



Rapport nr. 2022-S-01-NL

Statistisch rapport 2022

Verkeersongevallen 2021



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer



Statistisch rapport 2022

Verkeersongevallen 2021

Rapport nr. 2022-S-01-NL

Auteurs: Sloomans Freya

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute

Publicatiedatum: 9/08/2022

Wettelijk depot: D/2022/0779/44

Geleive naar dit document te verwijzen als volgt: Sloomans, F. (2022). Statistisch rapport 2022 – Verkeersongevallen 2021, Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Sloomans, F. (2022). Rapport statistique 2022 – Accidents de la route 2021. Bruxelles : Institut Vias

Disclaimer

De gegevens in deze publicatie werden verzameld door Vias institute. Vias institute kan niet aansprakelijk gesteld worden voor eventuele fouten in de gegevens die afkomstig zijn van andere instanties.

De gegevens in dit rapport mogen enkel hernomen of verspreid worden, met een duidelijke en expliciete vermelding van dit rapport en de oorspronkelijke bron(nen).

De vermelde cijfers afkomstig van Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) stemmen overeen met de officiële ongevallencijfers gepubliceerd door deze organisatie op 08/06/2021.

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

Inhoudsopgave

Contents	3
1 De letselongevallenstatistieken van 2021 in één oogopslag	4
2 Algemeen	5
2.1 Kerncijfers	5
2.2 Evolutie op korte en lange termijn	6
2.3 Europese vergelijking	9
3 Locatie	11
3.1 Gewesten en provincies	11
3.2 Wegtype	14
4 Weggebruikers	16
4.1 Evolutie	16
4.1.1 Voetgangers	18
4.1.2 Fietzers	18
4.1.3 Bromfietzers	21
4.1.4 Elektrische steps	21
4.1.5 Motorfietzers	22
4.1.6 Personenwagens	22
4.1.7 Lichte vrachtwagens	23
4.1.8 Vrachtwagens	23
4.2 Type weggebruikers	24
4.3 Leeftijd	25
5 Periode	30
5.1 Algemeen	30
5.2 Per maand	31
5.3 Per week	33
5.4 Per uur	36
6 Ongevalsekenmerken	36
6.1 Type aanrijdingen	36
6.2 Botsingsmatrix	39
6.3 Verzwarende omstandigheden	40
6.4 Rijden onder invloed van alcohol	42
7 Verzekeringsgegevens	44

1 De letselongevallenstatistieken van 2021 in één oogopslag

Tabel 1. De letselongevallenstatistieken van 2021. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen		Doden 30 dagen		Gewonden		Ongevalsernst	
	2021	Evolutie 2019-2021	2021	Evolutie 2019-2021	2021	Evolutie 2019-2021	2021	Evolutie 2019-2021
Kerncijfers	34,640	-8%	516	-20%	42,566	-11%	14,9	-13%
Periode van week								
Weekdag	24,013	-8%	316	-8%	28,693	-10%	13,0	-2%
Weekenddag	6,701	-4%	97	-31%	8,605	-8%	14,0	-30%
Weekendnacht	2,169	-19%	55	-44%	2,688	-21%	25,0	-32%
Weeknacht	1,756	-11%	48	-19%	2,063	-15%	27,0	-10%
Lichtgesteldheid								
Dag	24,218	-6%	317	-16%	29,595	-9%	13,0	-11%
Dageraad - schemering	1,551	-13%	34	+42%	1,841	-16%	22,0	+64%
Nacht, geen openbare verlichting aanwezig	795	-9%	34	-13%	958	-12%	43,0	-4%
Nacht, openb. verlicht. aanw., maar niet ontstoken	269	-31%	8	-27%	341	-37%	30,0	+7%
Nacht, openbare verlichting aanwezig en ontstoken	6,377	-16%	115	-37%	7,810	-19%	18,0	-25%
Weersomstandigheden								
Regenval	3,507	-11%	47	-28%	4,413	-12%	13,4	-19%
Bijzonder	698	+7%	15	+15%	841	+3%	21,5	+8%
Normaal	26,615	-11%	423	-22%	32,625	-14%	15,9	-12%
Staat van de weg								
Droge weg	20,284	-10%	310	-19%	24,779	-13%	15,3	-10%
Nat met plassen	6,722	-10%	114	-14%	8,394	-12%	17,0	-4%
Ijzel/sneeuw	482	+11%	7	-12%	573	+7%	14,5	-21%
Proper	3,640	-10%	64	-33%	4,512	-13%	17,6	-25%
Vuil (zand, grind, bladeren,...)	192	-9%	6	-14%	214	-11%	31,2	-6%
Regio								
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	3,534	-10%	8	-60%	4,094	-11%	2,3	-55%
Vlaams Gewest	21,213	-8%	310	-2%	25,481	-11%	14,6	+7%
Waals Gewest	9,893	-8%	198	-36%	12,475	-10%	20,0	-31%
Provincie								
Antwerpen	6,325	-6%	81	+4%	7,625	-9%	12,8	+11%
Brussel	3,534	-10%	8	-60%	4,094	-11%	2,3	-55%
Limburg	2,646	-6%	67	+16%	3,277	-11%	25,3	+22%
Oost-Vlaanderen	5,435	-11%	59	-16%	6,414	-15%	10,9	-5%
Vlaams-Brabant	2,882	-7%	46	-12%	3,488	-10%	16,0	-4%
West-Vlaanderen	3,925	-9%	57	+0%	4,677	-12%	14,5	+10%
Henegouwen	3,495	-7%	72	-37%	4,454	-10%	20,6	-33%
Luik	3,271	-2%	51	-33%	4,109	-4%	15,6	-32%
Luxemburg	826	-11%	27	-45%	1,029	-16%	32,7	-38%
Namen	1,356	-13%	32	-35%	1,748	-13%	23,6	-25%
Waals-Brabant	945	-18%	16	-20%	1,135	-18%	16,9	-2%
Wegtype								
Binnen bebouwde kom	20,130	-10%	179	-16%	23,426	-12%	8,9	-7%
Buiten bebouwde kom	10,154	-8%	251	-19%	13,092	-12%	24,7	-12%
Autosnelweg	2,527	-15%	78	-31%	3,600	-17%	30,9	-19%
Kruispunttype								
Buiten kruispunt	22,278	-9%	390	-25%	27,074	-12%	17,5	-18%
Op kruispunt	11,289	-6%	115	+11%	13,802	-10%	10,2	+19%
Rotonde	1,073	-4%	11	-27%	1,174	-10%	10,3	-24%
Snelheidsregime								
30 km/u	4,668	+51%	32	+88%	5,289	+51%	6,9	+25%
50 km/u	15,500	-24%	171	-23%	18,171	-26%	11,0	+2%
70 km/u	5,695	-21%	141	-10%	7,397	-24%	24,8	+14%
90 km/u	2,192	-21%	80	-38%	3,003	-25%	36,5	-20%
120 km/u	1,911	-20%	74	-27%	2,757	-21%	38,7	-9%
Ongevalstype								
Eenzijdige ongevallen	8,055	-56%	229	-25%	9,445	-14%	28,4	+70%
Ongevallen met meerdere weggebruikers	25,362	-54%	372	-17%	33,679	-21%	14,7	+79%
Weggebruikerstype								
Voetganger	3,835	+17%	75	+15%	3,715	+17%	19,6	-1%
Fietsers	8,026	+0%	44	-20%	7,911	-1%	5,5	-20%
Bromfiets	3,296	+26%	16	+23%	3,119	+24%	4,9	-2%
Motorfiets	2,396	+2%	62	-21%	2,360	+2%	25,9	-22%
Personenwagen	25,569	+14%	215	-3%	18,279	+15%	8,4	-14%
Lichte vrachtwagen	3,488	+16%	28	+155%	1,291	+12%	8,0	+116%
Vrachtwagen	1,752	+9%	15	-12%	336	-4%	8,6	-19%
Bus/autocar	536	+24%	2	+100%	2	+100%	3,7	+61%
Geslacht								
Mannelijk	46,709	-12%	379	-32%	24,039	-11%	8,1	-19%
Vrouwelijk	27,872	-14%	126	-7%	17,234	-16%	4,5	+4%
Leeftijd								
0-14	4,875	-12%	18	+64%	3,031	-13%	3,7	+85%
15-17	2,818	+3%	7	-36%	2,172	+1%	2,5	-38%
18-24	11,551	-7%	62	-29%	7,094	-6%	5,4	-23%
25-64	47,628	-12%	270	-25%	24,874	-14%	5,7	-14%
65+	7,566	-14%	145	-13%	4,111	-13%	19,2	+1%

2 Algemeen

2.1 Kerncijfers

Tabel 2 geeft de kerncijfers van verkeersongevallen weer voor 2019 tot 2021. Gezien het uitzonderlijke karakter van 2020, vergelijken we in dit rapport de cijfers van 2021 met de cijfers van 2019. Schadegevallen zijn het aantal verzekerde voertuigen die aansprakelijk zijn gesteld in een verkeersongeval. Ze omvatten zowel verkeersongevallen met enkel materiële schade als deze met letselschade. Omdat er ook meerdere voertuigen aansprakelijk kunnen gesteld worden in één verkeersongeval, komt dit aantal niet helemaal overeen met het aantal verkeersongevallen. De cijfers voor 2021 waren nog niet beschikbaar op het moment van publicatie van dit rapport. Een letselongeval is een verkeersongeval dat geregistreerd wordt door de politie en waarbij minstens één persoon (al dan niet dodelijk) gewond is geraakt.

In België is er een afname van de aantallen letselongevallen, gewonden en schadegevallen op korte termijn. In vergelijking met 2019 is er in 2021 een afname van het aantal letselongevallen met 8%. We zien verder ook een daling van het aantal gewonden (-11%) en van het aantal doden 30 dagen (-20%). Ook in 2021 is er nog een duidelijk voelbare neerwaartse impact van de COVID-19-pandemie op het aantal doden, er vielen 516 doden op de Belgische wegen.

Tabel 2. Kerncijfers (2019-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	2019	2020	2021	Evolutie 2019-2021 #	Evolutie 2019-2021 %
Letselongevallen	37719	30251	34640	-3079	-8%
Gewonden	47188	36651	42050	-5138	-11%
Doden 30 dagen	644	499	516	-128	-20%
Schadegevallen	331516	245576			

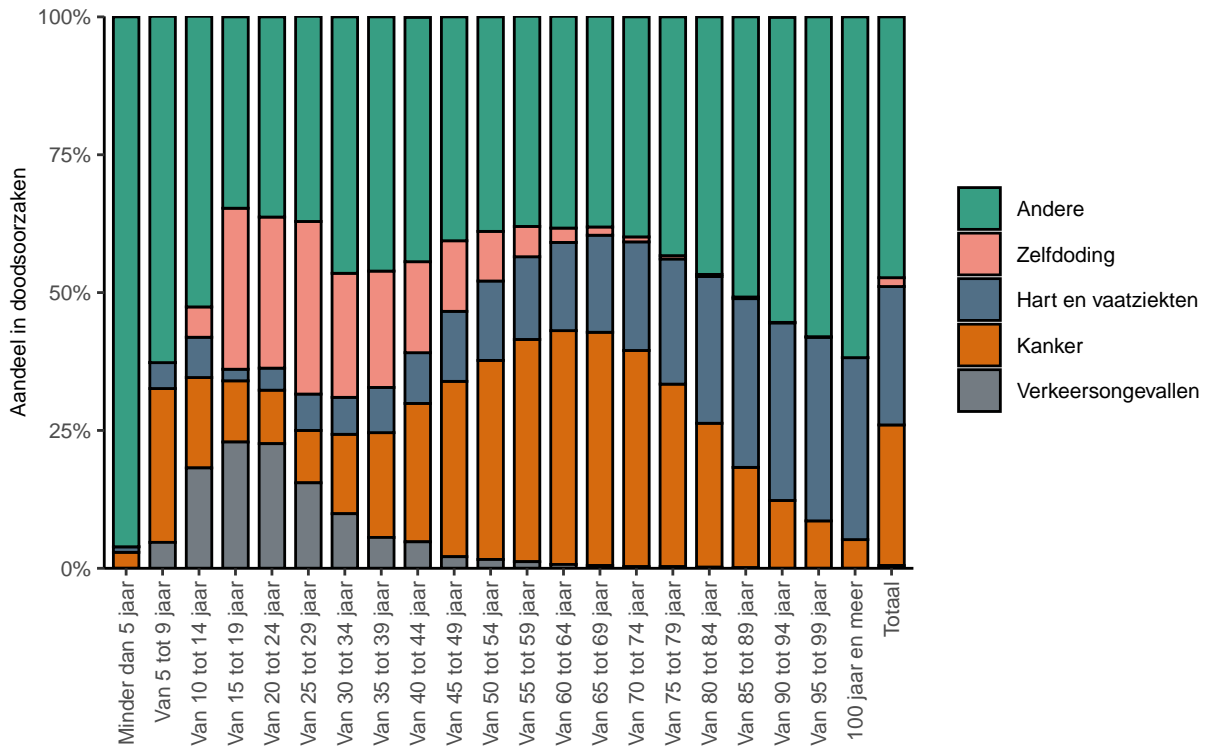
Tabel 3 geeft enkele verkeersveiligheidsindicatoren weer voor de laatste drie jaren. Dit zijn relatieve cijfers waarbij het aantal verkeersdoden in verhouding worden gesteld met de populatie en het aantal letselongevallen. De cijfers tonen een dalende trend van de mortaliteit (-20%), gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, en van de ernst (-13%), gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen.

Tabel 3. Verkeersveiligheidsindicatoren (2019-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	2019	2020	2021	Evolutie 2019-2021 %
Mortaliteit (aantal doden 30 dagen / miljoen inwoners)	56,3	43,4	44,8	-20%
Ernst (aantal doden 30 dagen / 1000 letselongevallen)	17,1	16,5	14,9	-13%

Figuur 1 situeert verkeersongevallen binnen de belangrijkste doodsoorzaken. In 2019 was 1% van alle overlijdens te wijten aan verkeersongevallen. De onderstaande figuur geeft de verdeling per leeftijdscategorie weer, waaruit blijkt dat deze verdeling heel verschillend is voor de verschillende leeftijdscategorieën. We stellen vast dat verkeersongevallen een zeer belangrijke doodsoorzaak zijn bij jongeren: 23% van alle overlijdens bij 15- tot 19-jarigen en bij 20- tot 24-jarigen zijn te wijten aan verkeersongevallen. Naarmate de leeftijd toeneemt, worden andere doodsoorzaken belangrijker.

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



2.2 Evolutie op korte en lange termijn

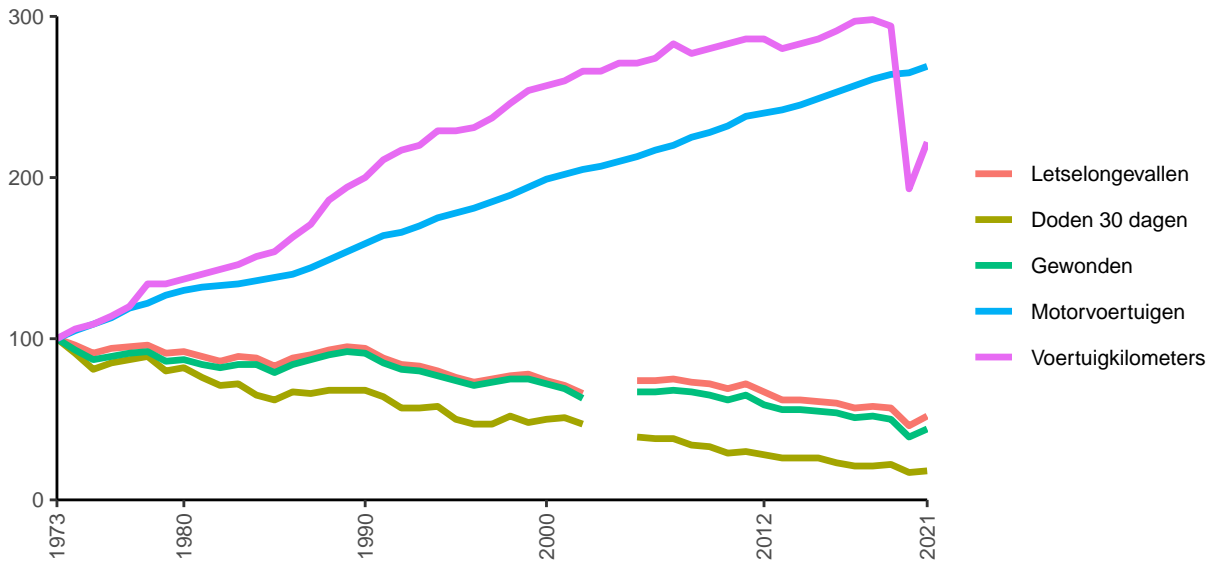
Figuur 2 geeft voor de periode van 1973 tot 2021 de evolutie weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, motorvoertuigen en de afgelegde voertuigkilometers. De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast. De evolutie wordt weergegeven ten opzichte van het referentiejaar 1973, dat in de figuur gelijkgesteld wordt aan index 100.

Voor de periode t.e.m. 2004 wordt er voor het aantal letselongevallen en het aantal gewonden gebruik gemaakt van ongewogen cijfers, dit verklaart de plotse stijging in 2005. Hierdoor kan de periode voor 2005 niet vergeleken worden met de periode vanaf 2005. Dit geldt enkel voor het aantal letselongevallen en gewonden; bij de doden 30 dagen werd er geen wegingscoëfficiënt gebruikt. Wegens de hoge onbetrouwbaarheid van de cijfers van 2003 en 2004 worden deze niet gepubliceerd.

De voertuigkilometers werden federaal verzameld tot en met 2017. Vanaf 2017 werd een schatting van het aantal voertuigkilometers gemaakt op basis van de Omnibus-bevraging, waarin een sample van gemiddeld 12.000 respondenten per jaar bevraagd wordt. Hieruit kennen we het aantal kilometer dat respondenten op één dag afleggen per transportwijze. Vervolgens wordt er een weging toegepast die ervoor zorgt dat de steekproef geëxtrapoleerd wordt naar de volledige volwassen bevolking en naar alle dagen van het jaar. Op die manier kan het aantal afgelegde kilometer door de volledige bevolking over een volledig jaar berekend worden. Dat is echter het aantal kilometer afgelegd door personen en niet door voertuigen. Hierdoor zijn de cijfers vanaf 2018 niet vergelijkbaar met de voorgaande jaren.

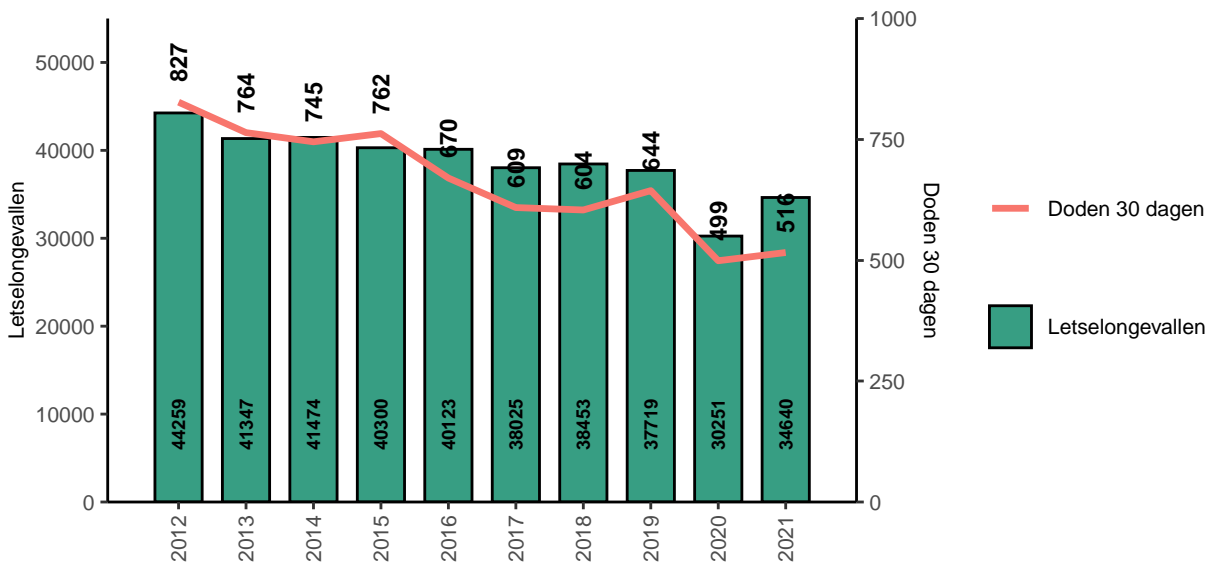
De grafiek toont aan dat het aantal letselongevallen, het aantal doden 30 dagen en het aantal gewonden een dalende trend vertonen, ondanks de constante toename van het aantal motorvoertuigen en van het aantal gereden kilometers op onze wegen. Wat de gereden kilometers betreft, zien we een grote daling in 2020, als gevolg van de COVID-19 pandemie. De evolutie op lange termijn wijst op een algemene verbetering van de veiligheid op onze wegen de laatste decennia.

Figuur 2. Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 3 geeft voor de periode van 2012 tot 2021 de evolutie weer van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen. De grafiek toont een algemeen dalende trend van het aantal letselongevallen tot 2017, om daarna te stagneren. In 2021 was er een stijging van het aantal letselongevallen (+15%) tegenover 2020. Het effect van de COVID-19-crisis op verkeersongevallen in 2020 was zeer groot. Er is in 2021 een afname van het aantal verkeersongevallen met 8% in vergelijking met 2019.

Figuur 3. Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

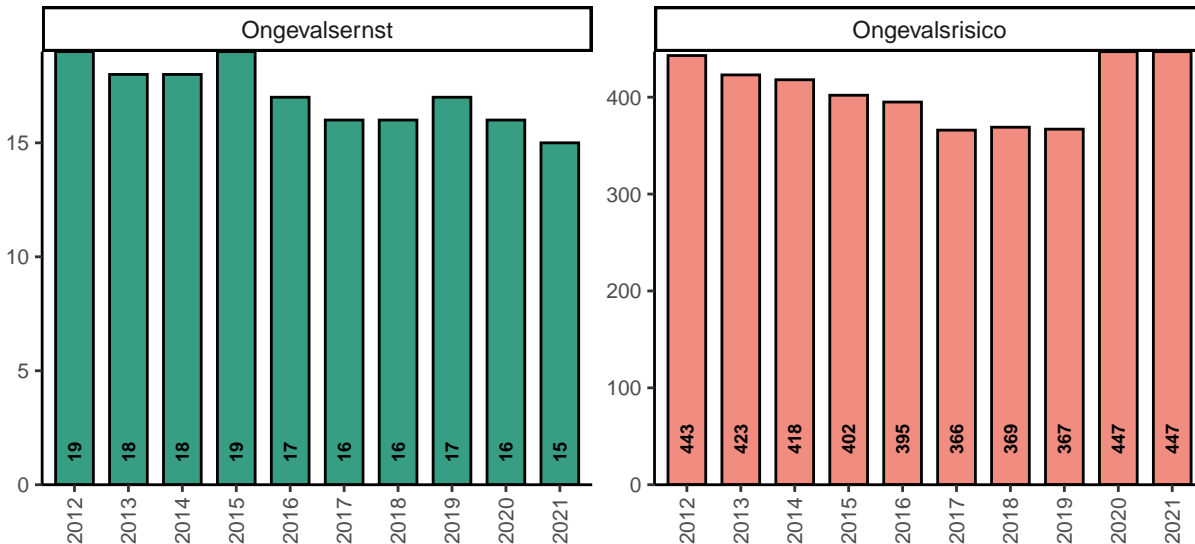


Figuur 4 geeft voor de periode van 2012 tot 2021 de evolutie weer van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometer) en de ongevalsernst (het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen). De grafiek toont een algemeen dalende trend van beide parameters tot 2017. In 2021 zien we een daling tegenover 2019 van de ongevalsernst (-12%).

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

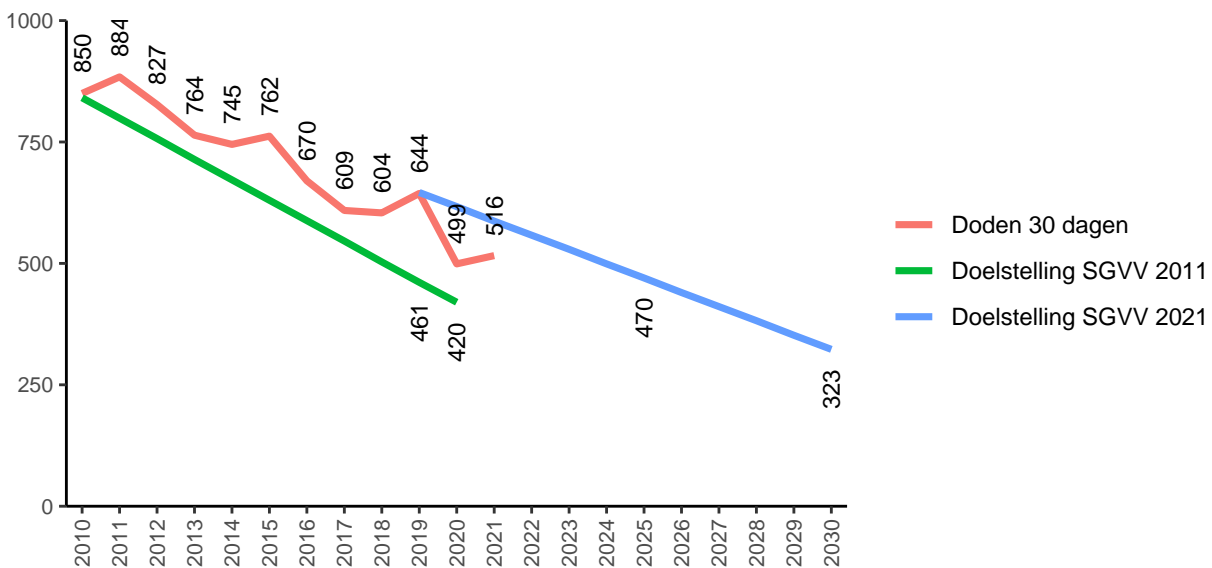
het aantal voertuigkilometers gemaakt op basis van de omnibus-bevraging. Het ongevalsrisico voor 2018 en na 2018 is dus niet vergelijkbaar.

Figuur 4. Evolutie van het ongevalsrisico en de ongevalsernst (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 5 geeft voor de periode van 2010 tot 2021 de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze evolutie wordt ten eerste vergeleken met de doelstellingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) in 2011 heeft vooropgesteld. Met de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2021 werd een nieuwe doelstelling geformuleerd: een halvering van het aantal doden 30 dagen in 2030, en 0 verkeersdoden in 2050. Deze doelstellingen werden geformuleerd ten opzichte van het referentiepunt van 644 doden 30 dagen in 2019. In 2021 doen we het voorlopig beter dan wat de trendlijn voor het behalen van de doelstelling in 2030 aangeeft.

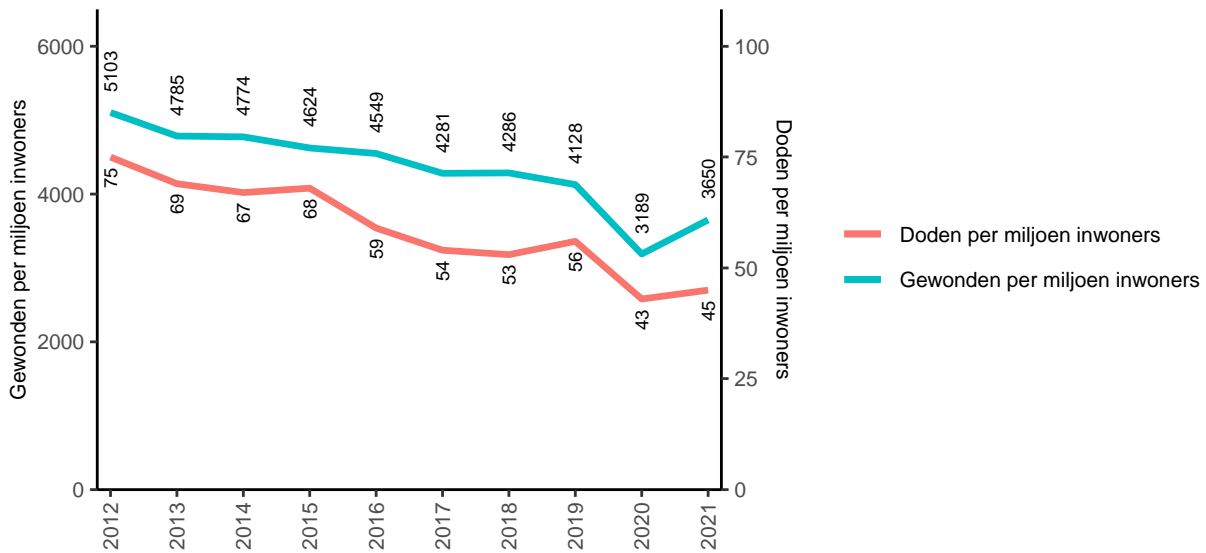
Figuur 5. Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2010-2030). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 6 toont de evolutie van het aantal gewonden per miljoen inwoners (linkse verticale as) en van

het aantal doden per miljoen inwoners (rechtse verticale as). Voor de gewonden per miljoen inwoners zien we een gestage daling sinds 2012. In 2021 was er een forse daling van 20% tegenover 2019. Ook het aantal doden per miljoen inwoners daalde sinds 2012. In 2021 werd een daling van 12% opgetekend tegenover 2019.

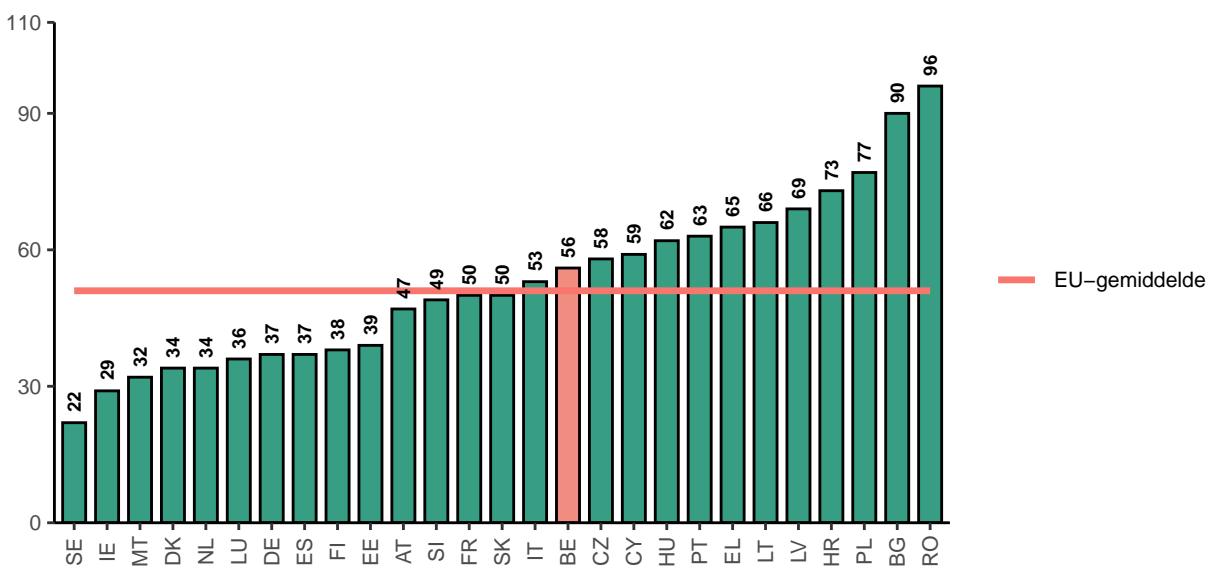
Figuur 6. Evolutie van het aantal doden en het aantal gewonden per miljoen inwoners (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



2.3 Europese vergelijking

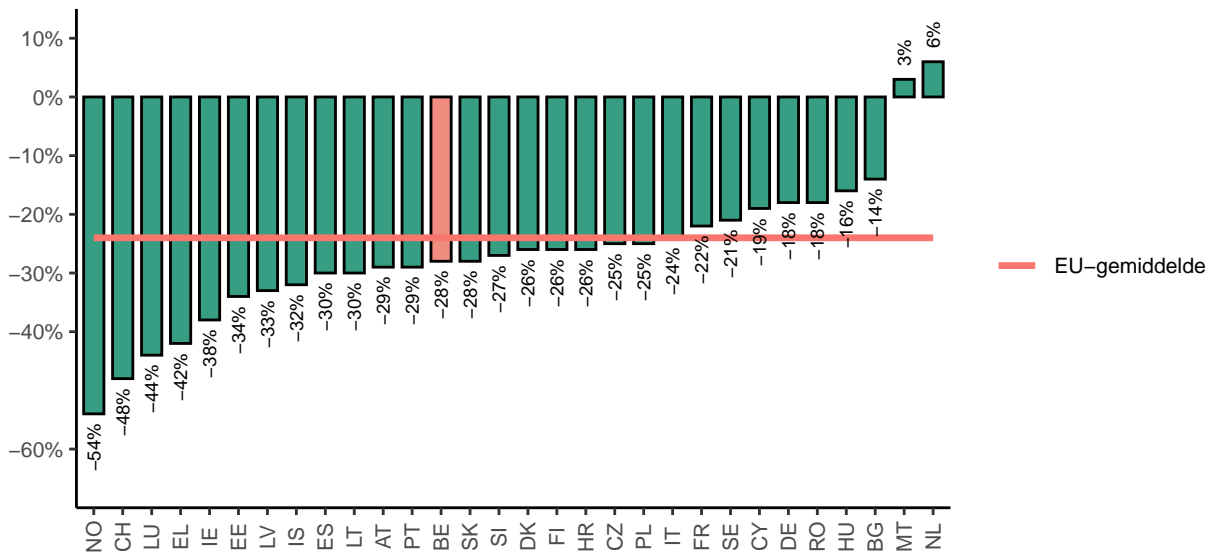
Figuur 7 toont de mortaliteit (het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor elk van de lidstaten van de EU in 2019. In België waren er 56 doden per miljoen inwoners, hiermee deden we het iets slechter dan het Europese gemiddelde (51 doden per miljoen inwoners). In Frankrijk waren er 50 doden per miljoen inwoners, ook Nederland en Duitsland deden het beter dan België met respectievelijk 34 en 37 doden per miljoen inwoners.

Figuur 7. Mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor de landen van de EU-27 (2019). Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020



Figuur 8 geeft een globaal overzicht van de evolutie over tien jaar (2010 – 2019) van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners in de landen van de Europese Unie. In de meeste landen is er een daling van het aantal verkeersdoden, alleen in Malta en Nederland werd een stijging vastgesteld. De landen met de meest gunstige evolutie in deze periode zijn Noorwegen (-54%), Zwitserland (-48%), Luxemburg (-44%) en Ierland (-42%). België vertoont een daling van 28% en doet het daarmee beter dan het Europese gemiddelde. Onze buurlanden tekenen een minder grote daling op in een periode van tien jaar: in Frankrijk gaat het om een daling van 24%, in Duitsland om een daling van 18% en in Nederland is er een stijging van 6%.

Figuur 8. Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in verschillende Europese landen (EU27) (2010-2019). Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020



3 Locatie

3.1 Gewesten en provincies

Figuur 9 geeft voor elk gewest, voor de periode van 2012 tot 2021, de evolutie weer van het aantal doden 30 dagen. Deze worden vergeleken met de doelstellingen die elk gewest voor zichzelf heeft opgesteld.

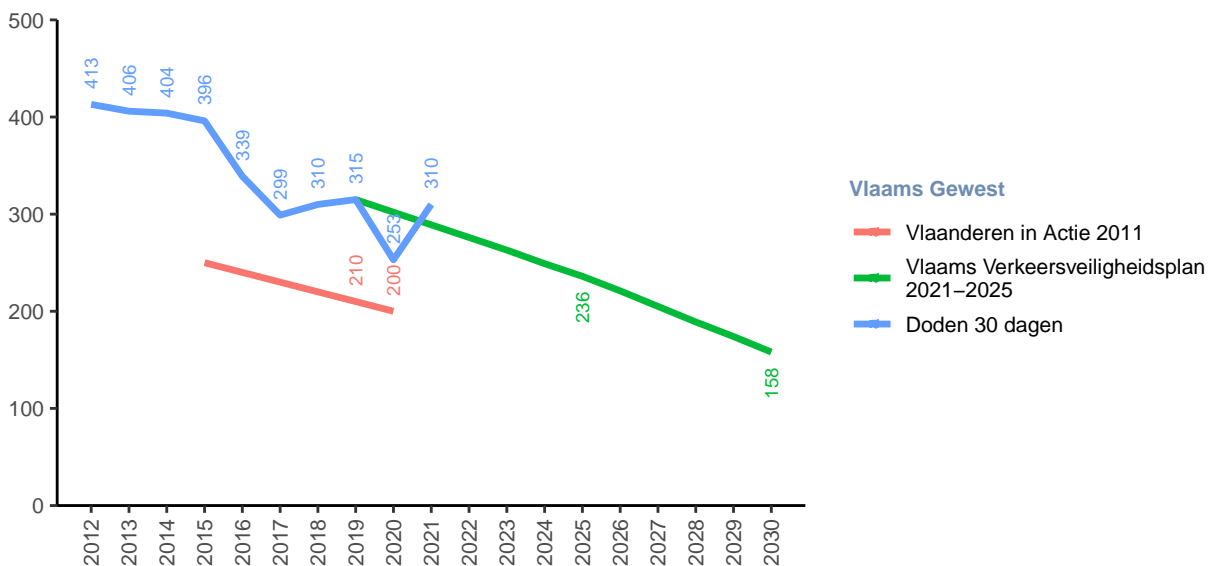
Het Vlaams Gewest telde 253 doden 30 dagen in 2020, en eindigt daarmee een eind boven de doelstellingen van zowel de SGVV 2011 (maximaal 216 doden 30 dagen) als de doelstellingen die Vlaanderen zelf in verschillende actieplannen gesteld heeft (maximaal 200 doden 30 dagen). Met het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 wordt een daling van het aantal doden 30 dagen met 25% in 2025 opgesteld, en een daling van 50% tegen 2030. De daling van het aantal doden 30 dagen in 2021 bedraagt slechts 2% tegenover 2019.

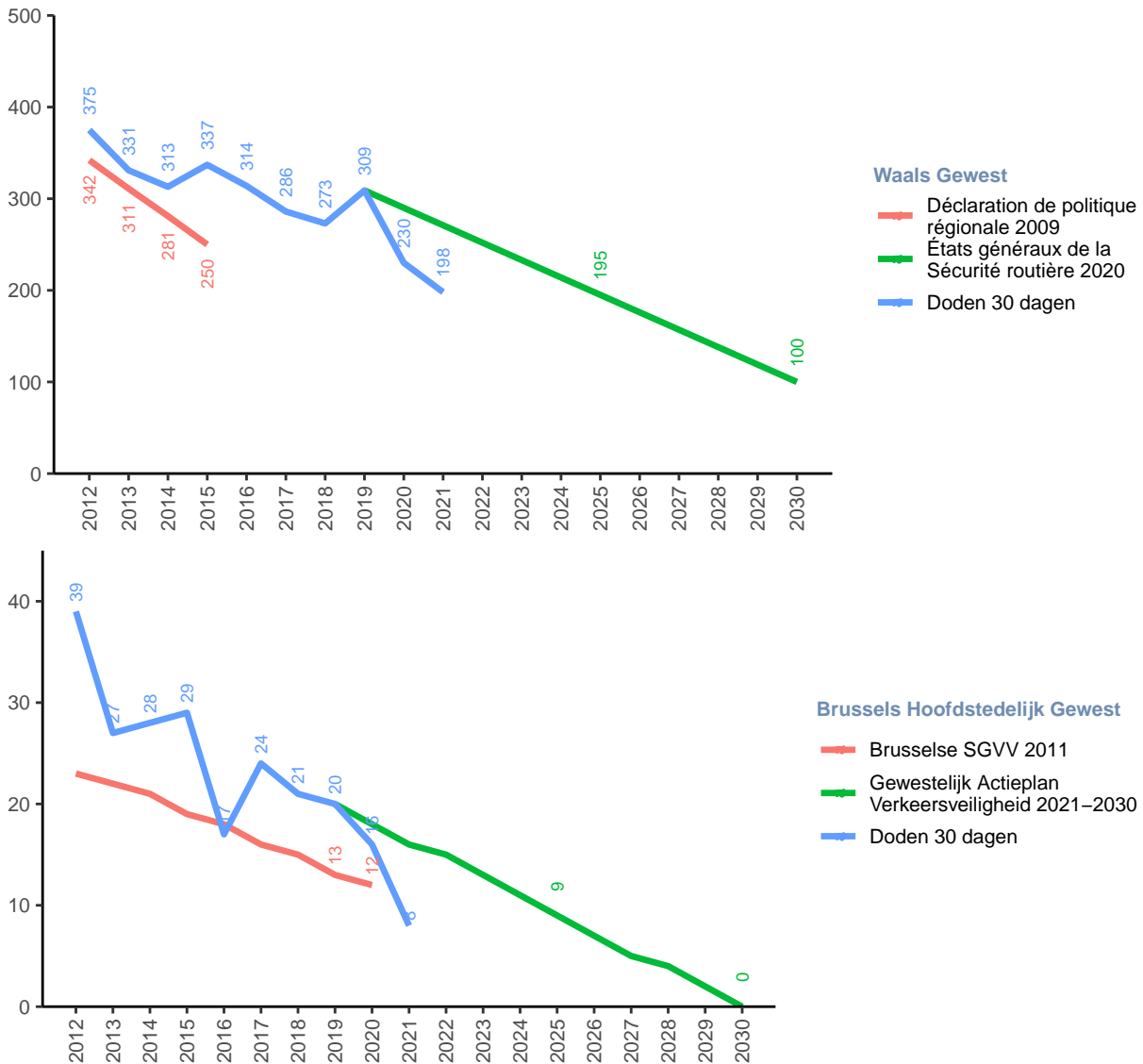
Hetzelfde geldt voor het Waals Gewest: in 2021 waren er 229 doden 30 dagen, terwijl het doel van de SGVV 2011 maximaal 180 doden 30 dagen bedroeg. In de Waalse "États généraux de la Sécurité routière 2020" wordt een doelstelling van maximaal 100 verkeersdoden tegen 2030 gesteld. De daling van het aantal doden 30 dagen in 2021 bedraagt 36% tegenover 2019.

In het Brussels Gewest vielen 16 doden in 2021. Daarmee haalt dit gewest als enige de doelstelling vooropgesteld door de SGVV 2011, maar niet de doelstelling van de Brusselse SGVV 2011 (12 doden). In het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030 worden 0 verkeersdoden tegen 2030 vooropgesteld. De daling van het aantal doden 30 dagen is het grootst in Brussel: -60% in 2021 tegenover 2019.

In 2021 zit Vlaanderen iets boven de trendlijn voor het behalen van de doelstelling in 2030, Wallonië en Brussel doen het beter dan deze trendlijn.

Figuur 9. Evolutie van het aantal doden 30 dagen, naargelang het gewest, ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



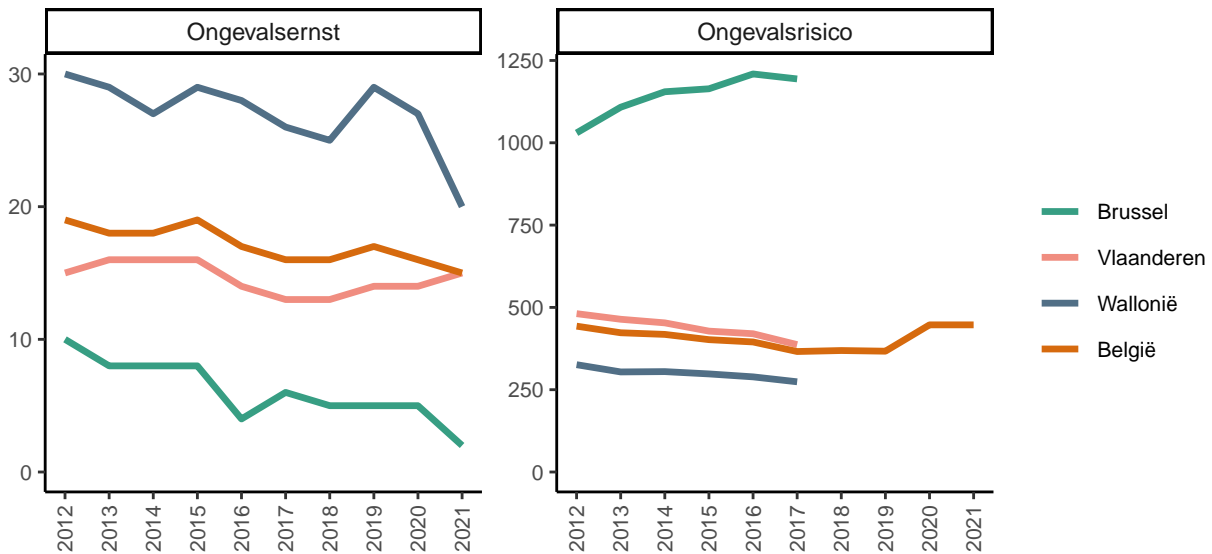


Figuur 10 geeft de evolutie weer tussen 2012 en 2017 van het ongevalsrisico, gedefinieerd als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers, voor de verschillende gewesten en voor België (we beschikken niet over de voertuigkilometers voor de periode vanaf 2018 en kunnen daarom het ongevalsrisico voor deze jaren niet berekenen). De methode om voertuigkilometers te berekenen werd vanaf 2013 aangepast, hierdoor kan het ongevalsrisico dat berekend werd vanaf 2013 niet vergeleken worden met dat van de jaren ervoor.

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

De grafiek toont eveneens de evolutie van de ongevalsernst, gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen, voor de periode van 2012 tot 2021. Deze is het laagst in Brussel en het hoogst in Wallonië. In 2021 zien we in Wallonië een sterke daling van de ernst tegenover 2019, in Vlaanderen is er een lichte stijging van de ongevalsernst vast te stellen sinds 2018. In Brussel is een sterke daling vast te stellen in 2021.

Figuur 10. Evolutie van de ongevalsernst en het ongevalsrisico, naargelang het gewest (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

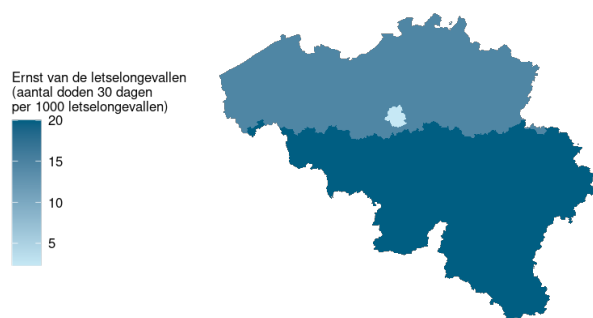
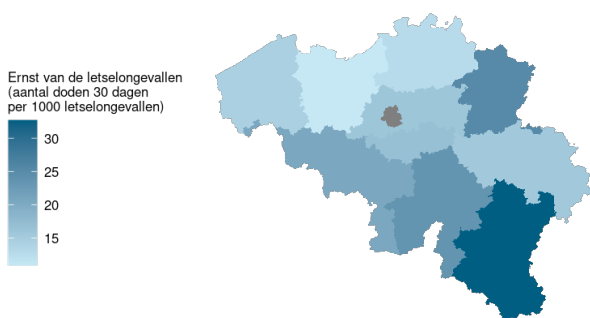


Figuur 11 geeft voor 2021 de ernst van de letselongevallen weer voor elke provincie. De ernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. De donkere stukken wijzen op een grotere ernst. De ernst van de ongevallen is het hoogst in de provincie Luxemburg (waar 32,7 doden per 1000 letselongevallen werden geregistreerd). Omgekeerd is de ernst van de ongevallen het laagst in Oost-Vlaanderen, met 10,9 doden per 1000 letselongevallen.

Figuur 12 toont dat de ernst van de letselongevallen in het Waals Gewest (20,0) hoger is dan de ernst van de letselongevallen in het Vlaams Gewest (14,6).

Figuur 11. Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie

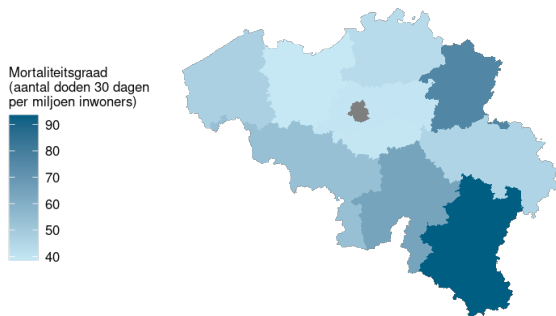
Figuur 12. Ernst van de letselongevallen, naargelang het gewest



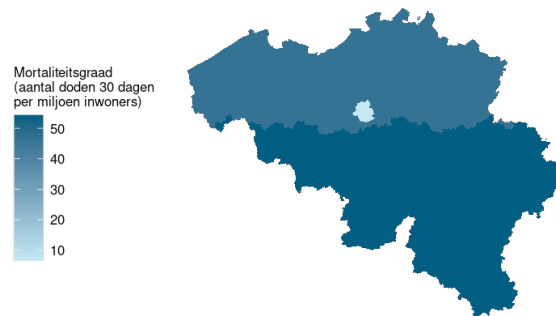
Figuur 13 geeft voor 2021 de mortaliteit weer voor elke provincie. De mortaliteit wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners. Deze kaart toont relatief vergelijkbare trends als de vorige, maar de trends zijn meer uitgesproken. Dit is gedeeltelijk te verklaren door het feit dat de provincies met een hoge ongevalsernst ook tot de minst bevolkte provincies van België behoren. Zo registreren de provincies Luxemburg (93,5 doden per miljoen inwoners) en Limburg (76,1 doden per miljoen inwoners) de hoogste mortaliteit.

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

Figuur 13. Mortaliteit, naargelang de provincie



Figuur 14. Mortaliteit, naargelang het gewest



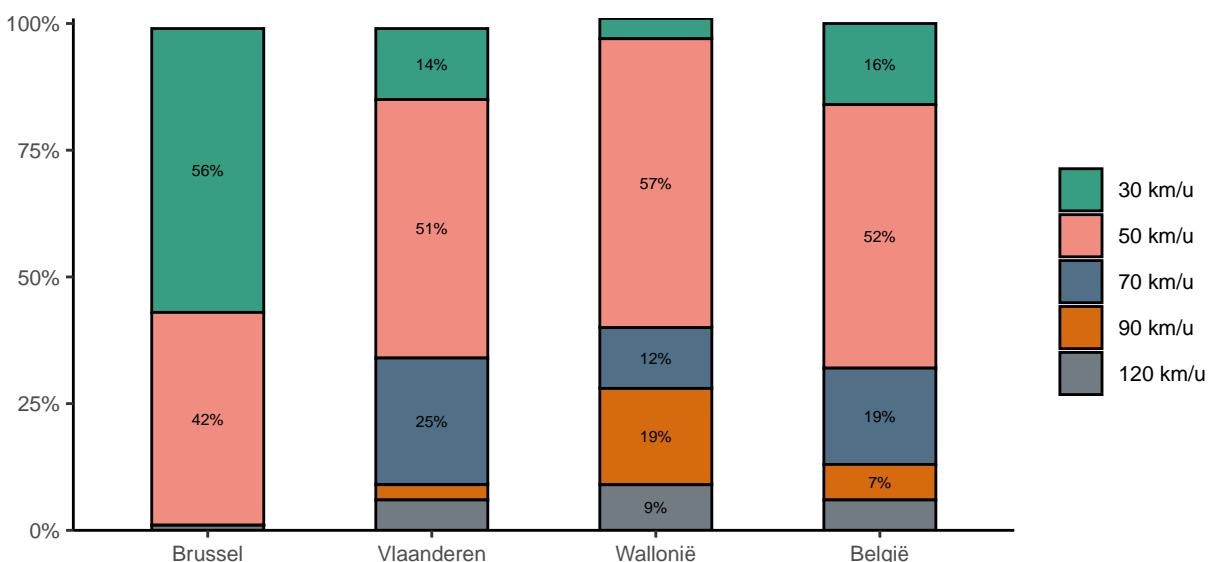
3.2 Wegtype

Figuur 15 geeft voor 2021 de verdeling weer van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes voor elk gewest en voor België. De spreiding van de ongevallen volgens snelheidsregime hangt uiteraard samen met de lengte van het wegennet voor elk snelheidsregime binnen elk gewest.

Zo vond 99% van alle letselongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest plaats op wegen met een snelheidsbeperking van 30 km/u tot 50 km/u. Het gewest telt zeer weinig wegen waar een hogere snelheid dan 50 km/u toegelaten is. In Vlaanderen en Wallonië vindt ongeveer 60% van alle ongevallen plaats op wegen met een snelheidsregime van 30 km/u of 50 km/u, met andere woorden grotendeels in de bebouwde kom.

Daarnaast zien we dat in Vlaanderen 25% van de letselongevallen in 2021 op een weg met een maximale snelheid van 70 km/u gebeurde, terwijl het in Wallonië om slechts 12% gaat. Dit heeft uiteraard te maken met het feit dat in Vlaanderen de snelheid op gewestwegen verlaagd werd van 90 km/u naar 70 km/u, terwijl in Wallonië (en Brussel) nog steeds 90 km/u gereden mag worden op dergelijke wegen.

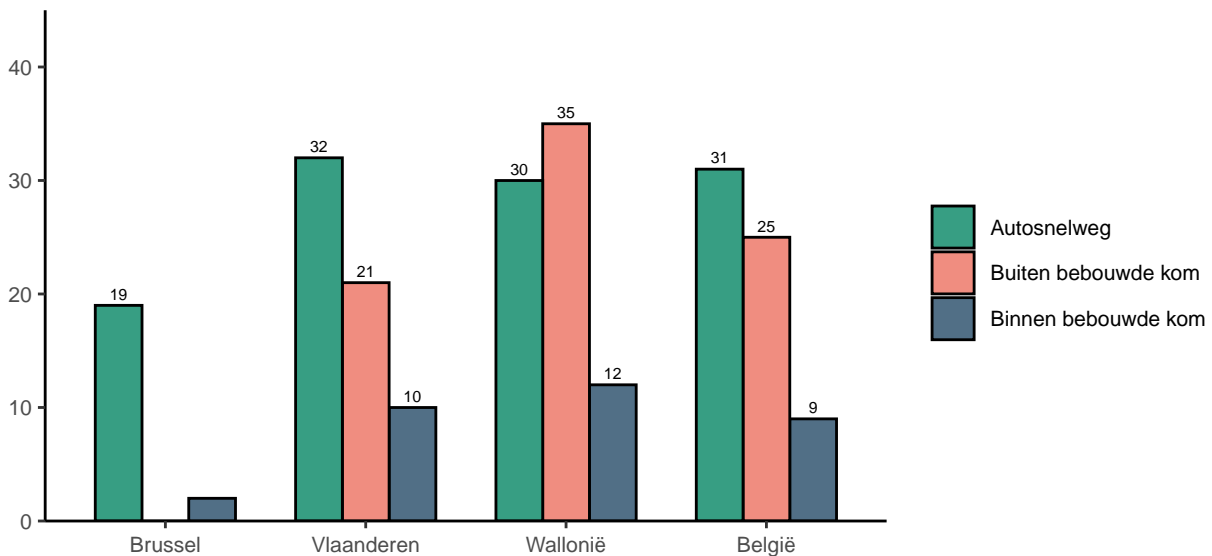
Figuur 15. Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 16 geeft voor 2021 de ongevalsernst voor elk wegtype, per gewest. De ongevalsernst wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen.

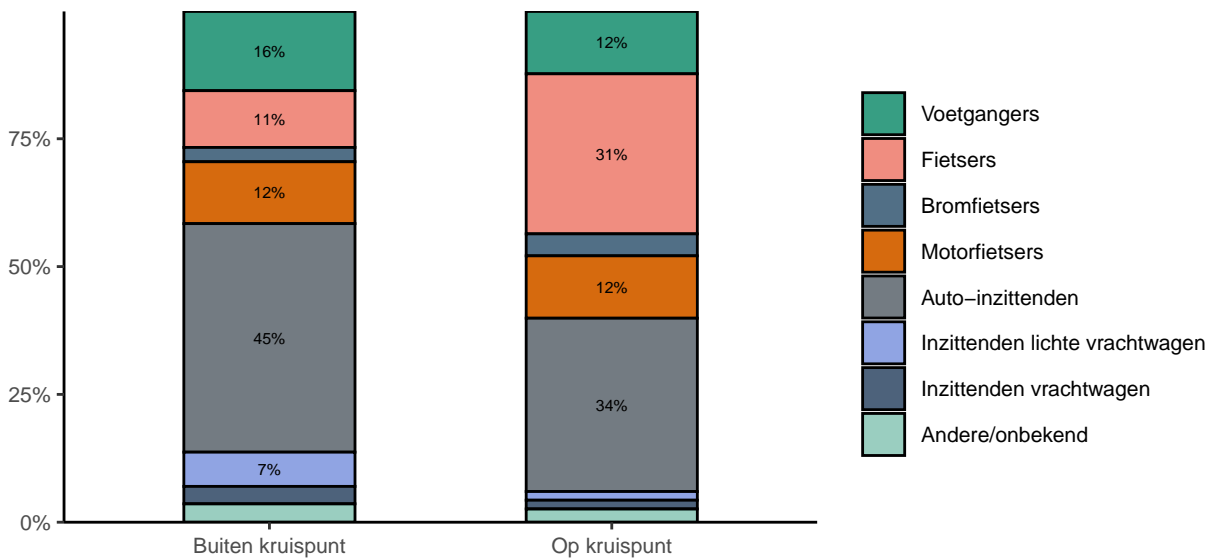
De ongevalsernst op wegen buiten de bebouwde kom en wegen binnen de bebouwde kom ligt hoger in Wallonië dan in Vlaanderen. De ongevalsernst is in Vlaanderen het hoogst op autosnelwegen, in Wallonië is de ernst op wegen buiten bebouwde kom het hoogst. De ongevalsernst is het laagst op wegen binnen de bebouwde kom in alle gewesten. Dit heeft te maken met de gereden snelheid: een hogere snelheid hangt samen met een hogere ongevalsernst.

Figuur 16. Ongevalsernst per wegtype, volgens het gewest (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 17 geeft voor 2021 de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, enerzijds buiten kruispunten en anderzijds op kruispunten. Op kruispunten zijn auto-inzittenden (34%), fietsers (31%), motorfietsers (12%) en voetgangers (12%) de grootste groepen dodelijke slachtoffers. 12% van de doden 30 dagen is een voetganger. Bijna de helft van de doden 30 dagen buiten kruispunten zijn auto-inzittenden, 16% van de doden 30 dagen zijn voetgangers en 12% zijn motorfietsers. Fietsers maken slechts 11% van de dodelijke slachtoffers uit buiten kruispunten. Hieruit blijkt dus dat kruispunten voornamelijk gevaarlijke situaties vormen voor kwetsbare weggebruikers, en dan vooral voor fietsers. We weten dat er voor fietsers een grote onderregistratie van verkeersongevallen is (Nuyttens, 2013), het aandeel fietsers in deze figuur wordt dus misschien onderschat.

Figuur 17. Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, naargelang het ongeval buiten of op een kruispunt plaatsvond (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



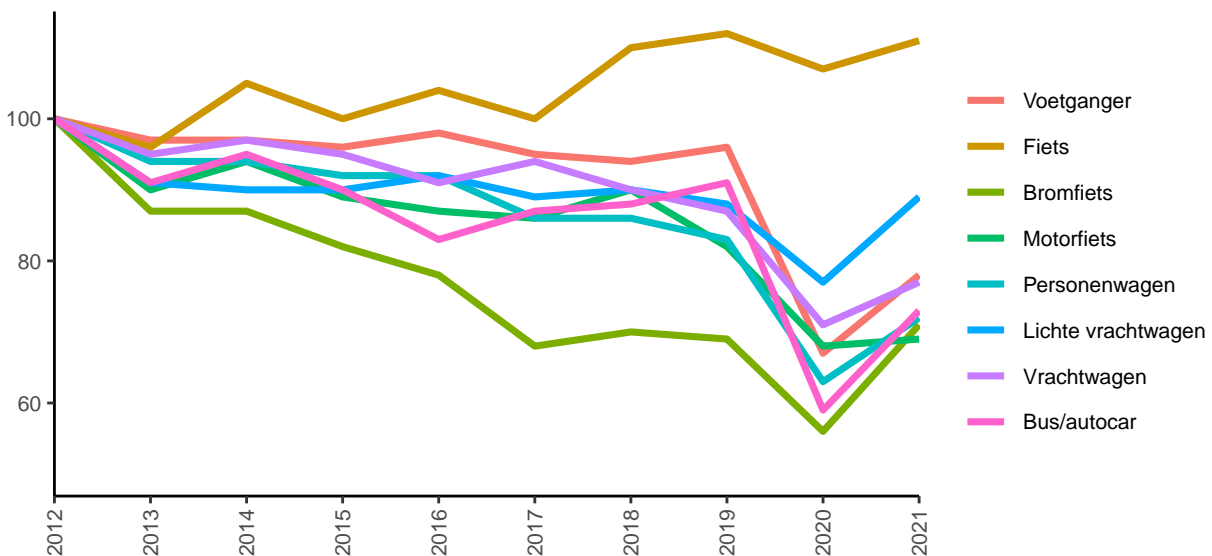
4 Weggebruikers

4.1 Evolutie

Figuur 18 toont de evolutie van het aantal letselongevallen per type weggebruiker. Daarbij nemen we 2012 als index, die gelijkgesteld wordt aan 100.

We kunnen enkele belangrijke evoluties onderscheiden. Bij de meeste weggebruikerstypes zien we een daling van het aantal letselongevallen over een periode van tien jaar. De grootste daling werd opgetekend voor de motorfietsers. Voor alle weggebruikers is er een stijging van het aantal letselongevallen 2021 tegenover 2020. Hier zien we duidelijk een herstel van de situatie tijdens de COVID-19 crisis. Het is vooral bij de fietsers dat we een grote stijging van het aantal ongevallen vaststellen ten opzichte van 2012.

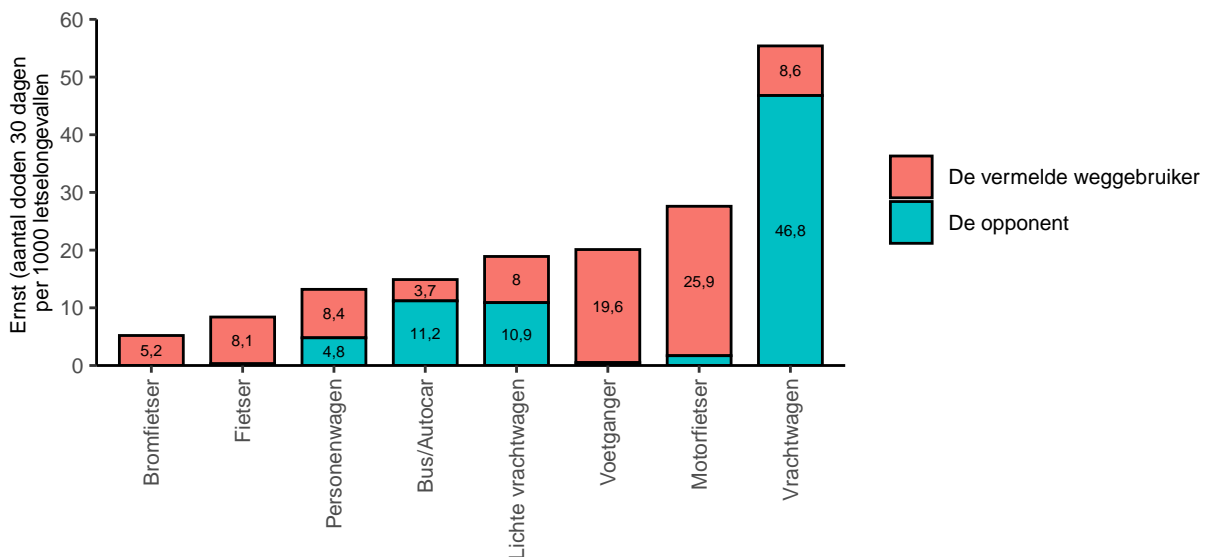
Figuur 18. Evolutie (2011 = index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 19 geeft voor 2021 de ernst weer van de letselongevallen voor de verschillende verplaatsingswijzen van de weggebruikers. De ernst van een letselongeval wordt gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. In de figuur wordt er een onderscheid gemaakt tussen de ernst voor de weggebruiker in kwestie en de ernst voor de opponent van deze weggebruiker. De volledige hoogte van de balk geeft de totale ernst van het ongeval weer: het weerspiegelt het totale aantal doden per 1000 letselongevallen waarbij de genoemde weggebruiker betrokken is. Het rode deel van de balken heeft betrekking op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de weggebruiker in kwestie en het blauwe deel op het aantal doden per 1000 letselongevallen bij de opponent.

We stellen vast dat de ernst van verkeersongevallen sterk verschilt naargelang de betrokken weggebruikers. Een ongeval waarbij een voetganger betrokken is, is logischerwijze veel ernstiger voor de voetganger dan voor zijn tegenpartij omdat de voetganger minder beschermd is. Omgekeerd is een ongeval waarbij een vrachtwagen of een autobus betrokken is, gewoonlijk ernstiger voor de tegenpartij dan voor de inzittenden van die voertuigen. De totale ernst is het grootst voor vrachtwagenongevallen en ongevallen met motorfietzers, en de totale ernst is het kleinst voor ongevallen met bromfietzers.

Figuur 19. Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Uit **Tabel 4** kunnen we afleiden dat de totale ernst van de letselongevallen (doden 30 dagen per 1000 letselongevallen) sinds 2012 het sterkst is afgenomen bij ongevallen met bussen (-39%) en bij ongevallen met fietsers (-38%). Er is een toename van de ernst voor ongevallen met bromfietzen (+4%) en ongevallen met vrachtwagens (+10%). Voor wat de specifieke ernst betreft (de ernst voor de weggebruiker zelf) zien we een forse toename voor bromfietzers. Ook voor vrachtwagens steeg de specifieke ernst.

Tabel 4. Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, slachtoffers, specifieke ernst en totale ernst, per weggebruikerstype (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Specifieke ernst	Totale ernst
Voetganger	-22%	-35%	-23%	-23%	-17%	-16%
Fietser	-13%	-48%	-13%	-13%	-40%	-38%
Bromfietser	-29%	-6%	-31%	-31%	+36%	+4%
Motorfietser	-31%	-37%	-31%	-32%	-9%	-5%
Personenwagen	-28%	-47%	-37%	-37%	-26%	-20%
Lichte vrachtwagen	-11%	-10%	-28%	-28%	+1%	-17%
Vrachtwagen	-23%	-17%	-32%	-32%	+9%	+10%
Bus/Autocar	-27%	-33%	-33%	-25%	-10%	-39%

Note:

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

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

4.1.1 Voetgangers

Tabel 5 toont voor voetgangers een sterke daling van het aantal letselongevallen (-19%), doden 30 dagen (-18%) en gewonden (-20%) in 2021 (in vergelijking met 2019). De daling van het aantal letselongevallen over de laatste tien jaar bedraagt -22%. De totale ongevals ernst daalde met 16% in het laatste decennium.

Tabel 5. Ongevallenstatistieken voor voetgangers (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2012	4907	116	4808	4924	1	23,6	0,2	23,8
2013	4736	109	4698	4807	3	23	0,6	23,6
2014	4765	107	4753	4860	1	22,5	0,2	22,7
2015	4723	94	4706	4800	2	19,9	0,4	20,3
2016	4798	81	4795	4876	2	16,9	0,4	17,3
2017	4652	95	4578	4673	3	20,4	0,6	21,1
2018	4630	74	4619	4693	5	16	1,1	17,1
2019	4721	92	4642	4734	4	19,5	0,8	20,3
2020	3282	65	3175	3240	1	19,8	0,3	20,1
2021	3835	75	3715	3790	2	19,6	0,5	20,1
Evolutie 2019-2021	-19%	-18%	-20%	-20%	-50%	+1%	-38%	-1%
Evolutie 2012-2021	-22%	-35%	-23%	-23%	+100%	-17%	+150%	-16%

Note:

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

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

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

4.1.2 Fietzers

Tabel 6 toont voor *conventionele fietsers* een daling van het aantal letselongevallen (-13%), doden 30 dagen (-48%) en gewonden (-13%) op tien jaar tijd. In 2021 daalde het aantal doden 30 dagen met 34% en het aantal gewonden daalde met 7% tegenover 2019.

Tabel 6. Ongevallenstatistieken voor fietsers (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2012	9181	84	9068	9152	3	9,1	0,3	9,5
2013	8814	83	8955	9038	0	9,4	0	9,4
2014	9644	82	9825	9907	1	8,5	0,1	8,6
2015	8721	76	8767	8843	3	8,7	0,3	9,1
2016	8850	68	8865	8933	2	7,7	0,2	7,9
2017	8331	53	8278	8331	4	6,4	0,5	6,8
2018	8795	67	8751	8818	1	7,6	0,1	7,7
2019	8598	67	8540	8607	5	7,8	0,6	8,4
2020	8012	55	8019	8074	2	6,9	0,2	7,1
2021	8026	44	7911	7955	3	5,5	0,4	5,9
Evolutie 2019-2021	-7%	-34%	-7%	-8%	-40%	-29%	-33%	-30%
Evolutie 2012-2021	-13%	-48%	-13%	-13%	0%	-40%	+33%	-38%

Note:

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

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

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

Elektrische fietsen zijn niet opgenomen in Tabel 6 bij fietsers. Sinds 2014 kunnen we elektrische fietsen onderscheiden in de databank. **Tabel 7** toont tussen 2014 en 2021 een grote stijging van het aantal ongevallen met een elektrische fiets en het aantal doden 30 dagen en gewonden in deze ongevallen. Het is niet duidelijk of dit naast een verhoogde blootstelling ook te wijten is aan de registratiegraad (in 2014 werden elektrische fietsers misschien nog geregistreerd als gewone fietsers).

Ook het aandeel van elektrische fietsen in alle fietsongevallen en alle fietsdoden nam toe sinds 2014. De ongevals ernst (specifieke ernst) ligt hoger dan bij niet-elektrische fietsers (16,1 tegenover 5,5 in 2021).

Tabel 7. Ongevallenstatistieken voor elektrische fietsers (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Specifieke ernst	Aandeel van alle fietsdoden	Aandeel van alle fietsongevallen
2014	42	0	41	41	0	0	0,4
2015	521	14	501	515	26,9	16,9	5,7
2016	746	13	729	742	17,4	15,9	7,8
2017	993	22	956	978	22,2	24,4	10,8
2018	1454	21	1409	1430	14,4	25,9	14,4
2019	1903	26	1812	1838	13,7	34,7	18,5
2020	2012	30	1941	1971	14,9	34,1	20,6
2021	2425	39	2336	2375	16,1	41,9	23,8
Evolutie 2019-2021	+27%	+50%	+29%	+29%	+18%	+21%	+29%
Evolutie 2014-2021	+5674%		+5598%	+5693%			+5850%

Note:

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

Tabel 8 toont de evolutie van ongevallen met speed pedelecs. Sinds 2017 kunnen we speed pedelecs onderscheiden in de officiële ongevallendatabank, maar vermoedelijk was er in dit jaar nog geen volledige registratie. In 2021 viel er één dode in 325 ongevallen. Het aantal letselongevallen steeg sterk in 2021 tegenover 2019. De explosieve toename aan ongevallen met een speed pedelec is deels te wijten aan hun populariteit: in 2017 waren in Vlaanderen (waar het merendeel van de speed pedelecs rondrijdt) iets meer dan 5.000 speedpedelecs ingeschreven, in 2021 waren dat er al meer dan 50.000.

Tabel 8. Ongevallenstatistieken voor speed pedelecs (2017-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2017	15	1	14	15	0	66,7	0	66,7
2018	93	1	89	90	0	10,8	0	10,8
2019	207	1	196	197	0	4,8	0	4,8
2020	199	2	186	188	0	10,1	0	10,1
2021	325	1	303	304	0	3,1	0	3,1
Evolutie 2019-2021	+57%	0%	+55%	+54%		-35%		-35%
Evolutie 2017-2021	+2067%	0%	+2064%	+1927%		-95%		-95%

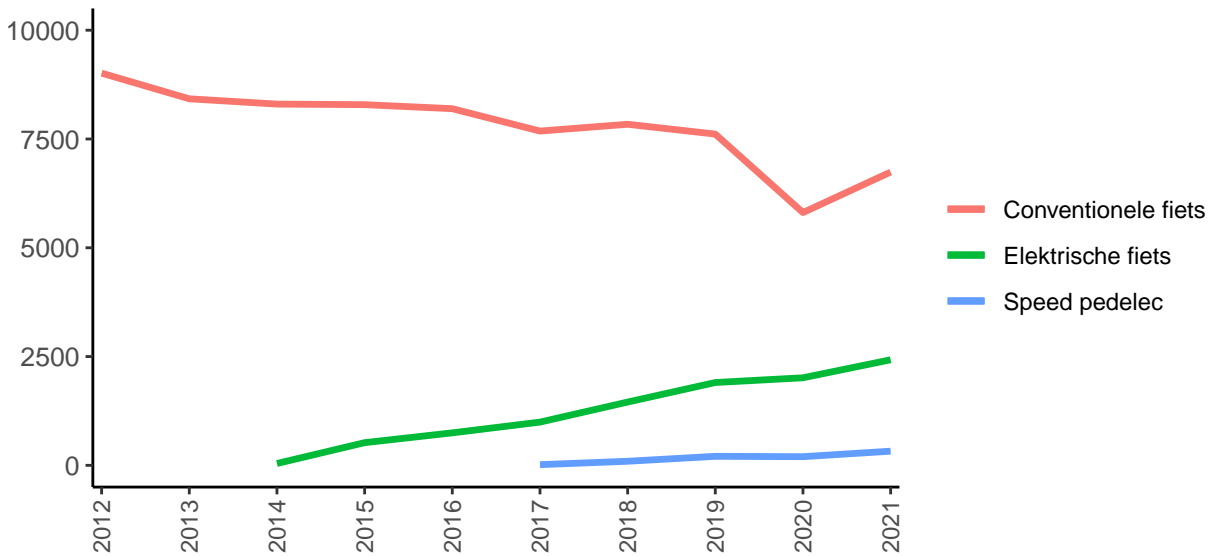
Note:

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

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

Figuur 20 toont de evolutie van het aantal ongevallen met conventionele fietsen, elektrische fietsen en speed pedelecs op tien jaar tijd. We zien een daling van het aantal ongevallen met een conventionele fiets in deze periode. De registratie van ongevallen met een elektrische fiets begon in 2014. Zoals gezegd weten we niet of de toename in het aantal ongevallen te wijten is aan verhoogde blootstelling, een verbeterde registratie of een combinatie van beiden. Ook voor ongevallen met speed pedelecs is er een toename van het aantal verkeersongevallen sinds de start van de registratie in 2017.

Figuur 20. Evolutie van ongevallen met een conventionele fiets, met een elektrische fiets en met een speed pedelec (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

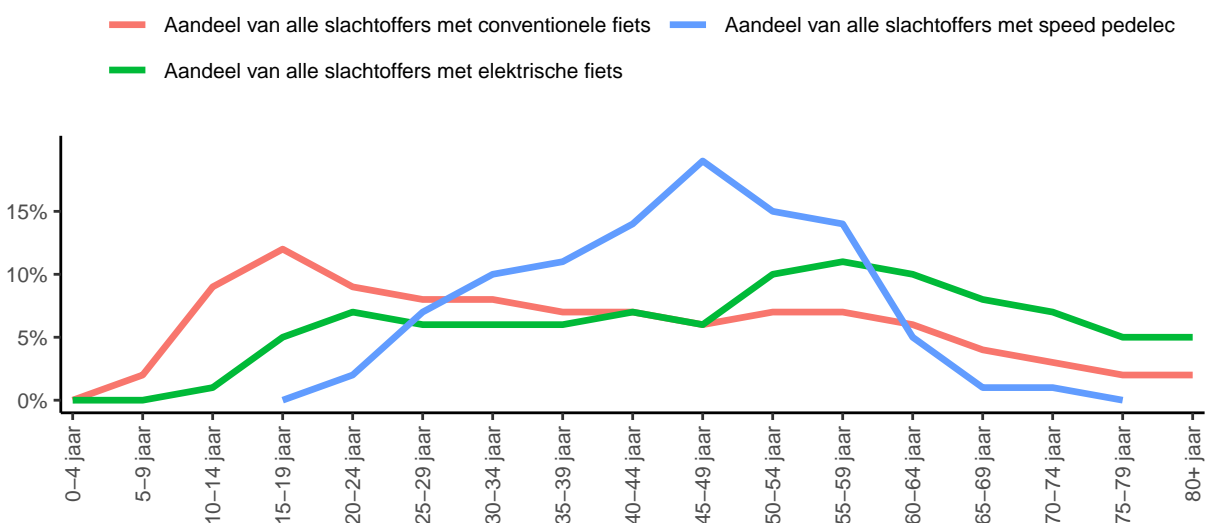


Figuur 21 toont het aandeel van slachtoffers betrokken in fietsongevallen naargelang de leeftijd. We maken daarbij een onderscheid tussen de conventionele fiets (rode lijn), de elektrische fiets (groene lijn) en speed pedelecs blauwe lijn). We zien voor de conventionele fiets een piek rond de leeftijd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

Voor de elektrische fiets zien we een omgekeerde trend. Het aandeel neemt toe naarmate de leeftijd stijgt, met een piek voor de 55- tot 59-jarigen. Elektrische fietsen zijn dan ook populair bij oudere fietsers, het laat hen toe te blijven fietsen op het moment dat een conventionele fiets niet meer mogelijk is. Het aandeel slachtoffers met een elektrische fiets stijgt ook sterk tussen 14 en 24 jaar.

De piek voor slachtoffers die met een speed pedelec rijden, ligt bij de 45-49 jarigen. Het merendeel van de slachtoffers is tussen 30 en 59 jaar oud. Daarna neemt het aantal slachtoffers sterk af. Het is dan ook vooral de actieve bevolking die een speed pedelec gebruikt als alternatief voor het woon-werk verkeer.

Figuur 21. Aandeel van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) met een conventionele fiets, een elektrische fiets en een speed pedelec, naargelang de leeftijd (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



4.1.3 Bromfietzers

Voor de bromfietzers (exclusief speed pedelecs) zien we in **Tabel 9** een grote daling van het aantal letselongevallen (-29%) in de laatste tien jaar. Ook het aantal doden 30 dagen daalde licht (-6%). In 2017 was er een plotse stijging van het aantal bromfietserdoden (van 16 naar 24) en een daling van het aantal bromfietserongevallen. Bijgevolg was er een hoge ongevalsernst in dat jaar (7,6 doden per 1000 bromfietserongevallen). De daling van het aantal doden 30 dagen en de ongevalsernst die we in 2018 al zagen, zet zich in 2021 verder. Het aantal ongevallen met een bromfietser nam in 2021 licht toe tegenover 2019

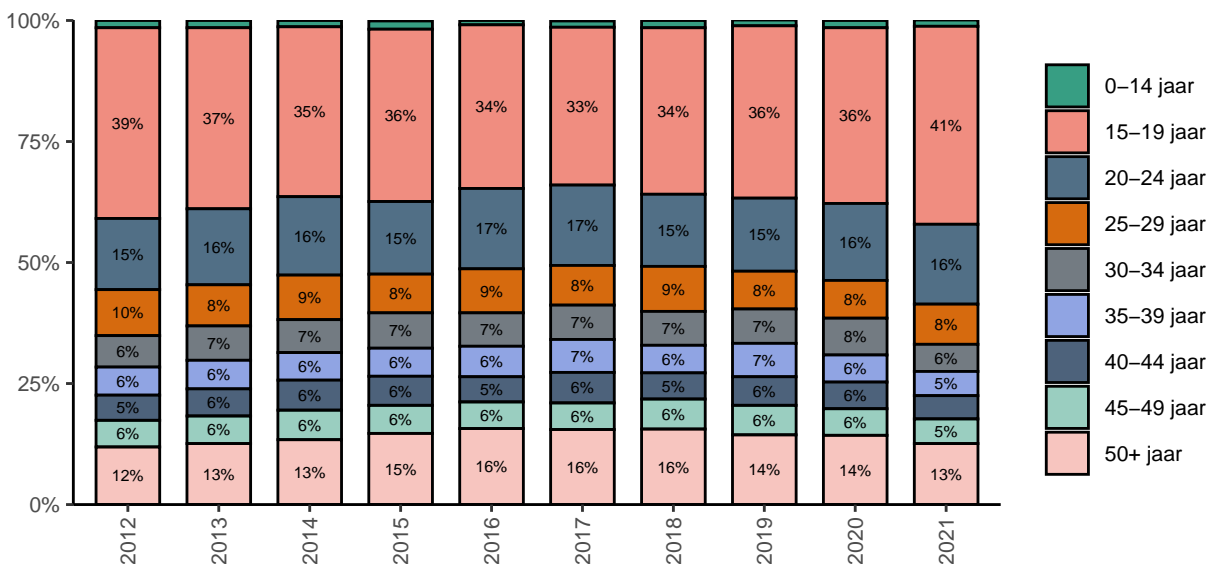
Tabel 9. Ongevallenstatistieken voor bromfietzers (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2012	4661	17	4520	4537	5	3,6	1,1	4,7
2013	4070	14	4042	4056	1	3,4	0,2	3,7
2014	4050	19	4015	4034	4	4,7	1	5,7
2015	3829	20	3777	3797	1	5,2	0,3	5,5
2016	3653	16	3593	3609	2	4,4	0,5	4,9
2017	3154	24	3066	3090	1	7,6	0,3	7,9
2018	3278	18	3193	3211	1	5,5	0,3	5,8
2019	3239	19	3119	3138	1	5,9	0,3	6,2
2020	2610	13	2509	2522	1	5	0,4	5,4
2021	3296	16	3119	3135	0	4,9	0	4,9
Evolutie 2019-2021	+2%	-16%	0%	0%	-100%	-17%	-100%	-21%
Evolutie 2012-2021	-29%	-6%	-31%	-31%	-100%	+36%	-100%	+4%

Note:
 Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
 Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen
 Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

Figuur 22 toont de verdeling van de verschillende leeftijdsgroepen bij bromfietzers, gedurende de laatste 10 jaar. Het aandeel 15-19 jarigen is het grootst. Tot 2017 is er een daling van het aandeel van deze groep, maar sinds 2018 is deze leeftijdsgroep weer sterker vertegenwoordigd. In 2021 was 41% van de bromfietzers betrokken in een ongeval tussen 15 en 19 jaar oud.

Figuur 22. Aandeel bromfietserongevallen per leeftijdsgroep (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



4.1.4 Elektrische steps

Vanaf 2019 kunnen we elektrische steps terugvinden in de officiële ongevallendatabank, maar ook hier moeten we melden dat er in dit jaar vermoedelijk geen volledige registratie was. Uit **Tabel 10** kunnen

we afleiden dat in 2021 4 doden vielen onder de gebruikers van een elektrische step. Er raakten ook 949 weggebruikers gewond in 1034 letselongevallen. Het aantal letselongevallen in 2021 steeg zeer sterk tegenover 2019, net als het aantal gewonden.

Tabel 10. Ongevallenstatistieken voor elektrische steps (2019-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers
2019	175	1	158	159
2020	409	1	371	372
2021	1034	4	949	953
Evolutie 2019-2021	+491%	+300%	+501%	+499%

4.1.5 Motorfietsers

Uit **Tabel 11** blijkt een daling van het aantal doden 30 dagen met 37% over de afgelopen tien jaar. Het laagterecord werd in 2017 behaald (77 doden). In 2018 was er opnieuw een stijging van het aantal doden 30 dagen (+13%), om dan opnieuw te dalen in 2020 en 2021. Ook de specifieke ernst, die in 2019 toegenomen was, daalde verder in 2021.

Tabel 11. Ongevallenstatistieken voor motorfietsers (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2012	3476	99	3444	3543	2	28,5	0,6	29,1
2013	3129	106	3136	3242	5	33,9	1,6	35,5
2014	3265	85	3293	3378	4	26	1,2	27,3
2015	3101	105	3109	3214	4	33,9	1,3	35,1
2016	3021	79	3027	3106	6	26,2	2	28,1
2017	2987	77	2985	3062	4	25,8	1,3	27,1
2018	3137	87	3120	3207	1	27,7	0,3	28,1
2019	2867	84	2840	2924	7	29,3	2,4	31,7
2020	2350	78	2305	2383	2	33,2	0,9	34
2021	2396	62	2360	2422	4	25,9	1,7	27,5
Evolutie 2019-2021	-16%	-26%	-17%	-17%	-43%	-12%	-29%	-13%
Evolutie 2012-2021	-31%	-37%	-31%	-32%	+100%	-9%	+183%	-5%

Note:

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

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

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

4.1.6 Personenwagens

Auto-inzittenden kennen een grote daling van het aantal doden 30 dagen (-47%) over de afgelopen tien jaar. In 2021 is er een afname van het aantal doden 30 dagen tegenover 2019 (-31%).

Over een periode van tien jaar tijd is het aantal doden onder inzittenden sterker gedaald als het aantal doden bij de opponenten, wat er mogelijk op duidt dat de technologische ontwikkelingen op het vlak van voertuigveiligheid vooral de inzittenden ten goede komen.

Tabel 12. Ongevallenstatistieken voor personenwagens (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2012	35633	404	29057	29461	190	11,3	5,3	16,7
2013	33559	369	28556	28925	186	11	5,5	16,5
2014	33485	394	27856	28250	160	11,8	4,8	16,5
2015	32809	376	27679	28055	193	11,5	5,9	17,3
2016	32707	343	26962	27305	156	10,5	4,8	15,3
2017	30621	285	25484	25769	174	9,3	5,7	15
2018	30705	275	24464	24739	155	9	5	14
2019	29611	311	22928	23239	156	10,5	5,3	15,8
2020	22458	221	15856	16077	109	9,8	4,9	14,7
2021	25569	215	18279	18494	124	8,4	4,8	13,3
Evolutie 2019-2021	-14%	-31%	-20%	-20%	-21%	-20%	-9%	-16%
Evolutie 2012-2021	-28%	-47%	-37%	-37%	-35%	-26%	-9%	-20%

Note:

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

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

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

4.1.7 Lichte vrachtwagens

Tabel 13 toont een daling van het aantal letselongevallen (-11%), het aantal doden 30 dagen (-10%) en het aantal gewonden (-10%) over de laatste tien jaar voor de lichte vrachtwagens. Het aantal doden 30 dagen steeg in 2021 echter met 65% ten opzichte van 2019 voor de inzittenden van lichte vrachtwagens zelf. Hetzelfde geldt voor het aantal gewonden. Het is voornamelijk de specifieke ernst die toeneemt, dat wil zeggen bij de inzittenden van de lichte vrachtwagens zelf.

Tabel 13. Ongevallenstatistieken voor lichte vrachtwagens (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2012	3922	31	1790	1821	58	7,9	14,8	22,7
2013	3565	38	1665	1703	50	10,7	14	24,7
2014	3546	27	1560	1587	36	7,6	10,2	17,8
2015	3534	37	1614	1651	44	10,5	12,5	22,9
2016	3616	38	1543	1581	40	10,5	11,1	21,6
2017	3472	29	1525	1554	39	8,4	11,2	19,6
2018	3513	30	1517	1547	32	8,5	9,1	17,6
2019	3460	17	1463	1480	37	4,9	10,7	15,6
2020	3004	11	1154	1165	34	3,7	11,3	15
2021	3488	28	1291	1319	38	8	10,9	18,9
Evolutie 2019-2021	+1%	+65%	-12%	-11%	+3%	+63%	+2%	+21%
Evolutie 2012-2021	-11%	-10%	-28%	-28%	-34%	+1%	-26%	-17%

Note:

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

Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen

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

4.1.8 Vrachtwagens

Tabel 14 toont voor vrachtwagens een daling van het aantal letselongevallen (-23%) op tien jaar. Het aantal doden 30 dagen steeg met 36% in 2021 tegenover 2019. In 2021 is er tegenover 2019 een sterke stijging van het aantal doden bij de inzittenden van de vrachtwagens (+36%), waardoor ook de specifieke ernst sterk toenam. Het aantal doden bij de opponenten van vrachtwagens daalde met 17% in 2021.

Tabel 14. Ongevallenstatistieken voor vrachtwagens (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

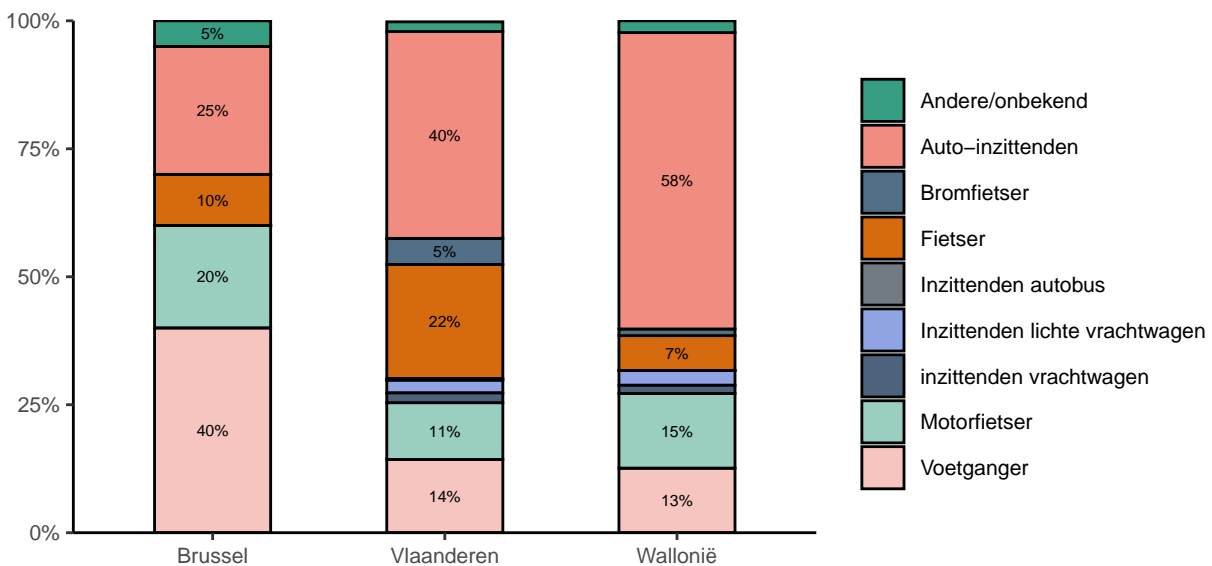
	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2012	2282	18	496	514	97	7,9	42,5	50,4
2013	2168	15	504	519	92	6,9	42,4	49,4
2014	2215	14	486	500	119	6,3	53,7	60
2015	2164	16	496	512	95	7,4	43,9	51,3
2016	2078	24	464	488	88	11,5	42,3	53,9
2017	2152	16	470	486	91	7,4	42,3	49,7
2018	2053	19	455	474	92	9,3	44,8	54,1
2019	1983	11	409	420	99	5,5	49,9	55,5
2020	1609	17	351	368	67	10,6	41,6	52,2
2021	1752	15	336	351	82	8,6	46,8	55,4
Evolutie 2019-2021	-12%	+36%	-18%	-16%	-17%	+56%	-6%	0%
Evolutie 2012-2021	-23%	-17%	-32%	-32%	-15%	+9%	+10%	+10%

Note:
 Specifieke ernst : aantal doden bij weggebruikerstype in kwestie / 1000 letselongevallen
 Ernst opponent: aantal doden bij opponent / 1000 letselongevallen
 Totale ernst: totaal aantal doden (weggebruikerstype in kwestie + opponenten) / 1000 letselongevallen

4.2 Type weggebruikers

Figuur 23 geeft voor elk gewest en voor België in totaal de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende typen weggebruikers, in 2021. Deze spreiding varieert sterk tussen de gewesten. In Wallonië zijn er relatief meer auto-inzittenden bij de verkeersdoden (58%) in verhouding tot de andere weggebruikerscategorieën. In Vlaanderen zijn weliswaar ook één op drie van de doden 30 dagen auto-inzittenden, maar vormen fietsers eveneens een grote groep (22%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het aandeel voetgangers (40%) onder de doden 30 dagen groter dan in de andere gewesten.

Figuur 23. Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 24 toont de risicomatrix gebaseerd op het aantal afgelegde kilometers. Als referentiegroep wordt steeds het slachtofferrisico van alle autobestuurders genomen dat werd gelijkgesteld aan 1. Het dodelijke slachtofferrisico voor elke groep (vervoerswijze en leeftijdscategorie) is daarbij dus in relatie gezet met het dodelijke slachtofferrisico van een gemiddelde autobestuurder. Een getal groter dan 1 geeft aan dat het slachtofferrisico voor de desbetreffende groep om te overlijden in het verkeer groter is dan dat van de gemiddeld autobestuurder en een getal kleiner dan 1 wijst op een kleiner slachtofferrisico.

Het risico voor gemotoriseerde tweewielers is bijzonder hoog (27,0), wat impliceert dat het inruilen van

de auto voor een brom- of motorfiets zonder flankerende maatregelen tot een toename zou leiden van het aantal verkeersdoden. Ook voetgangers hebben per afgelegde kilometer een duidelijk hoger risico om in het verkeer te overlijden dan autobestuurders. Gemiddeld is een kilometer die in de auto afgelegd wordt 8 keer zo veilig als een kilometer die te voet afgelegd wordt. Terwijl het risico op ernstige verwondingen voor fietsers sterk verhoogd bleek, toont de huidige studie aan dat dit voor het dodelijke risico in veel mindere mate het geval is (3,5). Voor jonge en oude fietsers zien we nog steeds een verhoogd overlijdensrisico in vergelijking met autobestuurders, maar de factor waarmee het risico verhoogd is, is lager dan bij de voetgangers. De groep van 18 t.e.m. 24-jarigen legt zijn kilometers op de fiets zelfs veiliger af dan als autobestuurder.

Figuur 24. Relatief overlijdensrisico per vervoerswijze en leeftijdscategorie op basis van het aantal afgelegde kilometers (in miljoen) in België (2012-2018)

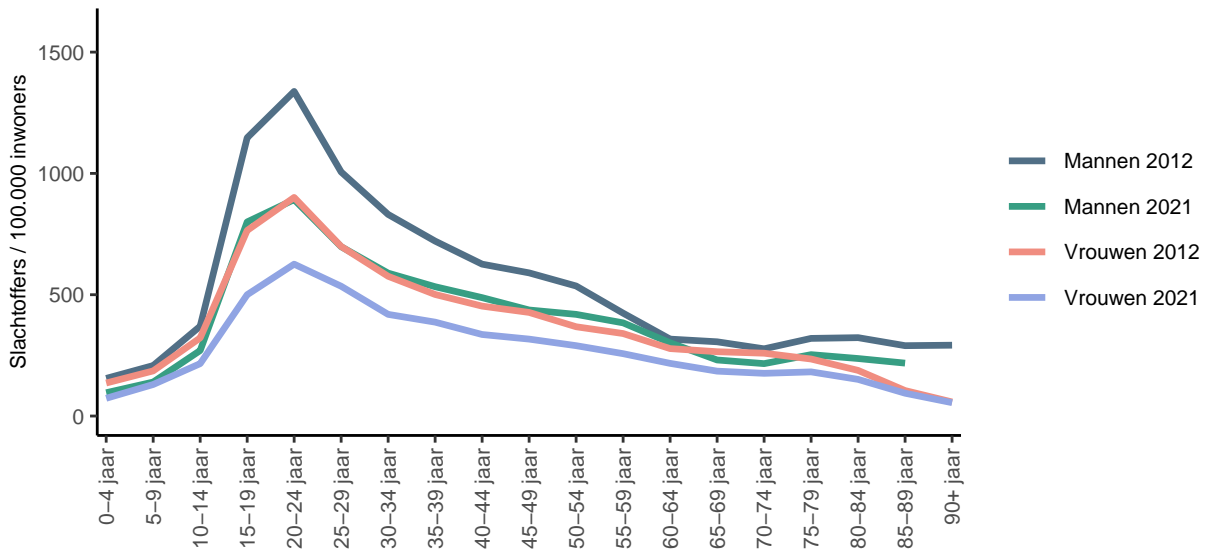
Bron: Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

	Te voet	Per fiets	Met PTW	Auto- bestuurder	Auto- passagier	Met de bus
6-17	4,8	2,0	32,5	n.v.t.	0,3	0,0
18-24	5,3	1,0		2,3	1,7	0,0
25-44	4,2	1,1	40,3	0,9	0,7	0,0
45-64	6,5	2,8	14,0	0,7	0,5	0,1
65-74	12,4	8,8	127,6	0,9	0,7	0,2
75+	54,2	16,0		2,1	1,8	0,5
Total	8,4	3,5	27,0	1,0	0,7	0,1

4.3 Leeftijd

Figuur 25 geeft een vergelijking weer tussen 2012 en 2021 van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners van dezelfde leeftijdscategorie en hetzelfde geslacht. Door het aantal slachtoffers te geven per 100.000 inwoners wordt er vermeden dat de bevolkingsstructuur naar leeftijd en geslacht de figuur beïnvloedt. De grafiek toont een piek in het aantal verkeersslachtoffers bij de jongeren, vooral tussen 20 en 24 jaar. We zien ook dat het aantal mannelijke slachtoffers systematisch hoger is dan het aantal vrouwelijke slachtoffers, ongeacht de leeftijdscategorie. Merk tot slot op dat dit man-vrouwverschil in aantal slachtoffers bij nagenoeg alle leeftijdscategorieën in 2021 minder uitgesproken is dan in 2012. Voor de jonge mannen, tussen 20 en 24 jaar oud, is er voor het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners een daling van 34% opgetekend op tien jaar tijd.

Figuur 25. Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2012 & 2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

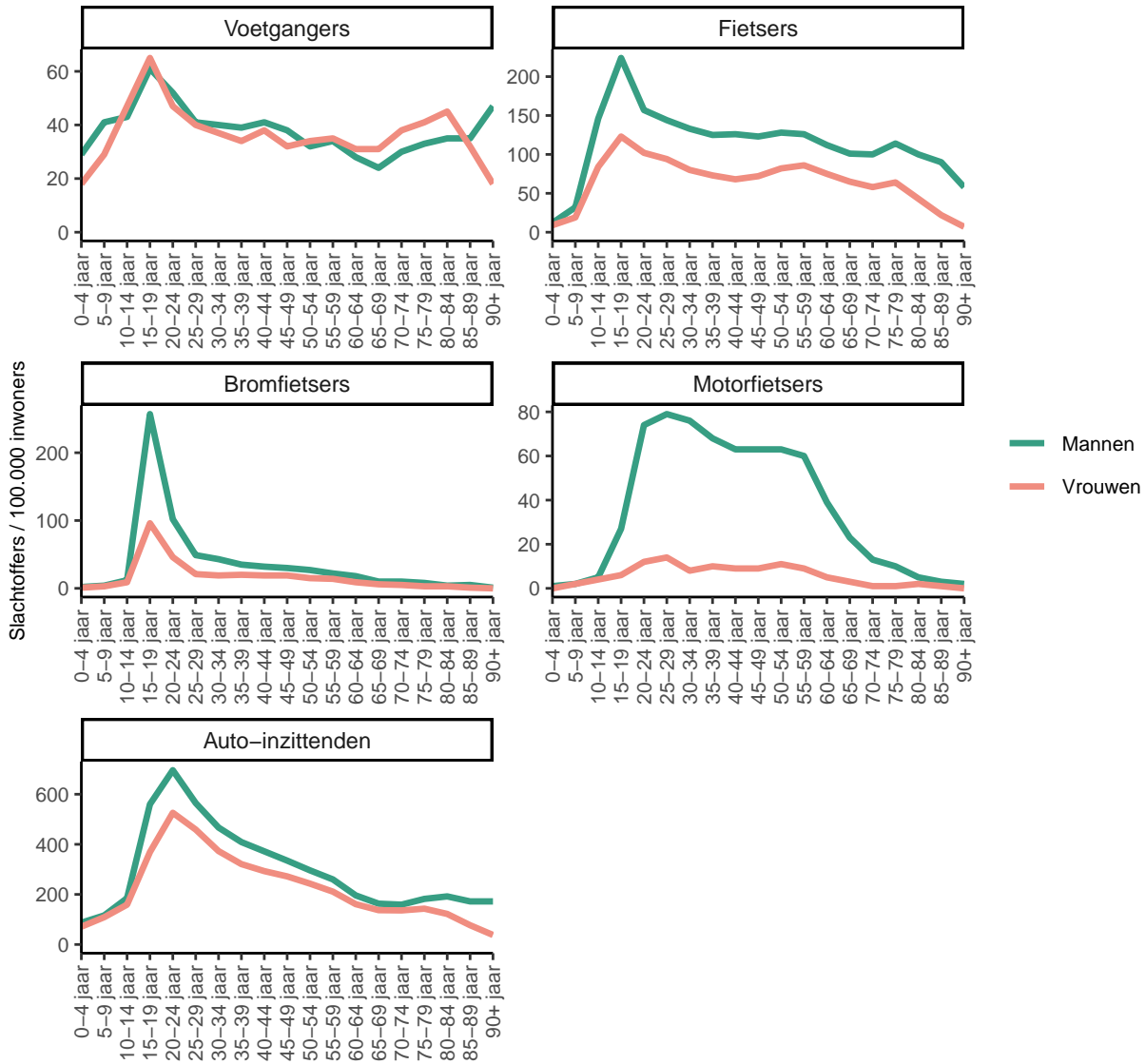


Figuur 26 toont de verdeling van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners over de leeftijd, naargelang het weggebruikerstype en het geslacht.

Voor de voetgangers is er een piek van slachtoffers bij de 15- tot 19-jarigen, om dan te dalen. Vanaf 65 jaar stijgt het aantal slachtoffers echter weer. Voor zowel fietsers, bromfietsers als auto-inzittenden is er een duidelijke piek bij de jongeren. Bij fietsers en bromfietsers ligt die piek iets vroeger (15-19 jaar) dan voor de auto-inzittenden (18-24 jaar). Bij deze drie weggebruikerstypes is er ook een duidelijk verschil tussen mannen en vrouwen. Het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners ligt hoger voor de mannen dan voor de vrouwen. Het verschil is het grootst bij de bromfietsers.

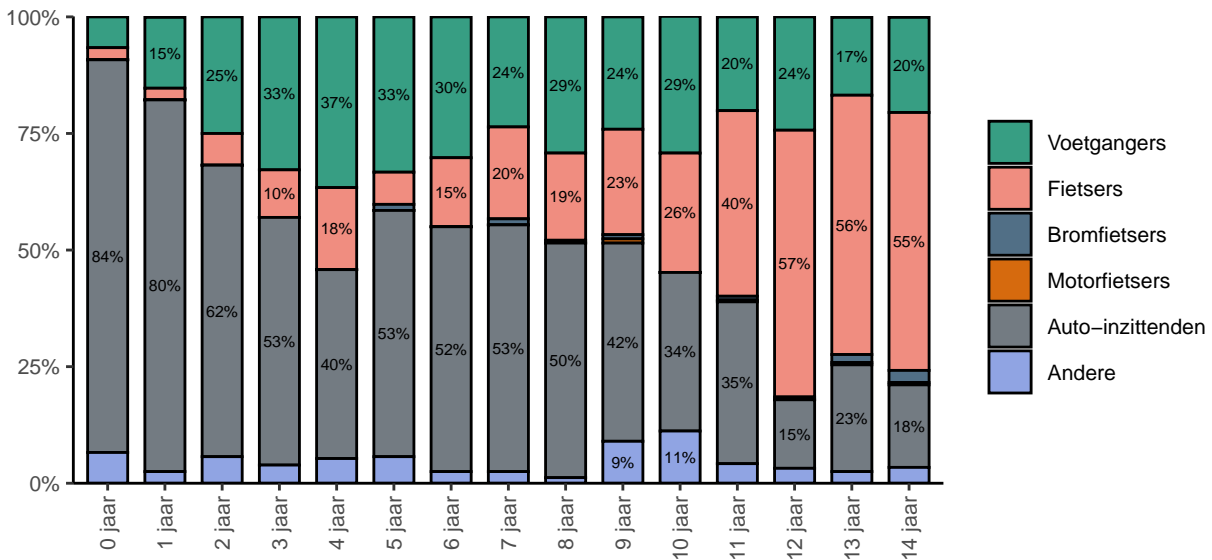
De curve van de motorfietsers wijkt af van die van de andere weggebruikerstypes. Hier zien we voor alle leeftijdsgroepen bij de vrouwen een laag aantal slachtoffers per 100.000 inwoners. Bij de mannen ligt dat aantal veel hoger. Er is een duidelijke piek te onderscheiden bij de 20- tot 29-jarigen mannen, wat dan overgaat in een plateau tot de leeftijdsgroep 50- tot 54-jarigen. Het risico blijft hoog tussen 20 jaar en 59 jaar. Pas vanaf 60 jaar neemt het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners snel af.

Figuur 26. Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2019 & 2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



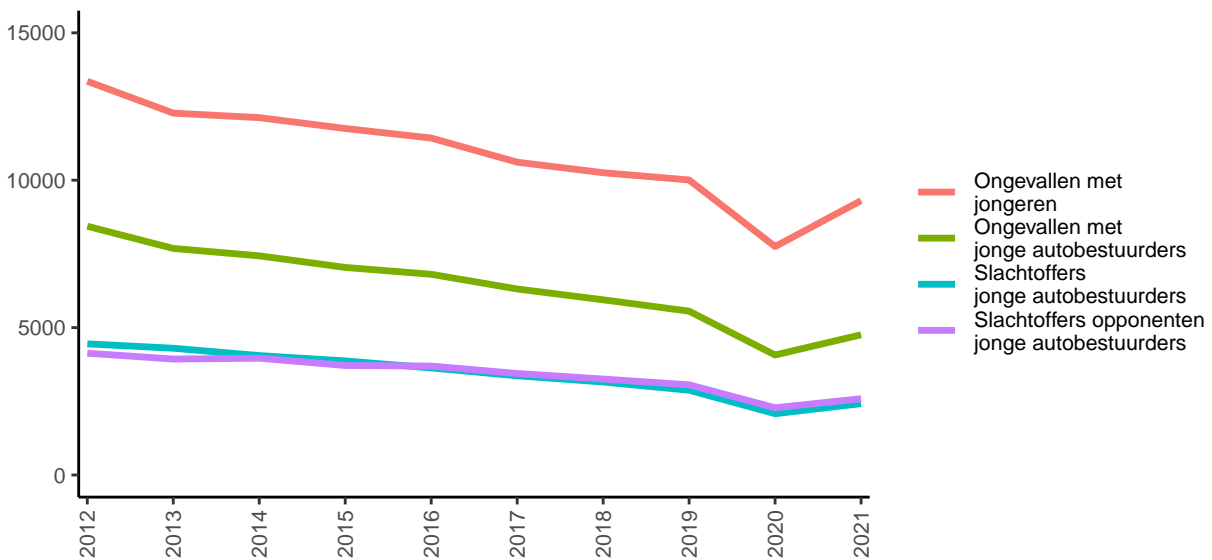
In **Figuur 27** tonen we het aandeel slachtoffers per weggebruikerstype bij de kinderen van 0 tot 14 jaar in 2021. We zien ten eerste dat het aandeel auto-inzittenden afneemt naarmate de leeftijd toeneemt. Andersom neemt het aandeel fietsers toe met toenemende leeftijd. Van de 14-jarige slachtoffers was 55% met een fiets onderweg. Het aandeel voetgangers neemt toe tot de leeftijd van 4 jaar, om dan terug af te nemen.

Figuur 27. Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



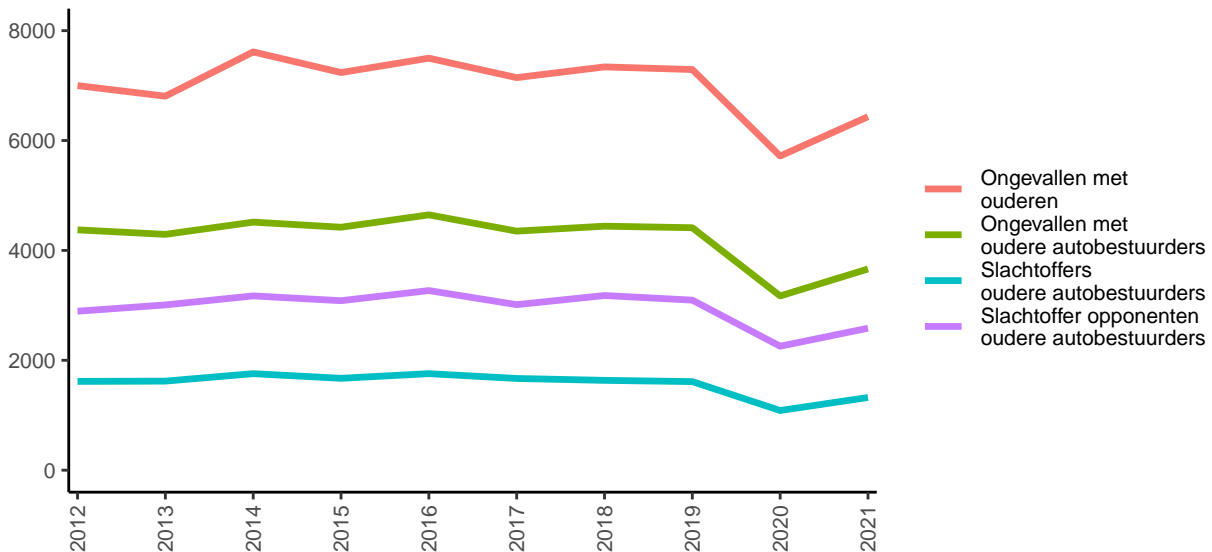
Figuur 28 toont dat het aantal ongevallen met jongeren de afgelopen tien jaar aanzienlijk afgenomen is (-30% in het algemeen en -44% als autobestuurder). Dit is een sterkere afname dan die van alle letselgevallen (-22%)

Figuur 28. Evolutie van het aantal ongevallen met jongeren (18-24 jaar), van de slachtoffers onder jonge autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



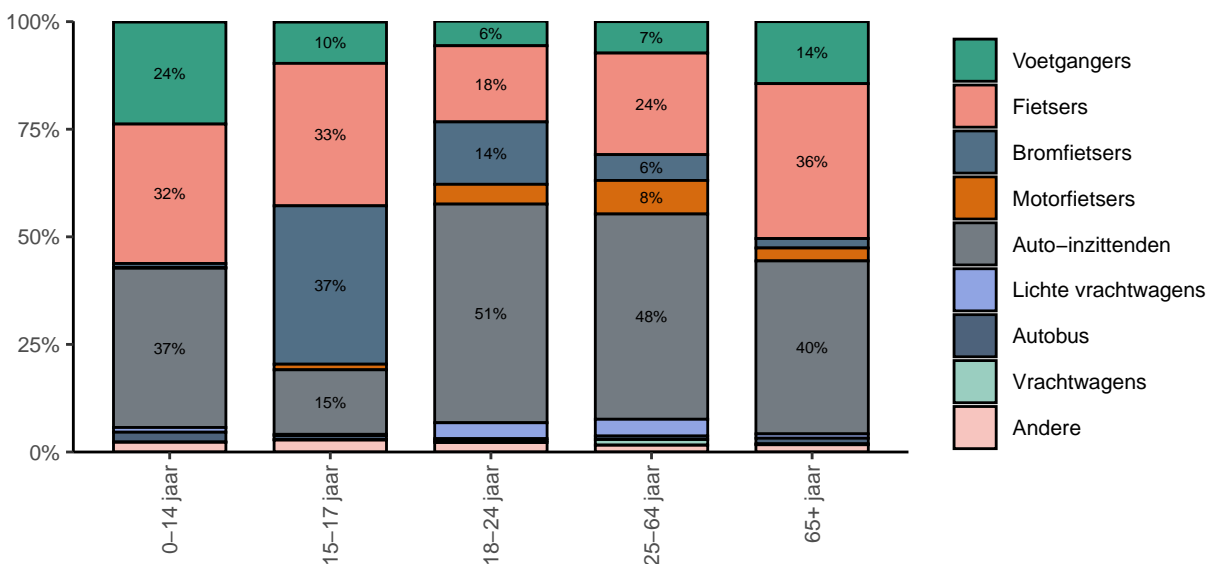
Figuur 29 toont aan dat het aantal ongevallen met senioren (in het algemeen of als autobestuurder) minder gunstig evolueert in vergelijking met de evolutie van de letselgevallen van alle leeftijden samen. Het aantal ongevallen met ouderen is afgenomen met 8% sinds 2012, het aantal ongevallen met oudere autobestuurders nam af met 16%.

Figuur 29. Evolutie van het aantal ongevallen met ouderen (65+ jaar), van de slachtoffers (bestuurders en voetgangers) onder oudere autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 30 toont het aandeel van de verschillende weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen in 2021. Het aandeel auto-inzittenden is het grootst bij de 18- tot 24-jarigen. Het aandeel fietsers is het hoogst bij de 65-plussers, maar is ook groot in de groep 0- tot 14-jarigen en 15-17 jarigen. Zoals te verwachten is het aandeel bromfietsers in de groep 15- tot 17-jarigen hoog (37%), terwijl dit aandeel in andere leeftijdsgroepen slechts 14% of minder bedraagt. Voor de voetgangers zien we het grootste aandeel slachtoffers bij de jongste leeftijdsgroep. Dit aandeel neemt af met de leeftijd, maar slechts tot de leeftijd van 64 jaar. Bij de 65-plussers stijgt het aandeel voetgangersslachtoffers weer tot 14%.

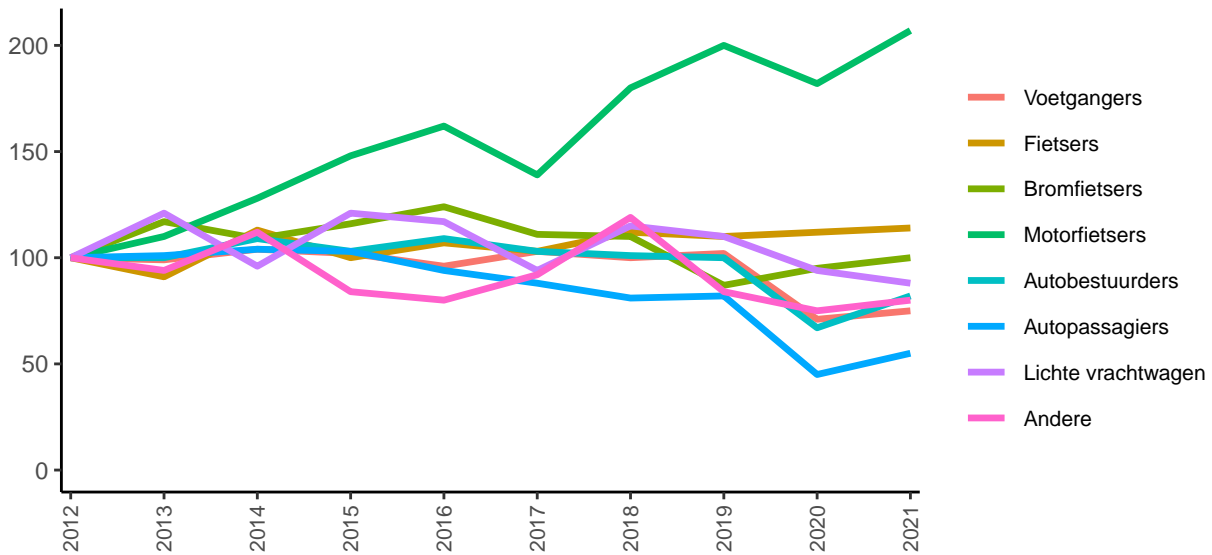
Figuur 30. Aandeel van weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Het aantal slachtoffers bij senioren (65+) neemt sterk toe in twee weggebruikerscategorieën: voornamelijk bij de motorfietsers (+107%, van 61 slachtoffers in 2012 naar 126 slachtoffers in 2021) en in mindere

mate bij de fietsers (+14%). Voor de bromfietsers is er een status quo, voor de overige weggebruikers-categorieën is er een afname van het aantal slachtoffers op tien jaar.

Figuur 31. Evolutie van slachtoffers bij ouderen (65+ jaar) volgens weggebruikerstype (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



5 Periode

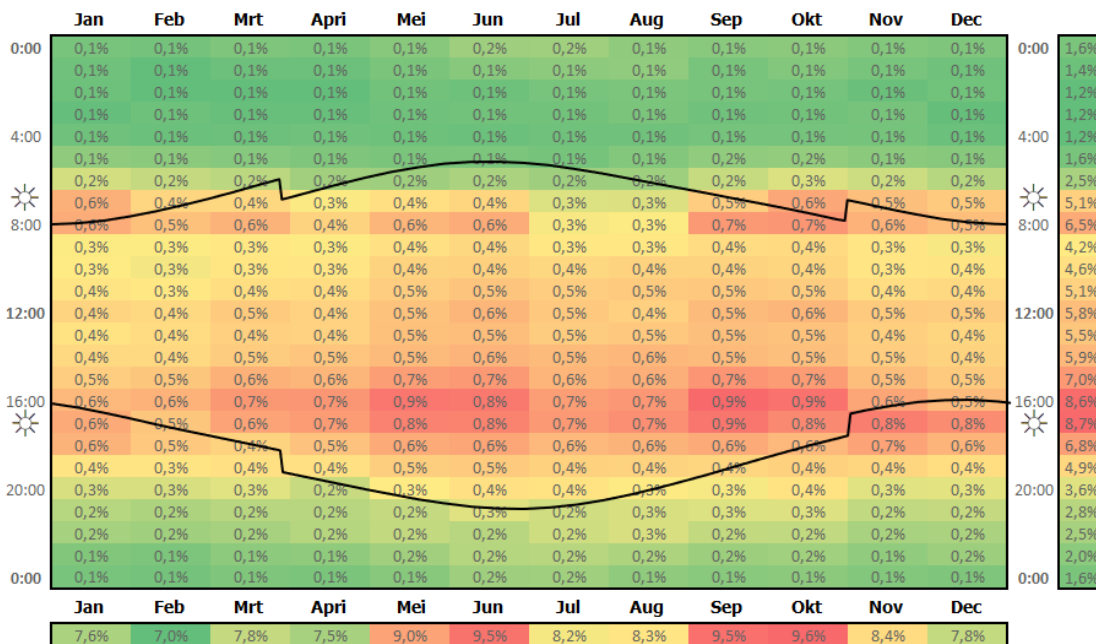
5.1 Algemeen

Figuur 32 geeft voor de periode van 2012 tot en met 2021 de verdeling weer van het aantal letsel-gevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag. De groene cellen wijzen op minder letsel-gevallen, terwijl de rode cellen wijzen op een grotere concentratie van letsel-gevallen. De zwarte lijnen geven de zonsopgang en de zonsondergang weer. In elke zwarte lijn bevinden zich twee bruuske veranderingen, deze geven de verandering naar zomertijd en wintertijd weer. De balk rechts geeft de verdeling weer per uur van de dag en de balk onderaan geeft de verdeling weer per maand van het jaar.

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

Figuur 32. Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2011-2020)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

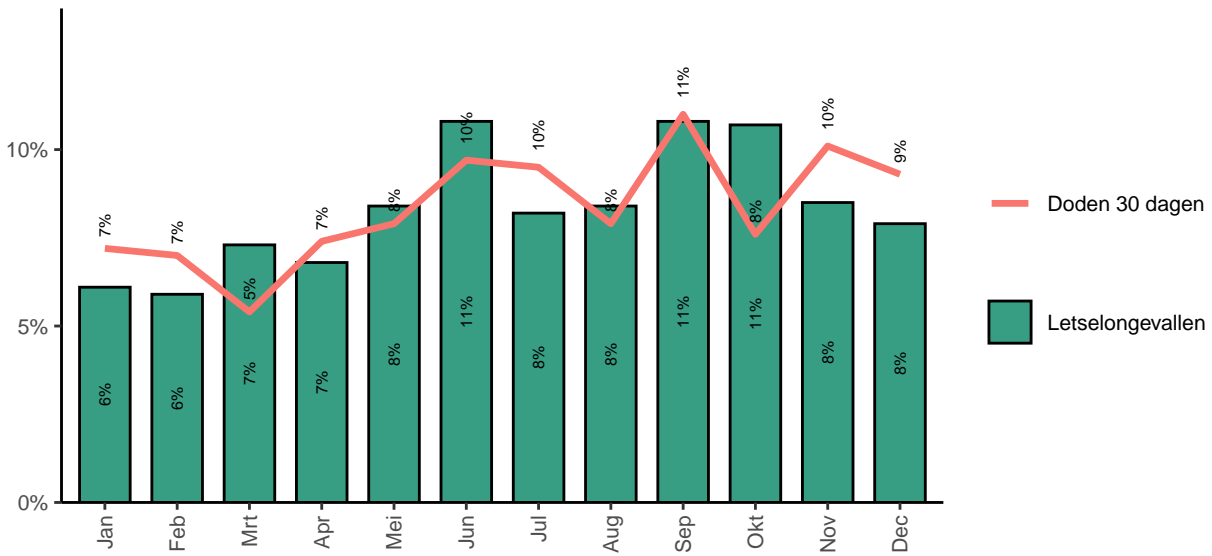


5.2 Per maand

Figuur 33 geeft voor 2021 de verdeling weer van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de verschillende maanden van het jaar. Het absolute aantal letselongevallen en het absolute aantal doden 30 dagen per maand is in deze figuur gewogen in functie van het aantal dagen per maand. De som van de waarden op de rode lijn is gelijk aan 100%, hetzelfde geldt voor de som van de waarden op de balken.

Er is een piek van letselongevallen en doden 30 dagen in juni en september. In oktober zien we een piek van de letselongevallen, maar niet van de doden 30 dagen. Het omgekeerde geldt voor de maanden juli, november en december: het aandeel letselongevallen is gemiddeld, maar er is een piek van het aandeel doden 30 dagen.

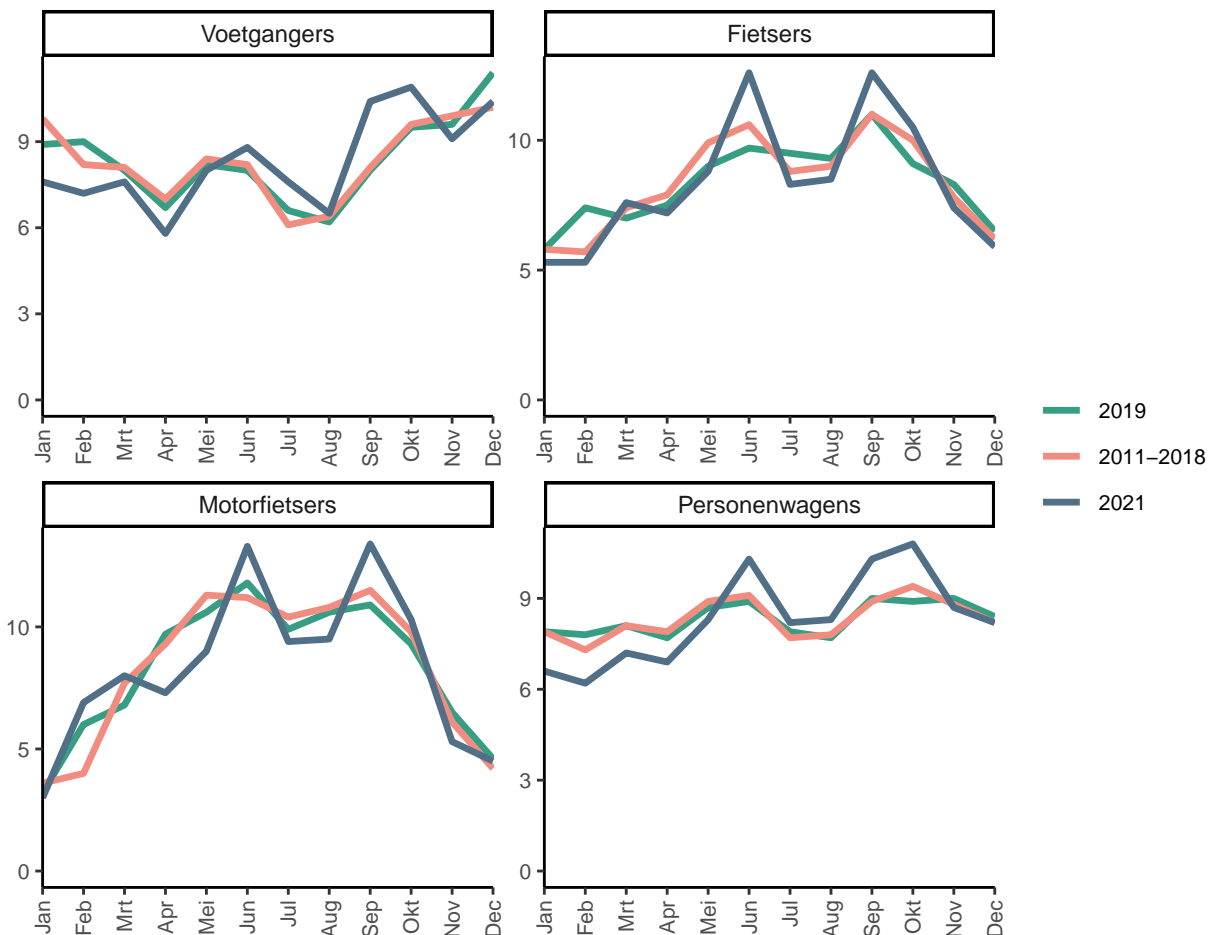
Figuur 33. Verdeling van het aantal letselgevallen en het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 34 geeft voor vier verplaatsingswijzen de verdeling weer van het aandeel letselgevallen over de maanden van het jaar in de periode van 2012 tot 2018, in 2019 en in 2021. Het absolute aantal letselgevallen per maand is in deze figuur voor elke verplaatsingswijze gewogen in functie van het aantal dagen per maand. De som van de waarden van elke lijn is gelijk aan 100%.

De grafieken tonen bijvoorbeeld aan dat zich in de wintermaanden duidelijk minder letselgevallen voordoen waarbij fietsers of motorfietsers betrokken zijn. Een verklaring is het feit dat weggebruikers minder geneigd zijn zich te verplaatsen met deze verplaatsingsmiddelen bij winterse weersomstandigheden.

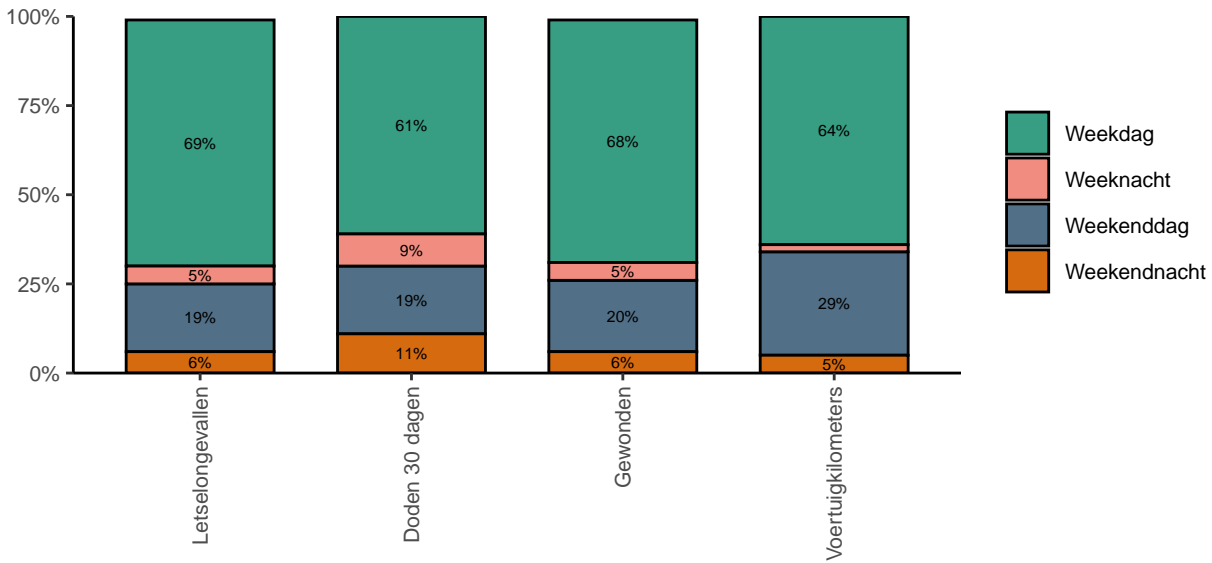
Figuur 34. Evolutie van de verdeling van het aandeel letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (voetgangers – fietsers – motorfietsers – personenwagens) (2012-2018,2019,2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



5.3 Per week

Figuur 35 geeft voor 2021 de verdeling weer van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen en gewonden over de verschillende periodes van de week. De cijfers van 2016 zijn de meest recente cijfers die een verdeling van de afgelegde voertuigkilometers over de verschillende periodes van de week geven. Wanneer het aandeel ongevallen of slachtoffers die in deze periode geregistreerd worden, groter is dan het aandeel van de voertuigkilometers die in deze periode afgelegd worden, dan kent deze periode een groter risico. Deze figuur illustreert het feit dat het aantal doden 30 dagen relatief hoger ligt tijdens de weekend- en weeknachten. Omgekeerd is het aantal verkeersdoden op weekenddagen relatief lager in verhouding tot het aantal gereden voertuigkilometers.

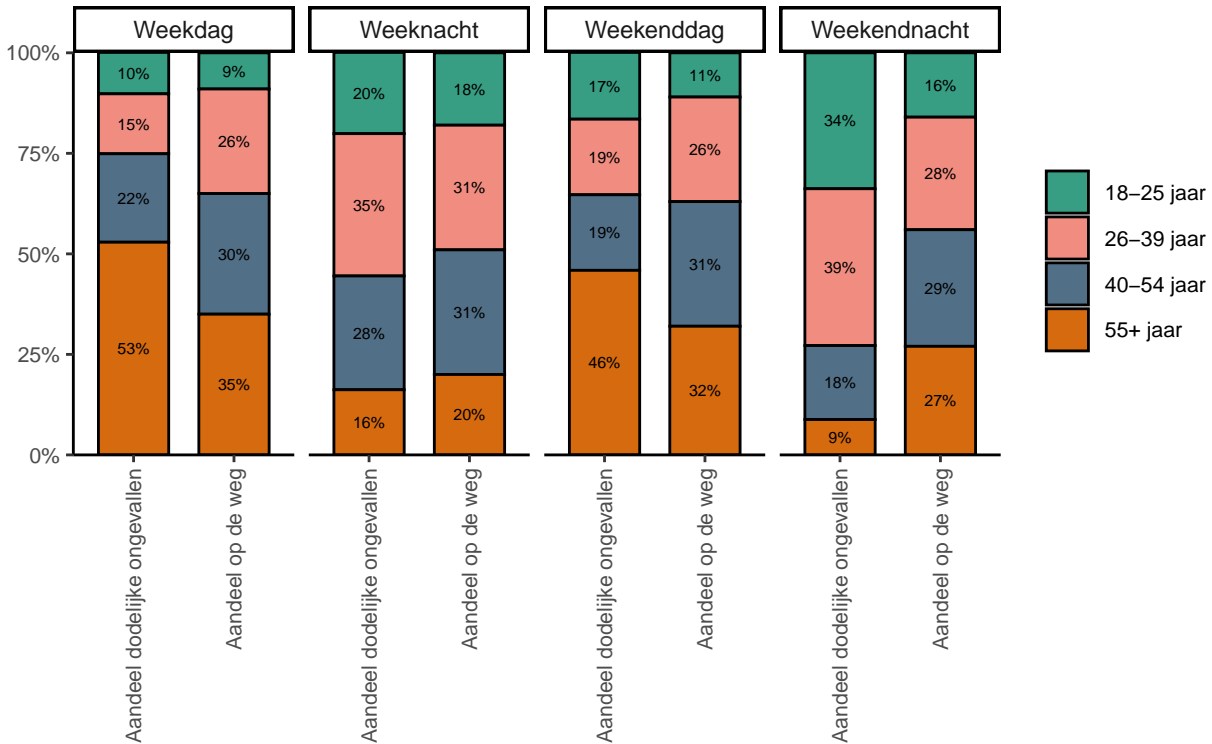
Figuur 35. Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de perioden van de week (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 36 geeft voor elk tijdstip van de week en voor verschillende leeftijdscategorieën van autobestuurders de verdeling weer van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg. De verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen is gebaseerd op cijfers van 2019 en 2021. De cijfers over het aandeel op de weg zijn afkomstig van de gedragsmeting ‘rijden onder invloed’ die Vias institute in 2018 heeft uitgevoerd. Wanneer het aandeel op de weg van autobestuurders van een bepaalde leeftijdscategorie kleiner is dan hun aandeel in dodelijke ongevallen, dan zijn bestuurders van deze leeftijdscategorie oververtegenwoordigd in dodelijke ongevallen.

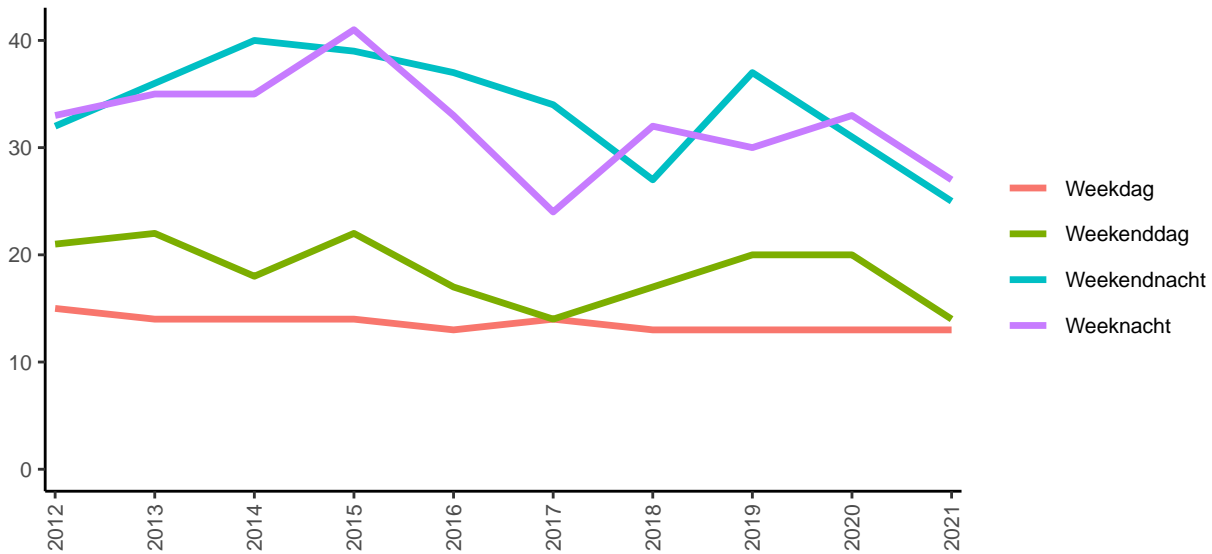
De figuur toont enerzijds dat de aanwezigheid op de weg tijdens week- en weekenddagen gedomineerd wordt door autobestuurders van 40 jaar en ouder. Tijdens de week- en weekendnachten neemt het aandeel van de jongere autobestuurders op de weg toe. We zien ook dat vooral de autobestuurders die jonger zijn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

Figuur 36. Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2019-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 37 toont de evolutie van de ongevalsernst naargelang de periode van de week. Hieruit kunnen we afleiden dat de ongevalsernst (het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen) het hoogst is op weeknachten en weekendnachten.

Figuur 37. Evolutie van de ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen), naargelang de periode van de week (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

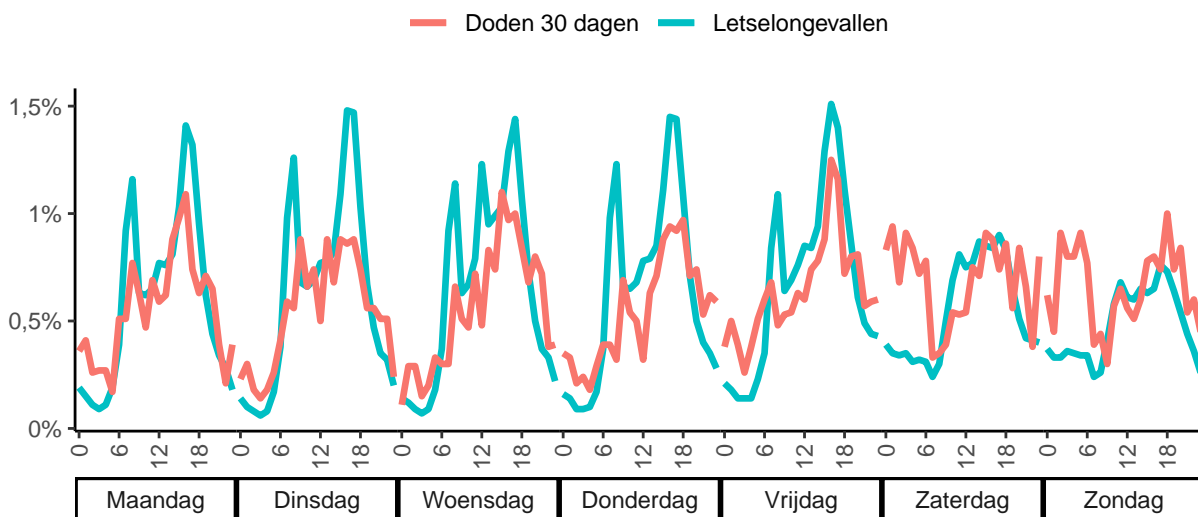


5.4 Per uur

Figuur 38 geeft voor 2017 tot 2021 de verdeling weer van het aantal letselongevallen en doden 30 dagen over de verschillende uren van een week. Bij een gelijkmatige verdeling van verkeer en verkeersongevallen, zou elk uur 0,60% van het totale aantal letselongevallen of doden 30 dagen bevatten. De som van de waarden van elke lijn is gelijk aan 100%.

Voor de letselongevallen op weekdays zijn er twee duidelijke pieken: de ochtendspits en de avondspits. Op woensdag is er nog een derde piek rond de middag. Voor de doden 30 dagen op weekdays vinden we deze twee pieken ook min of meer terug, maar hier is de piek duidelijk het hoogst tijdens de avondspits. In het weekend is er een piek van doden 30 dagen tijdens de nacht van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag. We zien deze stijging echter niet terug bij de letselongevallen. Ongevallen tijdens weekendnachten komen dus minder vaak voor, maar zijn zeer dodelijk. Het aandeel letselongevallen en doden 30 dagen vertoont op weekenddagen minder pieken.

Figuur 38. Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2017-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

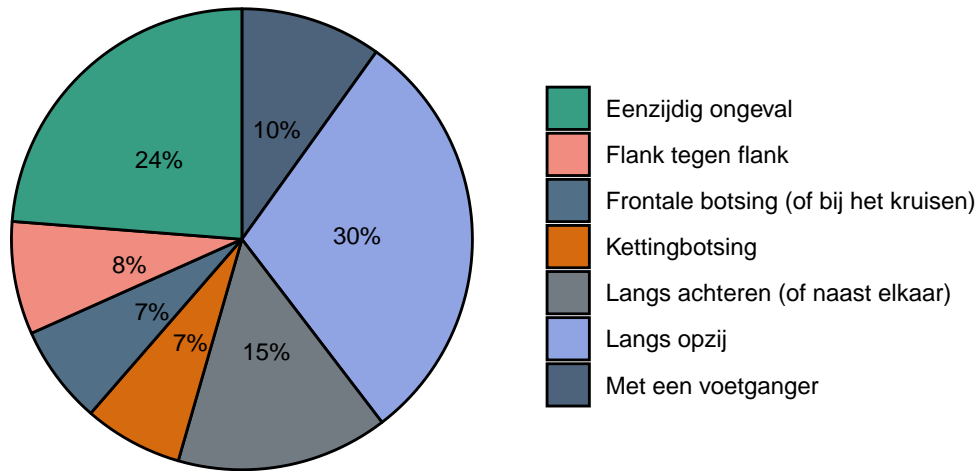


6 Ongevalsekenmerken

6.1 Type aanrijdingen

Figuur 39 geeft de verdeling weer van het aantal letselongevallen per type van aanrijding in 2021 voor alle weggebruikers samen. Eén verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen; in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen. De grafiek toont dat het meest frequente aanrijdingstype “langs opzij” is. De aanrijdingen met slechts één weggebruiker maken 24% van de aanrijdingen uit, aanrijding langs achter 15% en aanrijdingen tussen een voertuig en een voetganger 10%. Minder frequent voorkomende typen aanrijding zijn: flank tegen flank (8%), kettingbotsing (7%) en frontale botsing (7%).

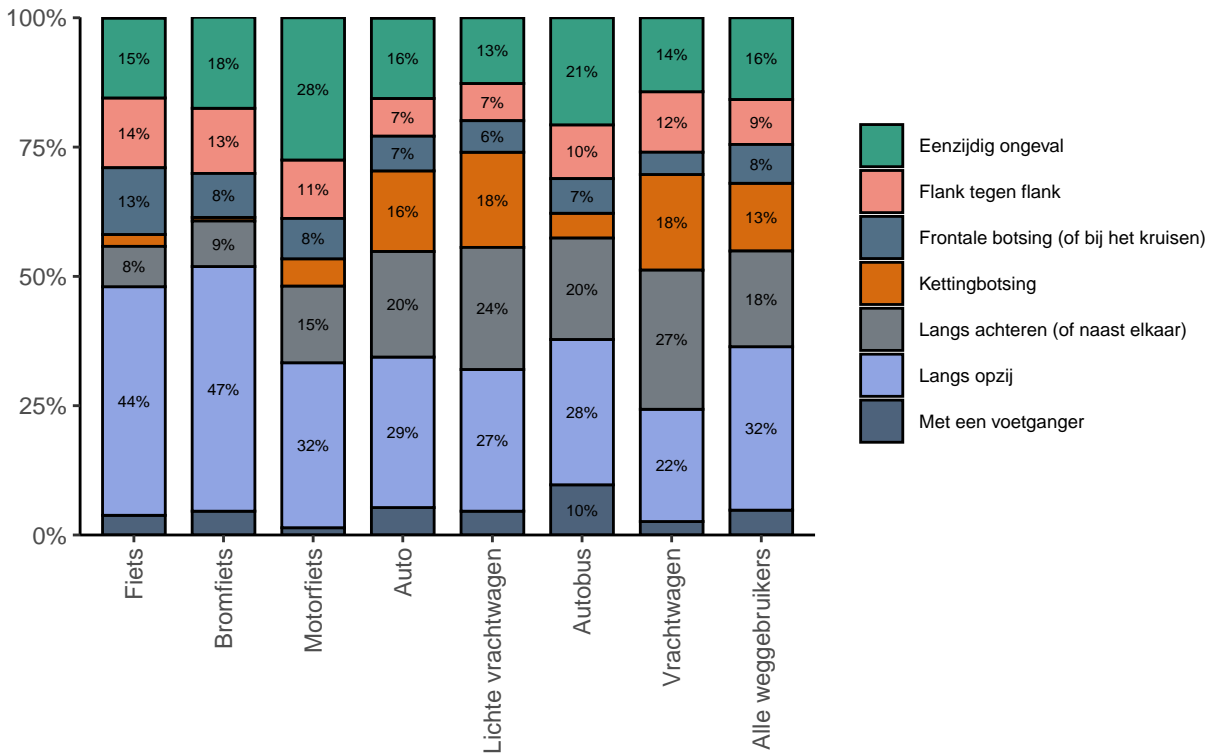
Figuur 39. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 40 geeft voor elk type weggebruiker de verdeling in 2021 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Ook hier geldt dat één verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen, in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen.

De grafiek toont dat de spreiding van de ongevallen volgens aard van de botsing verschilt afhankelijk van het type weggebruiker. Een voorbeeld: ongevallen met een aanrijding langs achteren komen frequenter voor bij vrachtwagens dan bij andere weggebruikerscategorieën. Omgekeerd zijn fietsers en bromfietzers vaker betrokken bij botsingen van opzij.

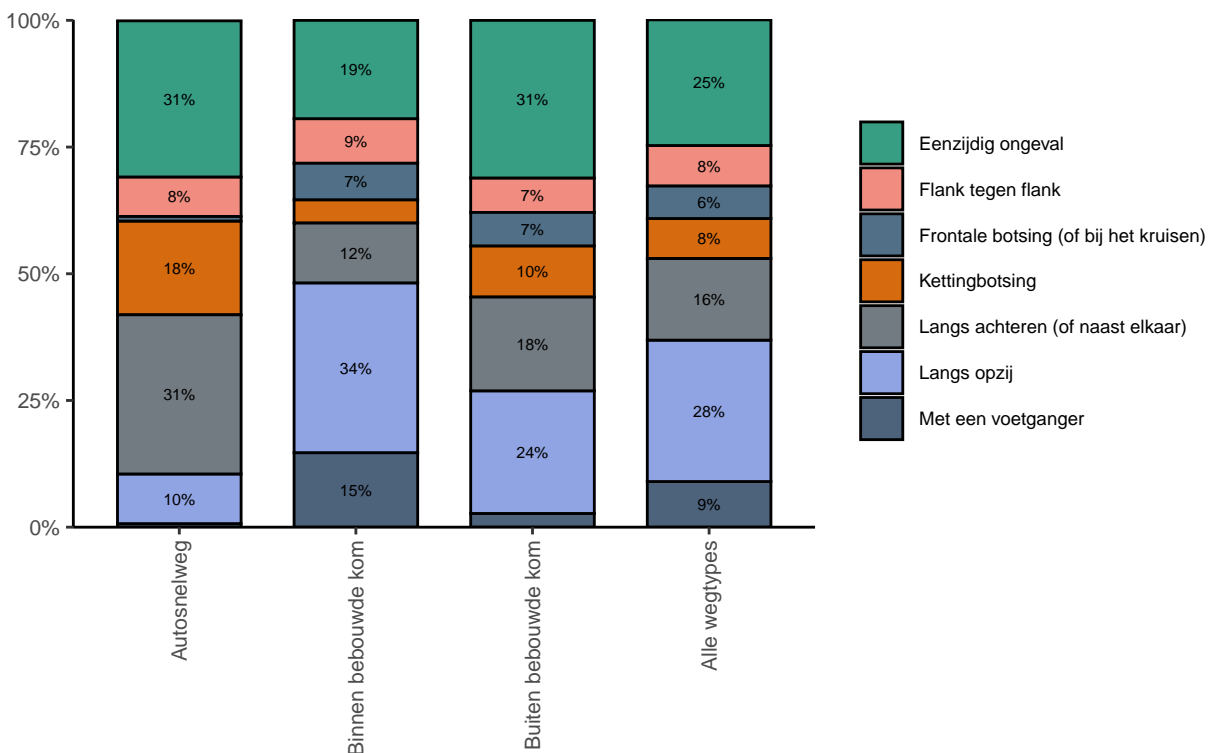
Figuur 40. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per type weggebruikers (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 41 geeft voor elk wegtype de verdeling in 2021 weer van het aantal letselongevallen per aanrijdingstype. Hier geldt opnieuw hetzelfde principe, namelijk dat één verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen, in onderstaande grafiek is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen.

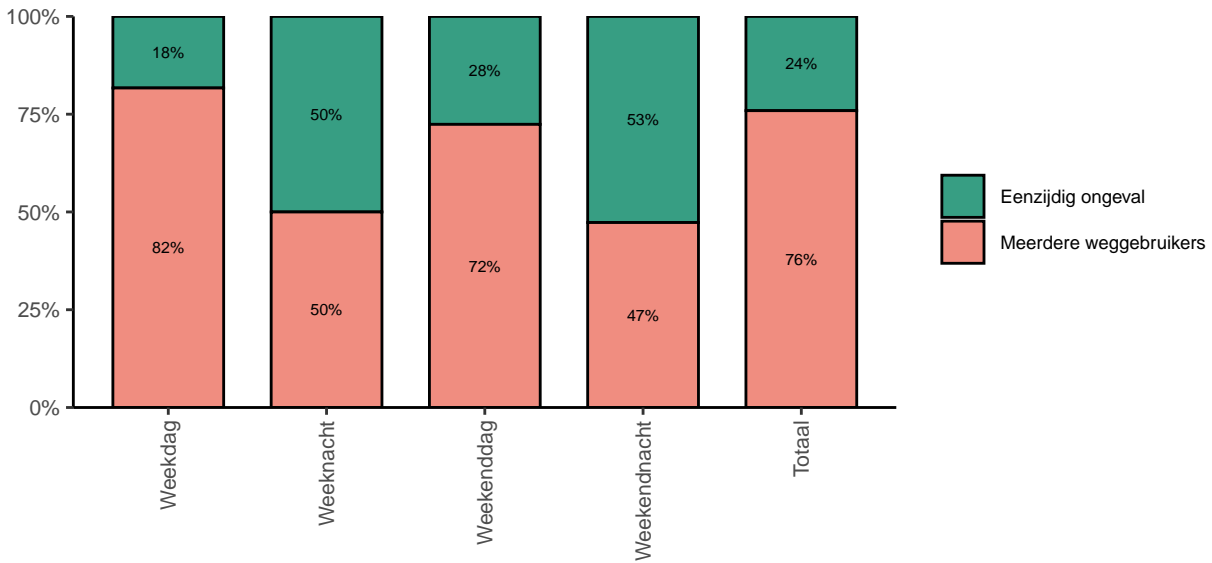
De grafiek toont logischerwijze dat aanrijdingen langs opzij veel frequenter voorkomen binnen en buiten de bebouwde kom (met tal van kruispunten die dergelijke botsingen mogelijk maken) dan op autosnelwegen. Omgekeerd registreren we op autosnelwegen meer aanrijdingen langs achteren en meer kettingbotsingen.

Figuur 41. Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per wegtype (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



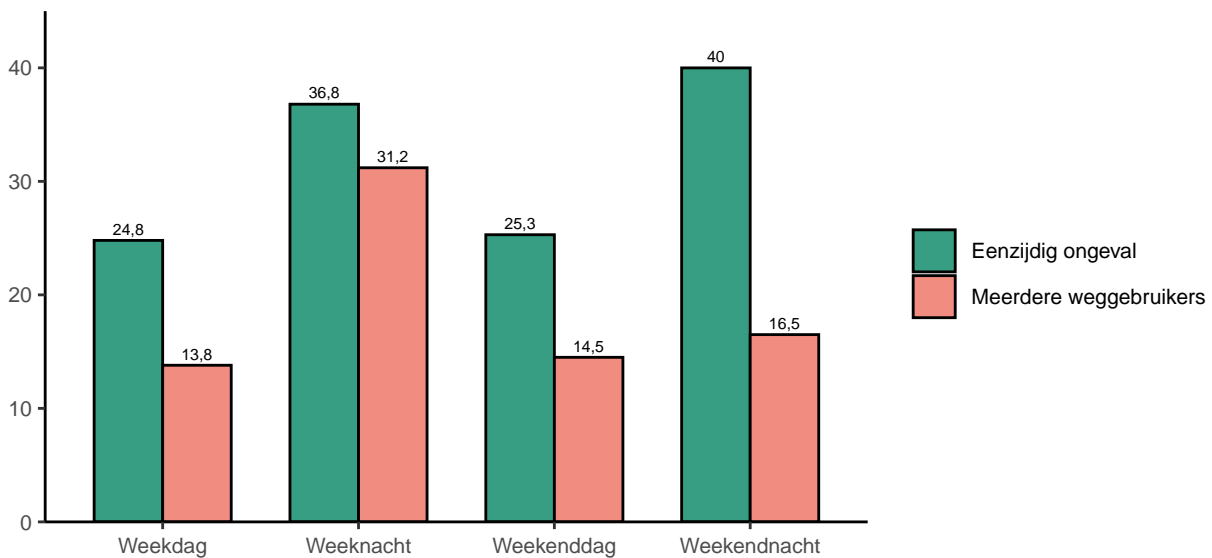
Figuur 42 geeft voor elk tijdstip van de week de verdeling weer van het aantal eenzijdige letselongevallen en het aantal letselongevallen met meerdere weggebruikers in 2021. Wanneer het aanrijdingstype onbekend was, is dit niet opgenomen. Eenzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij slechts één partij betrokken was. De grafiek toont dat in totaal bij 24% van de ongevallen maar één weggebruiker betrokken is. 's Nachts stijgt het relatieve aantal eenzijdige letselongevallen. Dit is te verklaren door het feit dat de voertuigdensiteit 's nachts lager is dan overdag.

Figuur 42. Aandeel van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In **Figuur 43** tonen we de ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen met meerdere weggebruikers per periode van de week in 2021. Eenzijdige ongevallen zijn duidelijk ernstiger dan ongevallen met meerdere weggebruikers, tijdens elke periode van de week.

Figuur 43. Ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



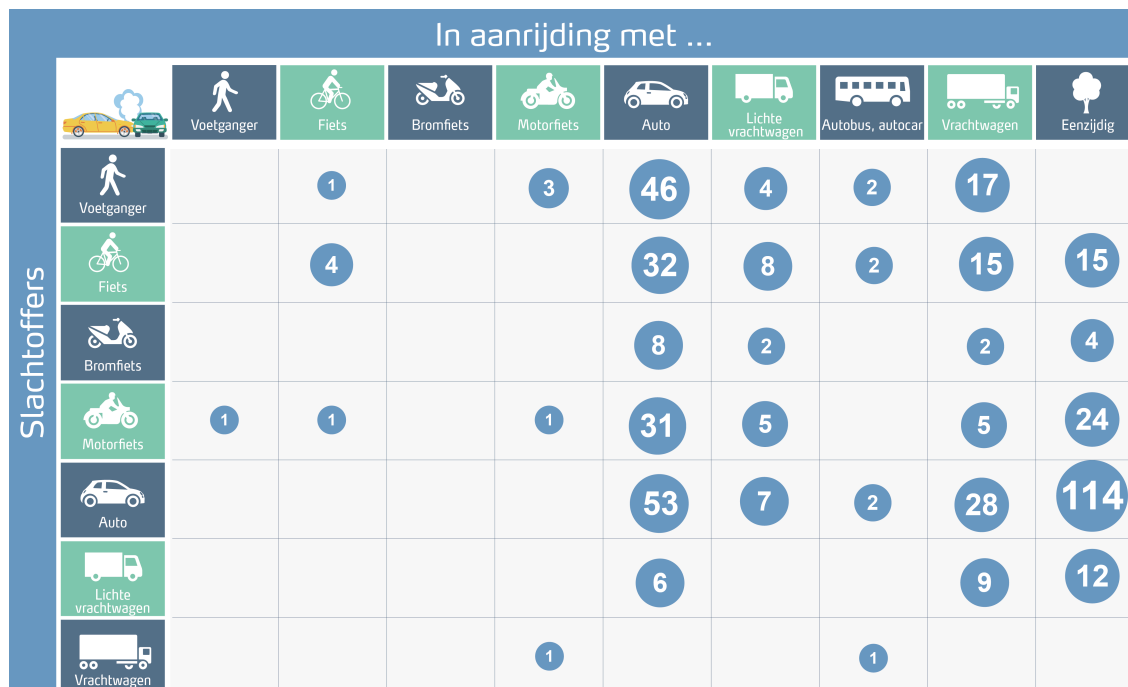
6.2 Botsingsmatrix

In de botsingsmatrix tonen we de dodelijke slachtoffers van 2021. In de rijen staan de doden 30 dagen, in de kolommen hun opponenten.

Er vielen in 2021 114 doden in eenzijdige auto-ongevallen. Verder vielen er ook heel wat dodelijke slachtoffers na een botsing met een personenwagen. Zo vielen er 53 doden in ongevallen tussen twee personenwagens, maar 46 voetgangers, 32 fietsers en 31 motorfietsers raakten eveneens dodelijk ge-

wond na een botsing met een personenwagen. 24 motorfietzers kwamen om het leven na een eenzijdig ongeval.

Figuur 44. Botsingsmatrix met slachtoffers en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen (2021)
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



6.3 Verzwarende omstandigheden

In **Tabel 15** en **Figuur 45** tonen we de evolutie van de letselongevallen met vluchtmisdrijf. Het aantal letselongevallen waarbij vluchtmisdrijf als verzwarende omstandigheid is geregistreerd is gedaald in de afgelopen tien jaar (-10%). Hun aandeel in het aantal letselongevallen is wel toegenomen (+9%): in 2012 werd vluchtmisdrijf geregistreerd in 11% van de letselongevallen en in 2021 was dat in 12% van de letselongevallen. Ook het aandeel in alle doden nam toe met 33%. Het aantal doden, en bijgevolg de ongevalsemst, zijn afgenomen met respectievelijk 27% en 20%. Over het algemeen ligt de ongevalsemst bij deze ongevallen lager in vergelijking met alle letselongevallen samen.

Tabel 15. Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid ‘vluchtmisdrijf’ (2012-2021).
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

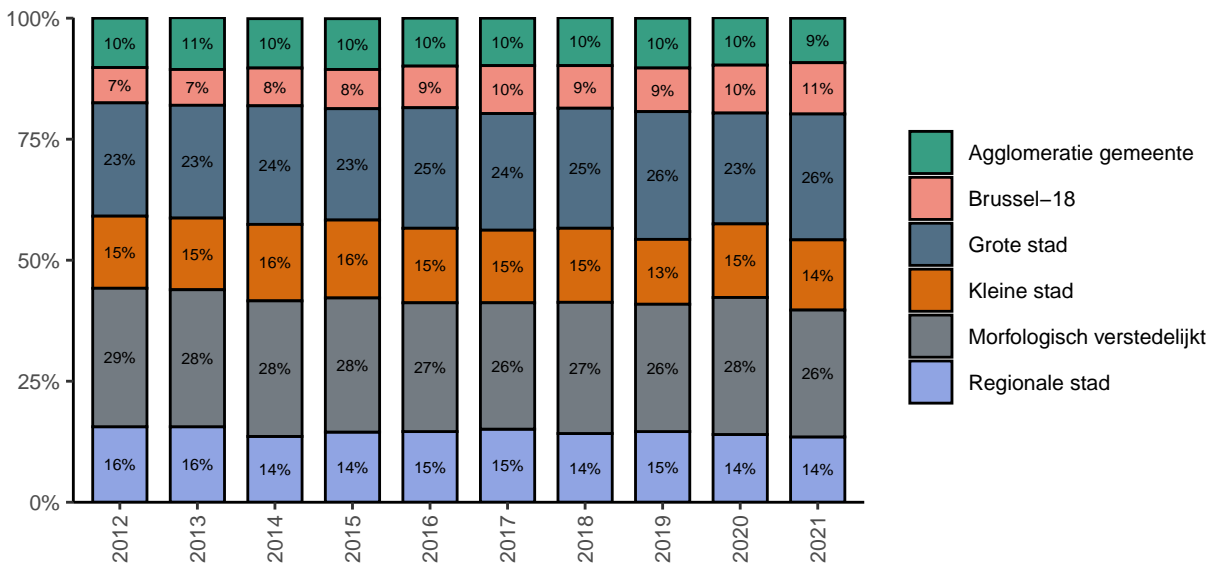
	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Ongevalsernst	Aandeel van alle letselongevallen	Aandeel van alle doden
2012	4666	26	5222	5,6	11%	3%
2013	4460	25	5019	5,6	11%	3%
2014	4400	30	4872	6,8	11%	4%
2015	4284	28	4744	6,5	11%	4%
2016	4467	26	4963	5,8	11%	4%
2017	4199	17	4667	4	11%	3%
2018	4436	16	4894	3,6	12%	3%
2019	4458	24	4932	5,4	12%	4%
2020	3614	17	3931	4,7	12%	3%
2021	4189	19	4596	4,5	12%	4%
Evolutie 2020-2021	+16%	+12%	+17%	-4%	+0%	+33%
Evolutie 2012-2021	-10%	-27%	-12%	-20%	+9%	+33%

Figuur 45. Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf en dodelijke slachtoffers in ongevallen met vluchtmisdrijf (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



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

Figuur 46. Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf naar de graad van verstedelijking (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

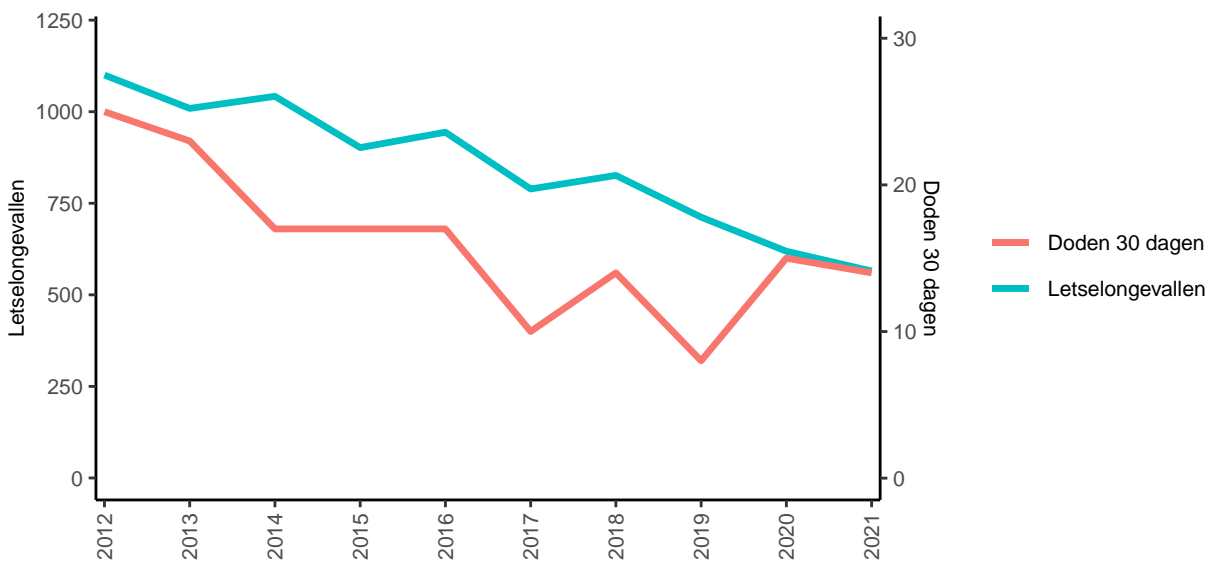


Tabel 16 en Figuur 47 tonen de evolutie van ongevallen met onverzekerde voertuigen. Het aantal ongevallen waarbij niet-verzekering als verzwarende omstandigheid werd geregistreerd kende vanaf 2014 een afname. Het aantal doden volgde dezelfde trend. Het aandeel in alle letselongevallen is stabiel gebleven. Het aantal doden bij deze ongevallen is wel sterk afgenomen: van 25 in 2012 naar 14 in 2021 (-44%).

Tabel 16. Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Ongevalsernst	Aandeel van alle letselongevallen	Aandeel van alle doden
2012	1100	25	1444	23	2%	3%
2013	1009	23	1345	23	2%	3%
2014	1042	17	1337	16	3%	2%
2015	902	17	1149	19	2%	2%
2016	944	17	1229	18	2%	3%
2017	789	10	1045	13	2%	2%
2018	826	14	1115	17	2%	2%
2019	712	8	948	11	2%	1%
2020	619	15	783	24	2%	3%
2021	565	14	727	25	2%	3%
Evolutie 2020-2021 %	-9%	-7%	-7%	+4%	+0%	+0%
Evolutie 2012-2021 %	-49%	-44%	-50%	+9%	+0%	+0%

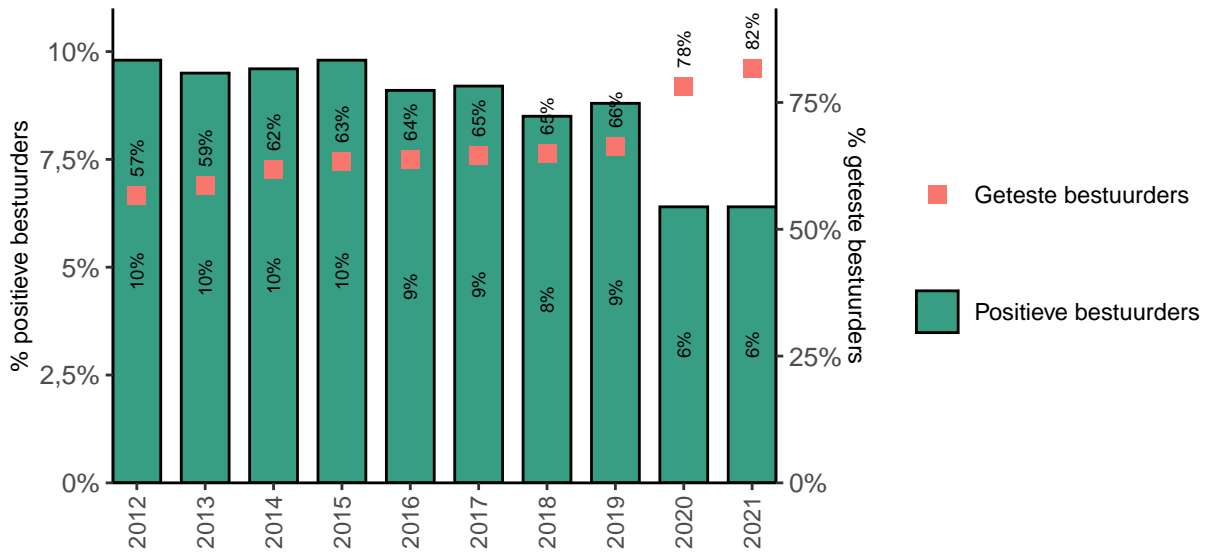
Figuur 47. Evolutie van letselongevallen met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' en dodelijke slachtoffers in deze ongevallen (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



6.4 Rijden onder invloed van alcohol

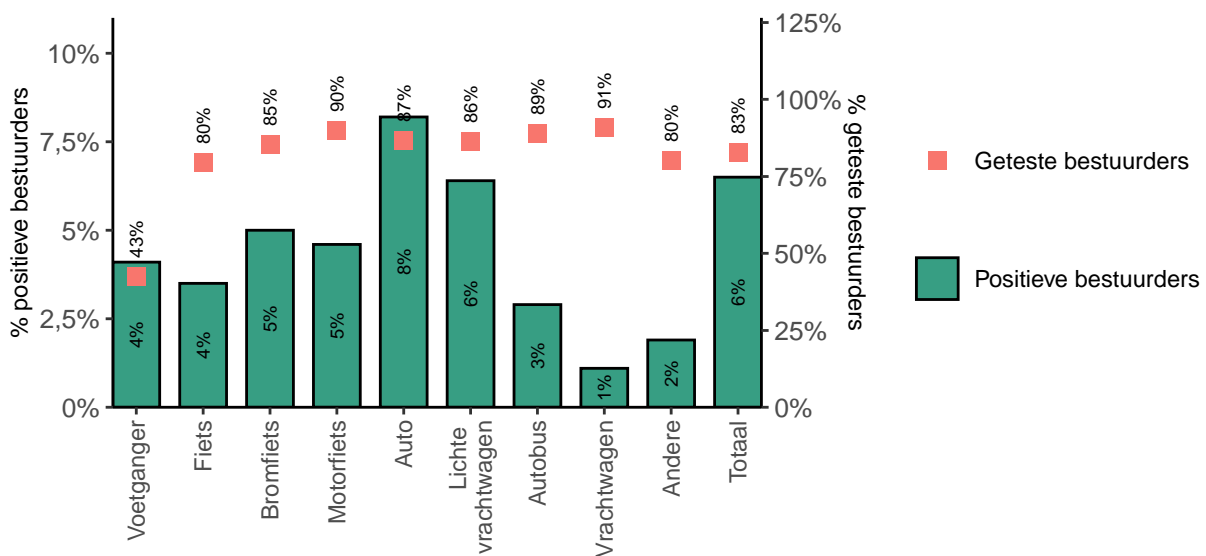
Figuur 48 toont de evolutie van het aantal geteste en positieve bestuurders in de periode van 2012 tot 2021. Het percentage geteste bestuurders steeg van 57% naar 82% op een periode van tien jaar. Het percentage bestuurders onder invloed van alcohol daalde met 4 procentpunten, van 10% in 2012 tot 6% in 2021. In 2021 steeg het aandeel geteste bestuurders, en daalde het aandeel bestuurders onder invloed van alcohol sterk tegenover 2019.

Figuur 48. Evolutie van het percentage geteste en het percentage positieve bestuurders in letselgevallen (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Figuur 49 toont het percentage bestuurders onder invloed van alcohol en het percentage geteste bestuurders, volgens weggebruikerstype, voor het jaar 2021. De grafiek toont dat het percentage van de bij een ongeval betrokken bestuurders die onder invloed van alcohol zijn, sterk verschilt naargelang de verplaatsingswijze. Zo noteren we een percentage van 8% bij de autobestuurders tegenover slechts 1% bij de vrachtwagenchauffeurs. Ook het percentage bestuurders dat een ademtest aflegt na een letselongeval, verschilt naargelang het type weggebruiker. Slechts 43% van de voetgangers worden getest op het gebruik van alcohol, tegenover 91% van de vrachtwagenbestuurders betrokken in een letselongeval. De ongevallendatabank bevat enkel het resultaat van een ademtest en niet van een eventuele bloedafname. Doden ter plaatse kunnen echter niet blazen, en ernstig gewonden die later komen te overlijden zijn vaak niet in staat om te blazen.

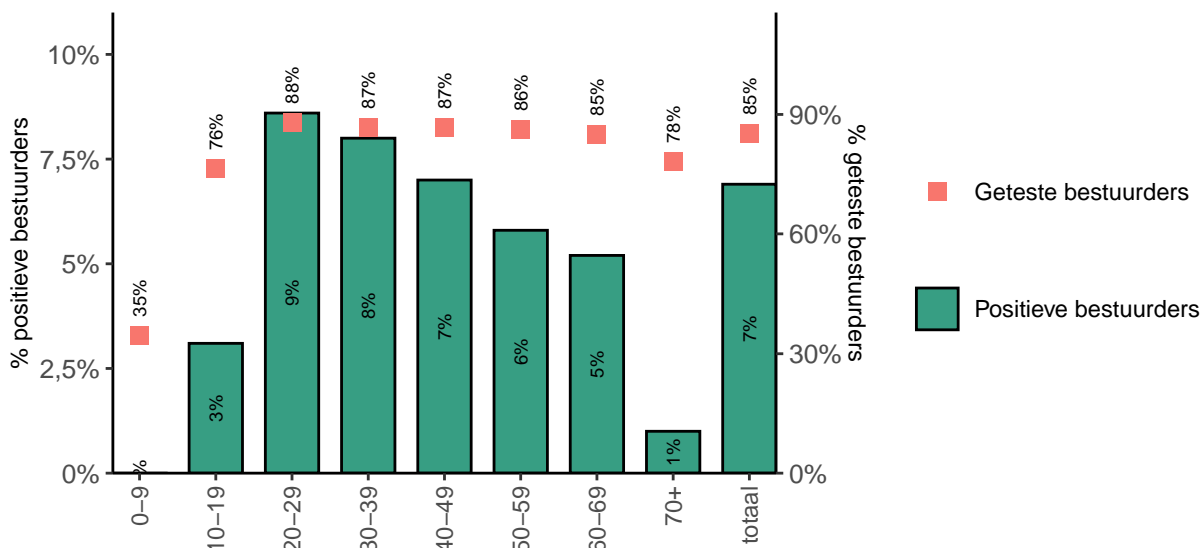
Figuur 49. Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselgevallen, per weggebruikerstype (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In **Figuur 50** zien we het percentage geteste en positieve bestuurders per leeftijdscategorie. Het per-

centage geteste bestuurders is het hoogst voor de groep 20- tot 29-jarigen, en daalt met toenemende leeftijd. We zien dezelfde tendens, maar in veel lichtere mate, voor de positieve bestuurders.

Figuur 50. Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per leeftijdscategorie (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



In **Tabel 17** wordt de evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie weergegeven. In 2021 hadden de 25- tot 44-jarigen samen met de 45- tot 64-jarige bestuurders de hoogste gemiddelde bloedalcoholconcentratie.

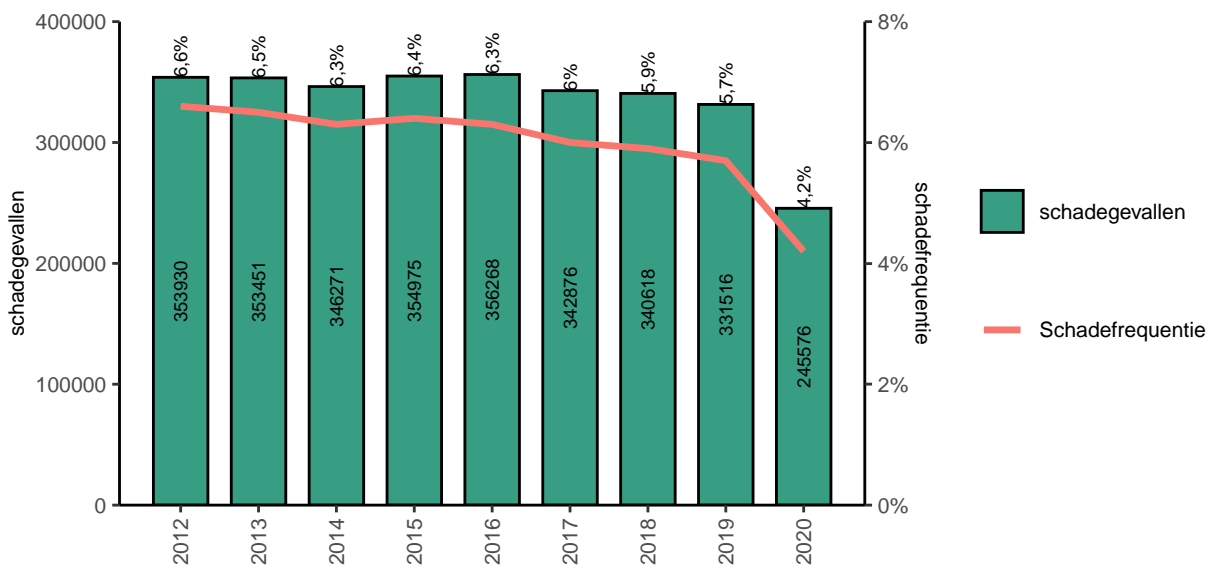
Tabel 17. Evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie (2016-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
18-24 jaar	1,5‰	1,5‰	1,6‰	1,6‰	1,5‰	1,5‰
25-44 jaar	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰
45-64 jaar	1,8‰	1,7‰	1,8‰	1,8‰	1,8‰	1,7‰
65+ jaar	1,5‰	1,4‰	1,5‰	1,4‰	1,4‰	1,5‰
alle leeftijden	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰

7 Verzekeringsgegevens

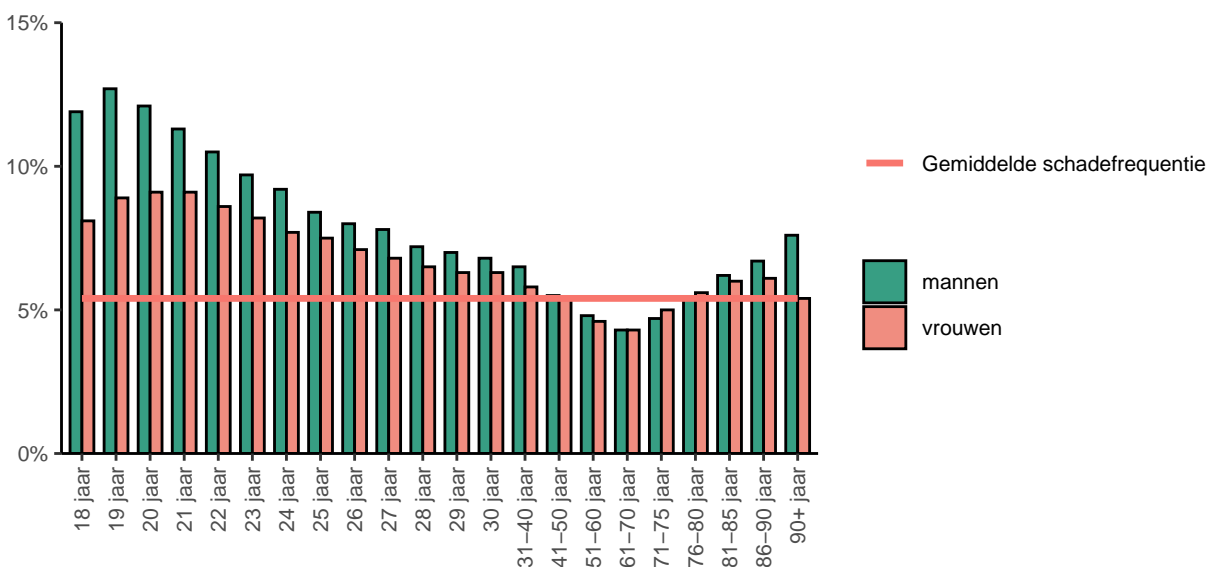
Figuur 51 geeft voor de periode van 2011 tot 2020 de evolutie weer van (1) het aantal schadegevallen en (2) de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen. Het aantal schadegevallen is het aantal verzekerde voertuigen dat aansprakelijk wordt gesteld in een verkeersongeval, in één verkeersongeval kunnen dit er dus meerdere zijn. De voorbije jaren ging het om ongeveer 350 000 aangiftes per jaar. De schadefrequentie is het aantal schadegevallen gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode. De burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' hebben grotendeels betrekking op personenwagens. Ze bevatten zowel letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade. De voorbije tien jaar is er een daling van het aantal schadegevallen. Ook de schadefrequentie daalde in 2020 tot het laagste peil in tien jaar. Een schadefrequentie van 4,2% betekent dat door 1000 verzekerde voertuigen 42 schadegevallen veroorzaakt werden in 2020.

Figuur 51. Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen (2012-2021). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2020)



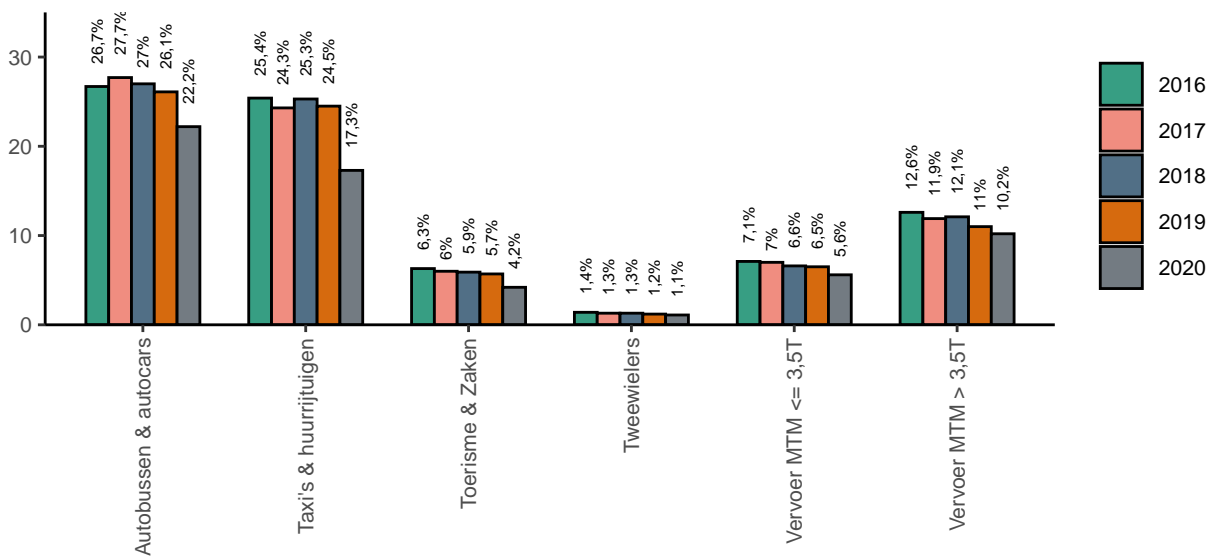
Figuur 52 geeft voor de periode van 2017 tot 2020 de schadefrequentie weer in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' van de verzekeringsmaatschappijen, voor verschillende leeftijdscategorieën en per geslacht. De schadefrequentie is over het algemeen groter bij mannen dan bij vrouwen. Dat verschil is meer uitgesproken bij de jongere leeftijden en vervaagt naarmate de bestuurders ouder zijn. De schadefrequentie is het hoogst bij de 19-jarige bestuurders en neemt af naarmate de bestuurders ouder worden. Tot aan de leeftijd van 50 jaar is de schadefrequentie hoger dan de gemiddelde schadefrequentie voor alle leeftijden samen in de periode 2017-2020. Voor de 76- tot 80-jarigen ligt de schadefrequentie op het gemiddelde. Vanaf 81 jaar is er opnieuw een toename van de schadefrequentie.

Figuur 52. Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers 'Toerisme & Zaken' naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2018-2021). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2020)



Figuur 53 geeft de evolutie weer tussen 2016 en 2020 van de schadefrequentie voor de verschillende (gemotoriseerde) voertuigcategorieën in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers van de verzekeringsmaatschappijen. De voertuigcategorieën die worden gebruikt zijn: ‘toerisme & zaken’ (voornamelijk personenwagens), ‘tweewielers’ (bromfietsen en motorfietsen), autobussen & autocars, taxi’s & huurrijtuigen (huurwagens), vervoer van zaken MTM < 3,5T (lichte vrachtwagens), vervoer van zaken MTM > 3,5T (vrachtwagens). Autobussen en autocars en taxi’s en huurrijtuigen zijn vaker betrokken in ongevallen dan andere voertuigcategorieën. We zien dat 1000 verzekerde autobussen en autocars zo’n 220 ongevallen veroorzaakten in 2020. 1000 verzekerde taxi’s en huurrijtuigen veroorzaakten 173 schadegevallen in 2020. De schadefrequentie is stabiel sinds 2015 voor de meeste voertuigcategorieën, we zien een daling in 2020 voor alle voertuigcategorieën. Onderstaande figuur houdt geen rekening met de afgelegde kilometers voor de verschillende voertuigcategorieën. Zo leggen autobussen en autocars vermoedelijk heel wat kilometers af, waardoor ze ook vaker aan risico blootgesteld worden dan andere voertuigcategorieën. Het aantal letselongevallen met een autobus of autocar is bovendien klein, wat erop wijst dat het voor een groot deel van de ongevallen die door Assuralia gevat worden om louter materiële schade gaat.

Figuur 53. Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers motorrijtuigen naargelang de voertuigcategorie (2018-2021). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2020)



Lijst van figuren

1	Verdeling van de belangrijkste doodsoorzaken, naargelang de leeftijdscategorie (2020). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	6
2	Evolutie (1973=index 100) van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, motorvoertuigen en voertuigkilometers (1973-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	7
3	Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	7
4	Evolutie van het ongevalsrisico en de ongevalsernst (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	8
5	Evolutie van het aantal doden 30 dagen ten opzichte van de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2010-2030). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	8
6	Evolutie van het aantal doden en het aantal gewonden per miljoen inwoners (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	9
7	Mortaliteit (aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners) voor de landen van de EU-27 (2019). Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020	9
8	Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in verschillende Europese landen (EU27) (2010-2019). Bron: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020	10
9	Evolutie van het aantal doden 30 dagen, naargelang het gewest, ten opzichte van de gewestelijke doelstellingen (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	11
10	Evolutie van de ongevalsernst en het ongevalsrisico, naargelang het gewest (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	13
11	Ernst van de letselongevallen, naargelang de provincie	13
12	Ernst van de letselongevallen, naargelang het gewest	13
13	Mortaliteit, naargelang de provincie	14
14	Mortaliteit, naargelang het gewest	14
15	Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	14
16	Ongevalsernst per wegtype, volgens het gewest (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	15
17	Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende weggebruikerstypes, naargelang het ongeval buiten of op een kruispunt plaatsvond (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	16
18	Evolutie (2011 = index 100) van het aantal letselongevallen per weggebruikerstype (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	16
19	Specifieke ernst (doden 30 dagen bij weggebruiker zelf per 1000 letselongevallen) en ernst bij de opponent (doden 30 dagen bij opponent per 1000 letselongevallen) per weggebruikerstype (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	17
20	Evolutie van ongevallen met een conventionele fiets, met een elektrische fiets en met een speed pedelec (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	20
21	Aandeel van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) met een conventionele fiets, een elektrische fiets en een speed pedelec, naargelang de leeftijd (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	20
22	Aandeel bromfietsongevallen per leeftijdsgroep (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	21
23	Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen, naargelang het gewest (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	24

24	Relatief overlijdensrisico per vervoerswijze en leeftijdscategorie op basis van het aantal afgelegde kilometers (in miljoen) in België (2012-2018) Bron: Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid . . .	25
25	Evolutie van het aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang de leeftijd en het geslacht (2012 & 2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	26
26	Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2019 & 2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	27
27	Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners, naargelang het weggebruikerstype, leeftijd en geslacht (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	28
28	Evolutie van het aantal ongevallen met jongeren (18-24 jaar), van de slachtoffers onder jonge autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	28
29	Evolutie van het aantal ongevallen met ouderen (65+ jaar), van de slachtoffers (bestuurders en voetgangers) onder oudere autobestuurders en van slachtoffers onder hun opponenten (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	29
30	Aandeel van weggebruikerstypes bij slachtoffers in verschillende leeftijdsgroepen (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	29
31	Evolutie van slachtoffers bij ouderen (65+ jaar) volgens weggebruikerstype (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	30
32	Verdeling van het aantal letselongevallen over de maanden van het jaar en de uren van de dag (2011-2020) Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	31
33	Verdeling van het aantal letselongevallen en het aantal doden 30 dagen over de maanden van het jaar (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	32
34	Evolutie van de verdeling van het aandeel letselongevallen over de maanden, naargelang de verplaatsingswijze (voetgangers – fietsers – motorfietsers – personenwagens) (2012-2018,2019,2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	33
35	Verdeling van het aantal letselongevallen, slachtoffers en voertuigkilometers over de periodes van de week (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	34
36	Verdeling van de betrokkenheid in dodelijke ongevallen en de aanwezigheid op de weg per leeftijdscategorie van de autobestuurder, naargelang de periode van de week (2019-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	35
37	Evolutie van de ongevalsernst (aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen), naargelang de periode van de week (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	35
38	Verdeling van de letselongevallen en doden 30 dagen over de uren van de week (2017-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	36
39	Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	37
40	Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per type weggebruikers (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	37
41	Verdeling van de letselongevallen per type eerste aanrijding en per wegtype (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	38
42	Aandeel van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	39
43	Ernst van eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen meerdere weggebruikers, per periode van de week (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	39
44	Botsingsmatrix met slachtoffers en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen (2021) Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	40
45	Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf en dodelijke slachtoffers in ongevallen met vluchtmisdrijf (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	41

46 Evolutie van letselongevallen met vluchtmisdrijf naar de graad van verstedelijking (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 41

47 Evolutie van letselongevallen met als verzwarende omstandigheid ‘niet-verzekering’ en dodelijke slachtoffers in deze ongevallen (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 42

48 Evolutie van het percentage geteste en het percentage positieve bestuurders in letselongevallen (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) . . . 43

49 Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per weggebruikerstype (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 43

50 Percentage geteste en percentage positieve bestuurders in letselongevallen, per leeftijdscategorie (2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) 44

51 Evolutie van het aantal schadegevallen en de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers ‘Toerisme & Zaken’ van de verzekeringsmaatschappijen (2012-2021). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2020) 45

52 Schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers ‘Toerisme & Zaken’ naargelang de leeftijd en het geslacht van de verzekerde (2018-2021). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2020) 45

53 Evolutie van de schadefrequentie in de burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers motorrijtuigen naargelang de voertuigcategorie (2018-2021). Bron: Assuralia, Evolutie van de schadefrequentie in de BA motorrijtuigenverzekering, 2020) 46

Lijst van tabellen

1	De letselongevallenstatistieken van 2021. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	4
2	Kerncijfers (2019-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) .	5
3	Verkeersveiligheidsindicatoren (2019-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	5
4	Evolutie van het aantal letselongevallen, doden 30 dagen, gewonden, slachtoffers, specifieke ernst en totale ernst, per weggebruikerstype (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	18
5	Ongevallenstatistieken voor voetgangers (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	18
6	Ongevallenstatistieken voor fietsers (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	18
7	Ongevallenstatistieken voor elektrische fietsers (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	19
8	Ongevallenstatistieken voor speed pedelecs (2017-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	19
9	Ongevallenstatistieken voor bromfietsers (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	21
10	Ongevallenstatistieken voor elektrische steps (2019-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	22
11	Ongevallenstatistieken voor motorfietsers (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	22
12	Ongevallenstatistieken voor personenwagens (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	23
13	Ongevallenstatistieken voor lichte vrachtwagens (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	23
14	Ongevallenstatistieken voor vrachtwagens (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	24
15	Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'vluchtmisdrrijf' (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	40
16	Ongevallenstatistieken voor ongevallen met als verzwarende omstandigheid 'niet-verzekering' (2012-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	42
17	Evolutie van de gemiddelde bloedalcoholconcentratie per leeftijdscategorie (2016-2021). Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	44

Gebruikte terminologie

Europese landen volgens de ISO-afkorting

Afkorting	Land
AT	Oostenrijk
BE	België
BG	Bulgarije
CH	Zwitserland
CY	Cyprus
CZ	Tsjechië
DE	Duitsland
DK	Denemarken
EE	Estland
EL	Griekenland
ES	Spanje
FI	Finland
FR	Frankrijk
GB	Groot Brittannië
HU	Hongarije
HR	Kroatië
IE	Ierland
IL	Israël
IT	Italië
LT	Litouwen
LU	Luxemburg
LV	Letland
MT	Malta
NL	Nederland
NO	Noorwegen
PL	Polen
PT	Portugal
RO	Roemenië
RS	Servië
SE	Zweden
SI	Slovenië
SK	Slovakije
TR	Turkije
UK	Verenigd Koninkrijk

Binnen Bebouwde Kom/Buiten Bebouwde Kom

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

Burgerlijke aansprakelijkheidsdossiers/ BA-dossiers

In België is het verplicht om voor elk motorrijtuig een verzekering 'burgerlijke aansprakelijkheid' af te sluiten. Elk dossier behandelt de terugbetaling van de schade in een verkeersongeval waarvoor een verzekerd voertuig (gedeeltelijk) aansprakelijk is gesteld.

Schadegeval

Een verkeersongeval waarbij een verzekerd motorrijtuig aansprakelijk is gesteld. Het gaat zowel om verkeersongevallen met lichamelijke schade als verkeersongevallen met enkel materiële schade. Elk voertuig dat aansprakelijk is gesteld, wordt beschouwd als een schadegeval, ook wanneer meerdere voertuigen in één verkeersongeval gedeeltelijk aansprakelijk worden gesteld.

Schadefrequentie

Het aantal schadegevallen waarbij het verzekerde voertuig in fout of gedeeltelijk in fout is gedeeld door het aantal verzekerde voertuigen tijdens de beschouwde periode.

Toerisme & Zaken

Personenwagens en enkele lichte vrachtwagens

Dode 30 dagen

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

Dodelijk (letsel)ongeval

Letselongeval met minstens één dode 30 dagen

Eenzijdig ongeval

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

Ernst van de ongevallen

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

Totale ernst

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

Specifieke ernst

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

Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het grootste deel van de ongevallengegevens in dit statistisch rapport zijn gebaseerd op de letselongevallen-databank van de Algemene Directie Statistiek (AD Statistiek) van de Federale Overheidsdienst Economie (FOD Economie). In principe zijn deze ongevallengegevens definitief, maar zij kunnen na publicatie van dit rapport toch nog licht gewijzigd worden.

VOF

Verkeersongevallenformulier. Dit wordt ingevuld door de politie na de vaststelling van een letselongeval.

Proces-Verbaal (PV)

Een proces-verbaal is een document dat de politie opmaakt. Het bevat alle vaststellingen, opsporingen en afgelegde verklaringen met betrekking tot een misdrijf.

(On)gewogen cijfers

De ongevallenstatistieken van AD Statistiek die in dit rapport worden gebruikt zijn afkomstig van de verkeersongevallenformulieren (VOF's) welke door de politie worden ingevuld na de vaststelling van een letselongeval. De weging van de letselongevallen werd ingevoerd in het jaar 2002 ten gevolge van de politiehervorming toen een abnormaal laag aantal VOF's werd vastgesteld in vergelijking met het aantal processen-verbaal over diezelfde letselongevallen. Sindsdien zijn de ongevallenstatistieken op basis van de VOF's vermenigvuldigd met een wegingscoëfficiënt zodat het aantal letselongevallen geregistreerd in de VOF's overeenstemt met het aantal letselongevallen geregistreerd in de PV's. Letselongevallen met een dodelijke afloop en letselongevallen vastgesteld door de federale politie (i.t.t. letselongevallen vastgesteld door de lokale politie) worden niet gewogen. Omdat de wegingscoëfficiënt geen geheel getal is, zijn ook het gewogen aantal slachtoffers en letselongevallen meestal geen gehele getallen. De getallen na de komma met betrekking tot het aantal slachtoffers en letselongevallen worden in dit rapport naar boven of naar beneden afgerond zodat gehele getallen worden bekomen. Enkel wanneer er cijfers van 2004 of vroeger worden gebruikt, wordt er gebruik gemaakt van gewogen cijfers. Vanaf 2005 wordt de databank samengesteld o.b.v. PV's en is de weging dus niet meer

noodzakelijk. De cijfers bevatten dan naast de vaststellingen ter plaatse, ook de aangiftes die op het bureau werden gedaan.

Gewonde

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

Letselongeval vs. materieel ongeval

Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt. Een materieel ongeval is een verkeersongeval dat enkel materiële schade veroorzaakt.

MAIS 3+

Afkorting voor Maximum Abbreviated Injury Scale. Wanneer een verkeersslachtoffer meerdere letsels heeft, dan krijgt ieder letsel een waarde uit de AIS-schaal toegekend. Dit is een schaal om de ernst van een letsel uit te drukken. De MAIS-waarde van een patiënt stemt overeen met de hoogste opgetekende AIS-waarde voor deze patiënt. Net als de AIS-ernstschaal kent de MAIS-ernstschaal zes ernstniveaus: licht (1), matig (2), ernstig (3), zeer ernstig (4), kritisch (5) en dodelijk (6). MAIS 3+ wordt gebruikt als alternatieve indicator voor ernstig gewonden.

Onderregistratie

Niet alle verkeersongevallen komen in de databank terecht omdat ze niet gemeld worden aan de bevoegde diensten. Het betreft voornamelijk verkeersongevallen met fietsers, voetgangers en lichtgewonden. Dit zorgt voor een onderschatting van het werkelijk aantal ongevallen en slachtoffers.

Ongevalsrisico

Het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers.

SGVV

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Slachtoffer

Elke persoon die bij een verkeersongeval overlijdt of gewond raakt.

Tijdstip

- **Dag**
De dag (overdag) duurt van 6.00u tot 21.59u.
- **Nacht**
De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u.
- **Week**
De week duurt van maandag 6.00u tot vrijdag 21.59u.
- **Weekend**
Het weekend duurt van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u.

Verkeersongeval

Een botsing tussen twee weggebruikers of het controleverlies van één voertuig al dan niet gevolgd door een botsing met een obstakel. Afhankelijk van de bron verschilt de precieze definitie van een verkeersongeval:

- Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium):
Een ongeval op de openbare weg met ten minste één voertuig (al dan niet gemotoriseerd) dat lichamelijke schade toebrengt.
- Assuralia:
Een ongeval op de openbare weg waarin ten minste één gemotoriseerd voertuig aansprakelijk is gesteld. Wanneer meerdere voertuigen aansprakelijk worden gesteld in één verkeersongeval, telt dit als meerdere schadegevallen.
- FOD Volksgezondheid:
Een ongeval op de openbare weg met ten minste één voertuig (al dan niet gemotoriseerd) dat lichamelijke schade toebrengt.

Voertuigkilometers

Aantal kilometers afgelegd door alle voertuigen (motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, autobussen en -cars, vrachtwagens en speciale voertuigen) die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen.

Weggebruikers

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

Bestuurder vs. Passagier

Een bestuurder is elke weggebruiker van de openbare weg die actief deelneemt aan het verkeer. Een passagier neemt in tegenstelling tot een bestuurder niet actief deel aan het verkeer en rijdt passief mee met een andere weggebruiker. Conform deze definitie worden voetgangers meegerekend in de categorie bestuurders.

Opponent/botsingspartner

Dit is de tegenpartij in een botsing.

Voetganger

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

Bromfiets

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

Motorfiets

Elk tweewielig motorvoertuig met of zonder sidecar, dat een cilinderinhoud van meer dan 50 cm³ heeft, en/of dat sneller kan rijden dan 45 km/u.

Personenwagen

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

Lichte vrachtwagen

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

Vrachtwagen

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

Zelfgerapporteerde prevalentie

Zelfgerapporteerd gedrag is afkomstig van enquêtes waarbij een representatieve steekproef van de bestudeerde populatie bevraagd wordt over de frequentie van een bepaald gedrag.

Gegevensbronnen

De onderstaande tabel bevat informatie over de bronnen en de methodologie van de gegevensverzameling van de verschillende gegevens die in deze publicatie voorgesteld werden. Wanneer de gegevens uit een publicatie komen, worden de referenties vermeld. Een link verwijst, indien van toepassing, naar de webpagina met de publicatie of de eventuele ruwe data. Tot slot wordt ook de naam van de organisatie gespecificeerd zodat het mogelijk is met hen contact op te nemen voor eventuele vragen of verzoeken om aanvullende gegevens. Indien er vragen zijn over de methodologie of de manier van interpretatie van de voorgestelde gegevens, is het raadzaam om de verschillende vermelde referenties te consulteren of contact op te nemen met de instantie die de gegevens opgesteld heeft.

Gegevensbronnen gebruikt in dit rapport

Bron	Type van gegevens	Beschrijving	Verzamelmethode	Periode en reikwijdte	Organisatie en meest recente referentie
Assuralia, Evolutie van de schade-frequentie in de BA motorrijtuigen-verzekering, 2020	Schadegevallen in de BA-verzekering geregistreerd door de verzekeringsmaatschappijen	Kenmerken en evolutie van de schadegevallen en de schadefrequentie in de BA-dossiers van de verzekering voor motorvoertuigen.	Verzameling van de gegevens uit de BA-dossiers van (85 tot 90% van) alle verzekeringsmaatschappijen. De cijfers worden gewogen om een schatting te krijgen voor heel België.	- Vanaf 2001 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2020	Assuralia Assuralia (2020). Evolutie van de schadefrequentie 2010-2020 in de BA motorrijtuigen verzekering. Link naar het rapport
Vias institute @Risk, 2020	Risico's op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer voor verschillende groepen weggebruikers.	Het relatieve risico om ernstige verwondingen op te lopen in het verkeer op basis van het verplaatsingsgedrag en de aanwezigheid in het verkeer, per type weggebruiker en per leeftijdsgroep. Ernstige verwondingen zijn gedefinieerd als 'MAIS3+', dit zijn verwondingen met langdurige (soms levenslange) fysieke of mentale beperkingen voor de slachtoffers.	De verplaatsings- en aanwezigheidsgegevens zijn gebaseerd op BELDAM. Dit is een onderzoek dat via enquêtes de afgelegde afstanden en het aantal minuten in het verkeer, per type weggebruiker en per leeftijdsgroep, in kaart heeft gebracht. De letselgegevens zijn afkomstig van Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) en FOD Volksgezondheid.	- België	Vias institute Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid Link naar het rapport
MONITOR	Aantal afgelegde voertuigkilometers	Zelfgerapporteerd mobiliteitsgedrag en betrokkenheid bij verkeersongevallen	Online survey met 10.000 respondenten (waarvan 2.000 jonger dan 18 jaar)	- 2016 en 2017 - België	Vias institute en FOD Mobiliteit en Transport. MONITOR Project (2017). Nationale enquête over mobiliteit en verkeersveiligheid [Project lopend.] Link naar het project
Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)	Kenmerken van verkeersongevallen met letselschade en van verkeers-slachtoffers	Een databank over verkeersongevallen met gewonden/doden waarvan de politie een VOF of PV heeft ingevuld. De variabelen in deze databank bevatten o.a. de plaats, het tijdstip, de ongevalsomstandigheden, de betrokken voertuigen en kenmerken van de slachtoffers.	De databank is samengesteld o.b.v. de Verkeersongevallen-formulieren (VOF) die ingevuld worden door de politie bij de vaststelling van een letselongeval. Deze databank wordt overgemaakt aan Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) die deze valideert en controleert. Op basis van de overlijdensformulieren van de Parketten worden de 'dodelijk gewonden' toegevoegd. Voor de cijfers vanaf 2005 werd de databank samengesteld	- Vanaf 1973 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2021	Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) Link naar de statistieken

			o.b.v. de PV's waardoor, naast de vaststellingen ter plaatse, ook de aangiftes op het bureau worden opgenomen.		
Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)	De voornaamste doodsoorzaken	Voornaamste (oorspronkelijke) doodsoorzaken, per geslacht, leeftijds categorie en gewest.	Samenvoeging van twee bronnen: - Het Rijksregister der natuurlijke personen (dat de kenmerken van de overledenen beschrijft) - De formulieren voor aangifte van overlijden bij de burgerlijke stand (welke informatie bevatten over de doodsoorzaak)	- Vanaf 1998 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2019	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Link naar de statistieken
FOD Mobiliteit en Vervoer	Voertuigkilometers en reizigers-kilometers	Aantal kilometers afgelegd door alle motorvoertuigen of weggebruikers (motorfietsen, personenwagens, lichte vrachtwagens, autobussen en -cars, vrachtwagens en speciale voertuigen) die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen. Per wegtype, gewest en voertuigtype.	Verkeerstellingen	- Vanaf 1970 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2017	FOD Mobiliteit en Vervoer Link naar het rapport

Als belangrijke speler in het verzamelen en analyseren van gegevens over verkeersveiligheid, publiceert Vias institute jaarlijks een geheel aan statistische rapporten die een kwantitatief beeld geven van de verkeersveiligheid in België. De reeks bevat vier rapporten die ieder een specifiek domein van de verkeersveiligheid behandelen: verkeersongevallen, gedrag, rijvaardigheid en handhaving. Door de recentste en meest relevante gegevens te verzamelen uit verschillende bronnen, geven deze rapporten een overzicht van de fenomenen binnen de verkeersveiligheid in België. Deze statistische rapporten zijn een aanvulling bij de verschillende andere publicaties van het Vias institute zoals de brochures "Kernindicatoren verkeersveiligheid", de trimestriële Verkeersveiligheidsbarometers, de themadossiers en meer specifieke onderzoeksrapporten.

