



Rapport nr. 2026-F-08-NL

Factsheet – Evolutie van ongevallen met zware voertuigen



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Rapportnummer	2026-F-08-NL
Wettelijk depot	D/2026/0779/10
Opdrachtgever	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse overheid
Publicatiedatum	15/01/2026
Auteur(s)	Maya Vervoort, 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:
Vervoort, M.; Sloomans, F. (2026). Factsheet – Evolutie van ongevallen met zware voertuigen, Brussel: Vias
institute

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	4
1 Hoe nemen zware voertuigen deel aan het verkeer?	5
2 Hoe evolueren ongevallen met zware voertuigen?	7
2.1 Evolutie van het aantal letselongevallen en slachtoffers	7
2.2 Evolutie van de kenmerken van de slachtoffers	9
2.3 Evolutie van de kenmerken van de ongevallen	11
2.4 Kenmerken van de botsingen	13
2.5 Verzwarende omstandigheden	14
3 Hoe (on)veilig zijn zware voertuigen?	15
4 Wie zijn de botsingspartners van zware voertuigen?	17
Referenties	19

Tabellen- en figurenlijst

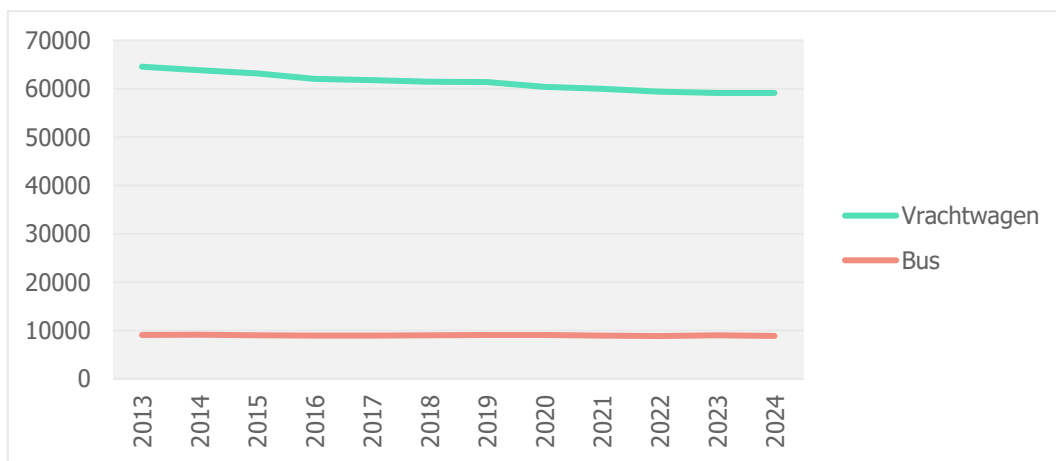
Tabel 1	Dodelijk gewonde opponenten van vrachtwagens en bussen, 2015 versus 2024	17
Figuur 1	Evolutie aantal ingeschreven vrachtwagens en bussen in Vlaanderen, 2013-2024	5
Figuur 2	Aantal ton-kilometers, 2016-2023, België	6
Figuur 3	Evolutie van het aantal letselongevallen met zware voertuigen, 2015-2024	7
Figuur 4	Evolutie van het aantal slachtoffers en doden 30 dagen onder inzittenden van zware voertuigen, 2015-2024	8
Figuur 5	Evolutie algemene ernst (aantal doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen per 1.000 letselongevallen), 2015-2024	8
Figuur 6	Evolutie van de ernst (aantal doden per 1.000 letselongevallen) van ongevallen met vrachtwagens, lidstaten van de EU & Vlaanderen, 2014-2023	9
Figuur 7	Evolutie van de ernst (aantal doden per 1.000 ongevallen) van busongevallen, lidstaten van de EU & Vlaanderen, 2014 versus 2023	9
Figuur 8	Aandeel vrouwen onder de slachtoffers, vrachtwagen-inzittenden en bus-inzittenden, 2015-2024	10
Figuur 9	Aandeel vrouwen onder de slachtoffers, opponenten in vrachtwagen- en bus-ongevallen, 2015-2024	10
Figuur 10	Aandeel vrouwen, inzittenden van vrachtwagens en bussen en opponenten in vrachtwagen- en busongevallen, 2014-2023, Europese Unie	10
Figuur 11	Slachtoffers naargelang leeftijd, vrachtwagen- en bus-inzittenden, 2024 versus 2015	11
Figuur 12	Slachtoffers naargelang leeftijd, opponenten in vrachtwagen- en bus-ongevallen, 2024 versus 2015	11
Figuur 13	Verdeling letselongevallen per snelheidsregime, 2024 versus 2015	12
Figuur 14	Letselongevallen naargelang het wegsegment, 2024 versus 2015	12
Figuur 15	Verdeling van de letselongevallen over de dagen en uren van de week (2022-2024)	13
Figuur 16	Verdeling van meerzijdige letselongevallen per type eerste aanrijding (2015 versus 2024)	14
Figuur 17	Evolutie van het aantal geteste en het aandeel positieve bestuurders, vrachtwagen en bus (2015-2024).	14
Figuur 18	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)	15
Figuur 19	Overlijdensrisico en risico op verwondingen, hoofdvervoerswijze, personenwagen = index 1, 2022	16
Figuur 20	Botsingsmatrix van de ongevallen met zware voertuigen in absolute cijfers (2015 versus 2024)	18
Figuur 21	Botsingsmatrix van de ongevallen met zware voertuigen in relatieve cijfers (2015 versus 2024)	18

1 Hoe nemen zware voertuigen deel aan het verkeer?

Onder zware voertuigen worden in deze factsheet vrachtwagens en bussen verstaan. Er is momenteel weinig informatie beschikbaar over de deelname van vrachtwagens en bussen aan het verkeer. Een verklaring hiervoor is de hoeveelheid internationaal vrachtwagenverkeer dat over de Vlaamse wegen rijdt. Hierdoor geven cijfers op basis van voertuiginschrijvingen in Vlaanderen een vertekend beeld van de werkelijke verkeersdeelname van zware voertuigen. Dit blijkt uit cijfers van de afgelegde voertuigkilometers in België, gemeten op basis van het Viapass netwerk. 51% van de afgelegde kilometers in België werd in 2022 afgelegd door een vrachtwagen die in België werd ingeschreven (Bas et al., 2025). Dit betekent dat 49% van de afgelegde vrachtwagenkilometers in België dus wordt afgelegd door vrachtwagens uit het buitenland.

Eind 2024 waren er in het Vlaamse Gewest 8.934 bussen ingeschreven. In de periode 2015-2024 bleef het aantal inschrijvingen stabiel (-1,3%). Ter vergelijking zijn er in het Vlaamse Gewest eind 2024 59.149 vrachtwagens ingeschreven (-6,4% t.o.v. 2015) en 2.606.191 personenwagens (+16% t.o.v. 2015). Deze cijfers zeggen niets over de aanwezigheid van buitenlandse voertuigen of voertuigen ingeschreven in de andere gewesten op het Vlaamse wegennet (FOD Mobiliteit).

Figuur 1 Evolutie aantal ingeschreven vrachtwagens en bussen in Vlaanderen, 2013-2024



Bron: FOD Mobiliteit

Cijfers met betrekking tot het aantal afgelegde kilometers door bussen ingeschreven in Vlaanderen zijn momenteel uitsluitend beschikbaar voor bussen die ingezet worden in het openbaar vervoer. Sinds 2017 worden voertuigkilometers voor andere types bussen niet langer gerapporteerd. Bussen van De Lijn legden in 2015 190.804.491 kilometer af, in 2024 was dit 191.910.331 kilometer (lichte stijging van 0,5%) (De Lijn, 2016 & 2025).

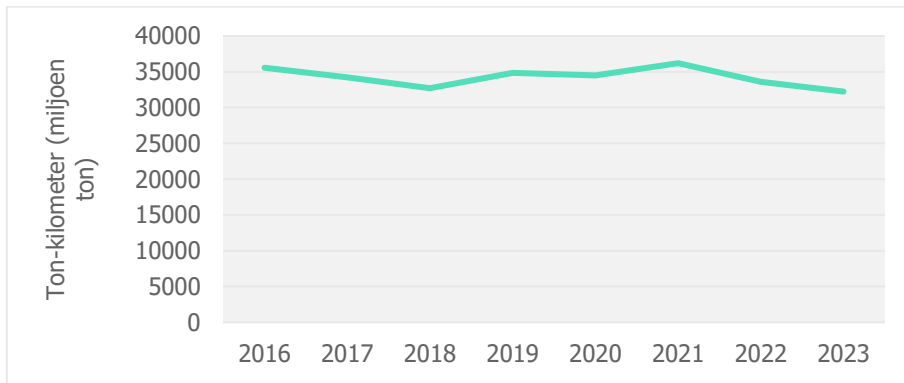
In het kader van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) worden respondenten bevroegd over verschillende aspecten van hun dagelijkse verplaatsingen, waaronder verplaatsingsmotieven, -tijdstippen, vervoersmiddelen en bestemmingen. Dit onderzoek biedt een breed overzicht van het mobiliteitsgedrag van Vlamingen vanaf 6 jaar en maakt het mogelijk om de evolutie van de afgelegde afstand per vervoerswijze op te volgen (Departement Mobiliteit en Openbare werken, 2025).

Voor vrachtwagenbestuurders werd het aantal afgelegde kilometers echter alleen voor het jaar 2022 berekend, dit bedroeg toen 0,85 miljard kilometer. Door het ontbreken van gegevens voor andere jaren is het momenteel niet mogelijk om de evolutie in het gebruik van vrachtwagens op basis van afgelegde afstand te analyseren.

Statbel publiceert jaarlijks gegevens over het gewicht van goederen en het aantal ton-kilometers. Dit is een maat voor het transportvolume, waarbij het gewicht van de vervoerde goederen (in tonnen) wordt vermenigvuldigd met de afstand (in kilometers). Hoewel het hier over Belgische cijfers gaat, geven ze wel een indicatie van de evolutie. Sinds 2021 vervoert België jaarlijks rond de 276 miljoen ton goederen over de weg. Het aantal ton-kilometers neemt af sinds de piek in 2021. Steden en gemeenten voeren steeds vaker beperkingen in voor goederenvervoer binnen hun lokaal mobiliteitsbeleid. Deze maatregelen hebben vooral betrekking op toegelaten tijdsvensters en tonnagebeperkingen. Dit zorgt ervoor dat de logistieke dienstverleners hun reeds bestaande routes moeten opsplitsen om binnen deze tijdsvensters te blijven. Om

tegenwoordig te komen aan de tonnagebeperkingen worden vaker bestelwagens ingezet (Mobiliteitsraad Vlaanderen, 2025).

Figuur 2 Aantal ton-kilometers, 2016-2023, België



Bron: *Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)*

2 Hoe evolueren ongevallen met zware voertuigen?

Voor deze ongevallenanalyse maken we 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 het aantal letselongevallen en slachtoffers

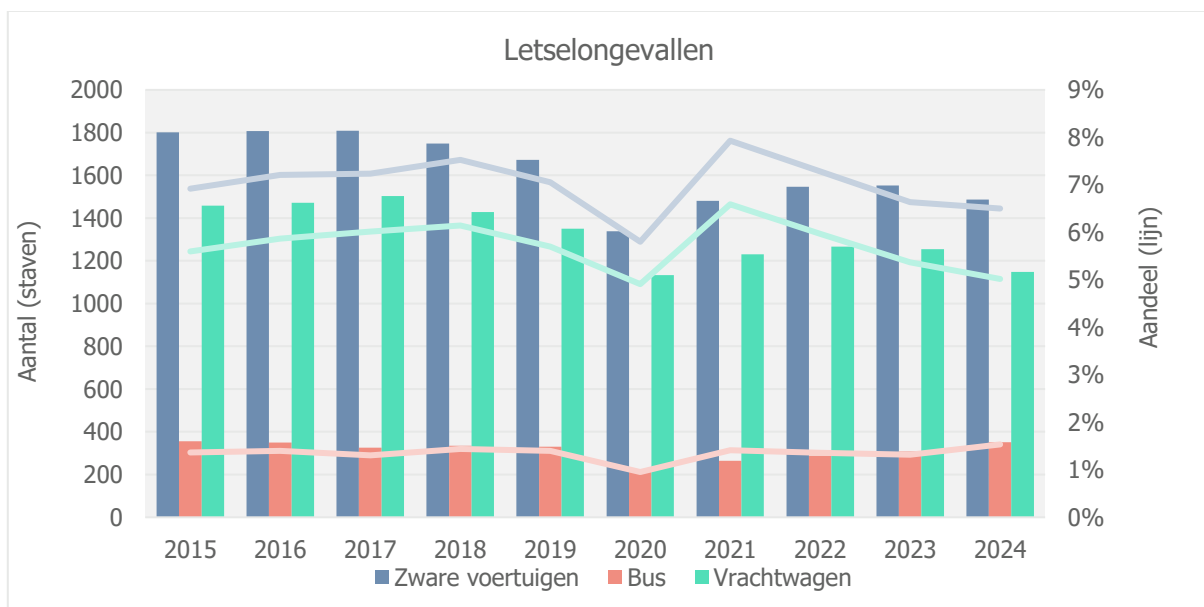
Het totale aantal letselongevallen daalde in Vlaanderen van 25.076 ongevallen in 2015 naar 22.185 ongevallen in 2024 (-12%). Het aantal doden 30 dagen daalde nog sterker, van 396 doden in 2015 naar 253 doden in 2024, wat een daling van 36% betekent.

De gegevens van de afgelopen tien jaar tonen aan dat de meest opvallende daling bij vrachtwagenongevallen betrekking heeft op het aantal doden 30 dagen voor alle betrokkenen (-30%). Deze afname gaat gepaard met een vermindering van de ernst (aantal doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen per 1.000 letselongevallen) en mortaliteit (aantal doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen per miljoen inwoners).

De interpretatie van de evolutie bij busongevallen is moeilijker, voornamelijk door het lage aantal dodelijke slachtoffers. In de afgelopen tien jaar schommelde het aantal dodelijke slachtoffers bij busongevallen in Vlaanderen jaarlijks tussen nul en twee.

Ondanks deze lage aantallen is er, net zoals bij vrachtwagenongevallen, een duidelijke daling zichtbaar in het aantal letselongevallen met bussen. Ook het aantal slachtoffers en gewonden bij busongevallen volgt een gelijkaardige neerwaartse trend als die bij ongevallen met vrachtwagens.

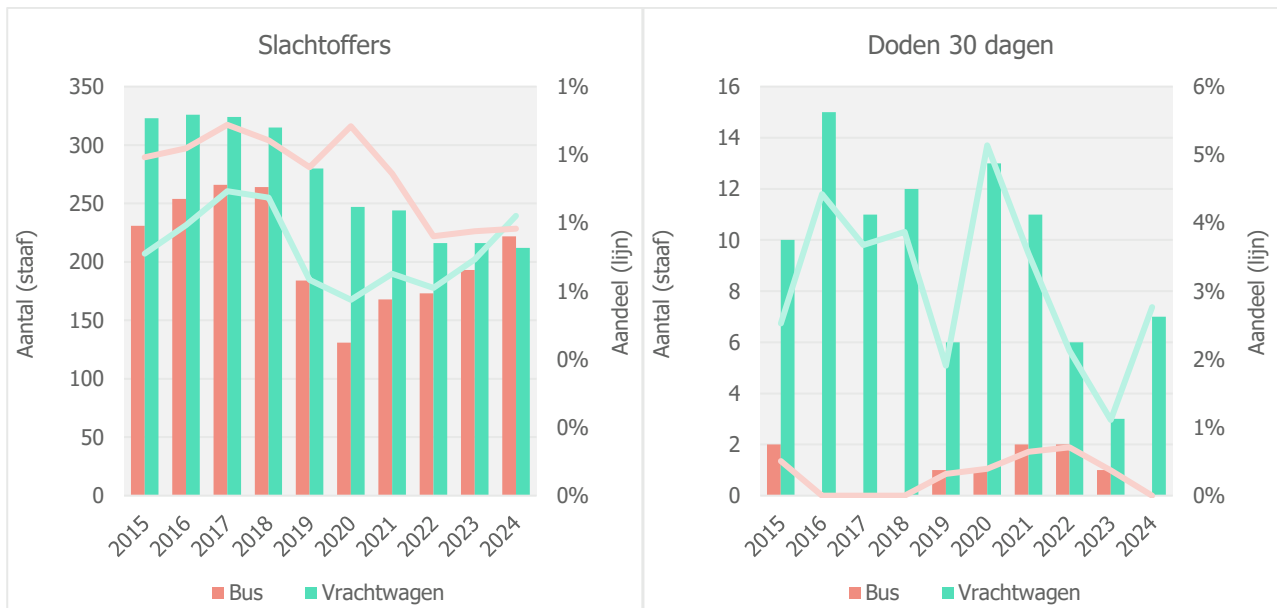
Figuur 3 Evolutie van het aantal letselongevallen met zware voertuigen, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Ook het aantal slachtoffers, een categorie die zowel verkeersdoden als gewonden omvat, daalde met 34% in de periode 2015-2024. Daarnaast is het aantal letselongevallen met vrachtwagens met 21% afgenomen in dezelfde periode.

Figuur 4 Evolutie van het aantal slachtoffers en doden 30 dagen onder inzittenden van zware voertuigen, 2015-2024

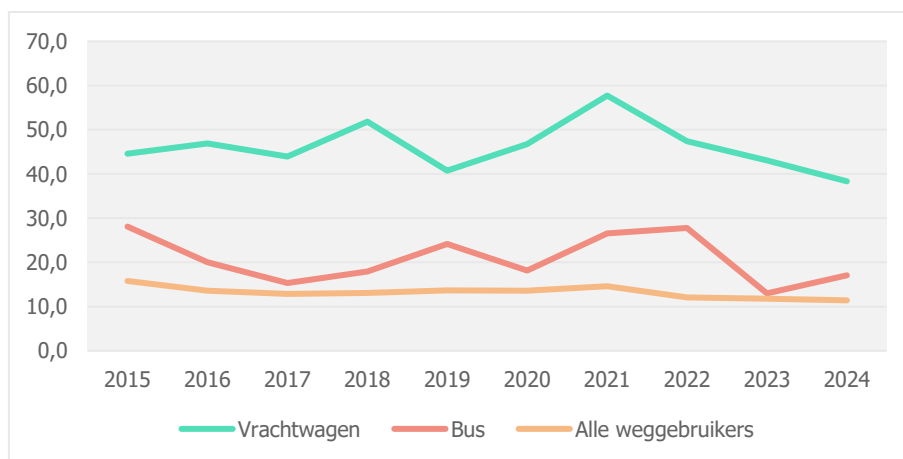


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De algemene ernst voor slachtoffers betrokken bij ongevallen met vrachtwagens blijft met 38,3 in 2024 aanzienlijk hoger dan de gemiddelde ernst voor alle weggebruikers, die daalde van 15,6 in 2015 tot 11,4 in 2024. Ondanks de hoge ernst voor vrachtwagenongevallen is de evolutie positief, met een daling van 14% in ernst sinds 2015.

Bij ongevallen met bussen schommelt de algemene ernst sterk van jaar tot jaar, mede omwille van het lage aantal dodelijke slachtoffers. Ook de ernst voor busongevallen is doorgaans hoger dan de ernst voor alle weggebruikers.

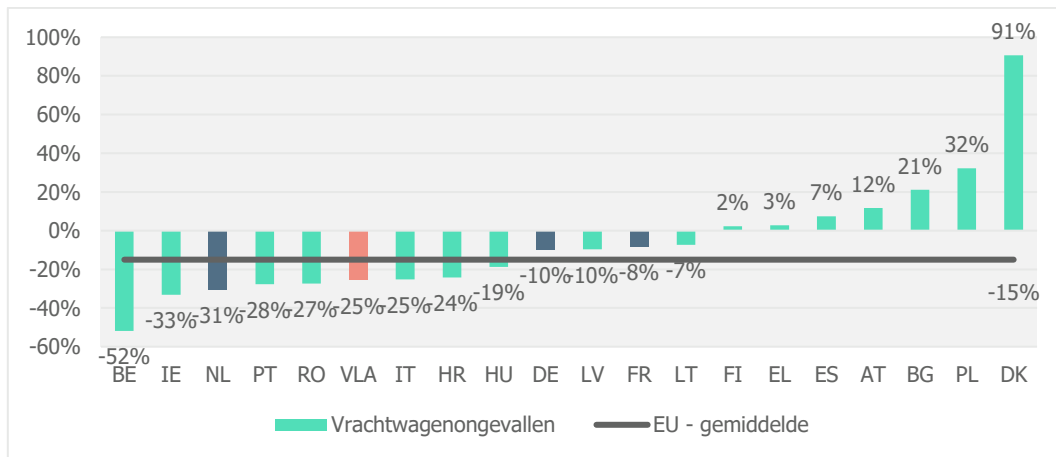
Figuur 5 Evolutie algemene ernst (aantal doden 30 dagen in vrachtwagenongevallen per 1.000 letselongevallen), 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Wanneer we op Europees niveau de cijfers van 2014 vergelijken met die van 2023, zien we dat de ernst van ongevallen met vrachtwagens in de meeste EU-landen over het algemeen is afgenomen. Deze positieve trend geldt ook voor Vlaanderen en België.

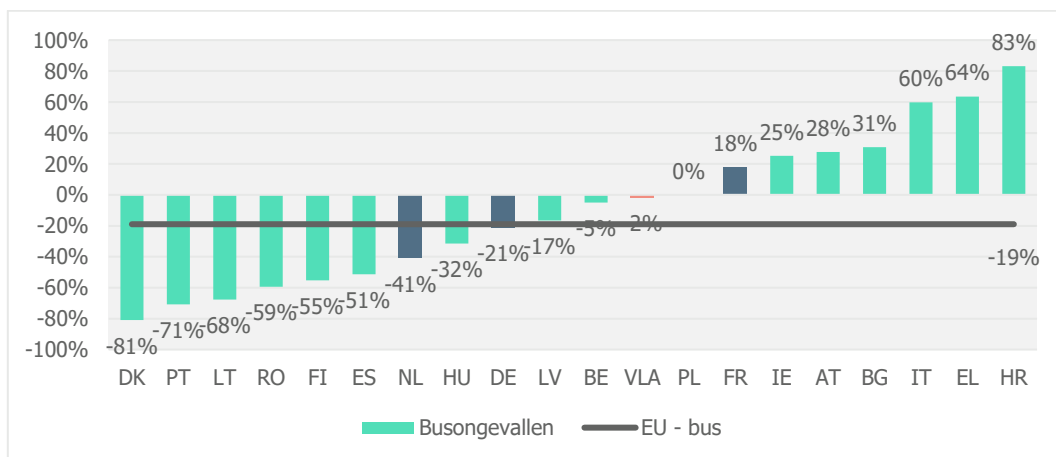
Figuur 6 Evolutie van de ernst (aantal doden per 1.000 letselongevallen) van ongevallen met vrachtwagens, lidstaten van de EU & Vlaanderen, 2014-2023



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

Ook op Europees niveau zijn er sterke jaarlijkse schommelingen in het aantal verkeersdoden in busongevallen, wat de interpretatie bemoeilijkt. De ernst van busongevallen daalde sterker in Nederland en Duitsland, maar steeg in Frankrijk.

Figuur 7 Evolutie van de ernst (aantal doden per 1.000 ongevallen) van busongevallen, lidstaten van de EU & Vlaanderen, 2014 versus 2023

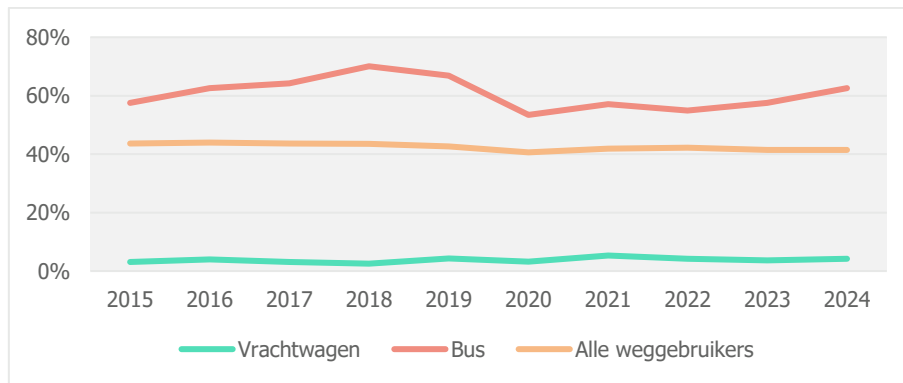


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & CARE

2.2 Evolutie van de kenmerken van de slachtoffers

Het bijzonder lage aandeel vrouwelijke slachtoffers onder de inzittenden van vrachtwagens is opvallend ten opzichte van dit aandeel bij inzittenden van bussen en bij alle weggebruikers. Dit weerspiegelt de algemene verdeling van geslacht onder vrachtwagenbestuurders, waar ook het merendeel mannen zijn. Deze verdeling naargelang geslacht bleef relatief stabiel in het afgelopen decennium. Onder de inzittenden van bussen is het aandeel vrouwelijke slachtoffers hoger dan gemiddeld bij alle weggebruikers. Dit aandeel schommelt in het laatste decennium.

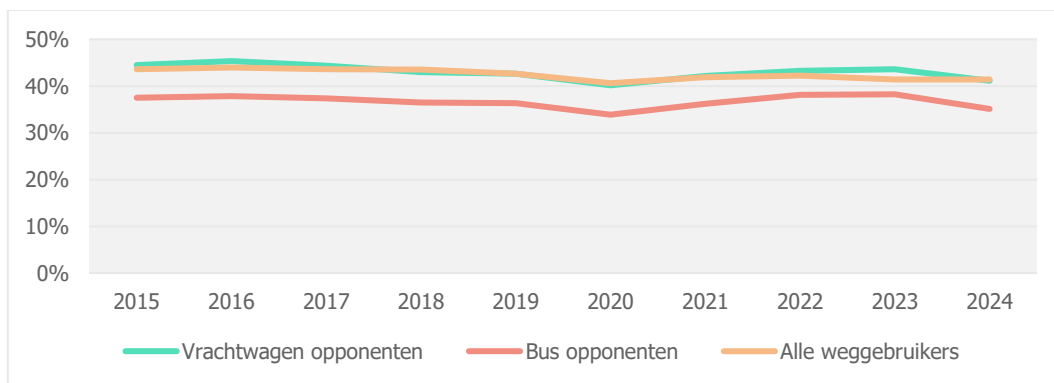
Figuur 8 Aandeel vrouwen onder de slachtoffers, vrachtwagen-inzittenden en bus-inzittenden, 2015-2024



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Voor de slachtoffers onder opponenten in vrachtwagenongevallen en busongevallen volgt de verdeling naar geslacht grotendeels de verdeling bij alle weggebruikers. Bij ongevallen met bussen zien we echter een lichte afwijking: het aandeel vrouwelijke slachtoffers ligt iets lager dan wat we waarnemen bij alle weggebruikers samen.

Figuur 9 Aandeel vrouwen onder de slachtoffers, opponenten in vrachtwagen- en bus-ongevallen, 2015-2024

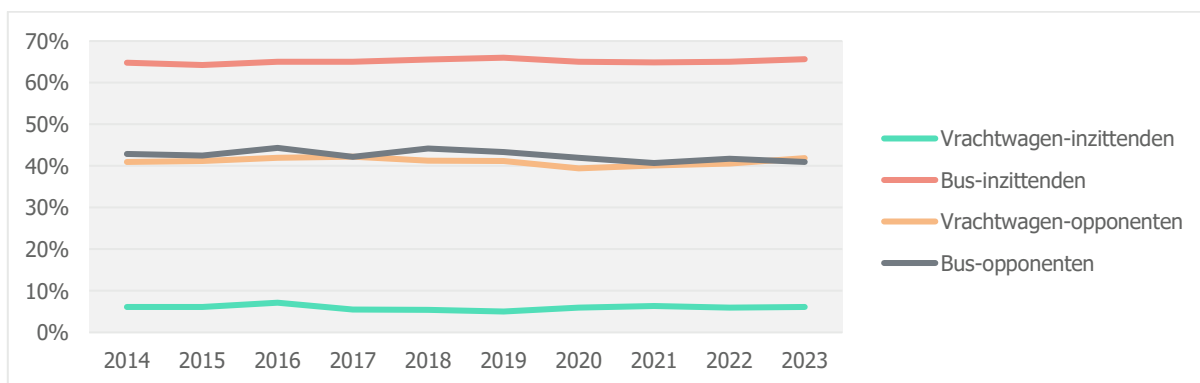


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het lage aandeel vrouwelijke slachtoffers onder de inzittenden van vrachtwagens weerspiegelt een bredere Europese trend: het aandeel vrouwelijke slachtoffers als inzittende van een vrachtwagen bedroeg 6% in 2023 dit aandeel blijft redelijk stabiel tussen 2014 en 2023.

In 2023 bedroeg het aandeel vrouwelijke slachtoffers onder de inzittenden van een bus in de EU 66%. Bij de slachtoffers onder de tegenpartij (de opponenten) ligt het aandeel vrouwen beduidend lager, namelijk op 41%.

Figuur 10 Aandeel vrouwen, inzittenden van vrachtwagens en bussen en opponenten in vrachtwagen- en busongevallen, 2014-2023, Europese Unie

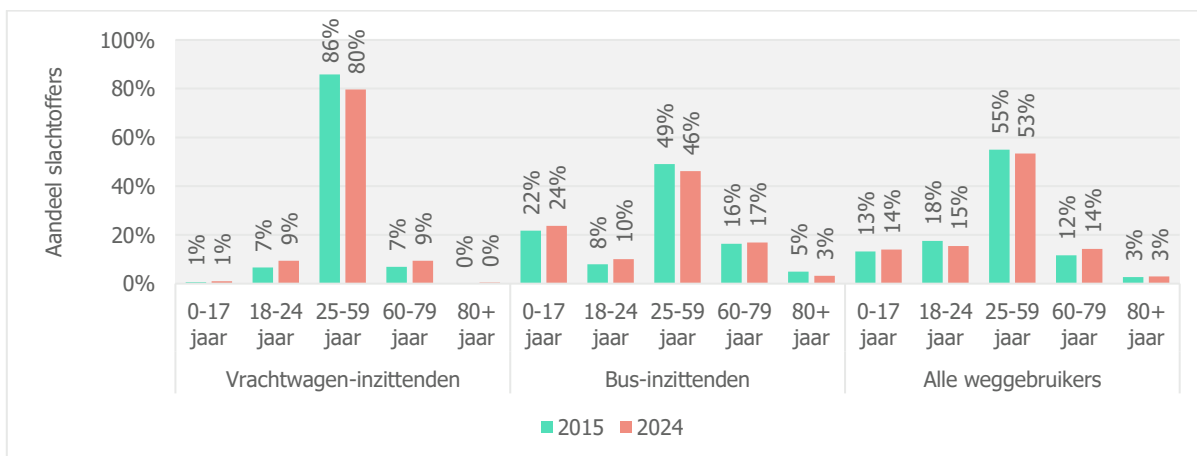


Bron: CARE

De leeftjidsverdeling van slachtoffers onder de inzittenden van vrachtwagens en bussen toont duidelijk aan dat het bijna uitsluitend gaat om personen uit de werkende populatie. Dit blijkt uit het hoge aandeel slachtoffers in de leeftijdsgroep 25 tot 59-jarigen, en het lage aandeel van slachtoffers bij zowel jongeren (0 tot 17-jarigen) en ouderen (60 tot 79-jarigen). Deze verdeling weerspiegelt het beroepsmatig gebruik van vrachtwagens.

Bij de inzittenden van de bus valt een iets hoger aandeel slachtoffers in de leeftijdsgroep 0-17 jaar op, in vergelijking met alle weggebruikers samen. Dit kan te verklaren zijn door het relatief grote aandeel 0-17 jarigen dat gebruik maakt van het openbaar vervoer (denk aan woon-schoolverkeer), zoals blijkt uit OVG7. Tussen 2015 en 2024 zijn er weinig verschuivingen op te merken in de leeftjidsverdeling van de slachtoffers onder de inzittenden van vrachtwagens en bussen.

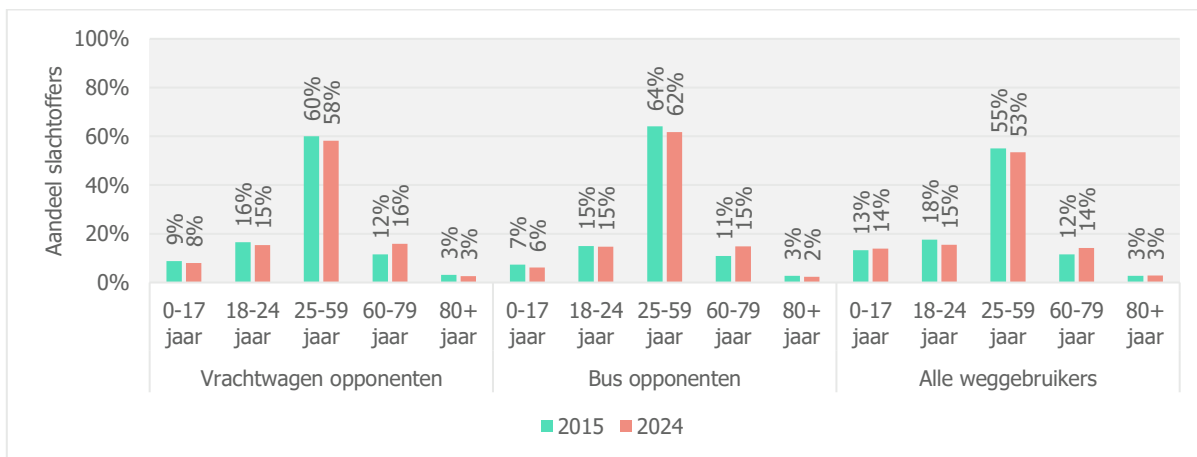
Figuur 11 Slachtoffers naargelang leeftjid, vrachtwagen- en bus-inzittenden, 2024 versus 2015



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De leeftjidsverdeling van slachtoffers in ongevallen met een vrachtwagen of een bus, is tussen 2015 en 2024 relatief stabiel gebleven. Bovendien sluit de leeftjidsverdeling van deze groep slachtoffers nauw aan bij die van alle verkeersslachtoffers.

Figuur 12 Slachtoffers naargelang leeftjid, opposenten in vrachtwagen- en bus-ongevallen, 2024 versus 2015



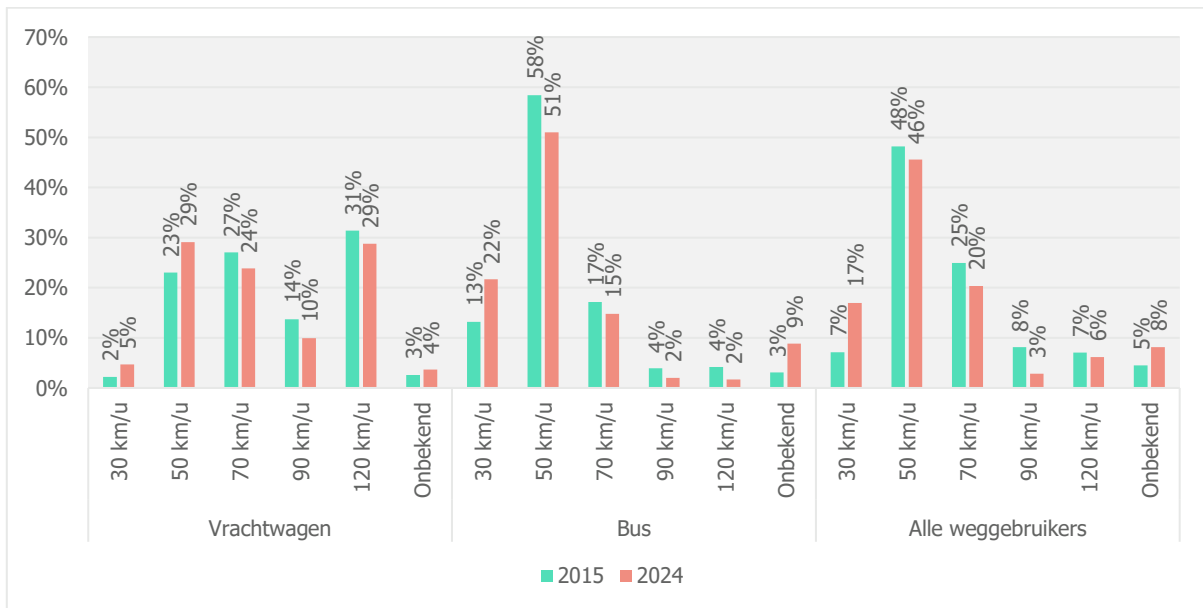
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.3 Evolutie van de kenmerken van de ongevallen

In 2024 vond 29% van de vrachtwagenongevallen op weg met een snelheidslimiet van 120 km/u plaats, nog eens 29% op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u en 24% op wegen waar 70 km/u geldt. Er zijn weinig verschuivingen op te merken in deze verdeling in de laatste 10 jaar. Het aandeel ongevallen op wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u nam af, wat gelinkt is met de aanpassing van de snelheidslimiet op gewestwegen in 2017, waarbij de maximumsnelheid op gewestwegen werd teruggebracht van 90 km/u naar 70 km/u.

De helft van de ongevallen met bussen gebeurde in 2024 op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u en in bijna een kwart van de busongevallen gold er een snelheidslimiet van 30 km/u. Het aandeel ongevallen op 30 km/u wegen nam toe tegenover 2015. Deze stijging houdt rechtstreeks verband met de uitbreiding van zone-30-regimes in tal van Vlaamse steden en gemeenten de afgelopen jaren.

Figuur 13 Verdeling letselongevallen per snelheidsregime, 2024 versus 2015

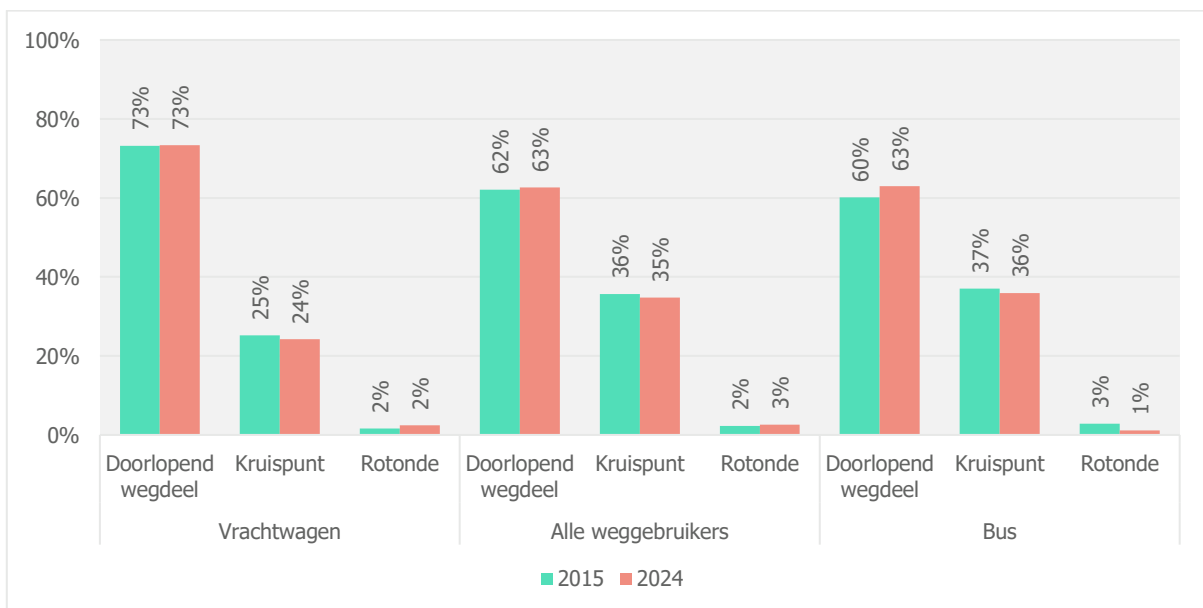


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Bij busongevallen is er in de voorbije tien jaar een lichte toename van het aandeel ongevallen dat plaatsvindt op doorlopende weggedeelten. In 2015 gebeurde 60% van de busongevallen op dergelijke locaties, tegenover 63% in 2024. Tegelijkertijd bleef het aandeel ongevallen op kruispunten stabiel.

Ook bij ongevallen met vrachtwagens blijft het overgrote merendeel plaatsvinden op doorlopende weggedeelten. Er zijn in de afgelopen tien jaar geen noemenswaardige verschuivingen waarneembaar in de locatie van vrachtwagenongevallen.

Figuur 14 Letselongevallen naargelang het wegsegment, 2024 versus 2015



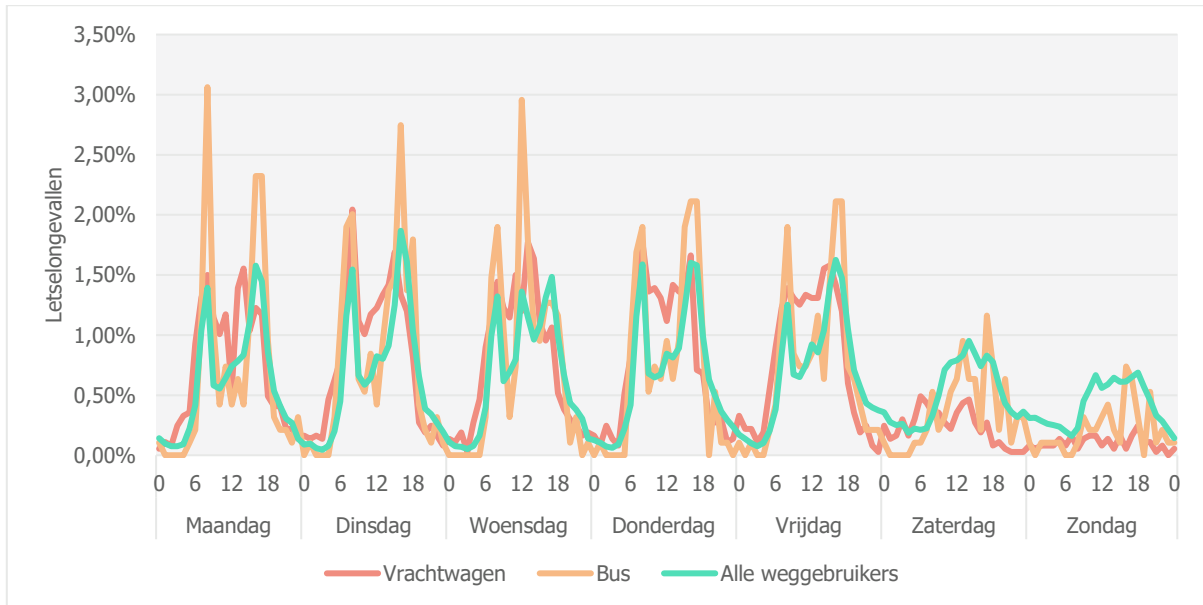
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Wanneer we de verdeling van ongevallen over de dagen van de week en de uren van de dag bekijken (Figuur 15), zien we zeer duidelijke pieken in letselongevallen tijdens de spitsuren voor bussen. Deze pieken zijn meer uitgesproken dan bij het geheel van letselongevallen, vooral tijdens de ochtendspits op maandag, de

avondspits op maandag en dinsdag en 's middags op woensdag. Ook in het weekend worden opvallende pieken in het aantal busongevallen geregistreerd. Tijdens de nacht is het aandeel letselongevallen met bussen kleiner dan voor alle letselongevallen het geval is, dit kan te verklaren zijn door het feit dat het openbaar vervoer 's nachts grotendeels stilvalt.

Voor vrachtwagens is er een bredere spreiding van letselongevallen over de dag, die nauwer aansluit bij het algemeen patroon van alle letselongevallen. Ook bij deze voertuigcategorie zijn er duidelijke pieken in letselongevallen tijdens de spitsuren. Net zoals bij de bussen gebeuren er weinig letselongevallen tijdens de nacht.

Figuur 15 Verdeling van de letselongevallen over de dagen en uren van de week (2022-2024)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

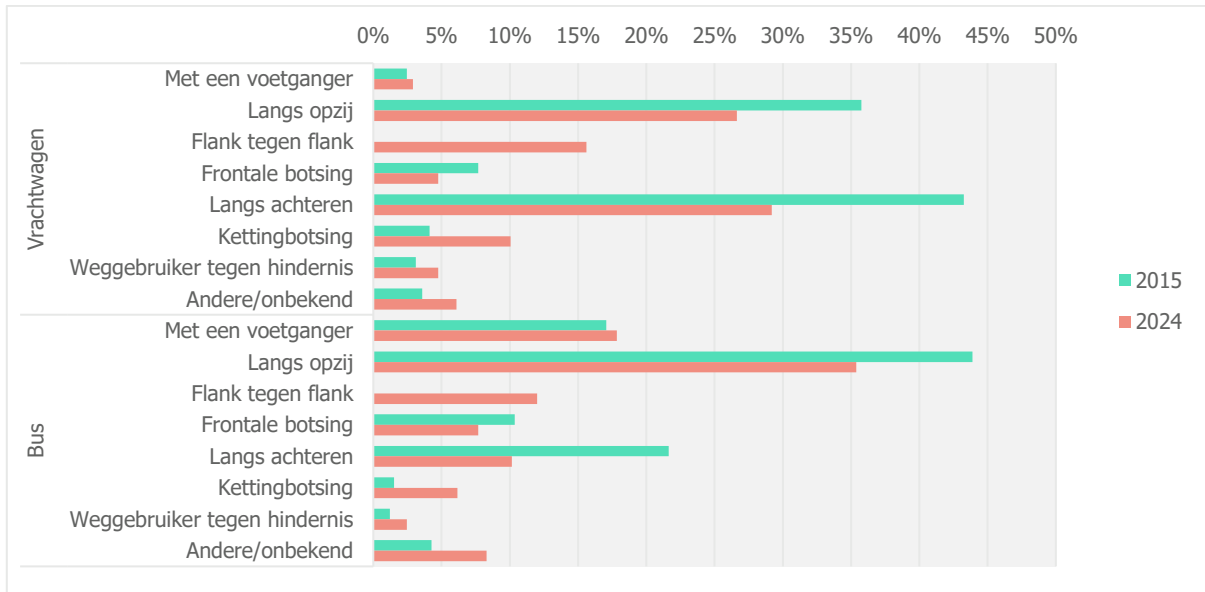
2.4 Kenmerken van de botsingen

Figuur 16 geeft inzicht in de verdeling van meerzijdige verkeersongevallen volgens het type botsing, voor zowel vrachtwagens als bussen. Meerzijdige ongevallen zijn ongevallen waarin meerdere voertuigen betrokken zijn. 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 2015. Bij de interpretatie van onderstaande figuur is daarom de nodige voorzichtigheid geboden.

Voor vrachtwagens zien we dat het merendeel van de ongevallen bestaat uit zijdelingse botsingen ('langs opzij') en kop-staartbotsingen ('langs achteren'). In 2015 gebeurde ongeveer 35% van de ongevallen langs opzij, wat in 2024 daalde tot ongeveer 27%. We kunnen deze daling echter niet los zien van de categorie 'flank tegen flank', die nog niet voorkomt in de ongevallendata van 2015. Indien we beide categorieën samentellen, zien we geen daling maar eerder een verschuiving in de classificatie van de ongevallen. Ook het aandeel kop-staartbotsingen nam af, van 43% in 2015 naar 29% in 2024. Het aandeel kettingbotsingen steeg daarentegen van 4% in 2015 naar 10% in 2024 als gevolg van de gewijzigde definitie, maar het aandeel blijft beperkter. Andere types botsingen komen minder vaak voor.

Voor bussen is de verdeling van botsingstypes veranderd in de laatste 10 jaar. In 2015 bestonden de meeste ongevallen uit zijdelingse botsingen ('langs opzij'), goed voor ongeveer 44%. In 2024 is dit aandeel gedaald tot 35%, opnieuw is enige voorzichtigheid geboden bij de interpretatie van deze daling. Ook het aandeel botsingen langs achteren is sterk afgenomen (van 22% in 2015 naar 10% in 2024, dit kan deels te maken hebben met de wijziging van de definitie 'kettingbotsing') net als het aandeel frontale botsingen (10% in 2015, 8% in 2024).

Figuur 16 Verdeling van meerzijdige letselgevallen per type eerste aanrijding (2015 versus 2024)

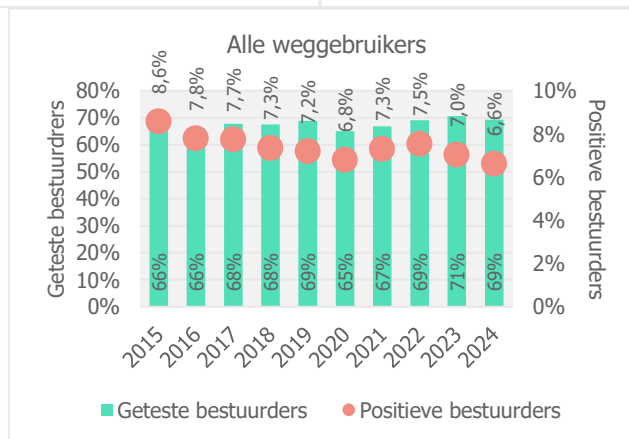
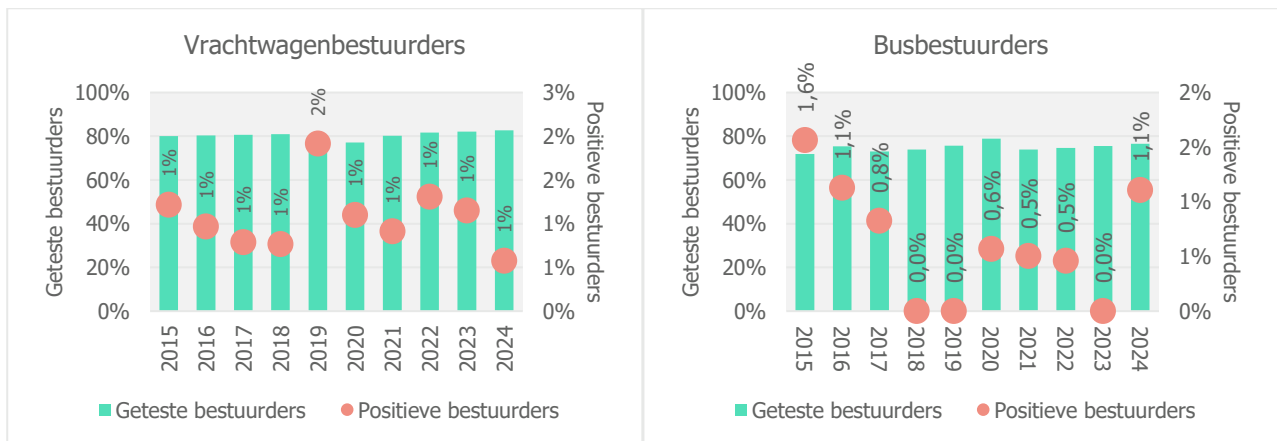


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

2.5 Verzwarende omstandigheden

Het percentage bestuurders van bussen of vrachtwagens dat positief test op alcohol na een ongeval is zeer laag. Bij bestuurders van bussen zijn er zelfs jaren waarin geen enkele geteste bestuurder positief bleef na een ongeval. Zowel bestuurders van vrachtwagens als van bussen testen minder vaak positief na een ongeval dan alle bestuurders samen genomen.

Figuur 17 Evolutie van het aantal geteste en het aandeel positieve bestuurders, vrachtwagen en bus (2015-2024).



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

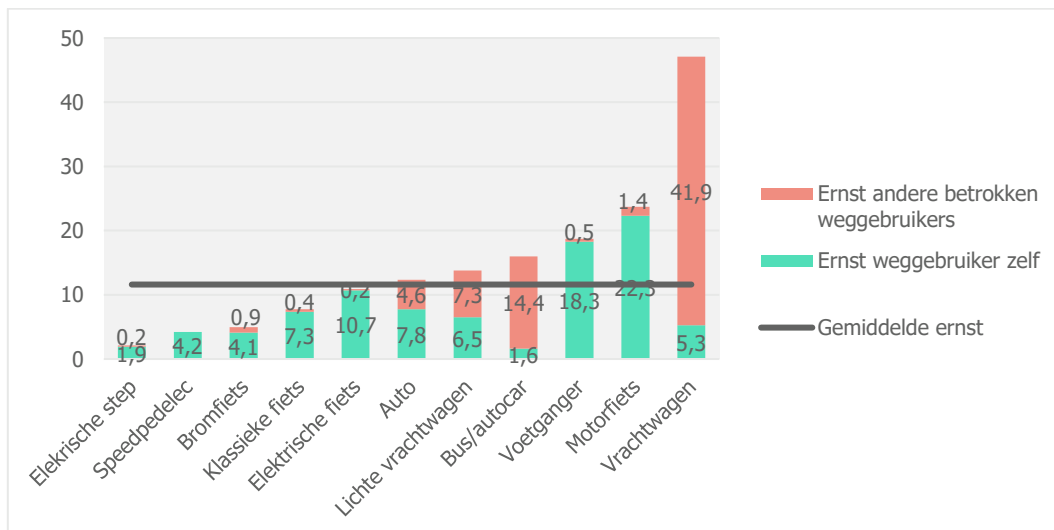
3 Hoe (on)veilig zijn zware voertuigen?

Figuur 18 geeft voor de periode 2022-2024 de ernst weer van de letselgevallen voor de verschillende verplaatsingswijzen van de weggebruikers. De ernst van een letselgeval wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselgevallen. 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 letselgevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. Daarbij is geen rekening gehouden met de mate van blootstelling van de verschillende types weggebruikers.

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

Een gelijkaardig patroon is zichtbaar bij ongevallen met bussen of autocars. Ook hier is de ernst het hoogst bij de opponenten.

Figuur 18 Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselgevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselgevallen) per weggebruikerstype (2022-2024)



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In 2013 rapporteerde De Lijn 6.233 schadegevallen op de weg. In dat jaar werd één schadegeval met een dodelijk slachtoffer gemeld, waarbij het slachtoffer geen reiziger was. Wat de zwaargewonden betreft, ging het om 77 gevallen met zwaargewonde reizigers en 30 gevallen met zwaargewonde derden. Daarnaast werden 1.132 lichtgewonde reizigers en 267 lichtgewonde derden gerapporteerd (De Lijn, 2014).

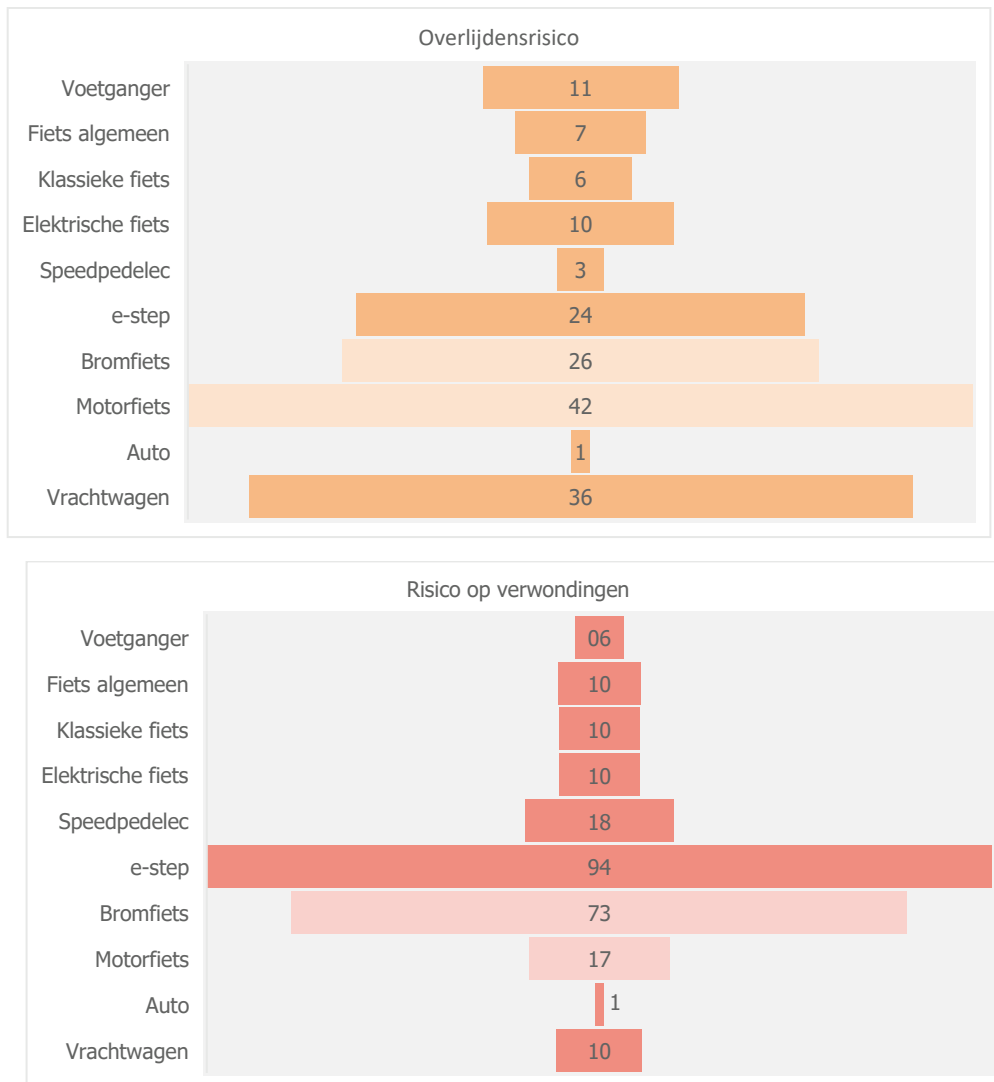
Sinds 2013 werd de methodiek voor de registratie van ongevallen en schadedossiers bij De Lijn aangepast, waardoor een directe vergelijking met latere jaren moeilijk is. In 2023 rapporteerde De Lijn 4.842 verkeersongevallen. In 2023 waren er 4.842 verkeersongevallen met wegverkeer volgens De Lijn, in ongeveer de helft van deze gevallen werd De Lijn als aansprakelijke partij aangeduid. Daarnaast werden bijna 2.000 schadedossiers geopend, waarvan 932 dossiers specifiek betrekking hadden op reizigers. In vergelijking met 2013 betekent dit een stijging van 9,5% in het aantal dossiers over verkeersongevallen (De Lijn, 2014, 2024).

In het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG7) is geen data beschikbaar voor het aantal kilometers afgelegde door bussen, enkel voor hoeveel kilometers men als passagier aflegt met de bus en de beschikbare gegevens voor vrachtwagens zijn beperkt. Enkel in de zesde editie (2022) werden cijfers opgenomen over het aantal afgelegde kilometers en de bijhorende risico's. Hierdoor is het momenteel niet mogelijk om evoluties in de tijd in kaart brengen.

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.

In 2022 bedroeg het overlijdensrisico voor vrachtwagenverkeer 71 doden per miljard afgelegde kilometers. In dit cijfer zijn zowel de inzittenden van vrachtwagens als de opvoeren (andere betrokkenen bij het ongeval) meegeteld. Dit risico ligt 35,5 keer hoger dan het overlijdensrisico bij ongevallen met personenwagens. Ook het risico op verwondingen ligt aanzienlijk hoger: met 1.906 slachtoffers per miljard kilometer is het verwondingsrisico bij vrachtwagenongevallen tien keer groter dan bij personenauto-ongevallen.

Figuur 19 Overlijdensrisico en risico op verwondingen, hoofdvervoerswijze, personenwagen = index 1, 2022



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

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)

4 Wie zijn de botsingspartners van zware voertuigen?

Om beter inzicht te krijgen in de opponenten die betrokken zijn bij ongevallen met zware voertuigen, wordt gebruik gemaakt van een botsingsmatrix (Figuur 20 en Figuur 21 op de volgende pagina), die weergeven met welk type weggebruikers of voertuigen de ongevallen plaatsvinden. De rijen tonen de verkeersdoden, de kolommen hun opponenten. De meerderheid van de dodelijke ongevallen betreft eenzijdige of tweezijdige ongevallen. Wanneer er drie of meer partijen betrokken zijn, wordt voor deze figuur de tegenpartij met de hoogste massa geselecteerd als botsingspartner van de verkeersdode. Dit is doorgaans (maar niet altijd) de partij die de meest ernstige gevolgen veroorzaakt. Deze berekeningsmethode wordt eveneens toegepast door het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie.

Zowel bij vrachtwagens als bij bussen blijkt uit de botsingsmatrix dat het hoogste aandeel ongevallen in zowel 2015 als in 2024 plaatsvond met een personenwagen als botsingspartner. Dit patroon is consistent over de jaren heen, hoewel het aandeel ongevallen tussen vrachtwagens en personenwagens in 2024 licht gedaald is sinds 2015. Daarnaast blijft het aandeel ongevallen tussen vrachtwagens en fietsers stabiel en schommelt dit rond 1% over de jaren heen. Het aandeel ongevallen met vrachtwagens waarbij de opponent een fietser is, komt neer op ongeveer één ongeval op zeven van alle vrachtwagenongevallen. Bij busongevallen vormen fietsers, na personenwagens, de op één na meest voorkomende botsingspartner in 2015, in 2024 zijn er drie ongevallen meer met fietsers dan met personenwagens. Verder komen ongevallen tussen vrachtwagens en bestelwagens, evenals tussen vrachtwagens onderling, relatief frequent (resp. 8,1% en 6,8% van de ongevallen met vrachtwagens) voor.

Zoals reeds in eerdere hoofdstukken aangehaald, is het aantal dodelijke slachtoffers bij ongevallen met een bus zeer beperkt. Daarom worden voor bussen in onderstaande tabel, die rapporteert over de dodelijk gewonde opponenten van zware voertuigen, alleen absolute cijfers getoond.

Binnen de groep dodelijke slachtoffers bij de opponenten valt het relatief hoge aandeel dodelijke slachtoffers onder fietsers op. Het aantal dodelijke fietsslachtoffers in vrachtwagenongevallen bleef stabiel in de periode 2015-2024. Een opvallende evolutie betreft het aantal dodelijke slachtoffers onder inzittenden van personenwagens bij een ongeval met een vrachtwagen. Dit aantal daalde van 27 slachtoffers in 2015 naar 2 in 2024. Sinds 2023 vallen er meer dodelijke slachtoffers in ongevallen tussen vrachtwagens en fietsers, dan in ongevallen tussen vrachtwagens en personenwagens.

Tabel 1 Dodelijk gewonde opponenten van vrachtwagens en bussen, 2015 versus 2024

	Vrachtwagenongevallen				Busongevallen	
	Absolute aantallen		Aandeel		Absolute aantallen	
	2015	2024	2015	2024	2015	2024
Voetganger	6	5	10%	13%		3
Fiets	16	15	26%	39%	4	2
Bromfiets	1	1	2%	3%		
Motorfiets						
Auto	27	2	44%	5%	3	
Bestelwagen	4	10	6%	26%		1
Vrachtwagen	7	4	11%	11%		
Autobus/autocar		1				
Andere	1		2%			
Onbekend						

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

In 2015 vielen er in totaal 10 dodelijke slachtoffers onder de inzittenden van vrachtwagens. Zeven van deze doden kwamen om het leven bij een ongeval met een andere vrachtwagen. Voor twee slachtoffers werd een eenzijdig ongeval geregistreerd. In 2024 waren er negen dodelijke slachtoffers onder vrachtwageninzittenden. Vijf van deze doden viel bij een eenzijdig ongeval en vier bij een ongeval met een andere vrachtwagen.

Figuur 20 Botsingsmatrix van de ongevallen met zware voertuigen in absolute cijfers (2015 versus 2024)

		In botsing met ...										
2015												Totaal
Slachtoffers		4	199	95	28	1536	132	57	62	0	109	2222
		154	1020	251	83	5226	448	218	76	851	285	8612
		46	141	69	8	1934	190	49	21	336	74	2868
		11	52	10	35	1072	114	36	5	325	56	1716
		26	27	34	90	10142	1271	1076	142	2845	484	16137
		1	3	1	2	575	120	133	12	189	35	1071
		2	7	1	0	172	25	49	11	26	3	296
		1	2	1	0	68	15	154	3	103	9	356
		2	12	7	2	176	30	23	12	77	101	442
	Totaal	247	1463	469	248	20901	2345	1795	344	4752	1156	33720

		In botsing met ...										
2024												Totaal
Slachtoffers		1	319	98	14	1151	112	37	54	0	178	1964
		227	1480	343	61	4638	571	197	70	976	421	8984
		24	70	35	4	456	30	4	6	70	23	722
		87	301	70	8	1816	227	45	17	342	117	3030
		8	35	17	45	674	98	45	3	278	31	1234
		17	35	29	47	5899	1030	770	67	1975	317	10186
		0	4	1	3	409	137	109	9	145	27	844
		0	1	0	0	37	25	91	1	59	1	215
		3	10	1	0	103	7	16	14	32	6	192
		8	30	1	2	167	25	31	8	103	104	479
Totaal	375	2285	595	184	15350	2262	1345	249	3980	1225	27850	

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 21 Botsingsmatrix van de ongevallen met zware voertuigen in relatieve cijfers (2015 versus 2024)

		In botsing met ...										
2015												Totaal
Slachtoffers		0%	1%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	7%
		0%	3%	1%	0%	15%	1%	1%	0%	3%	1%	26%
		0%	0%	0%	0%	6%	1%	0%	0%	1%	0%	9%
		0%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	1%	0%	5%
		0%	0%	0%	0%	30%	4%	3%	0%	8%	1%	48%
		0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	1%	0%	3%
		0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
		0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	Totaal	1%	4%	1%	1%	62%	7%	5%	1%	14%	3%	

		In botsing met ...										
2024												Totaal
Slachtoffers		0%	1%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	1%	7%
		1%	5%	1%	0%	17%	2%	1%	0%	4%	2%	32%
		0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
		0%	1%	0%	0%	7%	1%	0%	0%	1%	0%	11%
		0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	1%	0%	4%
		0%	0%	0%	0%	21%	4%	3%	0%	7%	1%	37%
		0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	3%
		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
		0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
	Totaal	1%	8%	2%	1%	55%	8%	5%	1%	14%	4%	

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Referenties

Bas, S.; Sloomans, F. & Vervoort, M. (2025). Ongevallen met vrachtwagens – Een studie over de mobiliteit en ongevallen van vrachtwagens in België aan de hand van Viapass-gegevens, Brussel: Vias institute

De Lijn (2016). Jaarverslag 2015.
https://assets.ctfassets.net/32fmeyn9t08i/1HBawVqrEtpxa1Sv5SRmQe/96e8416c83c856bca254fa329418b012/jaarverslag_2015.pdf

De Lijn (2025). Jaarverslag 2024.
<https://assets.ctfassets.net/32fmeyn9t08i/7gXX4kK4eob9lBzm86Bq0/3006df2c18bc88096d635854bd1f019f/jaarverslag-2024.pdf>

Mobiliteitsraad Vlaanderen (2025). Bestelwagens in de mobiliteit in Vlaanderen – een analyse.
<https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/75828>

Yannis, G., & Michelaraki, E. (2024). Review of city-wide 30 km/h speed limit benefits in Europe. Sustainability, 16(11), 4382

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2025), Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2025.



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be