022)	30
Figuur 46	Relatie tussen voertuigkenmerken en letselernst bij auto-inzittenden, auto-opponenten en kwetsbare weggebruikers	31
Figuur 47	Percentage bestuurders en passagiers die de gordel niet dragen, Vlaanderen, 2003-2022	31
Figuur 48	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	32
Figuur 49	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	32
Figuur 50	Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, absolute aantallen, 2024 versus 2015	33
Figuur 51	Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, relatief aandeel, 2024 versus 2015	33

1 Hoe nemen personenwagens deel aan het verkeer?

1.1 Kenmerken van de verplaatsingen

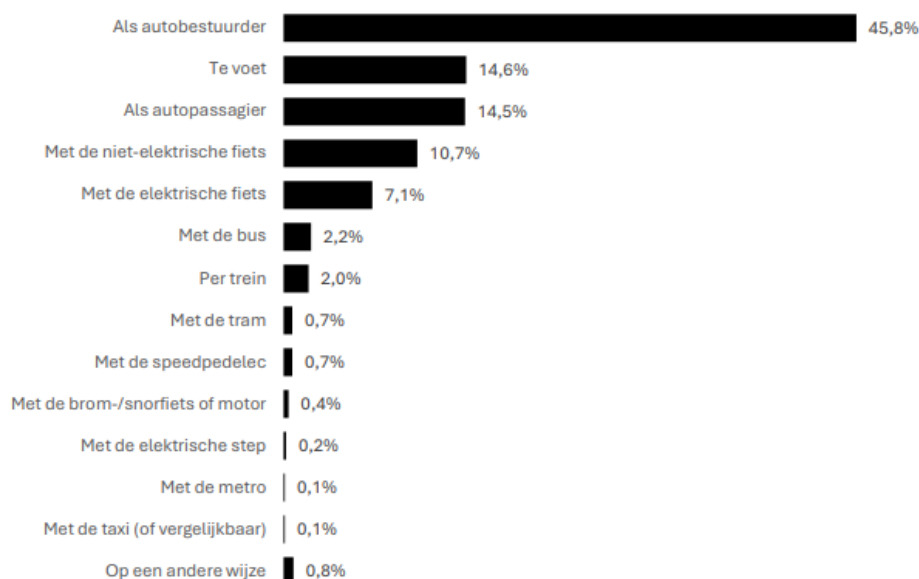
De auto is ook op heden nog steeds het populairste vervoermiddel. Ondanks een daling van het aantal afgelegde kilometers in de laatste jaren – van 60 miljard kilometer in 2014 naar 56 miljard kilometer in 2024 – wordt nog steeds 77,1% van de totale verplaatsingskilometers afgelegd met de auto (Departement Mobiliteit en Openbare werken, 2025). Gemiddeld legden Vlamingen in 2024 8.235 km per jaar af met de auto als bestuurder of passagier.

Figuur 1 Evolutie afgelegde kilometers met auto, hoofdvervoerswijze, 2009 – 2024



Het 7^{de} Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) heeft de mobiliteitsgedragingen van Vlamingen tussen oktober 2023 en november 2024 in kaart gebracht. Daarin zien we dat op een gemiddelde weekdag 60,4% van de verplaatsingen in Vlaanderen met de auto gebeurt. Dit cijfer kan nog verder opgedeeld worden in het gebruik van de auto als bestuurder (45,8%) of als passagier (14,5%). Deze cijfers bleven de laatste jaren stabiel. Daarnaast blijkt dat 89% van de Vlaamse 18-plussers in het bezit is van een rijbewijs en dat 81,2% van de Vlaamse gezinnen minstens één auto bezit. Slechts 2,2% van de Vlaamse bevolking gebruikt dagelijks een deelwagen. Het onderzoek bevestigt ook dat mannen in vergelijking met vrouwen vaker autobestuurder zijn (66% t.o.v. 50%), terwijl vrouwen vaker passagier zijn (27% t.o.v. 12%) (Departement Mobiliteit en Openbare werken, 2025).

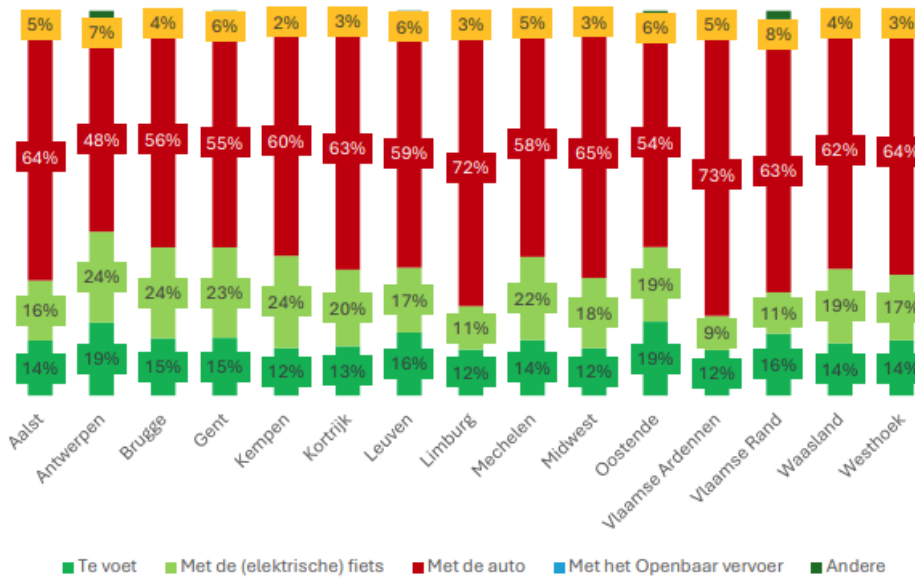
Figuur 2 Verdeling vervoersmodi in Vlaanderen, hoofdvervoerswijze, 2024



Bron: Departement Mobiliteit en Openbare werken, 2025

Als we kijken naar de vervoersregio wordt de auto als bestuurder of passagier het meest gebruikt in de Vlaamse Ardennen (73%), Limburg (72%), en de Midwest (65%). Hij wordt het minst gebruikt in Antwerpen (48%).

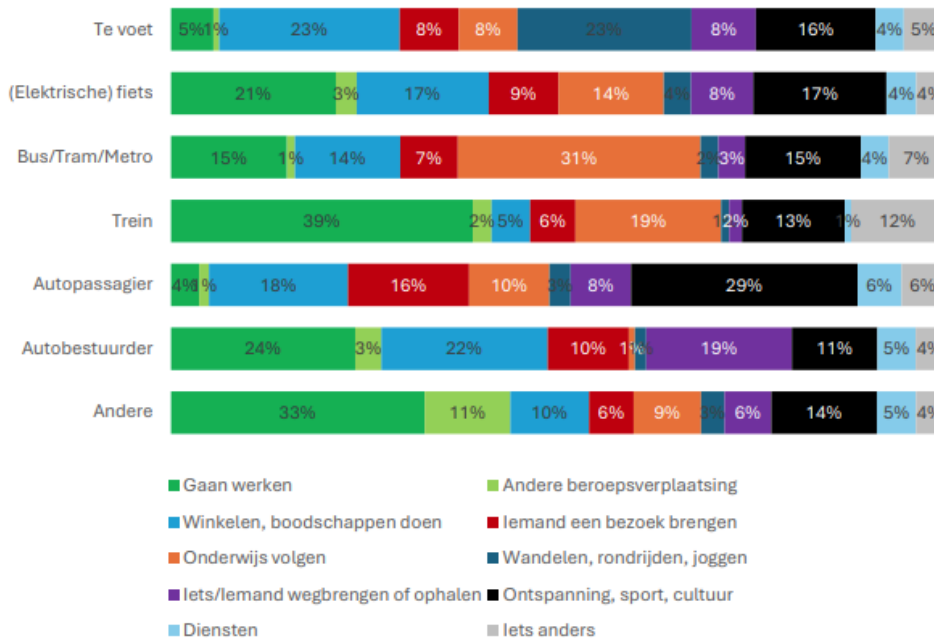
Figuur 3 Verdeling van vervoerswijze per vervoersregio, hoofdvervoerswijze, 2024



Bron: Departement Mobiliteit en Openbare werken, 2025

De Vlaamse autobestuurder neemt voornamelijk de wagen voor werkverkeer (24%), winkelen (22%) en om iemand of iets weg te brengen of op te halen (19%). Carpooling speelt slechts een beperkte rol in het woon-werkverkeer, aangezien slechts 4% van de passagiers hier regelmatig gebruik van maakt. Ontspanning, sport en cultuur (29%), winkelen (18%) en iemand een bezoek brengen (16%) zijn de grootste beweegredenen om met iemand mee te rijden.

Figuur 4 Motief voor auto als hoofdvervoerswijze, 2024

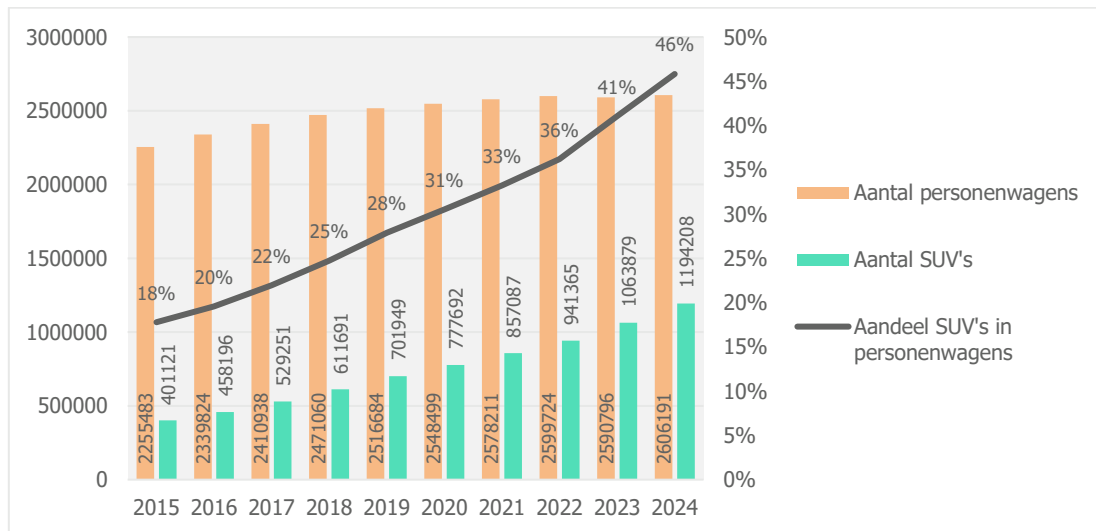


Bron: Departement Mobiliteit en Openbare werken, 2025

1.2 Kenmerken van personenwagens ingeschreven in Vlaanderen

Het aantal ingeschreven personenwagens nam toe met 16% in de periode 2015-2024. Het aantal SUV's binnen het wagenpark nam eveneens sterk toe in dezelfde periode. Het aandeel SUV's in personenwagens steeg van 18% in 2015 naar 46% in 2024.

Figuur 5 Evolutie van het aantal ingeschreven personenwagens, het aantal ingeschreven SUV's en het aandeel SUV's in personenwagens, 2015-2024



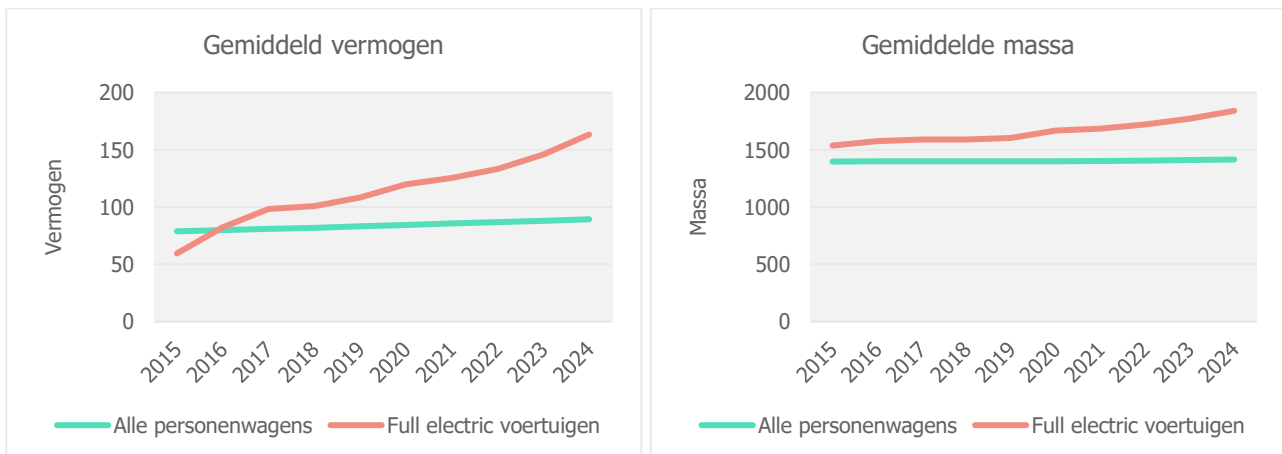
Bron: DIV & FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

Tussen 2017 en 2024 zagen we ook een stijging in het gemiddeld vermogen van de auto's met 10%. De toename van elektrische voertuigen speelt hier een grote rol in.

Voor de gemiddelde massa is er sinds 2015 geen significante stijging zichtbaar, ondanks de toename van SUV's, die zwaarder zijn dan klassieke berlines of hatchbacks, in het Vlaamse wagenpark. We zien geen effect in de gemiddelde massa omdat SUV's vaak de plaats innemen van middelgrote monovolumes, breaks of grote gezinswagens die eveneens een grote massa hebben. Het gaat met andere woorden dus niet enkel om "extra zware wagens erbij", maar ook om een verschuiving binnen categorieën. Kleine en compacte SUV's zijn bovendien niet extreem veel zwaarder dan een klassieke compacte gezinswagen. Door de traagheid waarmee het wagenpark zich vernieuwt (nieuwinschrijvingen maken jaarlijks maar 5 à 7% van het totale park uit) duurt het bovendien jaren vooraleer verschuivingen een zichtbaar effect hebben op het gemiddelde gewicht van alle ingeschreven wagens.

De gemiddelde massa van personenwagen zal vermoedelijk in de toekomst wel stijgen, naarmate het aandeel elektrische voertuigen ook verder toeneemt.

Figuur 6 Evolutie gemiddeld vermogen en gemiddelde massa van ingeschreven personenwagens, 2015-2024

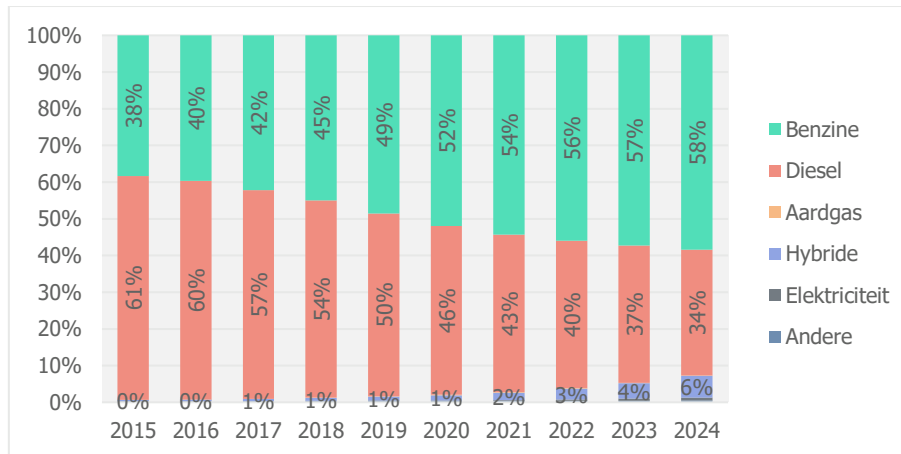


Bron: DIV

De laatste jaren is er dus een verschuiving zichtbaar in de samenstelling van het Vlaamse wagenpark op vlak van brandstoftypes. Waar diesel in 2017 nog goed was voor 57% van het wagenpark, is dat aandeel in 2024 gedaald tot 34%. Benzinewagens hebben in dezelfde periode een omgekeerde evolutie doorgemaakt: hun aandeel steeg van 42% naar 58%.

Hybride voertuigen kenden een bescheiden groei van ongeveer 3%, ze vertegenwoordigen in 2024 6% van het personenwagenpark. Het aantal volledig elektrische wagens nam sterk toe sinds 2017. Hun aandeel in het totale wagenpark blijft echter klein, met een aandeel van 1% in 2024.

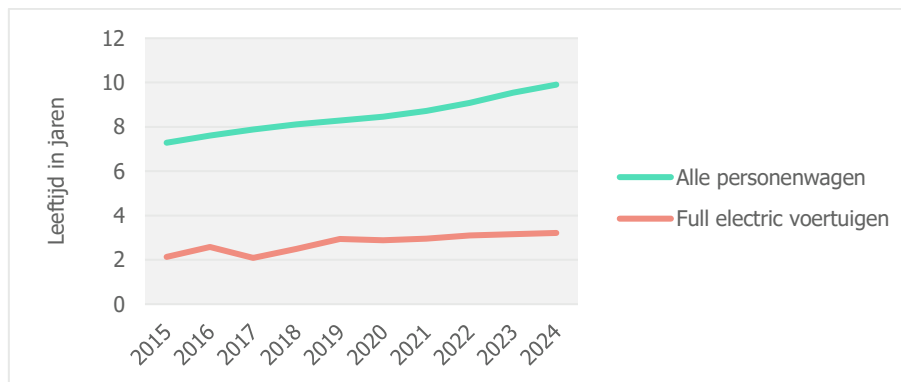
Figuur 7 Evolutie van ingeschreven personenwagens per brandstoftype, 2015-2024



Bron: DIV

De gemiddelde leeftijd van de personenwagens in Vlaanderen was in 2024 9,9 jaar. Dit is een stijging van 26% ten opzichte van 2017, toen de gemiddelde leeftijd nog 7,9 jaar was. Elektrische personenwagens hebben een lagere gemiddelde leeftijd (3,2 jaar in 2024).

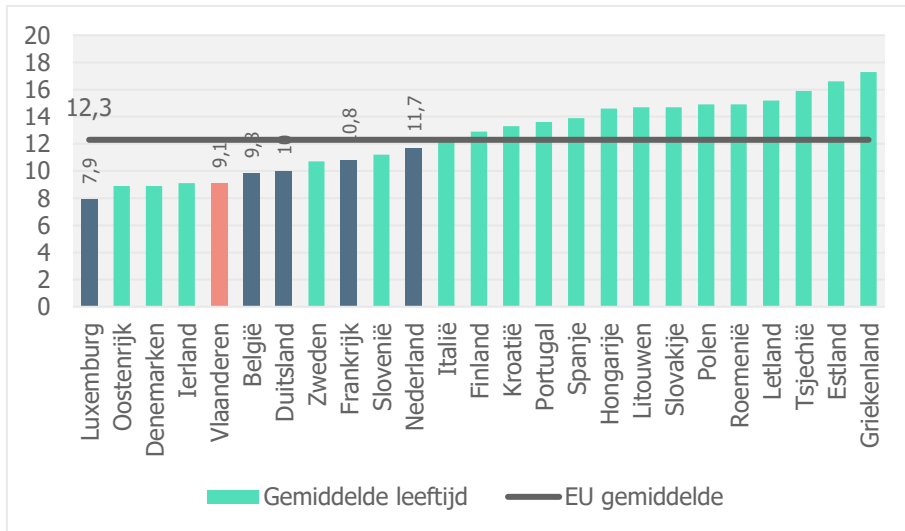
Figuur 8 Gemiddelde leeftijd ingeschreven personenwagens, 2015-2024



Bron: DIV

De gemiddelde leeftijd van personenwagens in Vlaanderen is vergelijkbaar met die in de buurlanden. Enkel in Luxemburg is het wagenpark gemiddeld iets jonger, terwijl personenwagens in Duitsland, Frankrijk en Nederland doorgaans iets ouder zijn (ACEA, 2024).

Figuur 9 Gemiddelde leeftijd personenwagens, lidstaten van de Europese Unie & Vlaanderen, 2023



Bron: ACEA (2024) & DIV

2 Hoe evolueren ongevallen met personenwagens?

Voor deze ongevallanalyse maken we voornamelijk gebruik van de verkeersongevallendatabank die beheerd wordt door Statbel. Deze databank omvat alle verkeersongevallen met lichamelijk letsel die door de politiediensten worden geregistreerd in een proces-verbaal, en omvatten zowel de ongevallen waarbij de politie ter plaatse kwam als degenen die achteraf op het politiebureau werden aangegeven. **We nemen daarbij enkel de cijfergegevens voor Vlaanderen in rekening.**

Waar relevant wordt de situatie in Vlaanderen afgezet tegen de Europese context. Aangezien voor 2024 nog geen Europese ongevallendata beschikbaar zijn, wordt in dit document uitsluitend gebruikgemaakt van EU-data over de periode 2014–2023. Vlaamse cijfers worden naast die van Europese landen geplaatst. Aangezien Vlaanderen een regio is binnen België, zijn deze vergelijkingen niet volledig gelijkwaardig. Ze bieden echter een nuttig referentiekader om de positie van Vlaanderen in internationaal perspectief te plaatsen. Deze vergelijkingen zijn indicatief en dienen met de nodige omzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

2.1 Evolutie van letselongevallen en slachtoffers

In de afgelopen tien jaar daalde het aantal letselongevallen (-22%), gewonden (-39%) en doden (-46%). Ook de ongevallernst (aantal doden in 30 dagen per 1.000 letselongevallen) en de mortaliteit (aantal doden in 30 dagen per miljoen inwoners) daalden hierdoor met respectievelijk 31% en 49%.

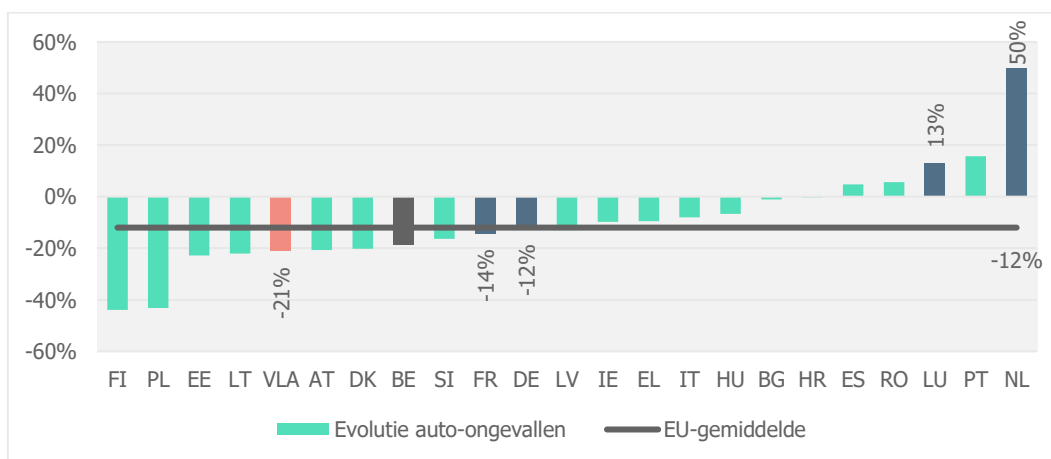
Tabel 1 Evolutie van het aantal auto-ongevallen en slachtoffers in deze ongevallen, 2015-2024

	Letsel-ongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Ernst	Mortaliteit
2015	19790	168	15688	15856	8,5	26,07
2016	19739	159	15234	15393	8,1	24,55
2017	18018	102	14000	14102	5,7	15,65
2018	18200	111	13388	13499	6,1	16,94
2019	17340	127	12449	12576	7,3	19,27
2020	13175	84	8518	8602	6,4	12,67
2021	14917	105	9748	9853	7,0	15,78
2022	16400	93	10232	10325	5,7	13,88
2023	16092	88	10117	10205	5,5	12,99
2024	15420	90	9621	9711	5,8	13,19
Evolutie 2015-2024	-22%	-46%	-39%	-39%	-31%	-49%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Het aantal letselongevallen met een personenwagen daalde in Vlaanderen sterker dan het gemiddelde in de Europese Unie (-21% in Vlaanderen, -12% in de EU). Vlaanderen presteert ook beter dan de buurlanden: Frankrijk en Duitsland noteerden een minder sterke stijging, terwijl Luxemburg en Nederland juist een stijging zagen in het aantal letselongevallen met personenwagens.

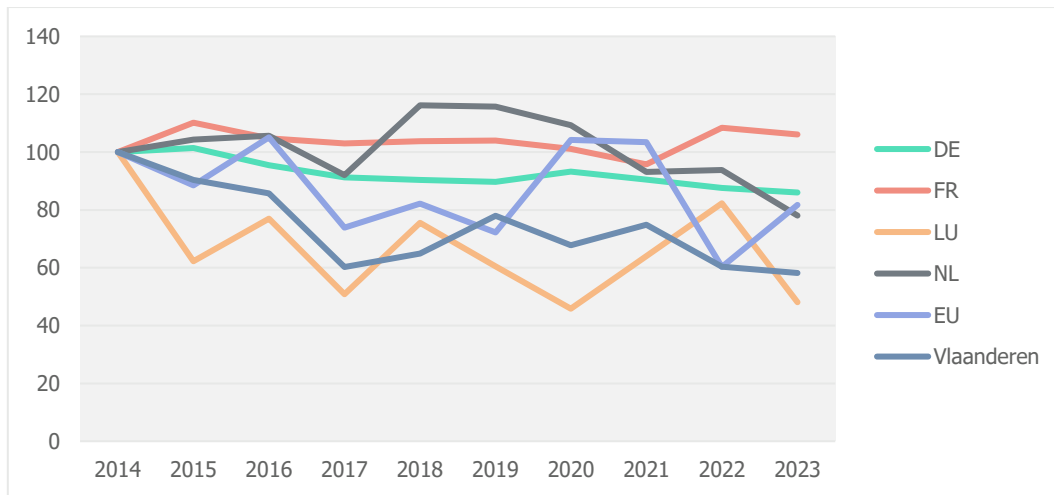
Figuur 10 Evolutie van het aantal auto-ongevallen, 2014-2023, lidstaten van de Europese Unie & Vlaanderen



Bron: CARE & Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Ook de ongevalsernst daalde sterk in Vlaanderen, alleen in Luxemburg is de daling nog sterker. Uit de onderstaande figuur blijkt dat in 2023 de ernst van ongevallen met personenwagens in Vlaanderen relatief laag is in vergelijking met de buurlanden. De sterkste daling tussen 2014 en 2023 werd geregistreerd in Luxemburg (-52%), gevolgd door Vlaanderen (-42%). In Frankrijk nam de ongevalsernst licht toe.

Figuur 11 Evolutie van de ernst (doden 30 dagen/1.000 letselgevallen) van auto-ongevallen, Vlaanderen & buurlanden, 2014-2023

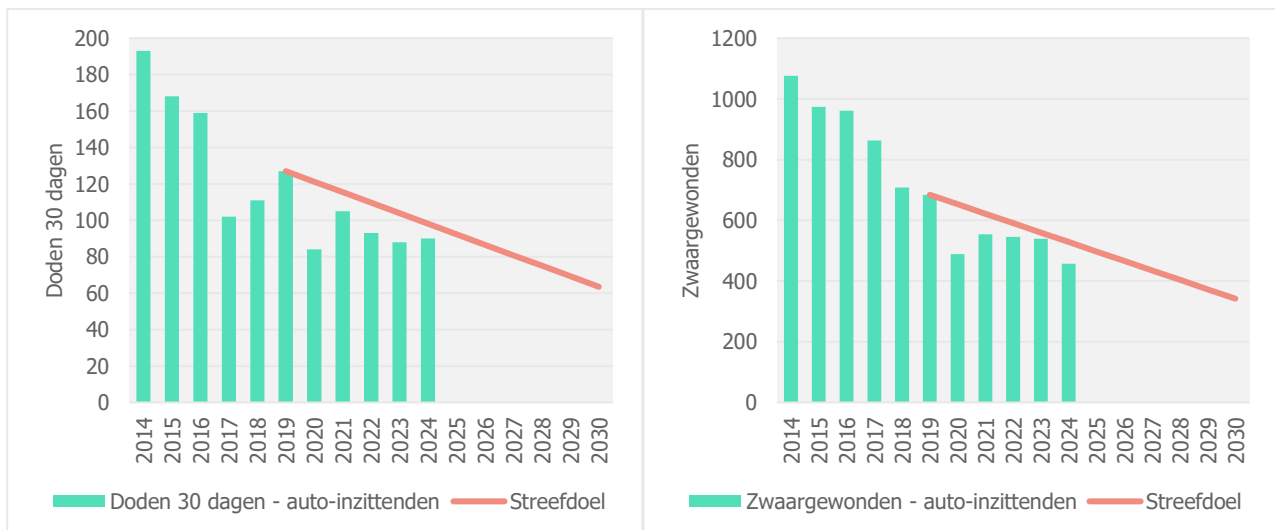


Bron: CARE & Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Het Vlaams verkeersveiligheidsplan 2021-2025 formuleerde streefcijfers voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Tegen 2025 wordt een vermindering van 25% van het aantal verkeersslachtoffers nagestreefd ten opzichte van het referentiejaar 2019, terwijl tegen 2030 een reductie van 50% vooropgesteld wordt.

Wanneer de daling van het aantal doden en zwaargewonden onder de auto-inzittenden tussen 2024 en 2030 zich op dezelfde manier doorzet, dan is een halvering van het aantal dodelijk en ernstig gewonde slachtoffers tot maximaal 406 een reële mogelijkheid.

Figuur 12 Evolutie van het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden in personenwagens ten opzichte van het streefdoel 2030, 2014-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Net zoals een groot aandeel van de voertuigkilometers met personenwagens wordt afgelegd, vormen letselgevallen met personenwagens ook een belangrijk deel van het totaal aantal letselgevallen. Dit aandeel daalde wel van 79% in 2015 naar 70% in 2024. Bovendien kende het aantal letselgevallen met personenwagens tussen 2015 en 2024 ook een sterkere daling (-22%) dan alle letselgevallen (-12%).

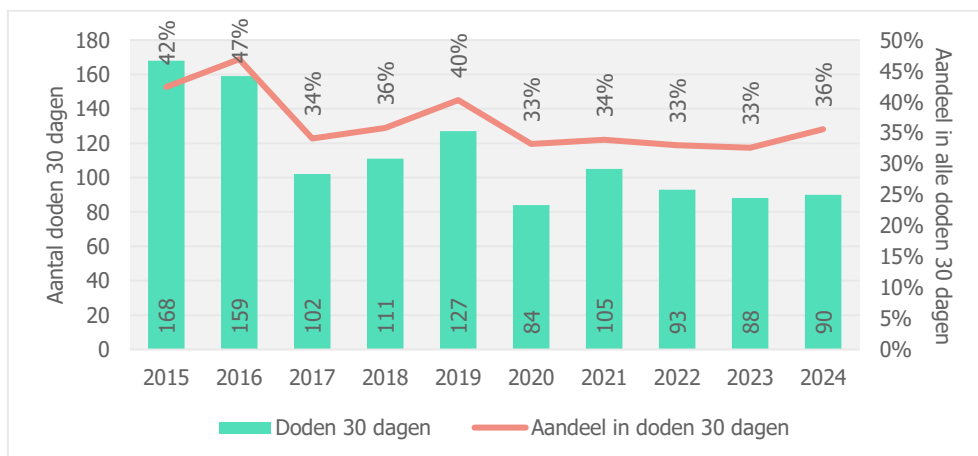
Figuur 13 Evolutie van het aantal auto-ongevallen en hun aandeel in alle letselongevallen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

In vergelijking met het aandeel dat personenwagens hebben bij het totaal aantal letselongevallen, ligt hun aandeel doden 30 dagen in alle verkeersdoden veel lager. Ook hier is er een daling merkbaar, van 42% in 2015 naar 36% in 2024. Deze daling is bovendien sterker dan bij alle weggebruikers samen, namelijk -54% tegenover -36%.

Figuur 14 Evolutie van het aantal doden 30 dagen onder inzittenden van een personenwagen en hun aandeel in alle verkeersdoden, 2015-2024

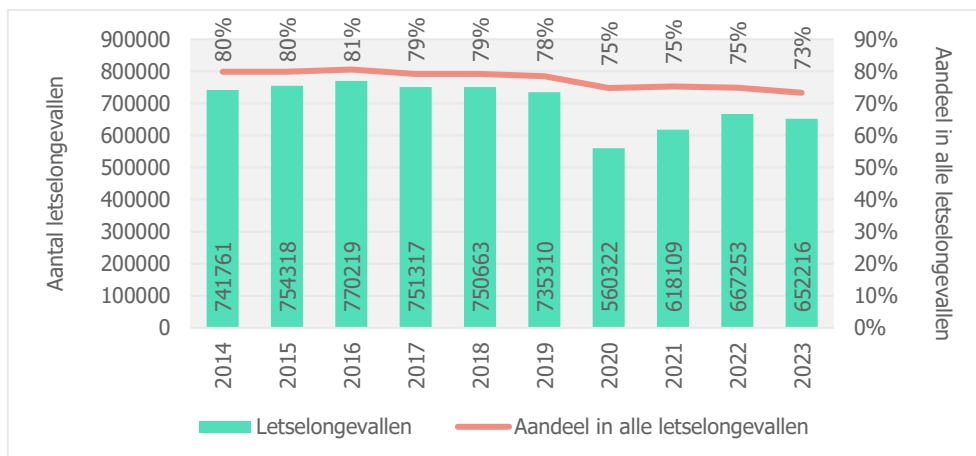


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Ook op Europees niveau is er een daling zichtbaar in het aandeel auto-ongevallen binnen alle letselongevallen: van 80% in 2014 naar 73% in 2023. Het aantal letselongevallen met een personenwagen daalde in de EU met 12%, wat sterker is dan de algemene daling in het aantal letselongevallen (-4%).

Het aantal verkeersdoden onder auto-inzittenden daalde met 17%, maar deze afname is minder uitgesproken dan die bij alle verkeersdoden (-22%). Het aandeel van auto-inzittenden in het totaal aantal verkeersdoden steeg licht: van 41% in 2014 naar 44% in 2023.

Figuur 15 Evolutie van het aantal auto-ongevallen en het aantal doden onder auto-inzittenden, Europese Unie, 2014-2023



Bron: CARE

De Minimale Ziekenhuisgegevens (MZG) worden in België geregistreerd in alle ziekenhuizen voor alle klassieke hospitalisaties, (chirurgische) daghospitalisaties, ambulante spoedgevallen, langdurige verblijven met een eerste, tussentijdse of een laatste registratie, en volledig psychiatrische verblijven. De MZG-data geven ook een beeld van de evolutie van het aantal gehospitaliseerde autobestuurders en passagiers in Vlaamse ziekenhuizen.

Uit deze gegevens blijkt dat het aantal gehospitaliseerde slachtoffers onder auto-inzittenden daalde met 37% in de periode 2016-2022. Ook het aantal ernstig gewonden (MAIS3+) daalde met 43% in dezelfde periode.

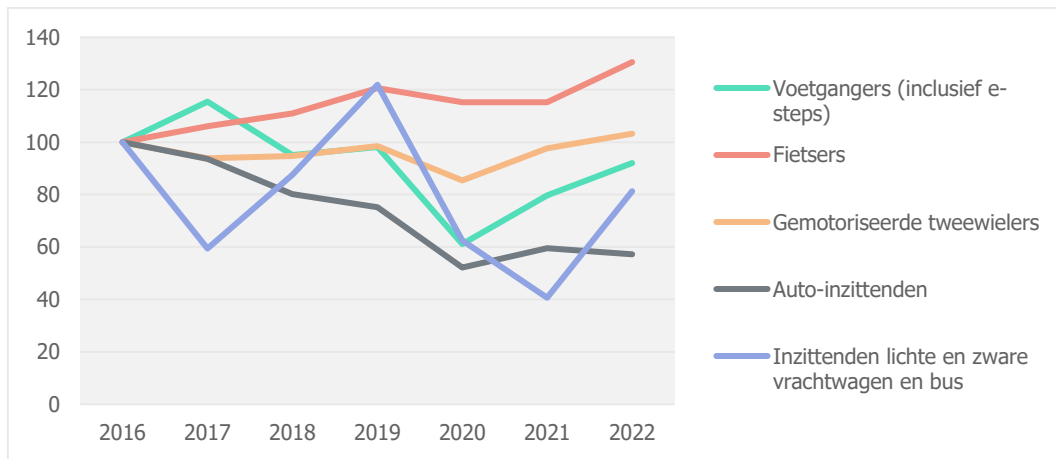
Tabel 2 Totaal aantal gewonde auto-inzittenden opgenomen in het ziekenhuis, aantal auto-inzittenden opgenomen in het ziekenhuis gedurende minstens één nacht en aantal MAIS3+ gewonden, 2016-2022

	Alle gehospitaliseerde gewonden	Gehospitaliseerde gewonden met overnachting	MAIS3+ gewonden
2016	2170	2102	418
2017	2117	2035	391
2018	1914	1821	335
2019	1946	1852	314
2020	1217	1158	218
2021	1385	1333	249
2022	1373	1307	239
Evolutie	-37%	-38%	-43%

Bron: Gegevens verstrekt door de FOD Volksgezondheid op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG) en verwerkt door Vias Institute

De evolutie van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden opgesplitst per verplaatsingswijze wordt voorgesteld in onderstaande figuur. Hierbij wordt 2016 als referentiejaar genomen, dat gelijkgesteld wordt aan index 100. Op zeven jaar tijd is het aantal MAIS3+ gewonden afgenomen met 27%. De grootste daling kan opgetekend worden voor inzittenden van personenwagens (-43% tussen 2016 en 2022).

Figuur 16 Evolutie van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden per verplaatsingswijze (2016-2022; 2016 = index 100).

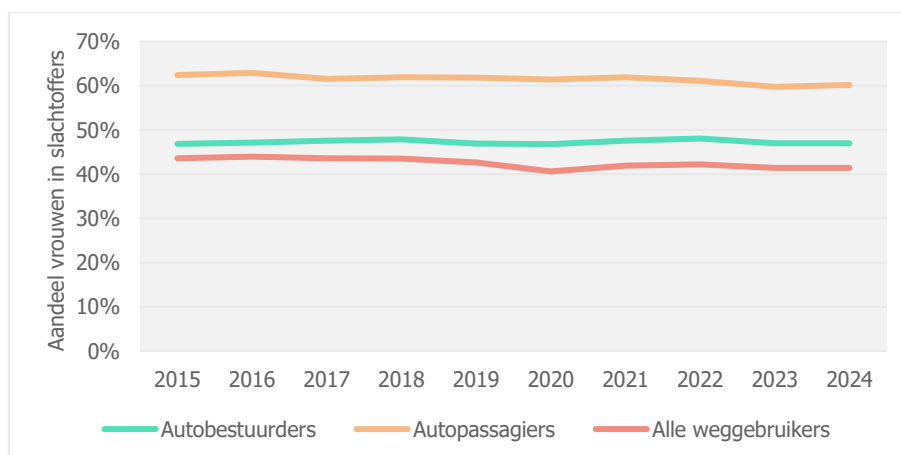


Bron: Gegevens verstrekt door de FOD Volksgezondheid op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG)

2.2 Evolutie van kenmerken van slachtoffers

De verdeling naar geslacht onder slachtoffers van auto-ongevallen is de afgelopen tien jaar stabiel gebleven. In 2024 was 47% van de slachtoffers vrouwelijk, wat in lijn ligt met de verdeling naar geslacht voor alle weggebruikers samen. Het aandeel vrouwen onder autopassagiers ligt hoger, met een aandeel van 60% in 2024. We observeren weinig schommelingen doorheen de tijd voor wat de verdeling naar geslacht betreft.

Figuur 17 Aandeel vrouwen bij slachtoffers onder autobestuurders, autopassagiers en alle weggebruikers, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

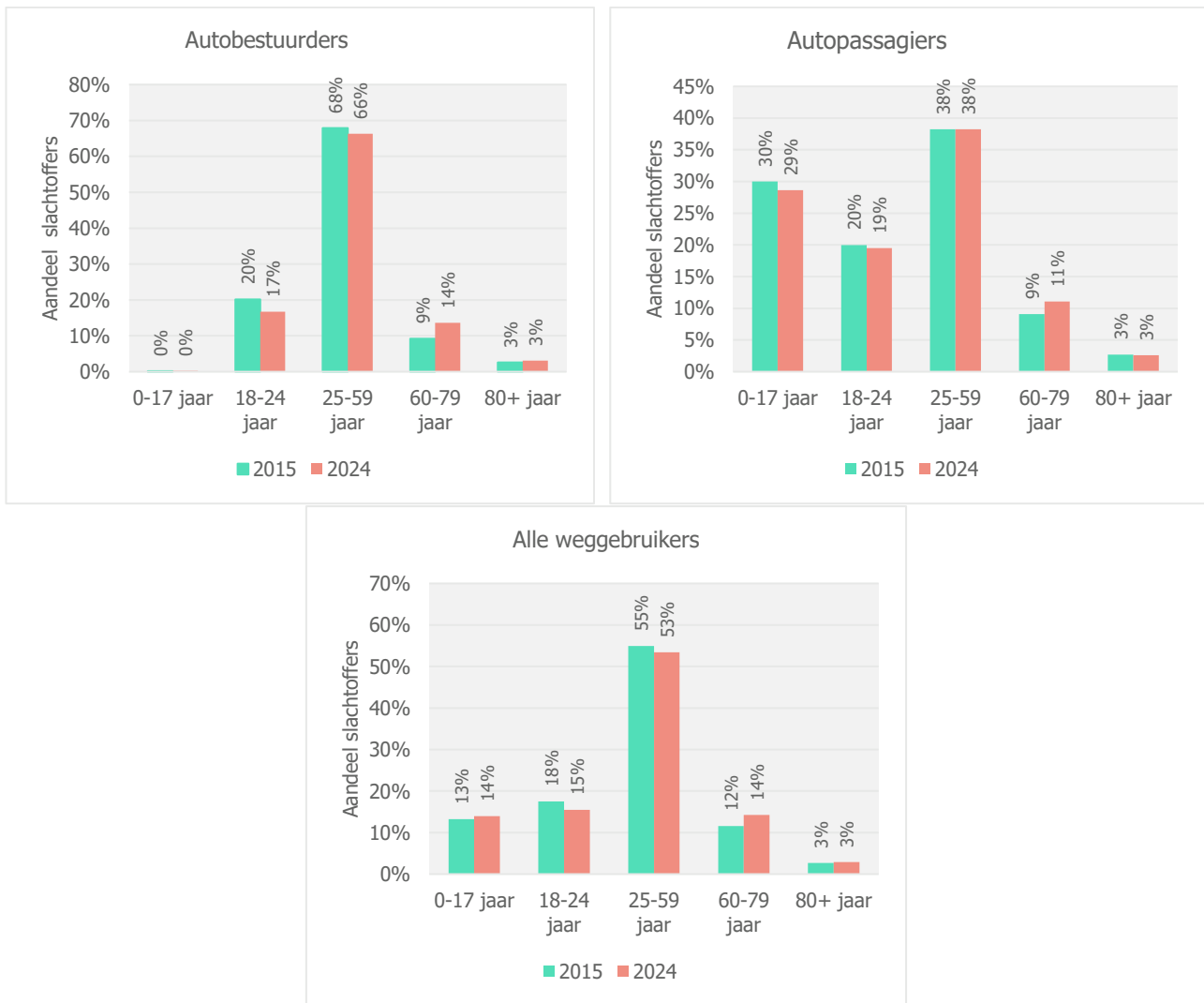
De grootste groep **autobestuurders** die slachtoffer werd in een verkeersongeval in 2024 bevond zich in de leeftijdscategorie 25 tot 59 jaar (66%). In de afgelopen tien jaar is dit percentage stabiel gebleven. Ook onder alle weggebruikers vormt deze groep de grootste categorie, hoewel hun aandeel onder autobestuurders groter is dan voor alle weggebruikers.

De tweede grootste groep betreft de 18- tot 24-jarigen, goed voor 17% van de slachtoffers in 2024. Dit is een daling van 3 procentpunten ten opzichte van 2015. Het aandeel van de derde grootste groep, personen tussen 60 en 79 jaar, kende een toename van 5%.

De oudste (80+) leeftijdscategorie is beperkt vertegenwoordigd onder de slachtoffers in personenwagens en is gelijk aan het percentage bij alle weggebruikers.

Onder de autopassagiers is het aandeel 25-59jarigen kleiner, en zien we een groot aandeel jongere inzittenden. Zo vertegenwoordigt de groep 0-17jarigen 29% van de slachtoffers in 2024, en de groep 18-24jarigen 19% van de slachtoffers.

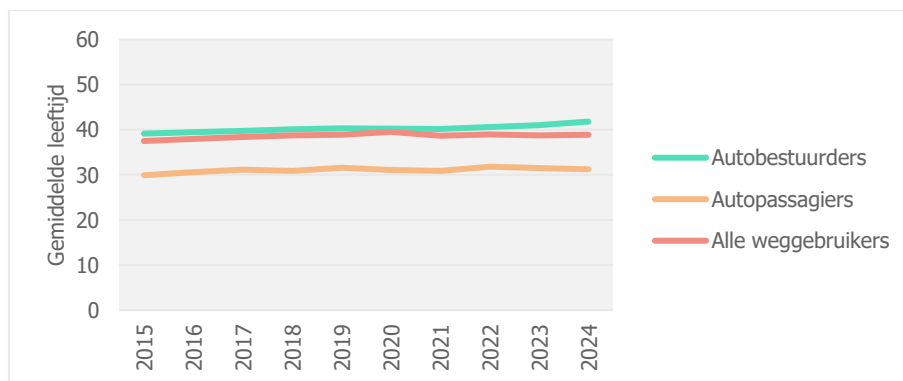
Figuur 18 Verdeling van slachtoffers naargelang de leeftijdscategorie – autobestuurders, autopassagiers en alle weggebruikers, 2024 versus 2015



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

De gemiddelde leeftijd bij slachtoffers van auto-inzittenden bleef de afgelopen 10 jaar stabiel. Deze bedroeg 41,8 jaar in 2024. Dit ligt in lijn met de gemiddelde leeftijd van alle slachtoffers. De gemiddelde leeftijd van autopassagiers ligt lager, en bedroeg 31,2 jaar in 2024. Er zijn geen wijzigingen vast te stellen in het laatste decennium.

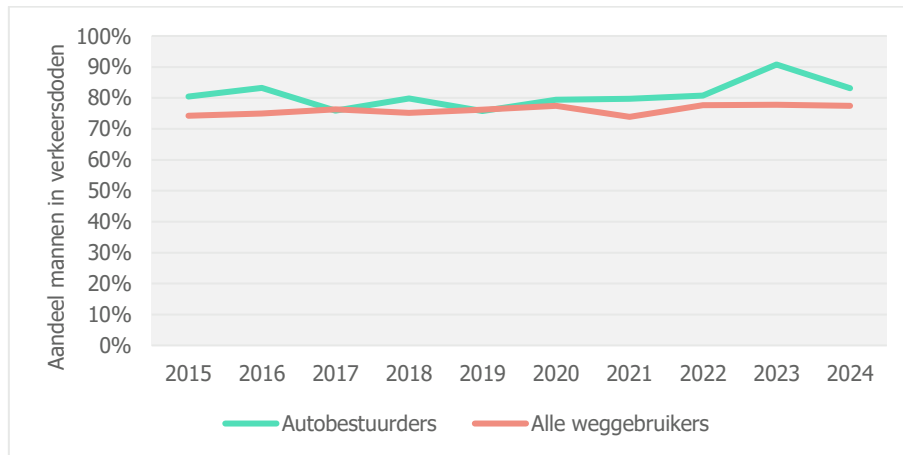
Figuur 19 Evolutie gemiddelde leeftijd van slachtoffers - autobestuurders, autopassagiers en alle weggebruiker, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Wanneer we specifiek naar de cijfers voor dodelijke slachtoffers kijken, valt ook hier het grote aandeel van mannelijke slachtoffers op. In 2024 was 83% van de overleden auto-inzittenden mannelijk.

Figuur 20 Aandeel vrouwelijke verkeersdoden, autobestuurders en alle weggebruikers, 2015-2024

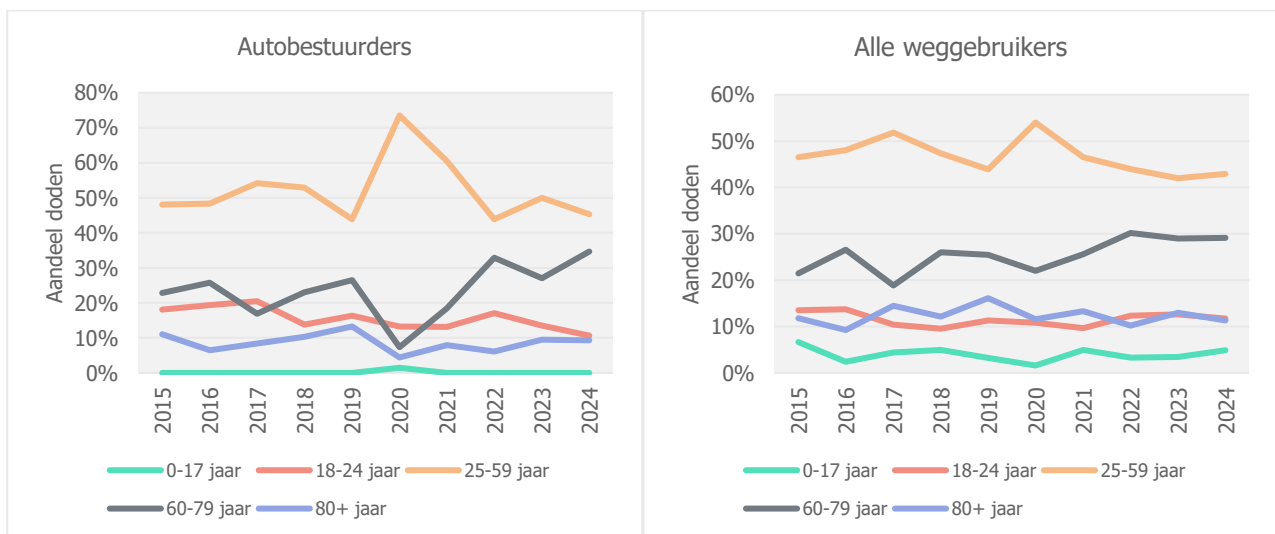


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Uit de leeftijdsverdeling van dodelijke verkeersslachtoffers in de periode 2015-2024 blijkt een duidelijke verschuiving in de samenstelling van de verkeersdoden onder autobestuurders. 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%. Deze toename in het aandeel verkeersdoden van 60 jaar of meer is ook te zien bij alle weggebruikers.

Bij autobestuurders blijft de groep van 25-59 jaar het grootste aantal verkeersdoden vertegenwoordigen.

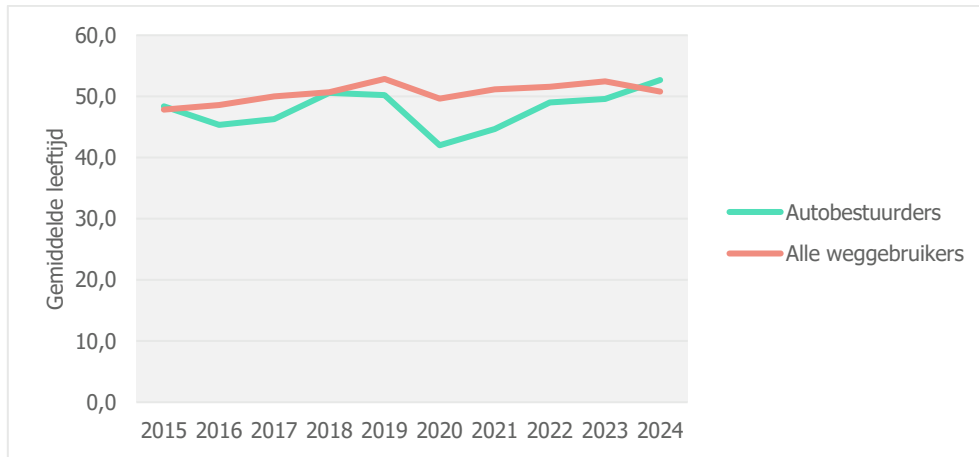
Figuur 21 Verdeling van dodelijke slachtoffers naargelang leeftijdscategorie, autobestuurders en alle weggebruikers, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

De gemiddelde leeftijd bij dodelijke slachtoffers is voor autobestuurders 52,7 jaar. Dit is iets ouder dan voor alle weggebruikers samen.

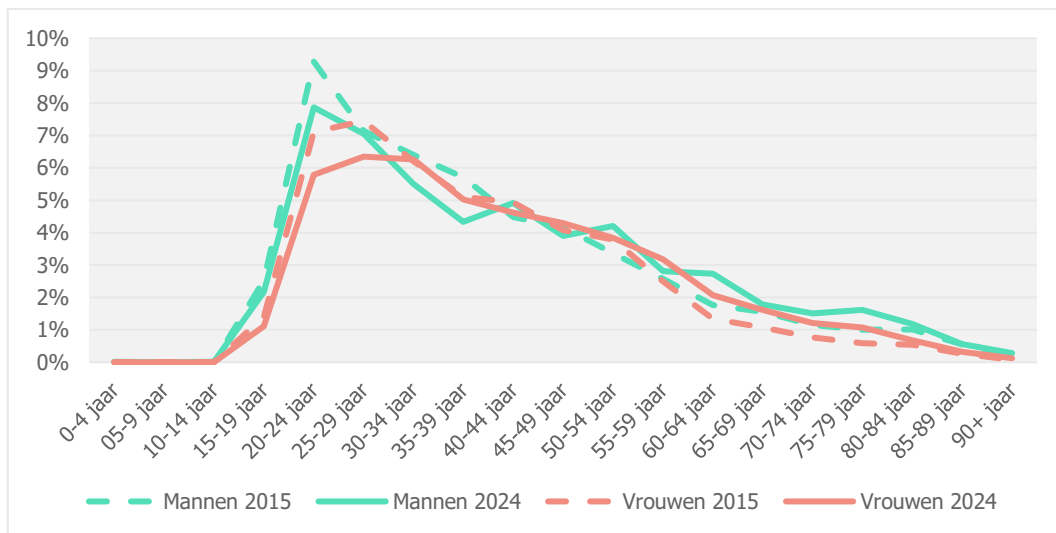
Figuur 22 Gemiddelde leeftijd dodelijke slachtoffers, autobestuurders en alle weggebruikers, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Bij de combinatie van leeftijd en geslacht ligt de piek in het totaal aantal slachtoffers in 2024 bij zowel mannen als vrouwen in de leeftijdscategorie 20-24 jaar, met respectievelijk 8% en 6%.

Figuur 23 Aandeel slachtoffers naargelang leeftijd en geslacht, autobestuurders, 2024 versus 2015

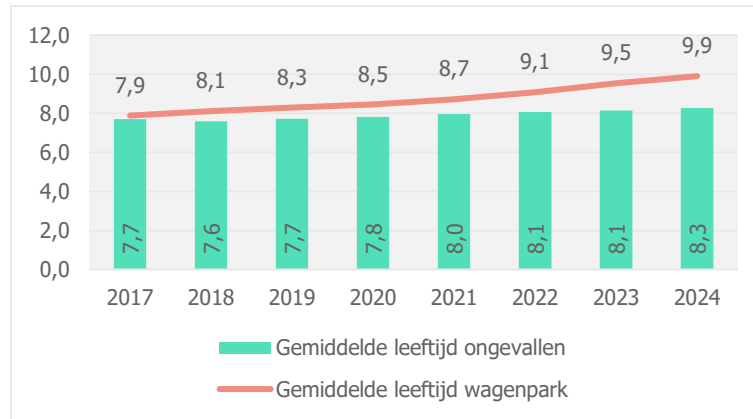


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

2.3 Evolutie van de kenmerken van in ongeval betrokken personenwagens

De gemiddelde leeftijd van personenwagens die betrokken zijn bij een letselongeval is sinds 2017 met 6% gestegen. Dit staat in contrast met de evolutie van het wagenpark, waar de gemiddelde leeftijd van personenwagens in dezelfde periode met 26% toenam. Bovendien ligt de gemiddelde leeftijd van in ongeval betrokken personenwagens systematisch lager dan die van het personenwagenpark.

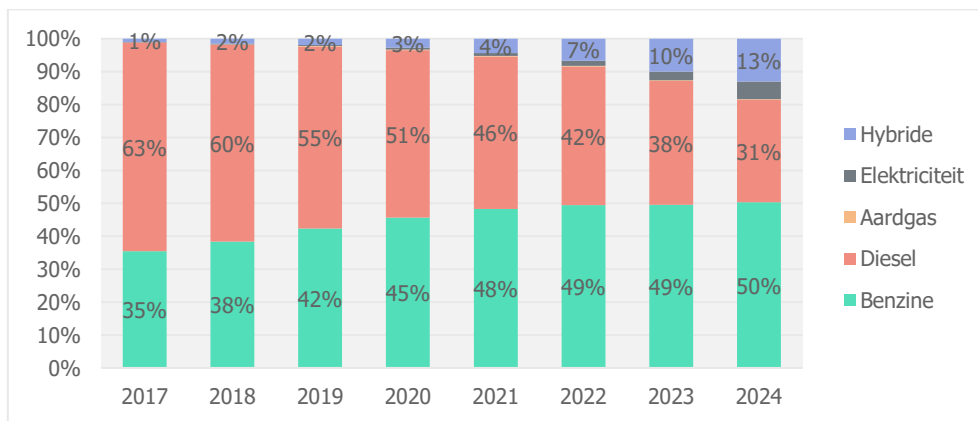
Figuur 24 Evolutie van de gemiddelde leeftijd van in ongeval betrokken personenwagens, 2017-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium) & DIV

Het aandeel ongevallen met hybride en elektrische voertuigen nam sterk toe. Waar in 2017 nog maar 224 hybridevoertuigen en 32 elektrische voertuigen betrokken waren, steeg dit aantal naar 2.316 en 947 in 2024. In 2024 hebben hybride personenwagens een aandeel van 13% in letselongevallen, hun aandeel in het voertuigenpark bedroeg in datzelfde jaar 6%. Elektrische voertuigen hebben een aandeel van 1% in het wagenpark, en een aandeel van 5% onder de in ongevallen betrokken personenwagens. Ook deze evolutie weerspiegelt de bredere trend in de samenstelling van het wagenpark op basis van brandstoftype.

Figuur 25 Verdeling van brandstoftypes bij in ongeval betrokken personenwagens, 2017-2024

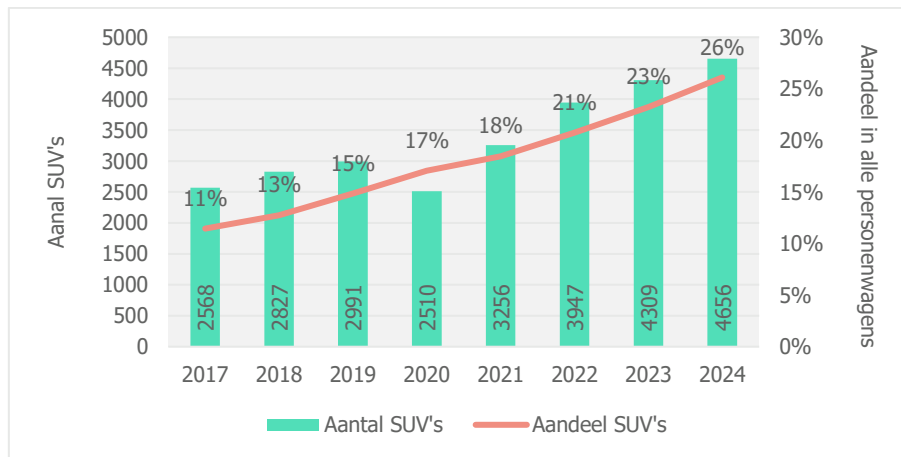


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

De toename van het aantal SUV's in het wagenpark vertaalt zich ook in een stijging van het aantal ongevallen waarbij SUV's betrokken zijn. Uit vorig onderzoek weten we dat SUV's bij een aanrijding meer bescherming bieden aan hun eigen inzittenden door hun hoge massa en vermogen, maar tegelijkertijd een groter risico vormen voor de inzittenden van het andere voertuig. Uit de analyse blijkt dat bij aanrijdingen tussen SUV's en andere voertuigtypes de kans op ernstige of fatale verwondingen significant lager is voor de inzittenden van de SUV. Voor de inzittenden van het andere voertuig ligt dit risico daarentegen ongeveer 1,6 keer hoger in vergelijking met de SUV-inzittenden (Vias institute, 2024). De studie van Nuyttens & Ben Messaoud (2023) toonde aan dat een toename van de massa van een personenwagen met 300 kg gepaard gaat met een stijging van 7,4% in de kans op ernstige of fatale verwondingen bij kwetsbare weggebruikers. Dit verband wordt bovendien bevestigd door het merendeel van de overige studies die dit onderwerp behandelen.

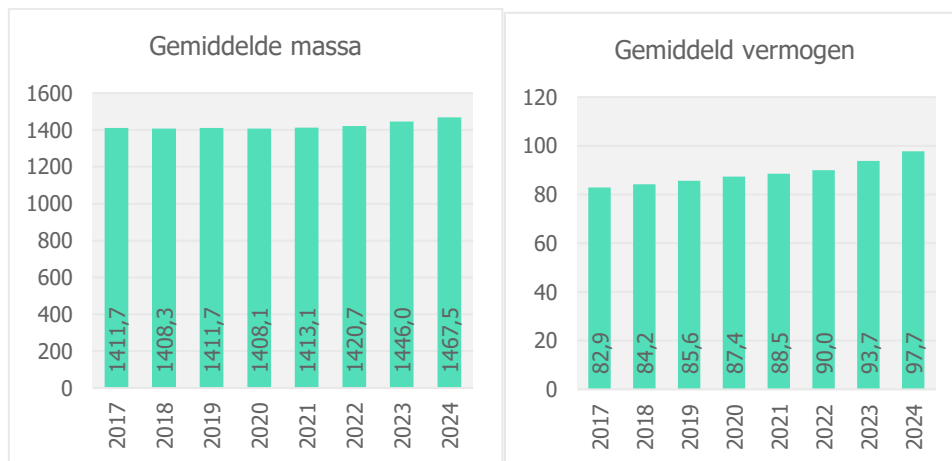
In 2024 was bij 26% van de ongevallen een SUV betrokken, wat een stijging van 102% betekent ten opzichte van 2017. Ook zien we een lichte toename in de gemiddelde massa (+4%) en het gemiddeld vermogen (+18%) van alle bij ongeval betrokken personenwagens.

Figuur 26 Evolutie van het aandeel SUV's onder in ongeval betrokken personenwagens , 2017-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Figuur 27 Evolutie van de gemiddelde massa en het gemiddelde vermogen van in ongeval betrokken personenwagens , 2017-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

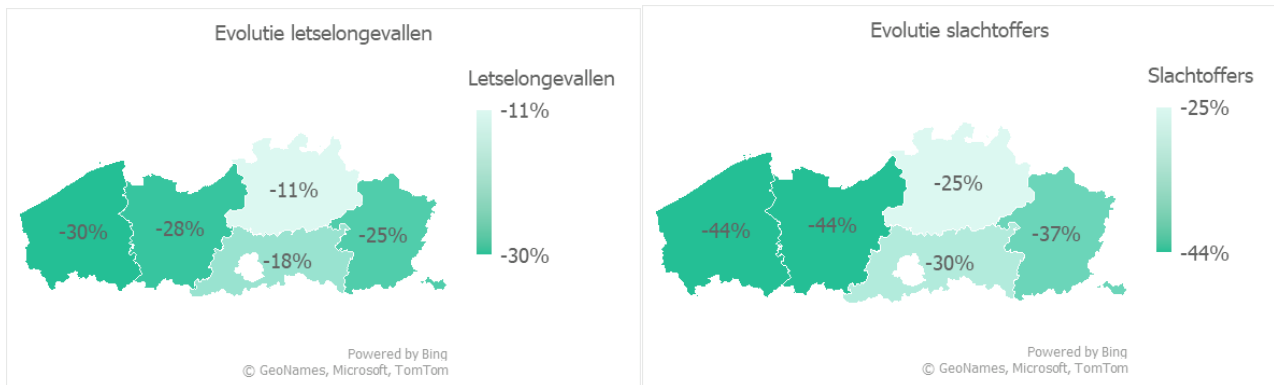
2.4 Evolutie van kenmerken van de ongevallen

2.4.1 Locatie

Tussen 2015 en 2024 daalde het aantal letselongevallen met auto's in Vlaanderen met 22%. Deze daling is sterker dan die in Brussel (-15%) en Wallonië (-18%) en is ook groter dan de algemene daling van het aantal letselongevallen in Vlaanderen (-12%). Ook op het vlak van slachtoffers is de daling in Vlaanderen opvallend: het aantal slachtoffers bij auto-ongevallen nam met 39% af. Dit is aanzienlijk sterker dan de daling in het totaal aantal verkeersslachtoffers (-17%). Voor inzittenden van personenwagens is de vooruitgang dan ook het grootst. Voor andere weggebruikers is de daling in ongevallen en slachtoffers met andere woorden minder sterk dan voor auto-inzittenden.

In de provincie Antwerpen werd de minst uitgesproken daling geregistreerd: het aantal letselongevallen met personenauto's nam er af met 11%, terwijl het aantal slachtoffers onder auto-inzittenden met 25% verminderde. De sterkste afname werd vastgesteld in de provincie West-Vlaanderen, met een daling van 30% in het aantal letselongevallen en 44% in het aantal slachtoffers.

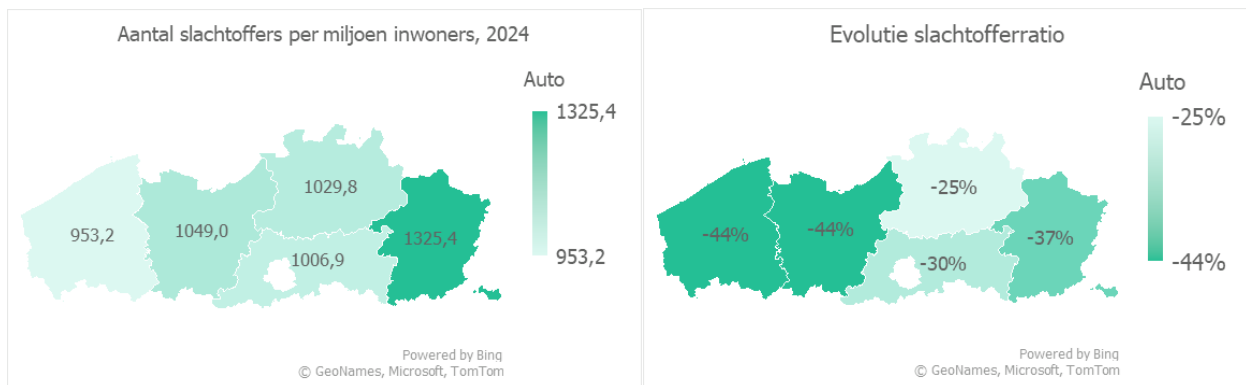
Figuur 28 Evolutie van auto-ongevallen en slachtoffers onder auto-inzittenden naargelang de provincie, 2024 versus 2015



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

De slachtofferratio, uitgedrukt als het aantal verkeersslachtoffers per miljoen inwoners, is het hoogst in de provincie Limburg en het laagst in West-Vlaanderen. Wat de evolutie betreft, is de afname het minst uitgesproken in Antwerpen (-25%), terwijl de grootste daling werd geregistreerd in West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen (beide -44%).

Figuur 29 Slachtofferratio (aantal slachtoffers per miljoen inwoners) per provincie (links) en evolutie van de slachtofferratio per provincie (rechts) van auto-ongevallen, 2015-2024



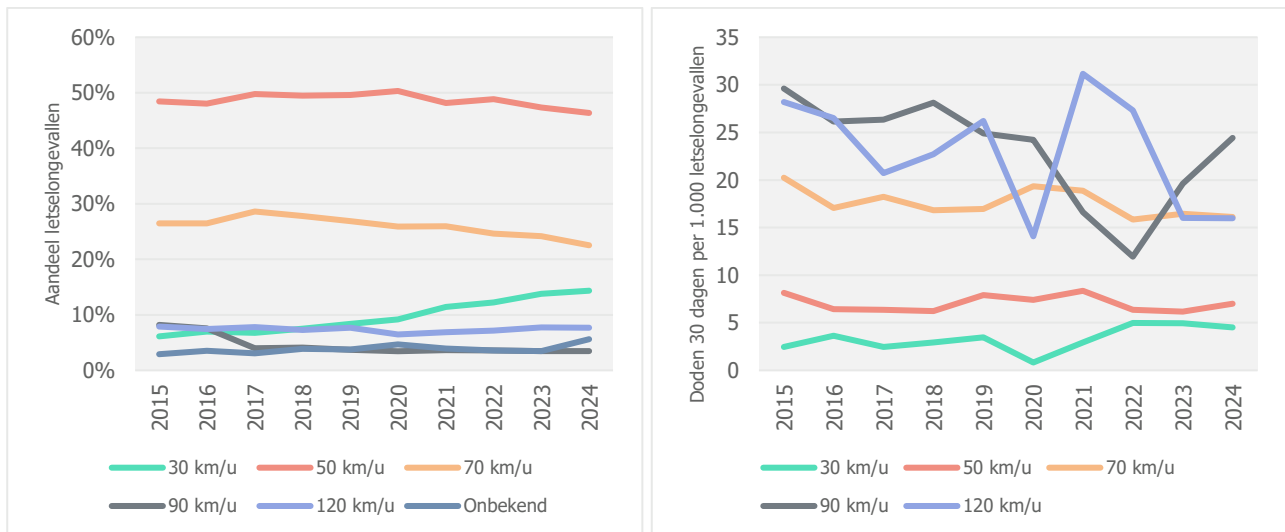
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

De meeste letselongevallen met personenwagens vonden plaats op wegen met een snelheidslimiet van 50km/u. Dit aandeel bleef de voorbije tien jaar stabiel. De grootste toename werd geregistreerd op wegen met een snelheidslimiet van 30km/u (+7%). Deze evolutie doet zich ook voor wanneer we alle letselongevallen samen beschouwen, wat wijst op een bredere verschuiving in het verkeersbeeld. De groei van het aandeel ongevallen in zones 30 hangt samen met de uitbreiding van dergelijke snelheidsregimes in tal van Vlaamse steden en gemeenten in de afgelopen jaren.

Het aandeel ongevallen op 90km/u wegen daalde het sterkst (van 8% in 2014 naar 3% in 2024 wat gelinkt kan zijn met de aanpassing van de snelheidslimiet op gewestwegen in 2017, waarbij de maximumsnelheid werd teruggebracht van 90 km/u naar 70 km/u).

De ernst van ongevallen in zones 30, uitgedrukt als het aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen, is in de afgelopen tien jaar toegenomen. Desondanks blijft de ernst op deze wegen aanzienlijk lager dan op wegen met hogere snelheidslimieten.

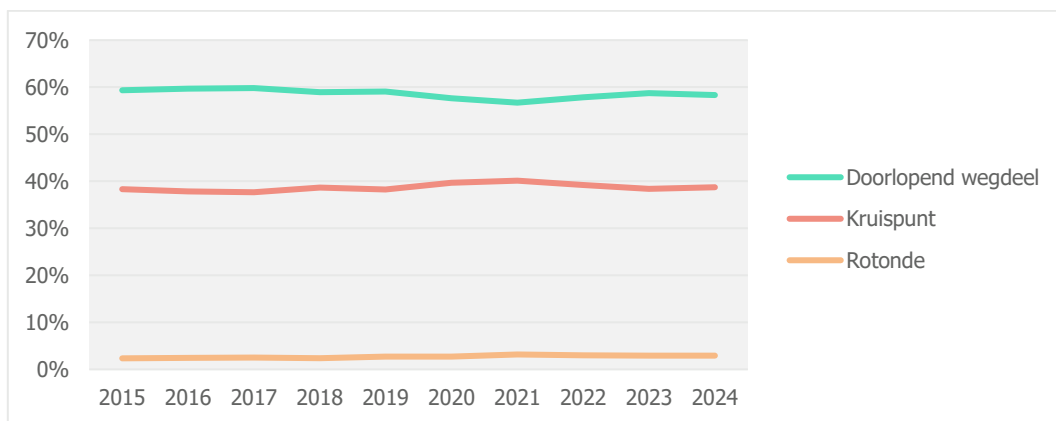
Figuur 30 Evolutie van auto-ongevallen (links) en evolutie van de ernst (aantal doden 30 dagen per 1.000 letselgevallen) van auto-ongevallen naargelang de snelheidslimiet, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

De meeste auto-ongevallen gebeurden in 2024 op een doorlopend wegdeel (58%), gevolgd door kruispunten (39%). Deze cijfers zijn de afgelopen tien jaar stabiel gebleven en komen overeen met de verdeling bij alle soorten letselgevallen.

Figuur 31 Verdeling van auto-ongevallen per wegdeel, 2015-2024

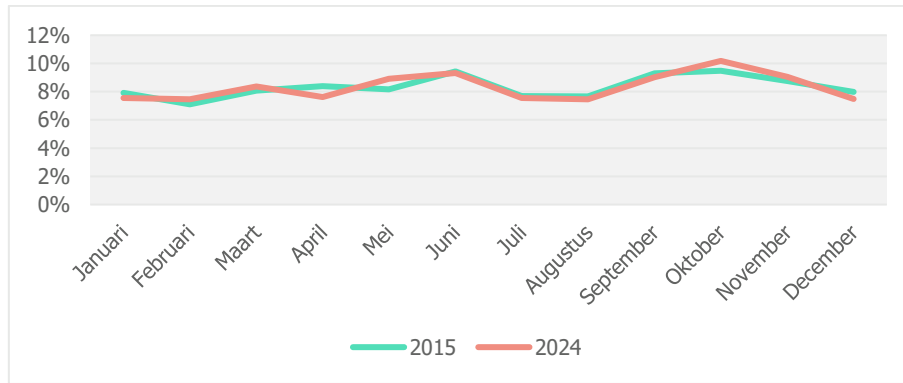


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

2.4.2 Tijdstip

De verdeling van het aantal auto-ongevallen over de maanden van het jaar vertoont weinig uitgesproken verschillen. Er is een kleine piek van ongevallen in juni, gevolgd door een daling van het aantal auto-ongevallen bij de start van de vakantieperiode in juli. Ook in december en februari is er een lichte daling zichtbaar. Over de afgelopen tien jaar is deze verdeling nagenoeg stabiel gebleven.

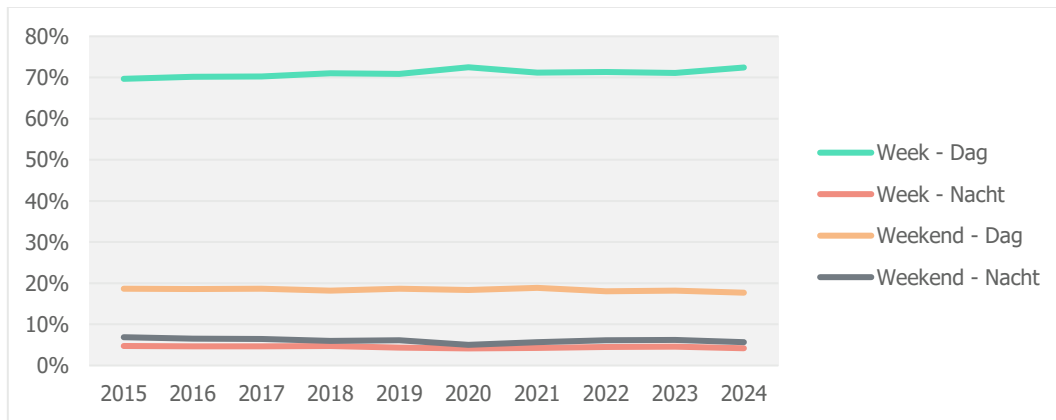
Figuur 32 Verdeling van auto-ongevallen per maand, 2024 versus 2015



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

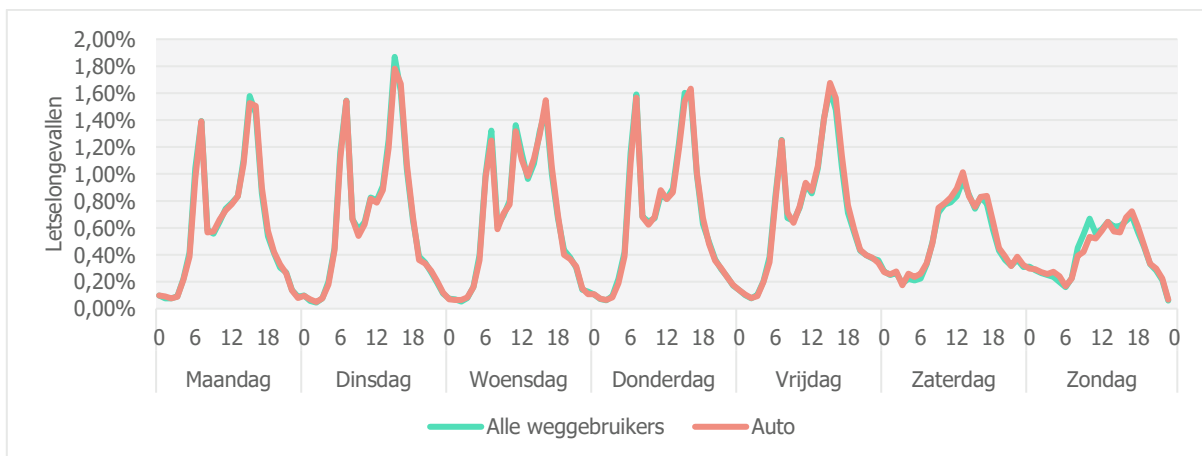
Het merendeel van de auto-ongevallen vond in 2024 plaats in de week doorheen de dag (72%), gevolgd door het weekend overdag (18%). Deze verdeling bleef de voorbije jaren stabiel. Dit reflecteert zich ook in het aantal letselongevallen per uur van de dag (Figuur 34), waar er duidelijke pieken zichtbaar zijn tijdens de spitsuren door de week en overdag tijdens het weekend.

Figuur 33 Verdeling van letselongevallen met minstens één personenwagen per periode van de week, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Figuur 34 Verdeling van de letselongevallen over de uren van de week (2022-2024)



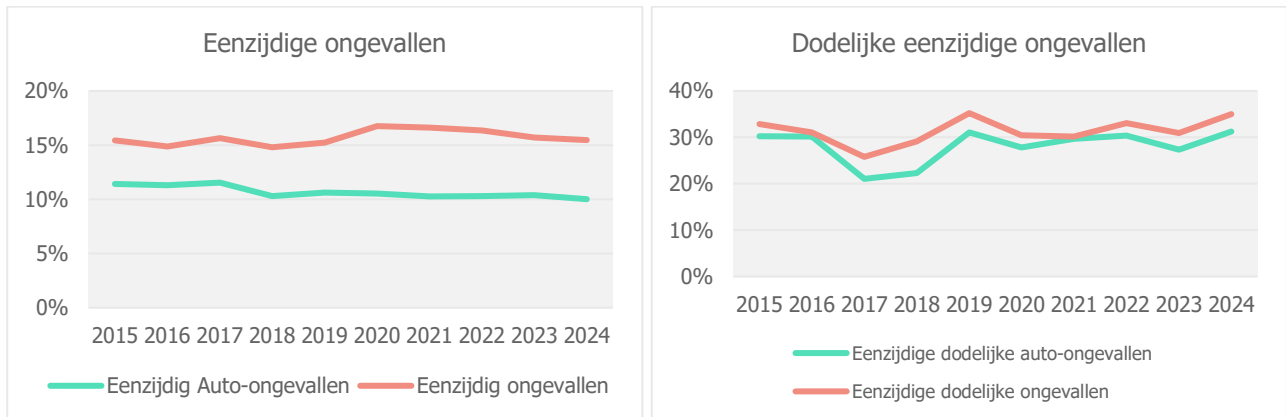
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

2.5 Evolutie van kenmerken van de botsingen

In 2024 was 10% van de ongevallen met personenauto's eenzijdig. Dit aandeel is de afgelopen tien jaar stabiel gebleven en ligt aanzienlijk lager dan bij het totaal aantal verkeersongevallen (15% in 2024). Voor dodelijke

auto-ongevallen is het aandeel eenzijdige ongevallen hoger dan bij alle auto-ongevallen samen (31%). Dit benadert het aandeel dodelijke eenzijdige ongevallen voor alle weggebruikers (35%).

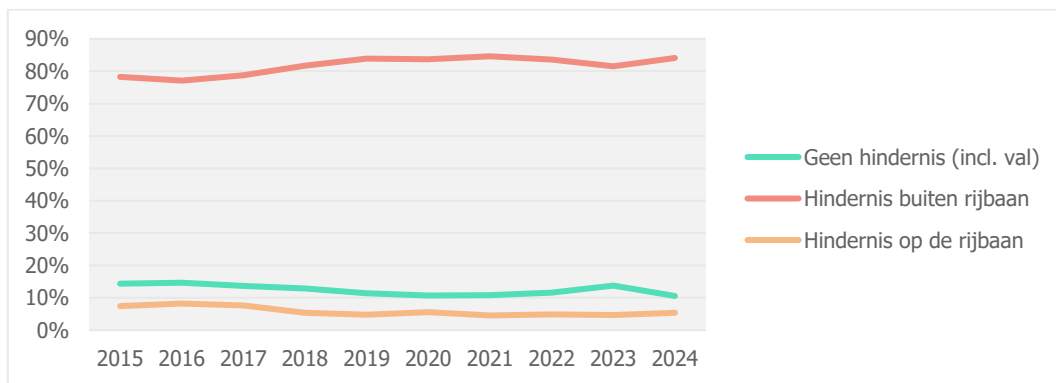
Figuur 35 Aandeel eenzijdige en dodelijke eenzijdige auto-ongevallen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Eénzijdige auto-ongevallen gebeurden in 2024 veruit het vaakst met een hindernis buiten de rijbaan (84%). Dit aandeel steeg in de laatste 10 jaar met 6 procentpunten. Ter vergelijking: bij eenzijdige ongevallen met alle weggebruikers ligt het aandeel botsingen met hindernissen buiten de rijbaan beduidend lager (51%).

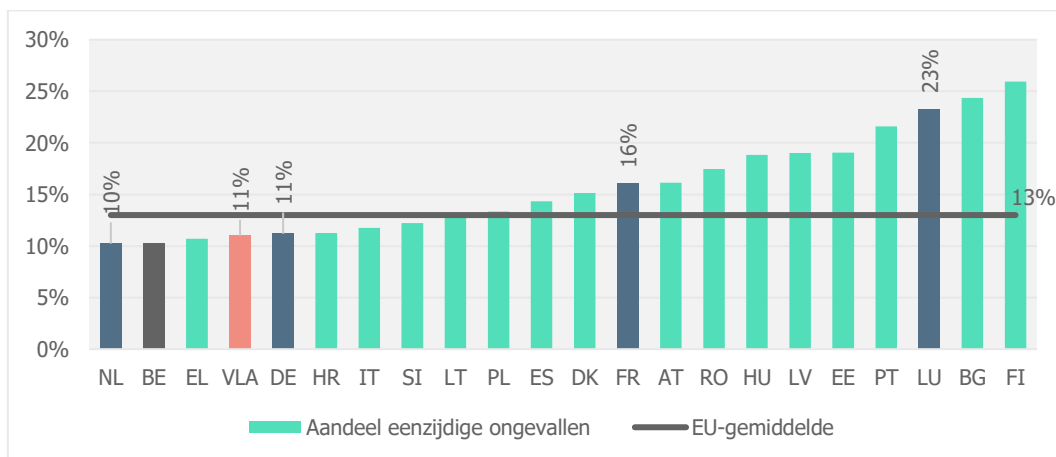
Figuur 36 Verdeling eenzijdige auto-ongevallen per type botsing, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Het aandeel eenzijdige auto-ongevallen in Vlaanderen ligt met 11% in 2023 iets lager dan het EU-gemiddelde van 13%. Frankrijk en Luxemburg kennen een aanzienlijk hoger aandeel eenzijdige ongevallen, terwijl Nederland en Duitsland een vergelijkbaar percentage rapporteren als Vlaanderen.

Figuur 37 Aandeel éénzijdige auto-ongevallen, lidstaten van de Europese Unie & Vlaanderen, 2023



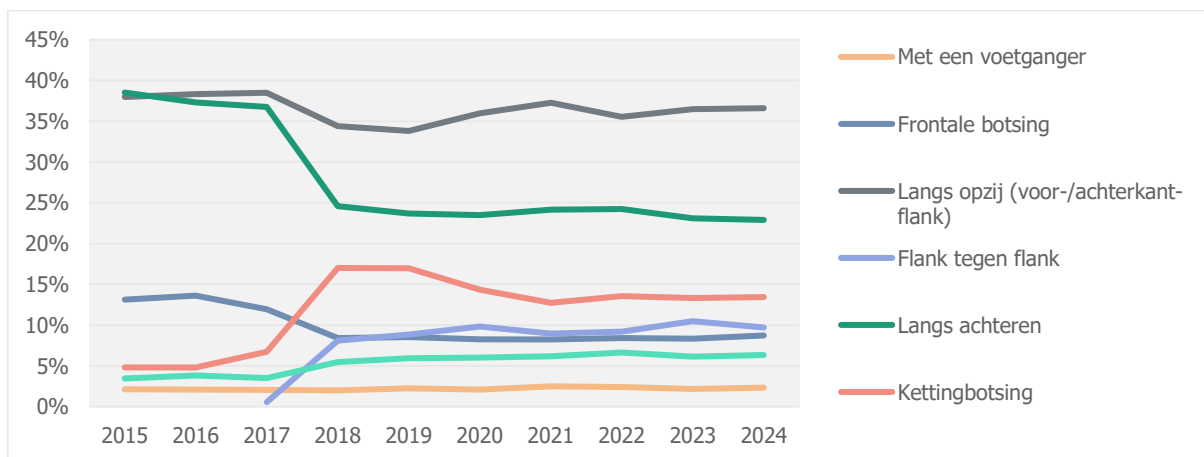
Bron: CARE & Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Figuur 38 geeft inzicht in de verdeling van meerzijdige verkeersongevallen volgens het type botsing. Doorheen de jaren werd deze variabele aangepast in de registratietool van de politiediensten. Zo wijzigde de definitie van een kettingbotsing van een botsing met minstens vier voertuigen naar een botsing met minstens drie voertuigen. Daarnaast werd het botsingstype 'flank tegen flank' pas in de loop van het afgelopen decennium toegevoegd en komt dit niet voor in de ongevallendata van 2014. Bij de interpretatie van onderstaande figuur is daarom de nodige voorzichtigheid geboden.

Het grootste aandeel van de meerzijdige ongevallen in 2024 betreft aanrijdingen "langs opzij" (37%). Sinds 2015 is het aantal dergelijke ongevallen sterk gedaald. Deze evolutie moet echter in samenhang worden gezien met de introductie van de categorie "flank tegen flank" in 2017. Wanneer beide categorieën gezamenlijk worden beschouwd, is er eerder sprake van een combinatie van een daling (-14%) en een verschuiving in de classificatie. Daarnaast werd een afname vastgesteld in het aantal aanrijdingen met voetgangers (-24%), in het aantal frontale botsingen (-53%) en in het aantal kop-staartbotsingen (-58%). Het aantal kettingbotsingen daarentegen nam met 6% toe, wat grotendeels kan worden toegeschreven aan een wijziging in de definitie van dit type botsing.

De afname van frontale en kop-staartbotsingen kan deels worden verklaard door de toenemende toepassing van rijkhulpsystemen, zoals automatisch noodremstelsysteem (AEB), adaptieve cruisecontrol en rijstrookassistentie, die het risico op directe botsingen verminderen.

Figuur 38 Verdeling meerzijdige auto-ongevallen per type botsing, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

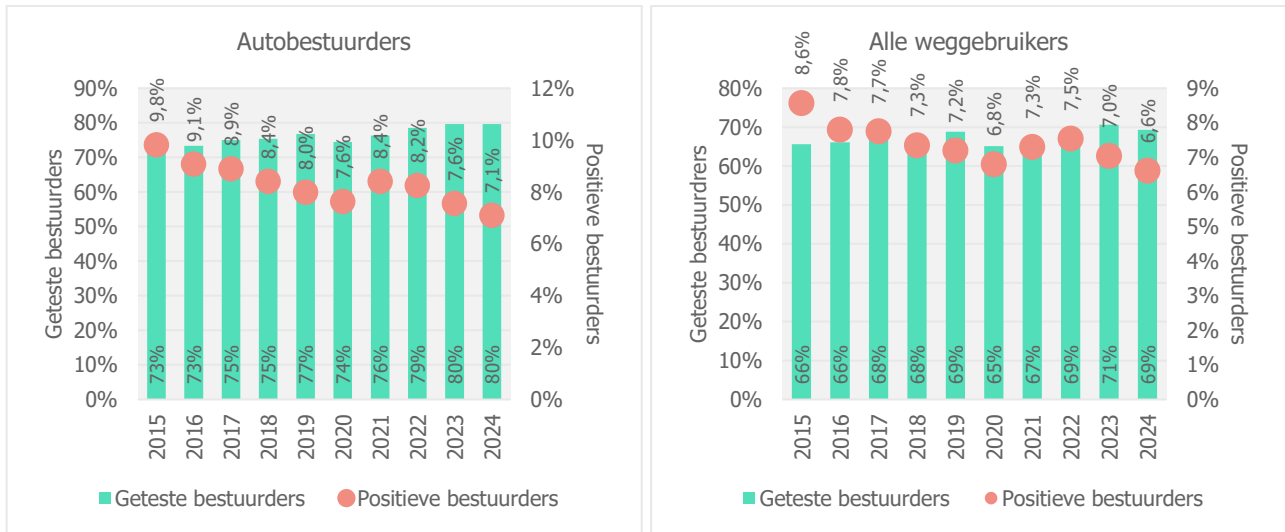
2.6 Verzwarende omstandigheden

2.6.1 Rijden onder invloed van alcohol

Het aandeel bestuurders van alle soorten voertuigen dat getest wordt op alcohol na een verkeersongeval is sinds 2015 gestegen. Tegelijk daalde het percentage bestuurders dat positief testte: van 8,6% in 2015 naar 6,6% in 2024.

Ook voor autobestuurders is er een stijging van het aandeel geteste bestuurders sinds 2015. Het percentage positieve autobestuurders daalde van 9,8% in 2015 naar 7,1% in 2024.

Figuur 39 Evolutie van het aantal geteste en het aandeel positieve bestuurders – bestuurders van personenwagens en alle bestuurders, 2015-2024

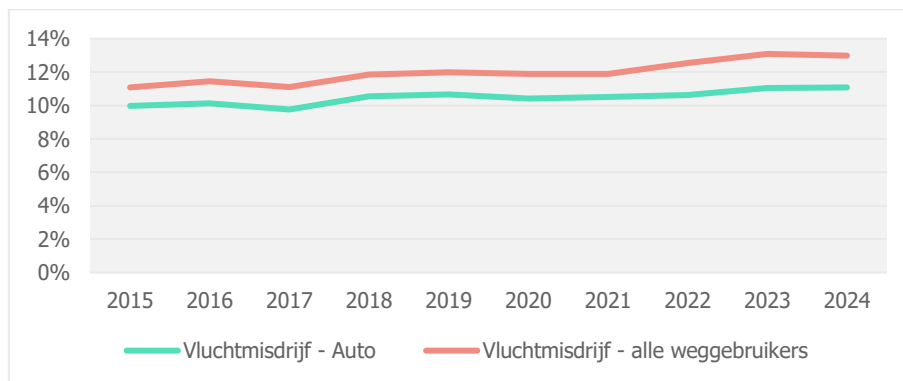


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.6.2 Vluchtmisdrijf

Het aantal letselongevallen met vluchtmisdrijf steeg van 10% in 2014 naar 11% in 2024, en ligt net onder het aantal voor alle vluchtmisdrijven samen (13%).

Figuur 40 Evolutie auto-ongevallen met vluchtmisdrijf, 2015-2024



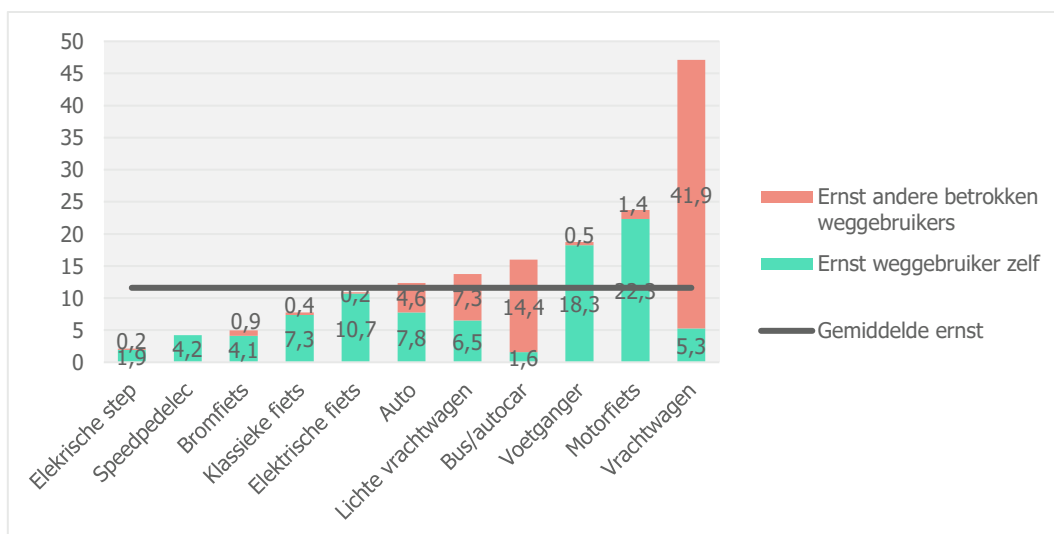
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

3 Hoe (on)veilig is auto-rijden?

Figuur 41 geeft voor de periode 2022-2024 de ernst weer van de letselongevallen voor de verschillende verplaatsingswijzen van de weggebruikers. De ernst van een letselongeval wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. In de figuur wordt er een onderscheid gemaakt tussen de ernst voor de weggebruiker in kwestie en de ernst voor de opponent van deze weggebruiker. De volledige hoogte van de balk geeft de totale ernst van het ongeval weer: het weerspiegelt het totale aantal doden per 1000 letselongevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. Daarbij is geen rekening gehouden met de mate van blootstelling van de verschillende types weggebruikers.

De totale ernst van ongevallen met auto's bedraagt 12,3. Wanneer we de ernstgraad per betrokken partij bekijken, blijkt dat deze voor de tegenpartijen van auto's iets lager ligt dan voor de inzittenden van de auto zelf. Dit verschil kan deels worden verklaard door de mate van bescherming die inzittenden genieten, zoals veiligheidsgordels, airbags en de structurele veiligheid van voertuigen, terwijl tegenpartijen, bijvoorbeeld voetgangers of fietsers, vaak minder bescherming hebben.

Figuur 41 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)

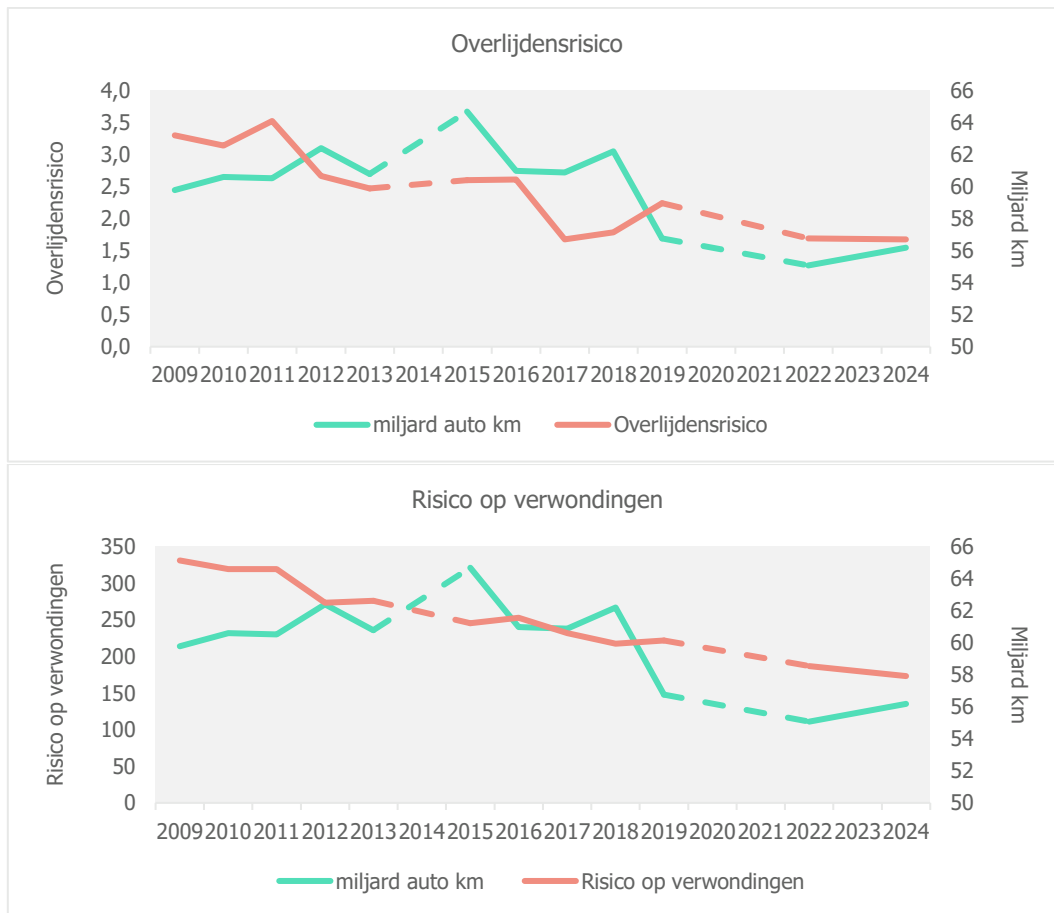
3.1 Risico voor auto-inzittenden

Op basis van het aantal verkeersslachtoffers en het aantal afgelegde kilometers per jaar in Vlaanderen kan het risico van auto-inzittenden berekend worden. Bij de berekening van dit risico wordt uitgegaan van het totaal aantal afgelegde kilometers volgens het begrip "hoofdvervoerswijze"¹. Dit heeft echter als gevolg dat de risico's voor modi die vaak als voor- en natransport worden gebruikt - zoals te voet (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.

Hierbij is er een dalende trend zichtbaar: het risico op verwondingen daalde van 245 slachtoffers per miljard kilometer in 2015 naar 173 slachtoffers per miljard kilometer in 2024. Ook het overlijdensrisico daalde, van 2,6 doden per miljard kilometer in 2015 naar 1,7 doden per miljard kilometer in 2024.

¹ 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)

Figuur 42 Evolutie van het risico voor inzittenden van personenwagens en van het miljard aantal kilometer afgelegd door personenwagens in Vlaanderen, hoofdvervoerswijze, 2009-2024

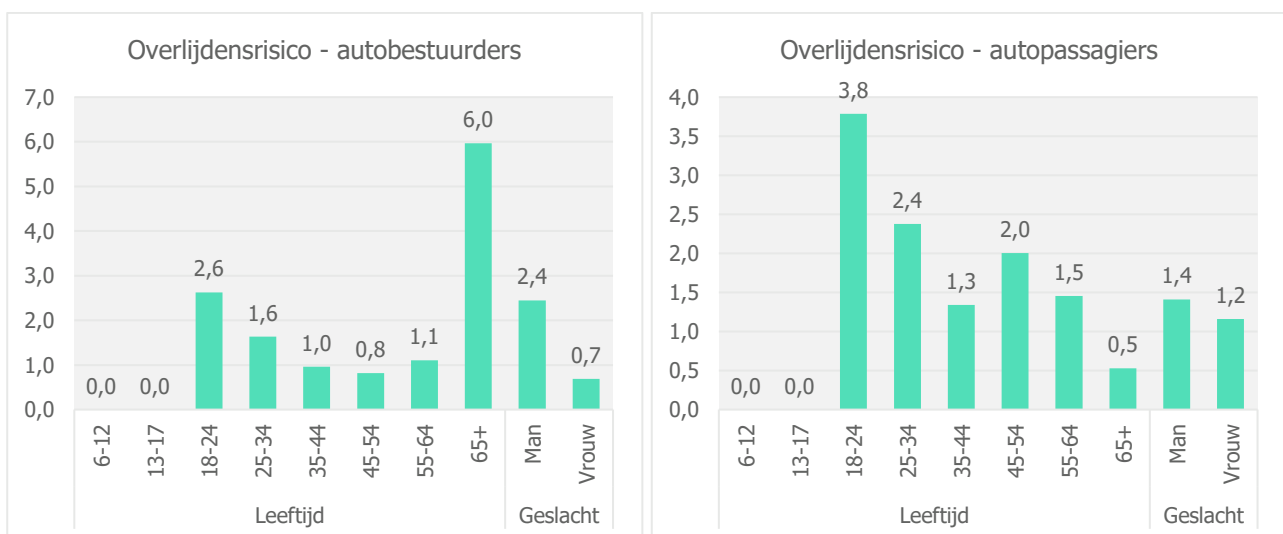


Bron: OVG & Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium) & OVG

Het overlijdensrisico onder autobestuurders is het hoogst bij personen van 65 jaar en ouder. Het risico vertoont daarbij min of meer een U-vorm: het is hoog bij jonge bestuurders (18–24 jaar), daalt vervolgens met toenemende leeftijd en neemt weer toe bij de oudere leeftijdsgroepen.

Voor autopassagiers werd in 2024 het hoogste overlijdensrisico vastgesteld bij de 18–24-jarigen. Daarna daalt het risico met toenemende leeftijd, zij het niet volledig systematisch, waarbij het laagste risico wordt waargenomen bij de 65-plussers, gevolgd door de leeftijdsgroep 35–44 jaar.

Figuur 43 Overlijdensrisico voor autobestuurders en autopassagiers, per leeftijdscategorie, hoofdvervoerswijze, 2024



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

Onderstaande figuur vergelijkt het risico voor auto-inzittenden met dat van andere weggebruikers en toont aan dat auto-inzittenden het minste risico lopen op verwondingen of een dodelijk letsel.

Figuur 44 Overlijdensrisico en risico op verwondingen naargelang het type weggebruiker, hoofdvervoerswijze, 2024



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

3.2 Letselprofielen

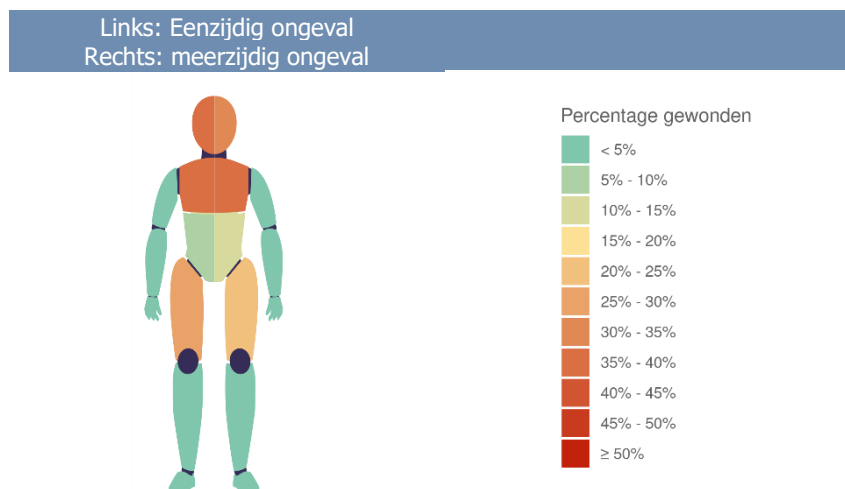
Op basis van de Minimale Ziekenhuisgegevens krijgen we beter inzicht in de letselprofielen van auto-inzittenden. Deze gegevens tonen de verdeling van ernstige verwondingen (MAIS3+) over de verschillende lichaamsregio's. In de analyse worden tien lichaamsdelen onderscheiden: (1) hoofd, gezicht en nek, (2) borst, (3) wervelkolom, (4) buik en bekken, (5) schouder en bovenarm, (6) elleboog en onderarm, (7) pols, hand en vingers, (8) heup en bovenbeen, (9) knie en onderbeen, en (10) enkel, voet en tenen. In de MZG wordt geen onderscheid in type auto gemaakt.

In de onderstaande figuur komt de kleur van elk lichaamsdeel overeen met het aandeel MAIS3+ gewonden met een letsel aan dit lichaamsdeel. Omdat per gewonde alle ernstige letsels meegerekend worden, tellen de percentages in de figuren op tot meer dan 100%.

Het type ongeval – eenzijdig of meezijdig – bepaalt mee waar verkeersslachtoffers gewond raken. De onderstaande figuur toont de verschillen in letselverdeling bij auto-inzittenden, afhankelijk of zij betrokken waren bij een eenzijdig ongeval (linkerkant van de figuur) of bij een ongeval waarbij minstens één andere weggebruiker betrokken was (rechterkant van de figuur). De meest voorkomende letsels zijn aan het hoofd, gezicht en nek (34%), borst (36,2%), en heup en bovenbeen (22,9%). Er zijn geen grote verschillen in letselpatronen merkbaar naargelang het type ongeval (Bouwen et al., 2023). Enkel letsels aan het hoofd, gezicht en nek en aan heup en bovenbeen komen iets vaker voor in eenzijdige ongevallen. Onderzoek heeft aangetoond dat letsels aan de borst veroorzaakt worden door veiligheidsgordels en airbags die met grote kracht tegen het bovenlichaam drukken wanneer de auto met hoge snelheid crasht. Hierbij moet wel in het achterhoofd gehouden worden dat de ernst van de letsels in de meeste gevallen nog groter zou zijn indien deze veiligheidsmaatregelen er niet zouden zijn. Hoofdletsels treden vooral op wanneer de inzittenden van het

voertuig met hun hoofd tegen de ramen of het dashboard botsen, zeker wanneer de veiligheidsgordel niet gedragen wordt of er geen werkende airbag is.

Figuur 45 Procentuele verdeling van ernstige (MAIS3+) letsels over de lichaamsregio's bij MAIS3+ gewonde auto-inzittenden naargelang het type opponent (2016-2022)



Bron: Gegevens verstrekt door de FOD Volksgezondheid op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG) en verwerkt door Vias Institute

Tabel 3 Procentuele en absolute letselfrequenties voor auto-inzittenden, per type botsing (2016-2022)

	Eenzijdige ongevallen (N = 538)	Meerzijdige ongevallen (N = 765)
Hoofd, gezicht en nek	36,2% (n = 195)	33,9% (n = 259)
Borst	38,7% (n = 208)	37,1% (n = 284)
Wervelkolom	11,2% (n = 60)	12,0% (n = 92)
Buik en bekken	8,9% (n = 48)	12,9% (n = 99)
Schouder en bovenarm	0,0% (n = 0)	0,7% (n = 5)
Elleboog en onderarm	0,9% (n = 5)	1,8% (n = 14)
Pols, hand en vingers	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)
Heup en bovenbeen	28,6% (n = 154)	20,9% (n = 160)
Knie en onderbeen	4,6% (n = 25)	4,8% (n = 37)
Enkel, voet en tenen	0,0% (n = 0)	0,0% (n = 0)

Bron: Gegevens verstrekt door de FOD Volksgezondheid op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG) en verwerkt door Vias Institute

3.3 Beïnvloedende factoren

Er zijn verschillende factoren die de risico's van auto-inzittenden kunnen beïnvloeden: factoren gerelateerd aan de persoon zelf (bv. Leeftijd), factoren gerelateerd aan het ongeval en zijn omgeving (bv. Botsingstype, snelheidslimiet), en factoren gerelateerd aan de betrokken voertuigen (bv. Massa van het voertuig).

Een onderzoek van Vias institute over de impact van voertuigkenmerken op de letselernst van auto-inzittenden en hun botsingspartner toonde aan dat bepaalde kenmerken, zoals de massa en het vermogen een positieve impact hebben op de kans op een ernstig of dodelijk letsel (Nuyttens et al., 2023). Zo vermindert een verhoging van de massa met 300 kg de kans op een ernstig letsel met 32% en op een dodelijk letsel met 48%. Ook inzittenden van pick-up trucks en SUV's hebben minder kans om ernstige verwondingen op te lopen dan inzittenden van personenwagens.

Oudere wagens (≥ 12 jaar) zorgen dan weer voor een stijging van 60% in het risico op een ernstig letsel.

Bij deze resultaten moet er wel rekening gehouden worden dat de meeste voertuigkenmerken die de letselernst van auto-inzittenden verminderen, de letselernst van de tegenpartij vergroten.

Figuur 46 Relatie tussen voertuigkenmerken en letselernst bij auto-inzittenden, auto-opponenten en kwetsbare weggebruikers

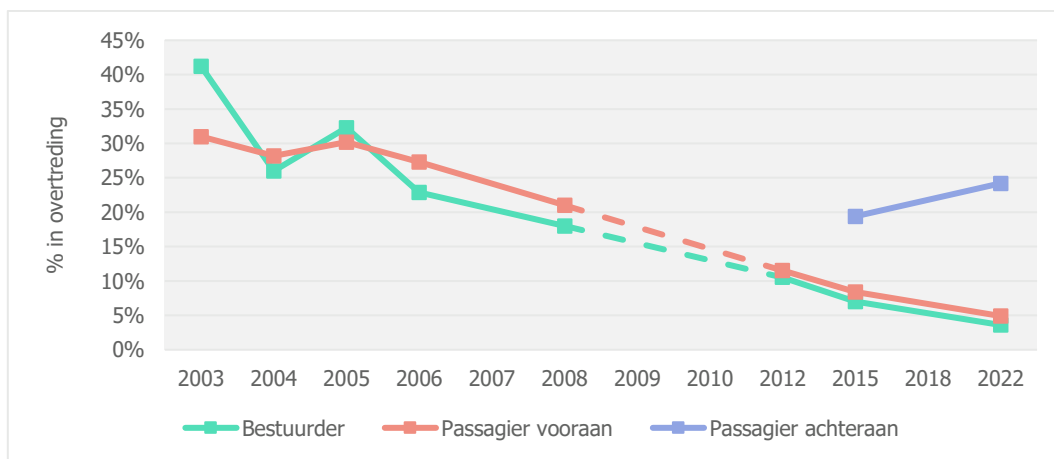
	Auto-inzittenden ⁶		Tegenpartij: auto-opponenten		Tegenpartij: kwetsbare weggebruikers	
	Kans op ernstige letsels	Kans op dodelijke letsels	Kans op ernstige letsels	Kans op dodelijke letsels	Kans op ernstige letsels	Kans op dodelijke letsels
Massa: + 300 kg	-32%	-48%	+37%	+77%	+7%	+28%
Vermogen: + 50 kW	-55%	-65%	+54%	+127%		
Motorkaphoogte: + 10 cm						+27%
Euro NCAP-score: + 1 ster			+25%			
SUV t.o.v. niet-SUV	-26%	-52%	+18%			
Pick-up t.o.v. niet-pick-up	-64%		+50%		+91%	+196%
Elektrische wagen t.o.v. niet- elektrische wagen						
Voertuigleeftijd: "≥ 12 jaar" versus "0-3 jaar"	+60%				+17%	

Bron: Nuyttens, N., & Ben Messaoud, Y. (2023)

Ook het dragen van een gordel heeft een grote impact op het risico op verwondingen.

In 2022 was het dragen van een veiligheidsgordel in Vlaanderen algemeen ingeburgerd, vooral voorin de wagen: 3,6% van de bestuurders en 4,9% van de voorste passagiers droegen geen gordel. Achterin is er echter nog veel ruimte voor verbetering: 24,2% droeg daar geen gordel, wat een stijging is in vergelijking met de meting in 2018 (19,4%).

Figuur 47 Percentage bestuurders en passagiers die de gordel niet dragen, Vlaanderen, 2003-2022

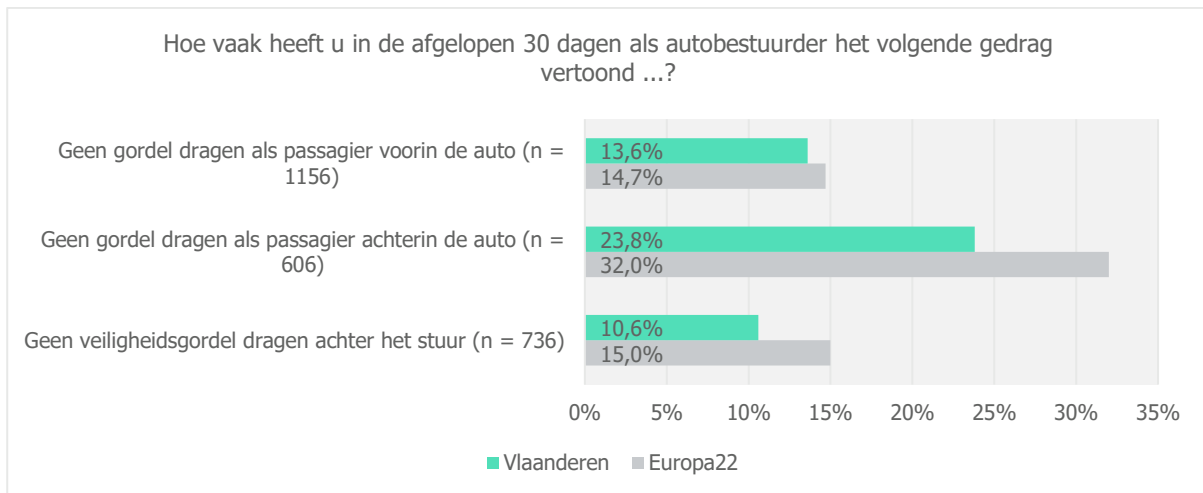


Bron: Moreau et al. (2023)

In de ESRA3 bevraging werd aan de respondenten gevraagd of ze in de voorbije 30 dagen een veiligheidsgordel droegen als bestuurder, passagier vooraan en passagier achteraan. Van de Vlaamse respondenten gaf 10,6% aan in de laatste 30 dagen minstens één keer als bestuurder zonder gordel te hebben gereden. Dat is iets beter dan het EU22-gemiddelde van 15%. Voor passagiers voorin ligt België met 13,6% op ongeveer hetzelfde niveau als het Europese gemiddelde (14,7%).

Het aandeel Vlamingen dat toegaf minstens één keer als passagier achterin geen gordel te hebben gedragen bedroeg 23,8%, wat lager ligt dan het EU22-gemiddelde van 32%.

Figuur 48 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



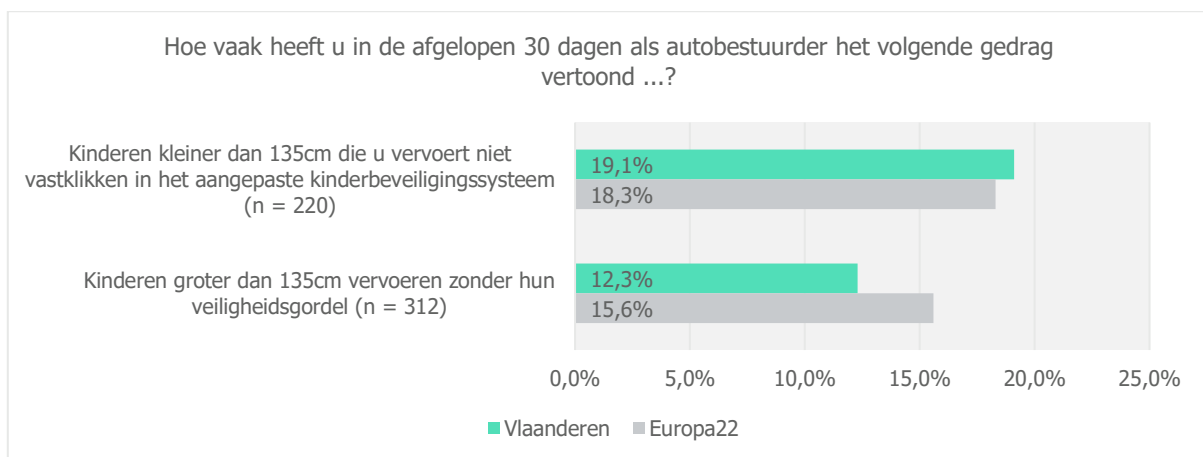
Bron: Wardenier, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025)

Binnen het Baseline-project werd het gebruik van kinderzitjes onderzocht, maar deze meting kende enkele belangrijke beperkingen. Zo gebeurden de observaties vanaf de kant van de weg, waardoor enkel het gebruik van een kinderzitje kon worden vastgesteld, maar niet of dit correct werd gebruikt. Binnen het Trendline-project wordt een meting voorzien die ook het correct gebruik van kinderzitjes in kaart brengt. De resultaten van deze meting worden in de loop van 2025 verwacht.

Voorlopig beschikken we enkel over resultaten met betrekking tot het gebruik van kinderzitjes via de ESRA3-bevraging. Daaruit blijkt dat 19,1% van de Vlaamse respondenten aangaf in de voorbije 30 dagen minstens één keer een kind kleiner dan 1,35 meter te hebben vervoerd zonder gebruik van een aangepast kinderzitje. Dit resultaat ligt in lijn met het Europese gemiddelde van 18,3%.

Daarnaast geeft 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 doet Vlaanderen het beter dan het EU-gemiddelde van 15,6%.

Figuur 49 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, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025)

4 Wie zijn de botsingspartners van personenwagens?

In de botsingsmatrix hieronder tonen we de dodelijke slachtoffers van 2015 en 2024. In de rijen staan de doden 30 dagen, in de kolommen hun opponenten. De meerderheid van de dodelijke ongevallen is eenzijdig of tweezijdig. Indien er toch drie of meer partijen betrokken zijn, wordt de tegenpartij met de hoogste massa als opponent van de verkeersdode voor deze figuur geselecteerd. Dit is immers de partij die doorgaans (maar niet altijd) de meest ernstige gevolgen veroorzaakt. Deze berekeningswijze van de botsingsmatrix wordt tevens toegepast door het Directoraat-Generaal voor Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie.

In 2015 vielen de meeste verkeersdoden in eenzijdige ongevallen met personenwagens (85 dodelijke slachtoffers). Hoewel dit aantal in 2024 is gedaald tot 51, blijven dergelijke ongevallen een belangrijke oorzaak van dodelijke verkeersslachtoffers. Ondanks de daling in het absolute aantal blijft hun aandeel in het totaal aantal verkeersdoden relatief hoog.

Het aantal en aandeel dodelijke slachtoffers onder auto-inzittenden als gevolg van een botsing met een gemotoriseerd voertuig zijn afgenomen.

De auto als botsingspartner komt vooral voor bij dodelijke ongevallen met kwetsbare weggebruikers. Het aantal dodelijke slachtoffers onder voetgangers, fietsers en bromfietzers waarbij een auto betrokken was, nam af. Het **aandeel** dodelijke fietsers die betrokken waren bij een botsing met een personenauto nam echter licht toe.

Figuur 50 Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, absolute aantallen, 2024 versus 2015

		In botsing met ...										Totaal
		2015	Voetganger	Fietsers	Bromfietzers	Personenwagen	Bus	Tram	Motorvoertuig	Overig	?	Totaal
Doden 30 dagen	Voetganger		1	1	2	27	3	6			2	42
	Fietsers	1	3			35	6	16	4	9	4	78
	Bromfietzers					8	1	1		2	1	13
	Personenwagen					28	4			17	1	50
	Bus					40	10	27	3	85	3	168
	Tram					5	1	4		9	4	23
	Motorvoertuig					1		7		2		10
	Overig									1	1	2
	?					2	1	1	0	4	2	10
	Totaal		1	4	1	2	146	26	62	7	129	18

		In botsing met ...										Totaal
		2024	Voetganger	Fietsers	Bromfietzers	Personenwagen	Bus	Tram	Motorvoertuig	Overig	?	Totaal
Doden 30 dagen	Voetganger		1			16	3	5	3		7	35
	Fietsers	2				31	1	15	2	22	3	77
	Bromfietzers					2		1				3
	Personenwagen					1	1			1		3
	Bus					1	9	3	2		7	25
	Tram					21	4	10	1	51	3	90
	Motorvoertuig							4		5		9
	Overig								1	4	1	7
	?					1				2	1	4
	Totaal		0	3	0	2	82	12	38	6	92	18

Figuur 51 Botsingsmatrix met doden 30 dagen en hun opponenten, relatief aandeel, 2024 versus 2015

		In botsing met ...										Totaal
		2015	Voetganger	Fietsers	Bromfietzers	Personenwagen	Bus	Tram	Motorvoertuig	Overig	?	Totaal
Doden 30 dagen	Voetganger		0%	0%	1%	7%	1%	2%			1%	11%
	Fietsers	0%	1%			9%	2%	4%	1%	2%	1%	20%
	Bromfietzers					2%	0%	0%		1%	0%	3%
	Personenwagen					7%	1%			4%	0%	13%
	Bus					10%	3%	7%	1%	21%	1%	42%
	Tram					1%	0%	1%		2%	1%	6%
	Motorvoertuig					0%		2%		1%		3%
	Overig									0%	0%	1%
	?					1%	0%	0%		1%	1%	3%
	Totaal		0%	1%	0%	1%	37%	7%	16%	2%	33%	5%

		In botsing met ...										Totaal
		2024	Voetganger	Fietsers	Bromfietzers	Personenwagen	Bus	Tram	Motorvoertuig	Overig	?	Totaal
Doden 30 dagen	Voetganger		0%			6%	1%	2%	1%		3%	14%
	Fietsers	1%				12%	0%	6%	1%	9%	1%	30%
	Bromfietzers					1%		0%				1%
	Personenwagen					0%	0%			0%		1%
	Bus					4%	1%	1%		3%	1%	10%
	Tram					8%	2%	4%	0%	20%	1%	36%
	Motorvoertuig							2%		2%		4%
	Overig								0%	2%		2%
	?					0%				1%	0%	2%
	Totaal		0%	1%	0%	1%	32%	5%	15%	2%	36%	7%

De botsingsmatrix op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG) is een aanvulling op de botsingsmatrix gebaseerd op officiële ongevallendata, die hierboven gepresenteerd wordt. In deze matrix wordt de verplaatsingswijze van de ernstig gewonde verkeersslachtoffers weergegeven in de rijen, terwijl de verplaatsingswijze van de opponent (indien aanwezig) in de kolommen staat.

Uit de analyse blijkt dat deze resultaten in lijn liggen met de resultaten van de botsingsmatrix. Autobestuurders en passagiers geraken het vaakst ernstig gewond bij een ongeval met een ander motorvoertuig en bij een eenzijdig ongeval.

Tabel 4 Botsingsmatrix met procentuele verdeling van het aantal MAIS3+ verkeersgewonden volgens verplaatsingswijze en opponent, 2022

	In aanrijding met ...						
	Voetganger	Fietser	G2W	Gemotoriseerd voertuig	∅	?	
MAIS3+ slachtoffers	Voetganger	2%	10%	9%	75%	0%	5%
	Fietser	1%	5%	0%	18%	39%	37%
	E-step	0%	21%	0%	36%	39%	4%
	G2W	1%	3%	2%	33%	35%	27%
	Auto	0%	0%	0%	39%	33%	28%
	(Lichte) Vrachtwagen/bus	0%	0%	0%	49%	26%	24%
	?	0%	0%	0%	7%	33%	60%

Bron: Gegevens verstrekt door de FOD Volksgezondheid op basis van de Minimale Ziekenhuis Gegevens (MZG) en verwerkt door Vias Institute

Referenties

- Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2023). Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers – Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens van 2005 t.e.m. 2020, Brussel: Vias institute
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2025), Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2025.
- Nuyttens, N., & Ben Messaoud, Y. (2023). Impact van voertuigkenmerken op de letselernst van autoinzittenden en hun botsingspartner, Brussel: Vias institute
- Wardenier, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025). De kijk van Belgische weggebruikers op verkeersveiligheid – Belgische resultaten van de ESRA3 survey (2023), Brussel: Vias institute
- ACEA (2024). Vehicles on European Roads. <https://www.acea.auto/files/ACEA-Report-Vehicles-on-European-roads-.pdf>
- Nuyttens, N., & Ben Messaoud, Y. (2023). Impact van voertuigkenmerken op de letselernst van autoinzittenden en hun botsingspartner, Brussel: Vias institute
- Vias institute (2024) Briefing "SUV en verkeersveiligheid". Brussel, België, Vias institute, briefings.vias.be



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be