

# Jaarrapport verkeersveiligheid

---

**Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren  
in Vlaanderen tot en met 2019**

Afdeling Vlaams Huis Verkeersveiligheid

# Jaarrapport verkeersveiligheid

---

Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren  
in Vlaanderen tot en met 2019

Afdeling Vlaams Huis Verkeersveiligheid

Gelieve naar dit document te refereren als:  
Van Raemdonck, K., Lammar, P. (2021). Jaarrapport Verkeersveiligheid: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2019. Afdeling Vlaams Huis Verkeersveiligheid, Departement MOW, Vlaamse overheid.

# Inhoud

---

Inleiding.....	5
Overzicht statistieken.....	8
<b>DEEL 1: Statistieken van letselongevallen en slachtoffers.....</b>	<b>12</b>
<b>1. Evolutie richting streefcijfers Vlaams verkeersveiligheidsplan (2016).....</b>	<b>12</b>
1.1. Evolutie van het aantal verkeersdoden.....	12
1.2. Evolutie van het aantal zwaargewonden.....	15
1.3. Evolutie aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers.....	16
1.4. Evolutie aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders (18-24 jaar).....	21
1.5. Evolutie aantal lichtgewonden.....	22
1.6. Evolutie aantal letselongevallen.....	22
<b>2. Evolutie andere verkeersveiligheidsindicatoren.....</b>	<b>24</b>
2.1. Evolutie van de mortaliteit in het verkeer (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners).....	24
2.2. Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers).....	27
2.3. Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers).....	29
2.4. Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen).....	30
<b>3. Het tijdstip van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers.....</b>	<b>32</b>
3.1. Volgens tijdstip.....	32
3.1.1. Volgens de maanden van het jaar.....	32
3.1.2. Volgens periode van de week.....	33
3.1.3. Volgens de maanden van het jaar en uren van de dag – voetgangers en fietsers.....	38
3.2. Volgens weergesteldheid.....	40
<b>4. De locatie van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers.....</b>	<b>41</b>
4.1. Alle weggebruikers.....	41
4.1.1. Volgens de 5 Vlaamse provincies.....	41
4.1.2. Volgens wegtype.....	44
4.1.3. Binnen en buiten de bebouwde kom.....	45
4.1.4. Volgens snelheidsregime.....	48
4.1.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes.....	49
4.2. Fietsers.....	51
4.2.1. Volgens de 5 Vlaamse provincies.....	51
4.2.2. Volgens wegtype.....	53
4.2.3. Binnen en buiten de bebouwde kom.....	53
4.2.4. Volgens snelheidsregime.....	54
4.2.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes.....	54
<b>5. Kenmerken van verkeersslachtoffers.....</b>	<b>55</b>
5.1. Volgens leeftijd.....	55
5.2. Volgens leeftijd en geslacht.....	57
5.3. Volgens verplaatsingswijze.....	60
5.3.1. Kwetsbare weggebruikers.....	61
5.3.2. Motorvoertuigen.....	73
5.3.3. Andere.....	84

5.4.	Volgens leeftijd en verplaatsingswijze .....	85
<b>6.</b>	<b>Kenmerken van letselongevallen .....</b>	<b>90</b>
6.1.	Conflicttype ("naar tegenpartij") .....	90
6.2.	Naar type van aanrijding .....	95
6.3.	Rijden onder invloed van alcohol .....	101
	<b>DEEL 2: Samenvatting en aandachtspunten .....</b>	<b>104</b>
	<b>De algemene evolutie van ongevallen en slachtoffers .....</b>	<b>104</b>
	Streefcijfers verkeersveiligheidsplan .....	104
	Andere verkeersveiligheidsindicatoren .....	105
	<b>Het tijdstip van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers .....</b>	<b>105</b>
	<b>De locatie van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers .....</b>	<b>106</b>
	Algemeen .....	106
	Fiets .....	107
	<b>Kenmerken van verkeersslachtoffers .....</b>	<b>107</b>
	Leeftijd en geslacht .....	107
	Verplaatsingswijze .....	108
	Leeftijd en verplaatsingswijze .....	110
	<b>Kenmerken van letselongevallen en een verdeling naar slachtoffers .....</b>	<b>110</b>
	Conflicttype .....	110
	Type van aanrijding .....	111
	Rijden onder invloed van alcohol .....	112
	<b>Aandachtspunten .....</b>	<b>112</b>
	<b>Begrippen, definities en afkortingen .....</b>	<b>118</b>
	<b>Lijst van figuren .....</b>	<b>123</b>
	<b>Lijst van tabellen .....</b>	<b>127</b>

# Inleiding

---

Dit rapport bevat een analyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Deze analyse is verricht op basis van de verkeersongevallen die in Vlaanderen gebeurden. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de databank van de Federale Overheidsdienst Economie Algemene Directie Statistiek (FOD Economie, AD Statistiek) – Statbel, welke informatie bevat over alle geregistreerde letselongevallen en verkeersslachtoffers. De focus ligt op het jaar 2019, maar daarnaast worden er ook een aantal evoluties weergegeven.

Het is zo dat deze analyse enkel gaat over het geregistreerd aantal letselongevallen. Het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers wordt onderschat: niet alle verkeersongevallen zijn immers opgenomen in de ongevallendatabank, omdat ze niet allemaal systematisch gemeld worden bij de politie.

Het rapport begint met het geven van een algemene evolutie van de ongevallen- en slachtoffercijfers, waarin ook de voortgang richting de in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan geformuleerde streefcijfers besproken wordt. Naast de absolute aantallen verkeersslachtoffers en letselongevallen worden er ook enkele relatieve indicatoren weergegeven: de mortaliteit, het overlijdensrisico, het ongevalsrisico en de ongevallenernst. Vervolgens worden analyses getoond op basis van het tijdstip van de ongevallen, waarin de verdeling van de ongevallen en de slachtoffers naar de maanden van het jaar, de periode van de week en volgens de weersgesteldheid worden weergegeven. Specifiek voor voetgangers en fietsers wordt er ook een verdeling weergegeven naargelang de maanden van het jaar en de uren van de dag. Daarna wordt de locatie van de ongevallen behandeld: hier wordt ingegaan op de verdeling van de letselongevallen en slachtoffers volgens de Vlaamse provincies, volgens wegtype, binnen of buiten de bebouwde kom, volgens het snelheidsregime en op kruispunten, rotondes of doorlopende weggedeeltes. Vervolgens worden de kenmerken van de verkeersslachtoffers besproken: de leeftijd, het geslacht en de verplaatsingswijze. Ten slotte worden ook de kenmerken van de ongevallen zelf besproken, meer bepaald het conflict- en aanrijdingstype. Hierbij komt ook het rijden onder invloed van alcohol aan bod. Er is ook in dit jaarrapport – net als de vorige jaren – meer aandacht uitgegaan naar de specifieke analyse van de fietsongevallen. Hoewel de speed pedelec wettelijk gezien een “bromfiets” betreft, wordt deze categorie toch mee opgenomen en besproken bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een ‘snelle’ elektrische fiets. De cijfers voor deze specifieke categorie worden echter ook apart in dit rapport weergegeven, zodat steeds het onderscheid gemaakt kan worden.

Ter afsluiting volgt een samenvatting van de belangrijkste resultaten en worden daarbij ook enkele aandachtspunten geformuleerd.

Om de verkeersongevallencijfers te kaderen, geven we nog een kort overzicht van een aantal externe factoren, waaronder de demografische ontwikkelingen en mobiliteitsontwikkelingen.

## Demografische ontwikkelingen

De bevolking in Vlaanderen telt 6.589.069 inwoners in 2019. Dit zijn er 10,9% meer dan in 2000 en 0,6% meer dan in 2018.

Beschouwen we de leeftijdsverdeling van deze Vlaamse bevolking over de laatste 15 jaar, valt vooral het stijgend aandeel op van de oudste leeftijdscategorie 65+ dat 2,4% gestegen is: van 17,8% naar 20,2%. Tezelfdertijd is het aandeel van de jongere leeftijdsgroepen licht gedaald.

Zo is de verdeling in 2019 als volgt:

Aandeel 0-17-jarigen:	19,4%
Aandeel 18-24-jarigen:	7,8%
Aandeel 25-34-jarigen:	12,3%
Aandeel 35-44-jarigen:	12,7%
Aandeel 45-54-jarigen:	13,9%
Aandeel 55-64-jarigen:	13,7%
Aandeel 65+:	20,2%

De bevolkingsvooruitzichten voorspellen een verdere aangroei van de leeftijdscategorie 65+. Tussen 2018 en 2028 wordt een stijging van de bevolking ouder dan 65 jaar verwacht van 23%. Dat is een sterkere groei dan in de voorbije 10 jaar (+19%). Het aantal 18- tot 64-jarigen zal in omvang dalen vanaf 2020. De groei van de groep jongeren onder de 18 jaar zal iets sterker zijn dan in het recente verleden. Niettemin zal de sterkere stijging van het aantal 65-plussers ten opzichte van de andere leeftijdsgroepen leiden tot een toenemende verouderingsgraad: het huidige aandeel 65-plussers in de bevolking van 20% zal oplopen tot 23% in 2028<sup>1</sup>.

## Mobiliteitsontwikkelingen

Het voertuigenpark blijft aangroeien. Zo is het aantal personenwagens in het Vlaams Gewest in 2020 gestegen tot bijna 3,6 miljoen.<sup>2</sup> De toename tussen 2019 en 2020 is wel de kleinste sinds het begin van de tijdreeks. Uiteraard mogen we in 2020 de impact van de coronapandemie op de cijfers niet onderschatten.

De motorverkoop bleef in 2019 en 2020 in Vlaanderen min of meer stabiel. Het aantal (nieuwe) inschrijvingen van bestelwagens en vrachtwagens nam af in 2020. Hiermee wordt vooral de stijgende verkoop van het aantal bestelwagens in 2020 even onderbroken.<sup>3</sup>

De elektrische fiets zet zijn opmars verder; dit uit zich ook in een stijgend bezit van een elektrische fiets (OVG 5.5 – 2019-2020). Volgens dit OVG bezit 20% van de Vlaamse gezinnen minstens één

<sup>1</sup> <https://www.statistiekvlaanderen.be/bevolkingsvooruitzichten>, raadpleging dd. 23 november 2020

<sup>2</sup> <https://www.statistiekvlaanderen.be/personenwagenpark-0>, raadpleging dd. 23 november 2020

<sup>3</sup> <https://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=238&lang=NL>

elektrische fiets. Ook de speed pedelec is nog populair. In 2019 stonden er in totaal iets minder dan 30.000 speed pedelecs ingeschreven in België, waarvan ongeveer 96% in Vlaanderen.<sup>4</sup> In het bijzondere jaar 2020 werden toch nog 12.039 speed pedelecs in Vlaanderen ingeschreven, logischerwijze minder dan in 2019, aangezien het vaak als transportmiddel voor de woon-werkverplaatsing gebruikt wordt.<sup>5</sup> Overeenkomstig het meest recente fietsDNA heeft 9 op 10 Vlamingen toegang tot een fiets en bedraagt het gemiddeld aantal fietsen per gezin 2,8. Eén op 10 van de gezinnen met kinderen heeft een bakfiets. Het aandeel dagelijkse fietsers bedraagt 26%.<sup>6</sup>

Het aantal bromfietsen kent in 2020 nog een lichte stijging in vergelijking met 2019.<sup>7</sup>

4 <https://fietsberaad.be/nieuws/29-759-ingeschreven-speed-pedelecs-in-belgie/#:~:text=In%20Vlaanderen%20kent%20de%20provincie%20beiden%20ongeveer%206000%20ingeschreven%20exemplaren>.

5 <https://www.traxio.be/nl/artikels/6-2-minder-speed-pedelecs-ingeschreven-in-2020/#/>.

6 <https://fietsberaad.be/documenten/fietsdna2020/>.

7 <https://www.fleet.be/wp-content/uploads/2021/03/AUTOMOTIVE-POCKET-GUIDE-NL-final.pdf>.

# Overzicht statistieken

TABEL 1 | Aantal en aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden in België, per gewest (2019)

	VERKEERS- DODEN		ZWAAR- GEWONDEN		LICHT- GEWONDEN		LETSEL- ONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Vlaams Gewest	315	48,8%	2.473	68,7%	26.259	60,3%	23.068	61,2%
Waals Gewest	311	48,1%	950	26,4%	12.890	29,6%	10.707	28,4%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	20	3,1%	177	4,9%	4.398	10,1%	3.924	10,4%
België	646	100,0%	3.600	100,0%	43.547	100,0%	37.699	100,0%

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK



TABEL 2 | Ongevallencijfers in Vlaanderen in één oogopslag (2019)

	VERKEERS- DODEN		ZWAAR- GEWONDEN		LICHT- GEWONDEN		LETSEL- ONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%	#	%
<b>Totaal</b>	<b>315</b>	<b>100%</b>	<b>2.473</b>	<b>100%</b>	<b>26.259</b>	<b>100%</b>	<b>23.068</b>	<b>100%</b>
Per miljoen inwoners	48		375		3.985		3.501	
<b>Periode van de week</b>								
Weekdag	181	57,5%	1.599	64,7%	18.661	71,1%	16.541	71,7%
Weeknacht	23	7,3%	166	6,7%	1.108	4,2%	1.044	4,5%
Weekenddag	68	21,6%	502	20,3%	5.047	19,2%	4.162	18,0%
Weekendnacht	43	13,7%	206	8,3%	1.443	5,5%	1.321	5,7%
<b>Provincie</b>								
Antwerpen	78	24,8%	685	27,7%	7.691	29,3%	6.751	29,3%
Limburg	58	18,4%	290	11,7%	3.386	12,9%	2.803	12,2%
Oost-Vlaanderen	70	22,2%	663	26,8%	6.852	26,1%	6.085	26,4%
West-Vlaanderen	57	18,1%	537	21,7%	4.753	18,1%	4.324	18,7%
Vlaams-Brabant	52	16,5%	298	12,1%	3.577	13,6%	3.105	13,5%
<b>Wegtype</b>								
Autosnelwegen	54	17,1%	224	9,1%	2.689	10,2%	1.975	8,6%
Gewestwegen	149	47,3%	1.104	44,6%	12.262	46,7%	10.551	45,7%
Gemeentewegen en andere	110	34,9%	1.139	46,1%	11.232	42,8%	10.470	45,4%
Onbekend	2	0,6%	6	0,2%	76	0,3%	72	0,3%
<b>Locatie</b>								
Buiten de bebouwde kom	215	68,3%	1.244	50,3%	11.909	45,4%	9.636	41,8%
Binnen de bebouwde kom	95	30,2%	1.172	47,4%	13.378	50,9%	12.459	54,0%
Onbekend	5	1,6%	57	2,3%	972	3,7%	973	4,2%
<b>Snelheidsregime</b>								
30 km/u of minder	11	3,5%	217	8,8%	2.236	8,5%	2.160	9,4%
31 km/u tot 50 km/u	110	34,9%	1.076	43,5%	12.082	46,0%	11.056	47,9%
51 km/u tot 70 km/u	118	37,5%	739	29,9%	6.758	25,7%	5.647	24,5%
71 km/u tot 90 km/u	19	6,0%	87	3,5%	1.029	3,9%	718	3,1%
Meer dan 90 km/u	43	13,7%	197	8,0%	2.057	7,8%	1.501	6,5%
Onbekend	14	4,4%	157	6,3%	2.097	8,0%	1.986	8,6%

	VERKEERS- DODEN		ZWAAR- GEWONDEN		LICHT- GEWONDEN		LETSEL- ONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%	#	%
<b>Kruispunttype</b>								
Buiten kruispunt	241	76,8%	1.665	67,3%	16.330	62,2%	14.356	62,2%
Op kruispunt	67	21,3%	752	30,4%	9.311	35,5%	8.105	35,1%
Op rotonde	6	1,9%	56	2,3%	618	2,4%	606	2,6%
<b>Geslacht*</b>								
Mannen	240	76,2%	1.594	64,5%	14.583	55,5%	19.331	54,7%
Vrouwen	70	22,2%	863	34,9%	11.436	43,6%	13.838	39,1%
Onbekend	5	1,6%	16	0,6%	240	0,9%	2.191	6,2%
<b>Leeftijd*</b>								
Minder dan 18 jaar	10	3,2%	183	7,6%	3.389	12,9%	5.008	9,7%
18 – 24 jaar	35	11,1%	307	12,1%	4.166	15,9%	7.094	13,7%
25 – 34 jaar	38	12,1%	392	15,6%	5.083	19,4%	9.759	18,8%
35 – 44 jaar	34	10,8%	317	13,1%	4.108	15,6%	8.393	16,2%
45 – 54 jaar	37	11,7%	403	17,7%	3.726	14,2%	7.593	14,7%
55 – 64 jaar	50	15,9%	364	14,8%	2.795	10,6%	5.878	11,4%
65 jaar en ouder	106	33,7%	493	18,6%	2.724	10,4%	5.725	11,1%
Onbekend	5	1,6%	14	0,6%	268	1,0%	2.335	4,5%
<b>Weggebruikerstype*</b>								
Voetgangers	45	14,3%	296	12,0%	1.806	6,9%	2.240	6,0%
Fietsers	72	22,9%	851	34,4%	7.910	30,1%	8.605	23,1%
Bromfietsers	15	4,8%	207	8,4%	2.042	7,8%	2.375	6,4%
Motorfietsers	35	11,1%	282	11,4%	1.131	4,3%	1.442	3,9%
Personenwagens	127	40,3%	684	27,7%	11.731	44,7%	17.330	46,6%
Lichte vrachtwagens	8	2,5%	83	3,4%	865	3,3%	2.375	6,4%
Vrachtwagens	6	1,9%	32	1,3%	240	0,9%	1.350	3,6%
Autobus/autocar	1	0,3%	3	0,1%	180	0,7%	331	0,9%
Andere/onbekend	6	1,9%	35	1,4%	354	1,3%	1.163	3,1%
<b>Ongevalstype</b>								
Tussen bestuurders	137	43,5%	1333	53,9%	17.845	68,0%	14.537	63,0%
Met een voetganger	41	13,0%	276	11,2%	1.808	6,9%	1.882	8,2%
Eenzijdige ongevallen	117	37,1%	625	25,3%	3.690	14,1%	3.843	16,7%
Andere/onbekend	20	6,3%	239	9,7%	2.916	11,1%	2.806	12,2%

	VERKEERS- DODEN		ZWAAR- GEWONDEN		LICHT- GEWONDEN		LETSEL- ONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%	#	%
<b>Type slachtoffer*</b>								
Bestuurders en voetgangers	281	89,2%	2.332	90,3%	22.260	84,8%	23.059	81,9%
Passagiers	32	10,2%	238	9,6%	3.913	14,9%	4.805	17,1%
Onbekend	2	0,6%	3	0,1%	86	0,3%	303	1,1%
<b>Lichtgesteldheid</b>								
Dag (licht)	190	60,3%	1.671	67,6%	18.742	71,4%	16.312	70,7%
Dageraad-Schemering	13	4,1%	120	4,9%	1.352	5,1%	1.224	5,3%
Nacht (donker)	109	34,6%	635	25,7%	5.371	20,5%	4.735	20,5%
Onbekend	3	1,0%	47	1,9%	794	3,0%	797	3,5%

\*= AANGEZIEN MEERDERE VAN DEZE SLACHTOFFER-VARIABELEN BIJ ÉÉN ONGEVAL KUNNEN VOORKOMEN (EN ZE DUS NIET EXCLUSIEF ZIJN VOOR EEN ONGEVAL), TELT HET TOTAALAANTAL ONGEVALLEN VOOR DEZE VARIABELEN DAN OOK OP BOVEN HET TOTAALAANTAL GEREGISTREERDE ONGEVALLEN VAN 23.068.

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK

# DEEL 1: Statistieken van letselongevallen en slachtoffers

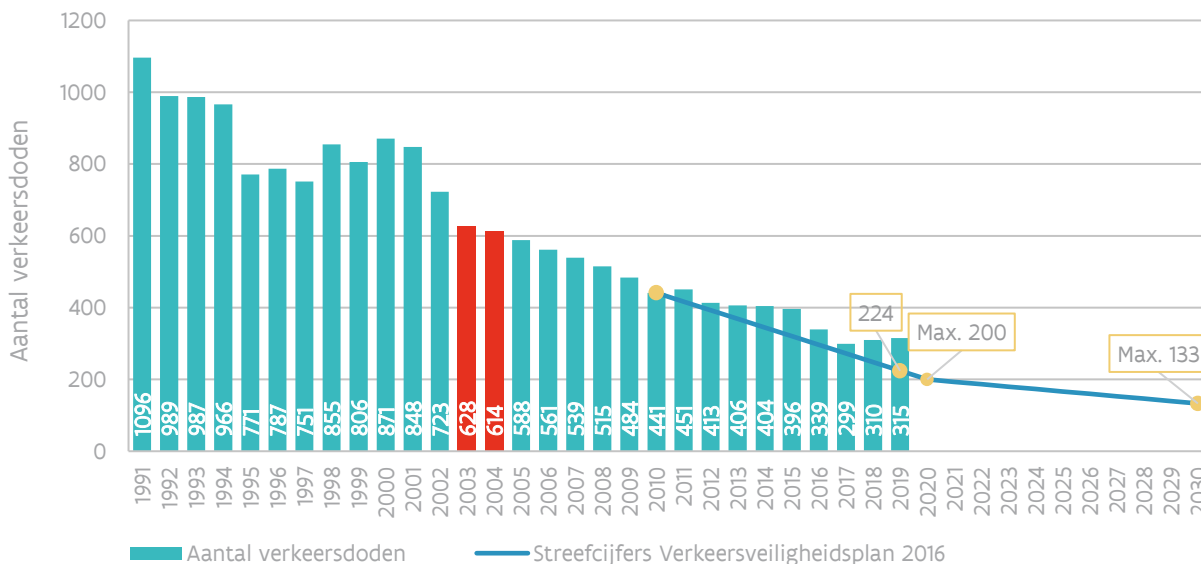
## 1. EVOLUTIE RICHTING STREEFCIJFERS VLAAMS VERKEERSVEILIGHEIDSPAN (2016)

### 1.1. EVOLUTIE VAN HET AANTAL VERKEERSDODEN

In 2019 vielen in Vlaanderen 315 verkeersdoden te betreuren (Tabel 3). In vergelijking met 2018 merken we een stijging op van het aantal verkeersdoden op de Vlaamse wegen met 1,6% (van 310 in 2018 naar 315 in 2019). De evolutie op Belgisch niveau kent een stijging met maar liefst 7,0% (van 604 in 2018 naar 646 in 2019).

Volgens het Vlaams Verkeersveiligheidsplan **mogen in het jaar 2020 nog maximum 200 verkeersdoden vallen** (Figuur 1). Dat betekent dat er om de doelstelling te behalen in 2020 115 doden minder zouden moeten vallen, wat zelfs gezien de uitzonderlijke omstandigheden door de coronapandemie onhaalbaar lijkt. Voor wat de middellangetermijndoelstelling (richting 2030 – 133 verkeersdoden) betreft, lopen we sinds dit jaar ook achter op schema. Om de doelstelling richting 2030 alsnog te behalen is een jaarlijkse daling van bijna 17 doden nodig.

Figuur 1 | Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2019)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV  
RODE BALKEN: DE GEGEVENS VAN DE JAREN 2003 EN 2004 ZIJN MINDER BETROUWBAAR.

TABEL 3 | Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991-2019)

JAAR	VERKEERSDODEN	VERKEERSDODEN PER MILJOEN INWONERS	VERKEERSDODEN PER MILJARD AFGELEGDE REIZIGERSKILOMETERS
1991	1.096	190	17
1992	989	171	15
1993	987	169	15
1994	966	165	14
1995	771	131	11
1996	787	134	11
1997	751	127	10
1998	855	145	12
1999	806	136	11
2000	871	147	12
2001	848	143	11
2002	723	121	9
2003	628	105	8
2004	614	102	8
2005	588	97	7
2006	561	92	7
2007	539	88	6
2008	515	84	6
2009	484	78	6
2010	441	71	5
2011	451	72	5
2012	413	65	5
2013	406	64	5
2014	404	63	5
2015	396	61	5
2016	339	52	4
2017	299	46	4
2018	310	47	4
2019	315	48	4*
Gemiddelde 2010-2012	435	69	n.v.t.
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-27,6%	-30,4%	n.v.t.
<b>Evolutie 2018-2019 (in %)</b>	<b>+1,6%</b>	<b>+2,1%</b>	<b>+0,0%</b>

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK (VERKEERSDODEN EN AANTAL INWONERS); FOD MOBILITEIT EN VERVOER OP BASIS VAN GEGEVENS VAN HET VLAAMSE GEWEST (REIZIGERSKILOMETERS). WEGENS VERANDERING VAN METHODOLOGIE IN 2013 LEIDT HET VERGELIJKEN VAN CIJFERS MET VOORGAANDE JAREN TOT INCOHERENTIE: VANAF 2013 ZIJN DE CIJFERS OP BASIS VAN VOERTUIGKILOMETERS (AANGELEVERD DOOR DE AFDELING BELEID VAN HET DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN VAN DE VLAAMSE OVERHEID) VOOR 2 VOERTUIGCATEGORIEËN (LICHT EN ZWAAR VERVOER) AAN DE HAND VAN HET PROPAGATIEMODEL PROMOVA. VOOR MEER INFORMATIE OVER HET MODEL OF DE METHODOLOGIE VERWIJZEN WE NAAR HET STUDIERAPPORT 'VOERTUIGPRESTATIES 2015 OP BASIS VAN DOORREKENINGEN MET PROMOVA' VAN DE VLAAMSE OVERHEID.

\*VOORLOPIGE BEREKENING O.B.V. REIZIGERSKILOMETERS 2018

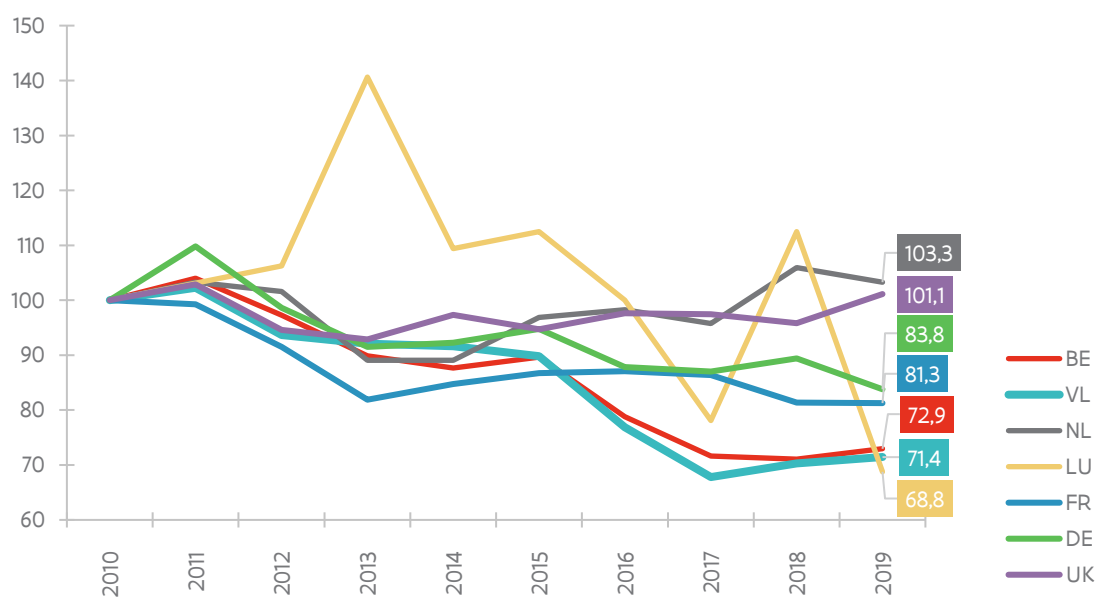
INFOGRAFIE AVH-V

Figuur 1 geeft de evolutie van het aantal verkeersdoden weer, samen met de doelstellingen voor 2020 en 2030, zoals opgenomen in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan.

In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan<sup>8</sup> werd het jaar 2010 als referentiejaar gekozen om het aantal verkeersdoden in de daaropvolgende jaren mee te vergelijken. In dit rapport wordt echter bijkomend gewerkt met een **referentiegemiddelde**<sup>9</sup> voor de periode 2010-2012. Dit bedraagt **435 verkeersdoden**. Tussen het referentiegemiddelde en 2019 nam het aantal geregistreerde verkeersdoden elk jaar gemiddeld af met ongeveer 13 verkeersdoden.

Bij het bekijken van de evolutie van het aantal verkeersdoden op lange termijn in Figuur 1 merken we een dalende trend in de periode tussen 2000 en 2012, gevolgd door een stagnatie in de periode 2013-2015. Het jaar 2016 laat terug een flinke daling optekenen, een daling die in 2017 verder bevestigd werd. Na 2018 is er nu ook in 2019 opnieuw een stijging van het aantal verkeersdoden t.o.v. het voorbije jaar. Voorafgaand werd de periode 1991-2000 gekenmerkt door een daling tijdens de eerste helft van dit decennium, gevolgd door een stijging tijdens de tweede helft.

**Figuur 2 | Evolutie van het aantal verkeersdoden sinds 2010 voor Vlaanderen en België en de naburige landen (Nederland, Groot-Hertogdom Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk)**



BRON: FOD ECONOMIE, AD, STATISTIEK, EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC)<sup>10</sup> AND NATIONAL TRAFFIC SAFETY INSTITUTES/INFGRAFIE AVH/V

Kijken we naar de evolutie sinds 2010 in vergelijking met de naburige landen kunnen we vaststellen dat Vlaanderen – samen met het sterk schommelende Groot-Hertogdom Luxemburg – wat betreft het aantal verkeersdoden de sterkste vooruitgang heeft geboekt, met een daling van bijna 30% (zie

<sup>8</sup> Vlaams verkeersveiligheidsplan (2016) – <http://www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be/verkeersveiligheidsplan.php>

<sup>9</sup> Het werken met een referentiegemiddelde van drie jaar in plaats van één referentiejaar heeft als voordeel dat het sterke toevalligheden van het referentiepunt vermijdt en dus de trend duidelijker weergeeft.

<sup>10</sup> Adminaite-Fodor D., Heilpern C., Jost G. (2019). Ranking EU Progress on Road Safety. 13<sup>th</sup> Road Safety Performance Index Report. European Transport Safety Council (ETSC), June 2019.

Figuur 2). De minder gunstige evolutie in Vlaanderen de laatste jaren valt echter ook hier op. Bovendien bevinden we ons ook nog niet steeds op hetzelfde verkeersveiligheidsniveau als onze buurlanden.

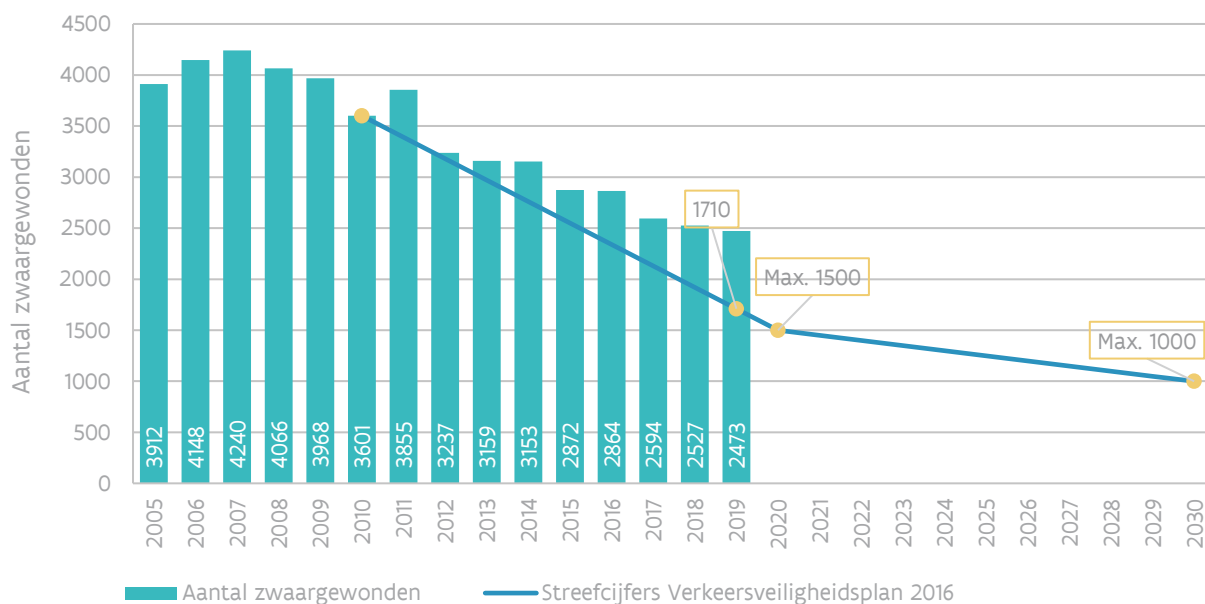
## 1.2. EVOLUTIE VAN HET AANTAL ZWAARGEWONDEN

In Figuur 3 wordt de evolutie van het aantal geregistreerde zwaargewonden weergegeven van 2005 tot 2019. In deze figuur kunnen we vaststellen dat het aantal zwaargewonden tussen 2005 en 2007 een stijging kende. Vanaf 2007 volgde een geleidelijke daling van het aantal zwaargewonden tot 2019, met uitzondering van een piek in 2011.

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 1500 zwaargewonden in het jaar 2020 vooropgesteld, wat 973 zwaargewonden minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2019. Dit betekent dat de lichte daling die werd opgetekend tijdens de laatste jaren niet zal volstaan om de doelstelling voor 2020 te behalen. Voor wat de middellangetermijndoelstelling (richting 2030 – 1.000 zwaargewonden) betreft, zitten we overeenkomstig de jaarlijkse daling van  $\pm 130$  zwaargewonden momenteel nog net op schema.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (3.564 zwaargewonden) en 2019 daalde het aantal geregistreerde zwaargewonden elk jaar gemiddeld met 121 slachtoffers.

Figuur 3 | Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 2005-2019)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE AVHM

TABEL 4 | Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2005-2019)

JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2005	588	3.912	36.116	40.616
2006	561	4.148	36.417	41.126
2007	539	4.240	36.804	41.583
2008	515	4.066	36.005	40.586
2009	484	3.968	34.304	38.756
2010	441	3.601	33.477	37.519
2011	451	3.855	35.161	39.467
2012	413	3.237	32.248	35.898
2013	406	3.159	30.383	33.948
2014	404	3.153	30.163	33.720
2015	396	2.872	29.281	32.549
2016	339	2.864	28.798	32.001
2017	299	2.594	26.889	29.780
2018	310	2.527	27.372	30.209
2019	315	2.473	26.259	30.160
Gemiddelde 2010-2012	435	3.564	33.629	37.628
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-27,6%	-30,6%	-21,9%	-19,9%
Evolutie 2018-2019 (in %)	+1,6%	-2,1%	-4,1%	-0,2%

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

### 1.3. EVOLUTIE AANTAL DODE EN ZWAARGEWONDE VERKEERSSLACHTOFFERS BIJ NIET-BESCHERMDE VERKEERSDEELNEMERS

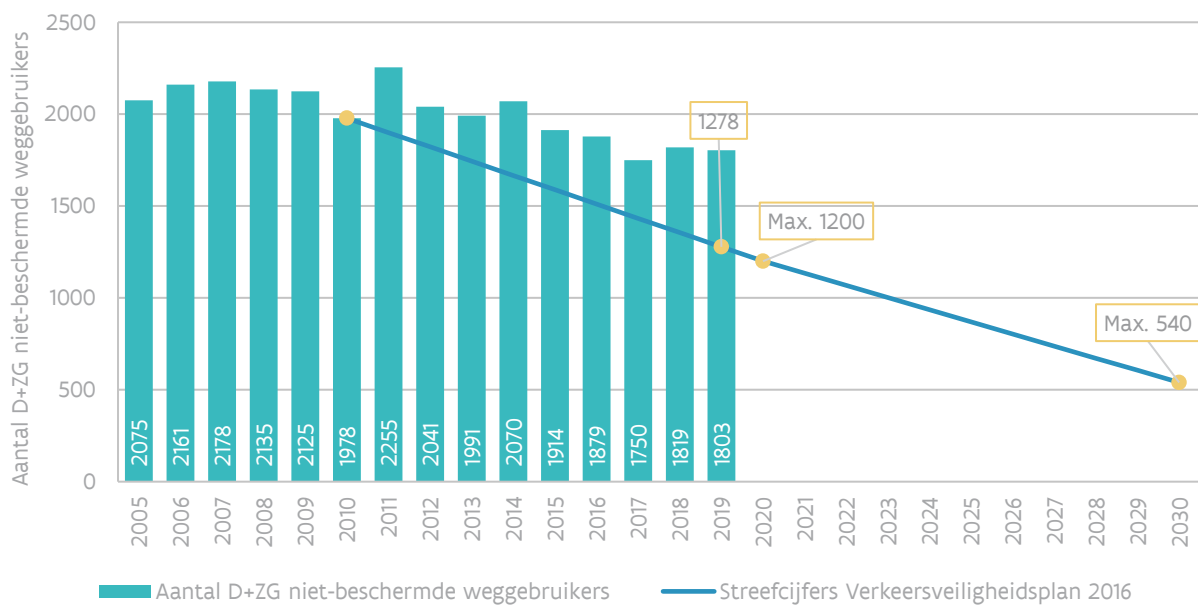
Bekijken we de niet-beschermden of kwetsbare weggebruikers in totaliteit zien we in het jaar 2019 een status quo t.o.v. 2018 voor wat betreft het streefcijfer “daling aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermden verkeersdeelnemers” uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan



(Figuur 4). Hiermee wordt, net als in 2018, het einde van de dalende trend sinds 2011 bevestigd. Daarnaast is ook het aandeel van de dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij de niet-beschermde verkeersdeelnemers in de totaliteit van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers gestegen van 48,9% in 2010 naar 64,7% in 2019.

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 1.200 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers in het jaar 2020 vooropgesteld, wat 603 slachtoffers minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2019. Het is dan ook duidelijk dat het zo goed als onmogelijk wordt om de doelstelling voor 2020 te behalen. Voor wat de middellangetermijndoelstelling (richting 2030 – max. 540 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers) betreft, zitten we overeenkomstig de hiervoor benodigde jaarlijkse daling van  $\pm 72$  slachtoffers evenmin op schema.

**Figuur 4 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij de niet-beschermde verkeersdeelnemers (motorrijders, bromfietzers, fietsers en voetgangers) (Vlaams Gewest, 2005-2019)**



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (2.091 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers) en 2019 daalde het aantal geregistreerde dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers elk jaar gemiddeld met slechts 32 slachtoffers.

Hierbij is het van belang erop te wijzen dat de evoluties voor de verschillende modi kwetsbare weggebruikers niet steeds eenduidig in dezelfde richting evolueren. Het zijn vooral de fietsers die sinds 2010 het minst in de positieve zin evolueren en dus in het bijzonder beleidsmatige aandacht verdienen. Recent (evolutie 2018 – 2019) valt op dat alle vervoerswijzen onder de kwetsbare

weggebruikers een negatieve evolutie kennen, behalve de motorrijders. De daling bij de motorrijders zorgt er voor dat het globale cijfer in 2019 een lichte daling kent t.o.v. 2018.

Om de bijdrage van de verschillende modi duidelijker in beeld te brengen, wordt het streefcijfer verder opgedeeld naar de fietsers<sup>11</sup>, bromfietsers, motorrijders en voetgangers (zie Tabel 5 en Figuren 5-8). Hieruit blijkt duidelijk de achterstand bij de fietsers in de eerste plaats, maar ook in mindere mate bij de voetgangers, motorrijders en bromfietsers. De bromfietsers zitten door de stijging in 2019 voor het eerst in 5 jaar niet op schema om de doelstelling voor 2020 te halen.

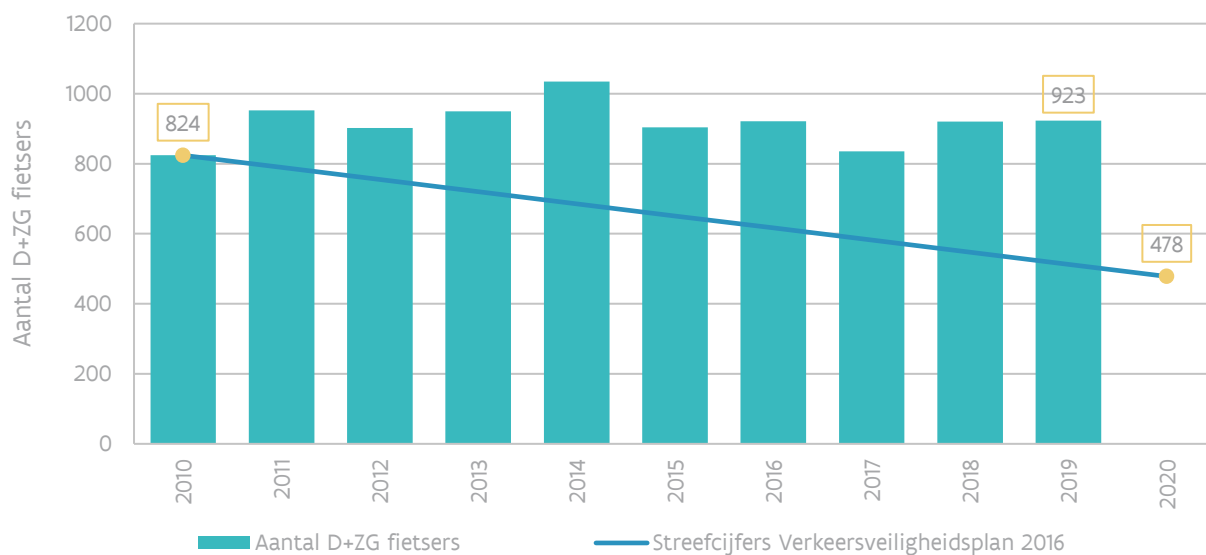
**TABEL 5 | Evolutie van het aantal en aandeel verkeersdoden en zwaargewonden naar vervoerswijze, onder de kwetsbare weggebruikers (Vlaams Gewest, 2010-2019)**

	2010		2018			2019		
	# D+ZG	Aandeel (%)	# D+ZG	Aandeel (%)	Evolutie t.o.v. 2010	# D+ZG	Aandeel (%)	Evolutie t.o.v. 2010
Fietsers	824	41,7%	920	50,6%	+11,6%	923	51,2%	+12,0%
Voetgangers	402	20,3%	326	17,9%	-18,9%	341	18,9%	-15,2%
Bromfietsers	316	16,0%	205	11,3%	-35,1%	222	12,3%	-29,8%
Motorrijders	436	22,0%	368	20,2%	-15,6%	317	17,6%	-27,3%
<b>Totaal</b>	<b>1.978</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.819</b>	<b>100,0%</b>	<b>-8,4%</b>	<b>1.803</b>	<b>100,0%</b>	<b>-8,9%</b>

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE AVHV

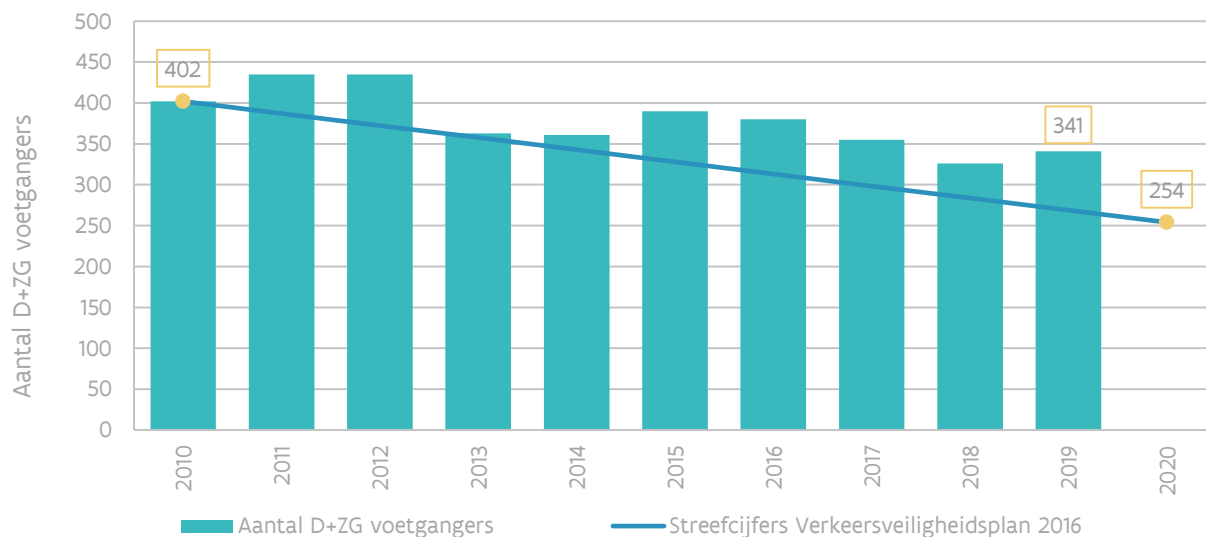
<sup>11</sup> Hoewel de speed pedelec wettelijk gezien een "bromfiets" betreft, wordt deze categorie toch mee opgenomen bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een 'snelle' elektrische fiets.

Figuur 5 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde fietsers richting streefcijfer 2020 in het verkeersveiligheidsplan (Vlaams Gewest, 2010-2019)



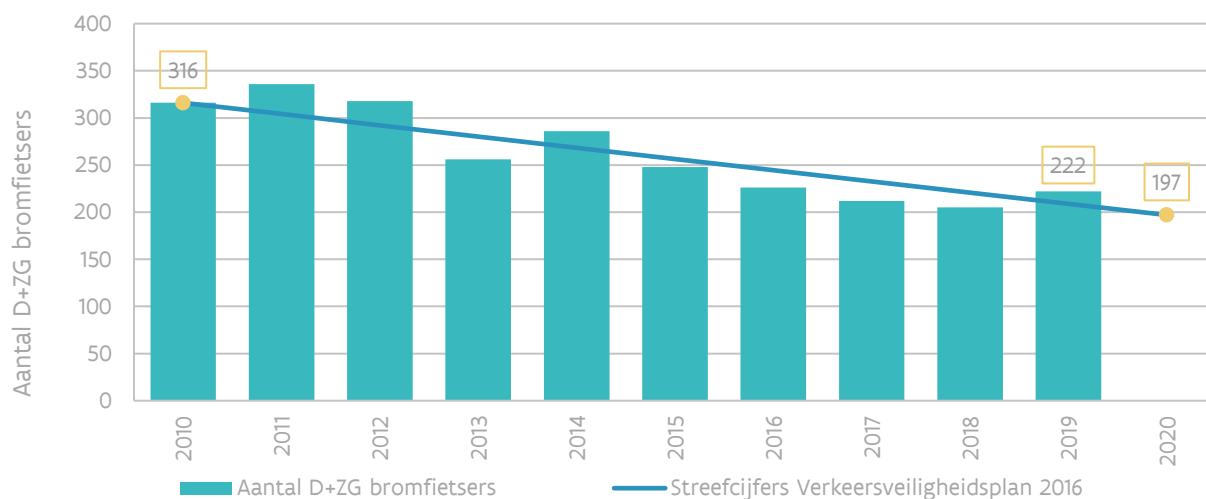
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIË: AVHM

Figuur 6 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde voetgangers richting streefcijfer 2020 in het verkeersveiligheidsplan (Vlaams Gewest, 2010-2019)



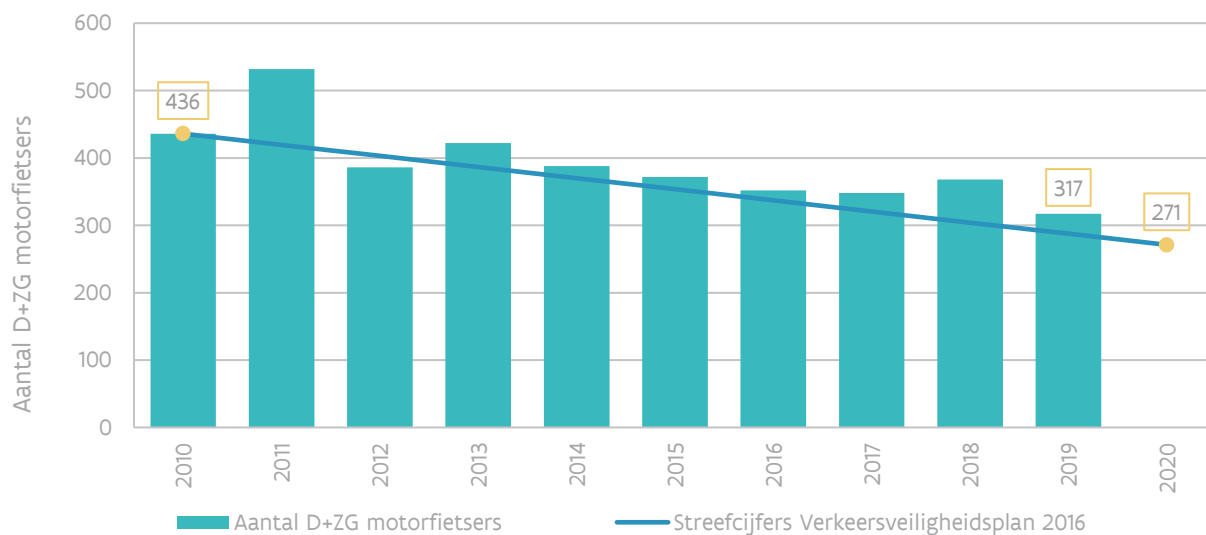
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIË: AVHM

Figuur 7 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde bromfietzers richting streefcijfer 2020 in het verkeersveiligheidsplan (Vlaams Gewest, 2010-2019)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

Figuur 8 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde motorrijders richting streefcijfer 2020 in het verkeersveiligheidsplan (Vlaams Gewest, 2010-2019)

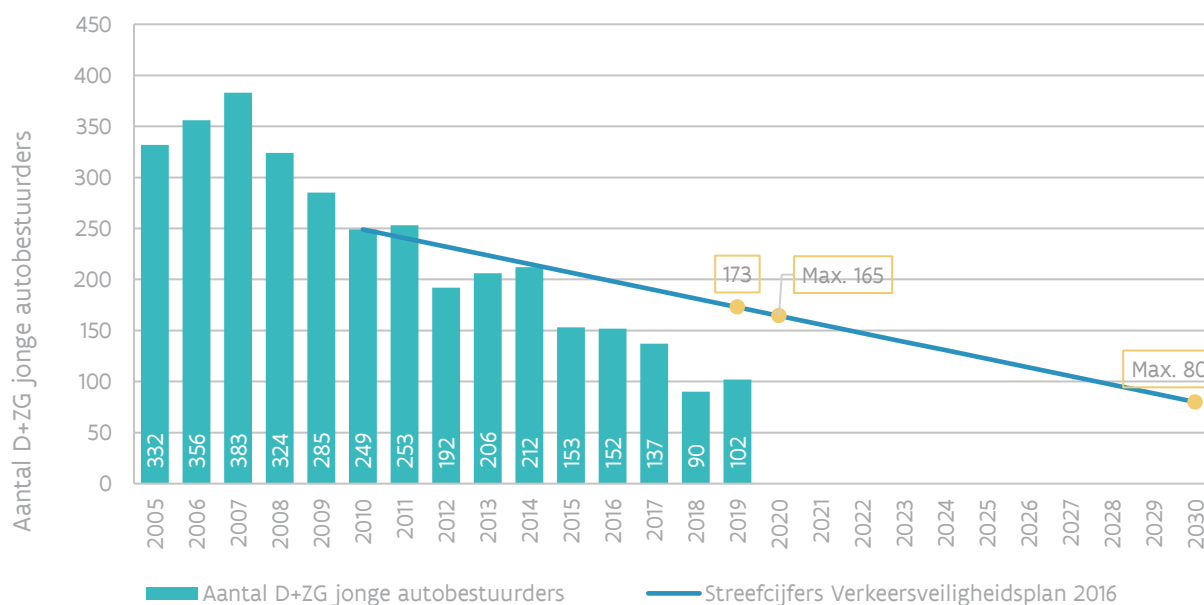


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

#### 1.4. EVOLUTIE AANTAL DODE EN ZWAARGEWONDE VERKEERSSLACHTOFFERS BIJ JONGE AUTOBESTUURDERS (18-24 JAAR)

Beschouwen we de jonge autobestuurders, dan zien we in het jaar 2019 (t.o.v. het jaar voordien) een stijging voor wat betreft het streefcijfer “daling aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders” uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan (Figuur 9). We moeten er echter rekening mee houden dat 2018 een uitzonderlijk gunstig jaar was voor dit streefcijfer. Op langere termijn zien we nog steeds een duidelijk dalende trend, waarbij vooral de daling tussen de jaren 2014 en 2015 en die tussen 2017 en 2018 opvallend was. Cijfers van GOCA geven in dit verband ook aan dat het aantal en aandeel afgelegde theorie- en praktijkexamens bij de jongere leeftijdscategorie (< 20 jaar) daalt en dat hierdoor het aandeel bij de iets oudere leeftijdscategorieën stijgend is (GOCA Jaarrapport 2019). Jongeren lijken dus hun rijbewijs op wat latere leeftijd te behalen of voor andere vervoerswijzen te kiezen.

Figuur 9 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders (Vlaams Gewest, 2005-2019)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 165 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders in het jaar 2020 vooropgesteld, een doelstelling die we in 2019 ruim bereikt hebben, dankzij de zeer grote dalingen tussen 2014 en 2015 enerzijds en tussen 2017 en 2018 anderzijds. Voor wat de middellangetermijndoelstelling (richting 2030 – max. 80 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders) betreft, zitten we overeenkomstig de hiervoor benodigde jaarlijkse daling van  $\pm 8$  slachtoffers eveneens ruim op schema.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (231 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers) en 2019 daalde het aantal geregistreerde dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders elk jaar gemiddeld met circa 14 slachtoffers.

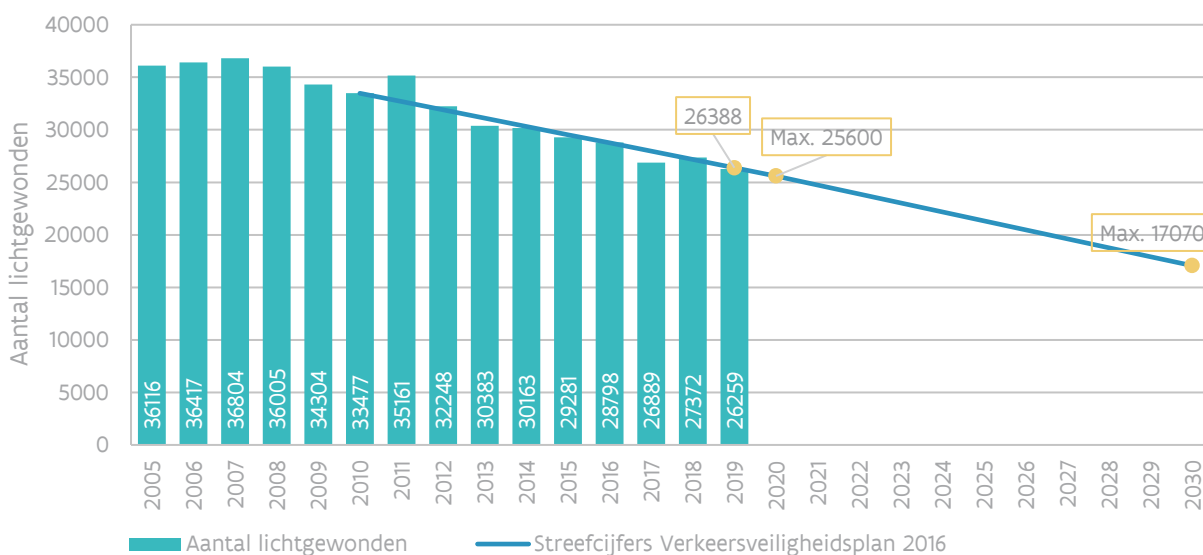
### 1.5. EVOLUTIE AANTAL LICHTGEWONDEN

In Figuur 10 wordt de evolutie van het aantal geregistreerde lichtgewonden weergegeven van 2005 tot 2019. Buiten een eenmalige toename in 2018 kende het aantal lichtgewonden sinds 2011 een dalende tendens.

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 25.600 lichtgewonden in het jaar 2020 vooropgesteld, wat 659 lichtgewonden minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2019. In 2019 ligt het aantal lichtgewonden nog net op schema om de doelstelling voor 2020 te behalen. Ook voor wat de middellangetermijndoelstelling (richting 2030 – max. 17.070 lichtgewonden) betreft, zitten we overeenkomstig de benodigde jaarlijkse daling van  $\pm 820$  lichtgewonden momenteel ongeveer op schema.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (33.629 lichtgewonden) en 2019 daalde het aantal geregistreerde lichtgewonden elk jaar gemiddeld met  $\pm 819$  slachtoffers.

**Figuur 10 | Evolutie van het aantal lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2005-2019)**



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

### 1.6. EVOLUTIE AANTAL LETSELONGEVALLEN

Wat betreft de evolutie van het aantal letselongevallen op Vlaamse wegen sinds 2005, onderscheiden er zich twee periodes. Van 2005 tot en met 2011 schommelde het aantal letselongevallen jaarlijks rond 30.000 ongevallen. De jaren 2012-2019 worden gekenmerkt door een geleidelijke daling. Na een kleine stijging in 2018, zien we in 2019 terug een afname t.o.v. het voorgaande jaar, wat het aantal letselongevallen op het laagste niveau sinds 2005 brengt (zie Figuur 11).

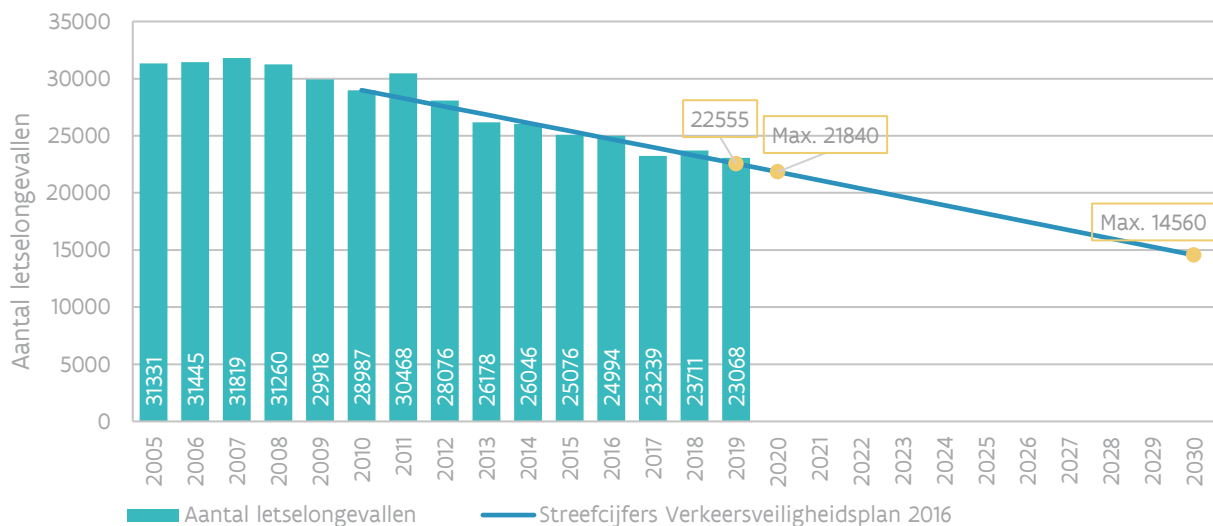
Het aantal letselongevallen in 2019 bedraagt 23.068. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2010-2012 is het aantal letselongevallen met 20,9% afgenomen, en ten opzichte van het jaar 2018 zien we een afname van 2,7%. Wanneer we kijken naar het aantal dodelijke letselongevallen merken we op lange termijn een sterkere daling op dan bij het totale aantal letselongevallen. Ten opzichte van het referentiegemiddelde werd er een daling van 26,6% waargenomen, maar ten opzichte van het jaar 2018 was er wel een stijging van 3,1% (Tabel 6).

In het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan wordt een doelstelling van maximaal 21.840 letselongevallen in het jaar 2020 vooropgesteld, wat 1.228 letselongevallen minder zou betekenen dan het geregistreerde aantal in 2019. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, is er dus een sterkere afname dan die van het voorbije jaar nodig. Ook voor wat de middellangetermijndoelstelling (richting 2030 – max. 14.560 letselongevallen) betreft, lopen we overeenkomstig de jaarlijkse daling van ± 721 letselongevallen momenteel licht achter op schema.

Tussen het referentiegemiddelde 2010-2012 (29.177 letselongevallen) en 2019 daalde het aantal geregistreerde letselongevallen elk jaar gemiddeld met bijna 679 letselongevallen.

Net als het aantal geregistreerde zwaargewonden en het aantal geregistreerde lichtgewonden is ook het aantal geregistreerde letselongevallen (meer dan het aantal verkeersdoden) onderhevig aan verbeteringen en/of verslechtingen van de registratievolledigheid. Ook de evolutie van het aantal letselongevallen moet daarom steeds met het nodige voorbehoud behandeld worden. De evolutie van het aantal letselongevallen dient daarnaast bekeken te worden in het licht van het nog steeds stijgende voertuigenpark.

Figuur 11 | Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2019)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/ INFOGRAFE: AVHM

TABEL 6 | Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005-2019)

JAAR	ALLE LETSELONGEVALLEN	DODELIJKE LETSELONGEVALLEN
2005	31.331	547
2006	31.445	525
2007	31.819	508
2008	31.260	477
2009	29.918	462
2010	28.987	414
2011	30.468	430
2012	28.076	385
2013	26.179	384
2014	26.046	378
2015	25.076	374
2016	24.994	322
2017	23.239	283
2018	23.714	292
2019	23.068	301
Gemiddelde 2010-2012	29.177	410
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-20,9%	-26,6%
<b>Evolutie 2018-2019 (in%)</b>	<b>-2,7%</b>	<b>+3,1%</b>

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

## 2. EVOLUTIE ANDERE VERKEERSVEILIGHEIDSINDICATOREN

### 2.1. EVOLUTIE VAN DE MORTALITEIT IN HET VERKEER (HET AANTAL VERKEERSDODEN PER MILJOEN INWONERS)

In hoofdstuk 1 werden telkens de absolute ongevallencijfers (bv. het aantal verkeersdoden) gepresenteerd zonder deze te relateren aan bepaalde blootstellingsgegevens zoals het bevolkingsaantal, de afgelegde kilometers in het verkeer, of de tijd die de weggebruiker in het verkeer doorbrengt. Het is belangrijk om ongevallencijfers in verhouding te plaatsen tot deze

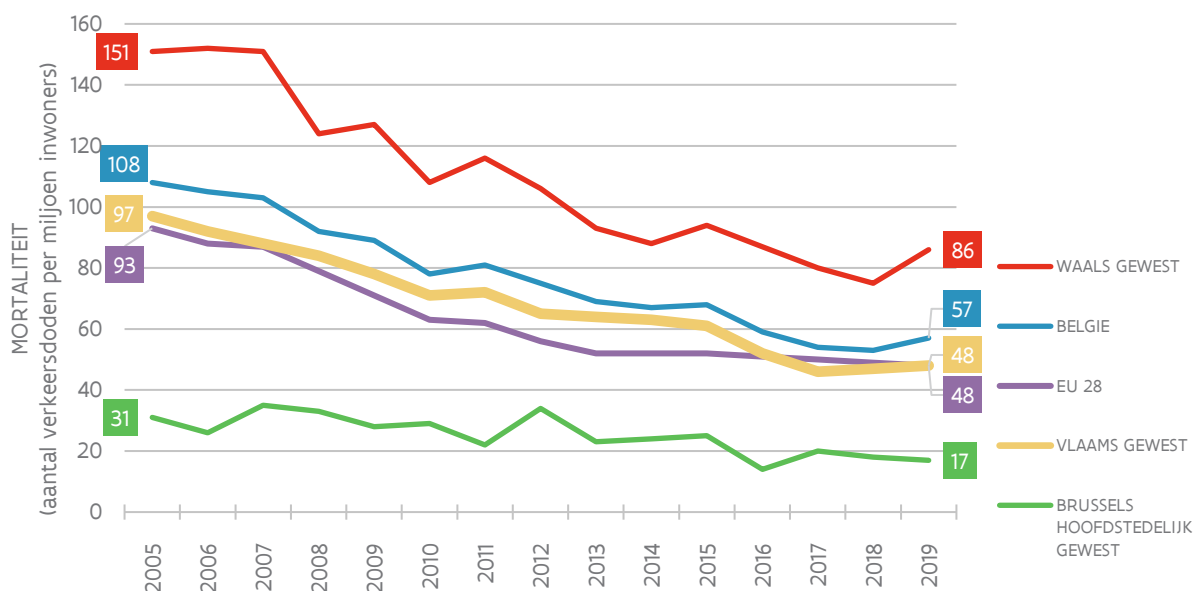


blootstellingsgegevens om zo het risico van de weggebruiker in het verkeer te berekenen. In deze paragraaf wordt de mortaliteit besproken, dit is het aantal verkeersdoden gerelateerd aan het bevolkingsaantal (Tabel 7; Figuur 12).

In 2019 zien we ten opzichte van 2018 opnieuw een zeer lichte stijging van de mortaliteit in het verkeer in Vlaanderen naar 48 verkeersdoden per miljoen inwoners. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2010-2012 is de mortaliteit met 30% gedaald (Tabel 7).

Anno 2019 is de mortaliteit in het verkeer in Vlaanderen (48) een pak lager dan in Wallonië (86, een stijging van 15% t.o.v. 2018), maar tegelijkertijd nog veel hoger dan in het stedelijke Brussels Hoofdstedelijk Gewest (17). De mortaliteit is in Vlaanderen en de andere gewesten het laatste decennium wel sterker gedaald dan in de Europese Unie (Figuur 12).

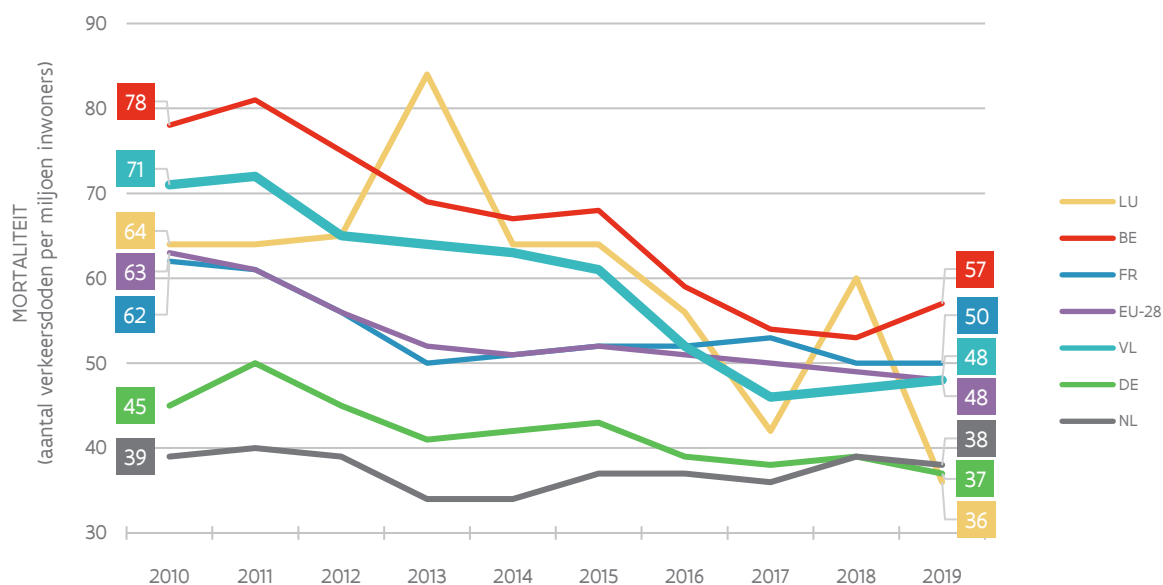
**Figuur 12 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (2005-2019)**



BRON: FOD ECONOMIE, ADSTATISTIEK AND EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC) / INFOGRAFIE: AVHV

Vlaanderen bevindt zich in 2019 onder het Belgisch niveau en exact op het Europees gemiddelde. België (57) staat nog steeds boven het Europees gemiddelde (48), en ook boven het niveau van buurland Frankrijk (50) dat een status quo kende t.o.v. 2018 (Figuur 13). Hoewel buurland Nederland reeds enkele jaren een stagnatie van het geregistreerde aantal verkeersdoden per miljoen inwoners kent, is de mortaliteit hier (39) nog veel lager dan die van België en Vlaanderen. Dit geldt ook voor Duitsland, dat in 2019 een daling tot 37 verkeersdoden per miljoen inwoners kende. Luxemburg kent sinds 2013 een opmerkelijke daling, met uitzondering van de piek in 2018, en scoort in 2019 zelfs het best van alle buurlanden. De kleinere aantallen zorgen wel voor grotere jaarlijkse schommelingen (ETSC, 2019).

Figuur 13 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in vergelijking met de buurlanden (2010-2019)



BRON: EUROSTAT, EUROPEAN COMMISSION DG MOBILITY AND TRANSPORT, AND EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC) / INFOGRAFIE: AVH/V

TABEL 7 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (2005-2019)

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË	EU 28
2005	97	151	31	108	93
2006	92	152	26	105	88
2007	88	151	35	103	87
2008	84	124	33	92	79
2009	78	127	28	89	71
2010	71	108	29	78	63
2011	72	116	22	81	62
2012	65	106	34	75	56
2013	64	93	23	69	52

2014	63	88	24	67	52
2015	61	94	25	68	52
2016	52	87	14	59	51
2017	46	80	20	54	50
2018	47	75	18	53	49
2019	48	86	17	57	48
Gemiddelde 2010-2012	69	110	28	78	60
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-30%	-22%	-39%	-27%	-20%
Evolutie 2018-2019 (in %)	+2%	+15%	-6%	+8%	-2%

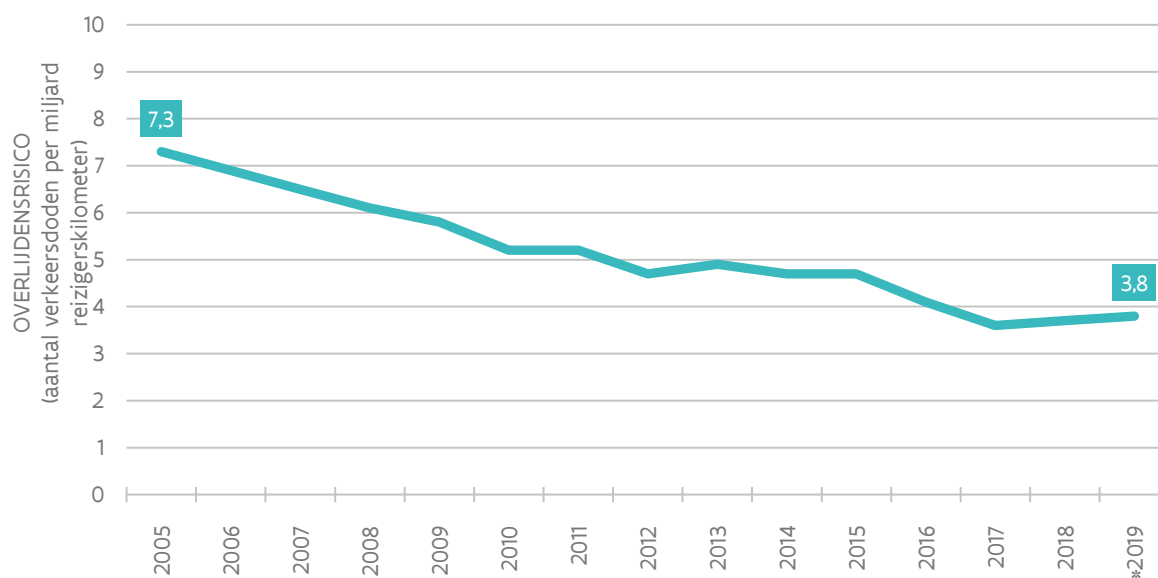
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK EN EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC) / INFOGRAFIE: AV+V

## 2.2. EVOLUTIE VAN HET OVERLIJDENSRISICO (HET AANTAL VERKEERSDODEN PER MILJARD REIZIGERSKILOMETERS)

Naast het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners kan ook het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers als maat voor het risico in het verkeer gebruikt worden. We spreken dan van het overlijdensrisico.

In 2019 bedraagt het overlijdensrisico in Vlaanderen 3,8 t.o.v. 3,7 in 2018 (Figuur 14). Dit betekent dat het risico om te overlijden per afgelegde kilometer in Vlaanderen op de langere termijn nog steeds een dalende tendens kent, al merken we de laatste jaren een stagnatie, zoals ook het geval was in de periode 2012-2015.

Figuur 14 | Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in Vlaanderen (2005-2019)

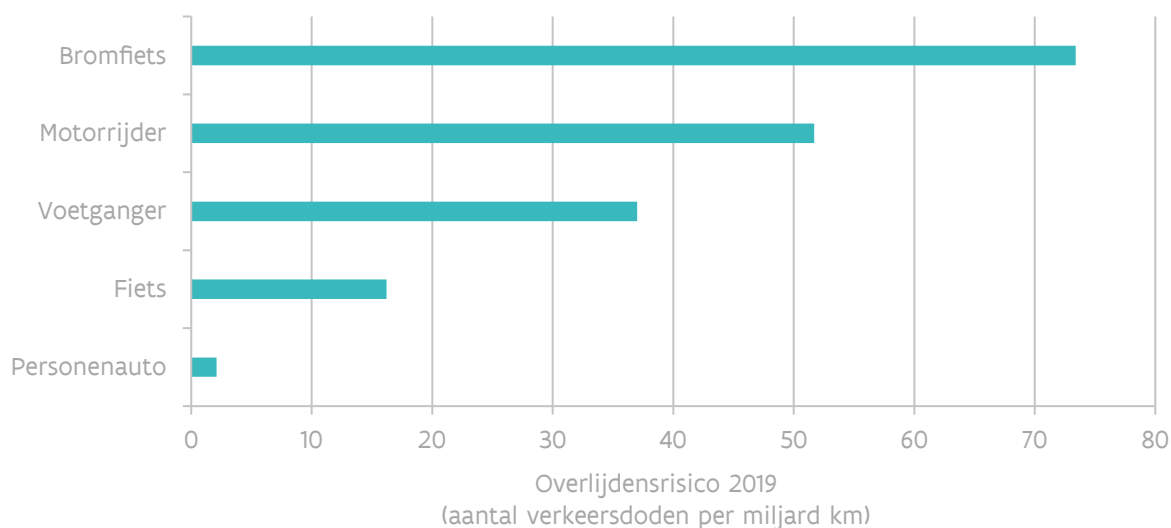


BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK (VERKEERSDODEN); VLAAMSE GEWEST (REIZIGERSKILOMETERS). WEGENS VERANDERING VAN METHODOLOGIE IN 2013 LEIDT HET VERGELIJKEN VAN CIJFERS MET VOORGAANDE JAREN TOT INCOHERENTIE: VANAF 2013 ZIJN DE CIJFERS OP BASIS VAN VOERTUIGKILOMETERS (AANGELEVERD DOOR DE AFDELING BELEID VAN HET DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN VAN DE VLAAMSE OVERHEID) VOOR 2 VOERTUIGCATEGORIEËN (LICHT EN ZWAAR VERVOER) AAN DE HAND VAN HET PROPAGATIEMODEL PROMOVIA. VOOR MEER INFORMATIE OVER HET MODEL OF DE METHODOLOGIE VERWIJZEN WE NAAR HET STUDIERAPPORT 'VOERTUIGPRESTATIES 2015 OP BASIS VAN DOORREKENINGEN MET PROMOVIA' VAN DE VLAAMSE OVERHEID.  
\*VOORLOPIGE BEREKENING OP BV REIZIGERSKILOMS 2018  
INFOGRAFIE & BEWERKING: AVHV

Beschouwen we het overlijdensrisico per vervoerswijze<sup>12</sup> (Figuur 15) dan blijken de bromfietzers (73,4) er bovenuit te steken, op afstand gevolgd door de motorrijders (51,7), voetgangers (37,0) en fietsers (16,2). Voor de inzittenden van een personenauto geldt een overlijdensrisico van 2,1.

<sup>12</sup> Berekend aan de hand van de gegevens (gaakpppd volgens hoofdvervoerswijze) uit het tabellenrapport van het OVG 5.4 (2018-2019) voor voetgangers, fietsers en bromfietzers. Berekend aan de hand van de gegevens van het Vlaams Gewest (reizigerskilometers) aan de hand van het propagatiemodel PROMOVIA voor de motorrijders en personenauto's.

Figuur 15 | Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in Vlaanderen per vervoerswijze voor 2019



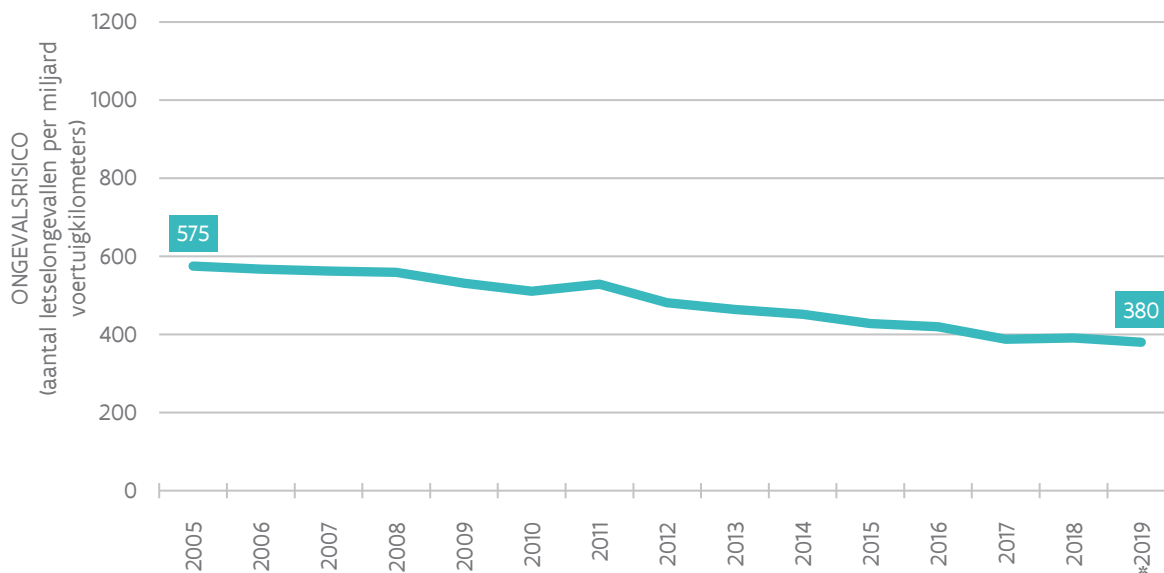
BRON: FOD ECONOMIE A.D. STATISTIEK (VERKEERSDODEN); ONDERZOEK VERPLAATSGEDRAG (OVG) (VLAAMSE OVERHEID) (AFGELEGDE KIJS VOETGANGERS, FIETS EN BROMFIETS); REIZIGERSKILOMETERS (FOD MOBILITEIT EN VERVOER) (AFGELEGDE KIJS MOTORRIJDER EN PERSONENAUTO)  
INFOGRAFIE & BEWERKING: AVHV

### 2.3. EVOLUTIE VAN HET ONGEVALSRISICO (HET AANTAL LETSELONGEVALLLEN PER MILJARD VOERTUIGKILOMETERS)

Het ongevalsrisico wordt berekend aan de hand van het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers. In 2019 ligt het ongevalsrisico in Vlaanderen met 380 een beetje lager dan in 2018 (Figuur 16). Over de langere termijn kunnen we stellen dat het risico op een letselongeval per afgelegde kilometer in Vlaanderen nog steeds een dalende lijn kent. Niettemin kunnen we vaststellen dat deze daling minder sterk is dan deze van het overlijdensrisico.

Doordat het aantal geregistreerde letselongevallen (meer dan het aantal verkeersdoden) onderhevig is aan schommelingen/variëaties van de registratievolledigheid, is ook het ongevalsrisico onderhevig aan schommelingen/variëaties van de registratievolledigheid. Daarom moet het ongevalsrisico steeds met het nodige voorbehoud geïnterpreteerd worden.

Figuur 16 | Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in België, per gewest (2005-2019)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK (LETSELONGEVALLen); VLAAMSE GEWEST (VOERTUIGKILOMETERS). WEGENS VERANDERING VAN METHODOLOGIE IN 2013 LEIDT HET VERGELIJKEN VAN CIJFERS MET VOORGAANDE JAREN TOT INCOHERENTIE: VANAF 2013 ZIJN DE CIJFERS OP BASIS VAN VOERTUIGKILOMETERS (AANGELEVERD DOOR DE AFDELING BELEID VAN HET DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN VAN DE VLAAMSE OVERHEID) VOOR 2 VOERTUIGCATEGORIEËN (LICHT EN ZWAAR VERVOER) AAN DE HAND VAN HET PROPAGATIEMODEL PROMOVA. VOOR MEER INFORMATIE OVER HET MODEL OF DE METHODOLOGIE VERWIJZEN WE NAAR HET STUDIERAPPORT 'VOERTUIGPRESTATIES 2015 OP BASIS VAN DOORREKENINGEN MET PROMOVA' VAN DE VLAAMSE OVERHEID.

\*VOORLOPIGE BEREKENING OBV VOERTUIGKIMS 2017  
INFOGRAFIE & BEWERKING: AVHV

## 2.4. EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLENERNST (HET AANTAL VERKEERSDODEN PER 1.000 LETSELONGEVALLen)

De ongevallenernst en het overlijdensrisico zijn twee begrippen die vaak met elkaar verward worden. Terwijl het overlijdensrisico het aantal verkeersdoden in functie van het aantal afgelegde kilometers weergeeft, geeft de ongevallenernst het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen weer. Het overlijdensrisico beantwoordt de vraag wat de kans is om te overlijden, op basis van de lengte van een traject, terwijl de ongevallenernst de vraag beantwoordt wat de kans is om te overlijden, eenmaal men als weggebruiker in een letselongeval betrokken is geraakt.

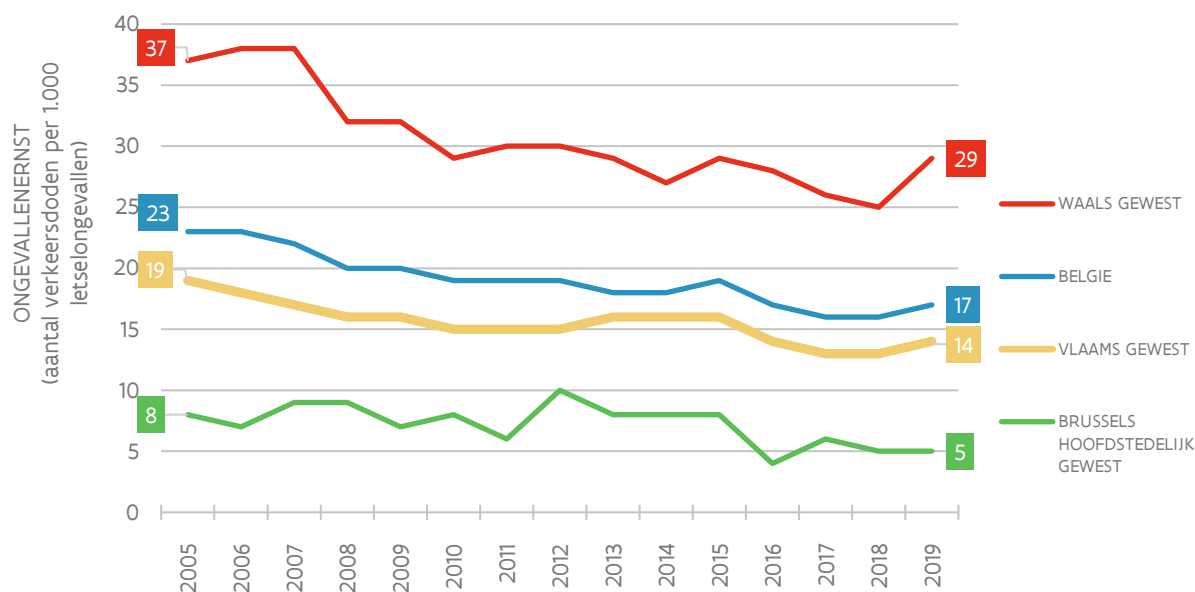
In 2019 vielen in Vlaanderen 14 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen, een lichte stijging t.ov. 2018. Ten opzichte van het referentiegemiddelde nam de ongevallenernst af met 6,7% (Tabel 10).

Sinds 2005 is de ongevallenernst stevast het hoogst in het Waals Gewest en het laagst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Figuur 17; Tabel 8).

Anno 2019 is de ongevallenernst in Vlaanderen (14) lager dan in Wallonië (29), maar meer dan dubbel zo hoog als in Brussel (5). Ten opzichte van 2018 zien we een stijging voor het Waals Gewest (+16%),

het Vlaams Gewest (+8%) en België in zijn geheel (+6%). Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft status quo ten opzichte van 2018.

**Figuur 17 | Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2005-2019)**



BRON: FOD ECONOMIE A.D. STATISTIEK / INFOGRAFIE: AVHM

**TABEL 8 | Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2005-2019)**

JAAR	VLAAMS GEWEST	WAALS GEWEST	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	BELGIË
2005	19	37	8	23
2006	18	38	7	23
2007	17	38	9	22
2008	16	32	9	20
2009	16	32	7	20
2010	15	29	8	19
2011	15	30	6	19

2012	15	30	10	19
2013	16	29	8	18
2014	16	27	8	18
2015	16	29	8	19
2016	14	28	4	17
2017	13	26	6	16
2018	13	25	5	16
2019	14	29	5	17
Gemiddelde 2010-2012	15	30	8	19
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-6,7%	-3,3%	-37,5%	-10,5%
Evolutie 2018-2019 (in %)	+8,0%	+16,0%	+0%	+6,0%

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

### 3. HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

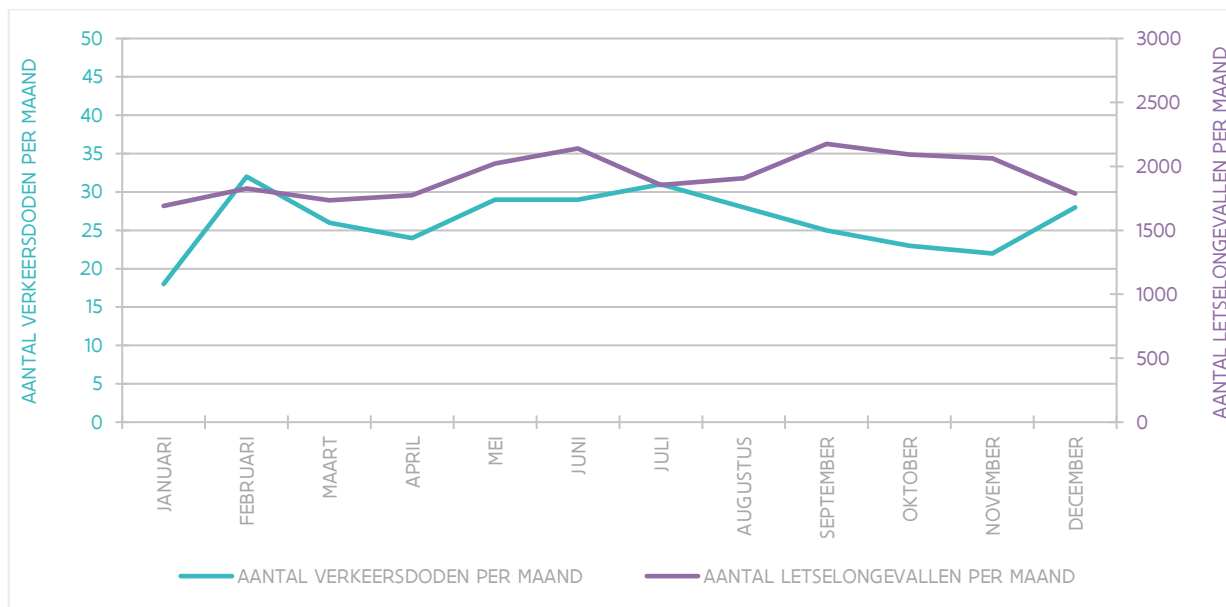
#### 3.1. VOLGENS TIJDSTIP

##### 3.1.1. Volgens de maanden van het jaar

Letselongevallen zijn onderhevig aan seizoenschommelingen, dit is ook te zien in Figuur 18 dat o.a. de verdeling weergeeft van de letselongevallen over de maanden van 2019. In de lente begint het aantal ongevallen te stijgen, wat leidt tot een piek rond de maanden mei en juni. Na deze stijging volgt een kortstondige vermindering van het aantal ongevallen in de maanden juli en augustus. Deze tijdelijke verbetering kan mogelijk verklaard worden door het verminderd aantal woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen tijdens het zomerverlof en het hoger aantal mensen dat op vakantie is. Na deze periode volgt er een tweede piek in het najaar.



Figuur 18 | Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselgevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2019)



BRON: FOD ECONOMIE AFD. STATISTIEK/ INFOGRAFIE: AVHV

Als het aantal verkeersdoden wordt verdeeld over de maanden van 2019 (Figuur 18), valt vooral de piek in februari op. Het laagste aantal verkeersdoden per maand wordt net als vorig jaar geteld in de maand januari. Verder valt op dat er in oktober en november minder verkeersdoden vielen, terwijl er vorig jaar in het najaar net meer verkeersdoden per maand vielen dan in het voorjaar.

Het jaar 2019 was, weerkundig, een minder uitzonderlijk jaar dan 2018. Maar samenvattend kunnen we wel stellen dat 2019 een zeer warm, heel zonnig, en relatief droog jaar was. Hoewel er geen maandrecords gebroken werden, waren enkel januari, mei en november kouder dan normaal. Qua neerslag was 2019 een relatief normaal jaar, met drogere zomermaanden dan anders. We onthouden van 2019 wel enkele opvallende records, zoals de warmste winterdag ooit in februari en de extreme hitte in juli (met de warmste dag ooit op 25 juli). Het einde van alle drie de zomermaanden werd ons land getroffen door een hittegolf.

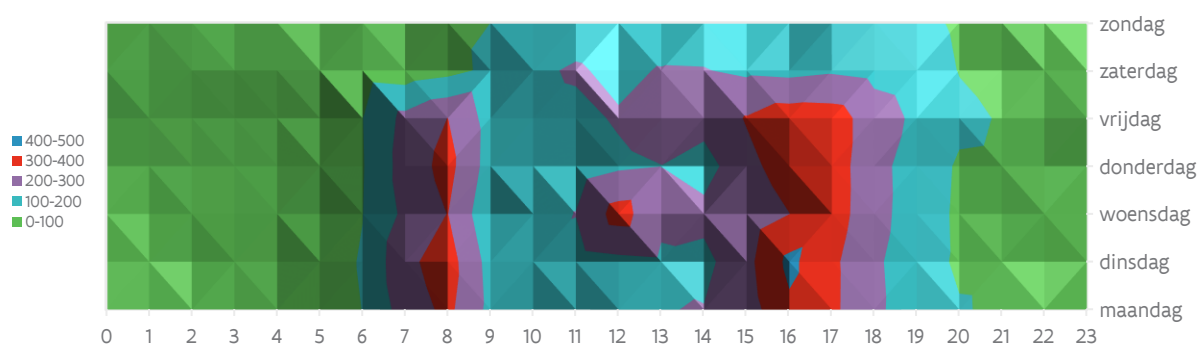
### 3.1.2. Volgens periode van de week

#### 3.1.2.1. Per uur en dag van de week

Figuur 19 geeft de verdeling van het aantal letselgevallen weer over de dagen van de week, verder onderverdeeld over de uren van de dag. Op weekdays is er voornamelijk een hoog aantal letselgevallen tijdens de ochtendspits (voornamelijk tussen 7 en 9 uur) en tijdens de avondspits (voornamelijk tussen 15 en 18 uur) terug te vinden. Op dinsdag valt de avondspits extra op. Het verhoogd aantal letselgevallen op deze momenten kan verklaard worden aan de hand van een toename in de verkeersintensiteit, ten gevolge van de woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

Analoog kan de stijging in het school-woonverkeer op woensdagmiddag ook waargenomen worden in het aantal letselongevallen op dat moment.

**Figuur 19 | Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2019)**



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFE: AVHV

### 3.1.2.2. Volgens periode van de week

De verdeling van de letselongevallen over de periodes van de week in Vlaanderen is het meest gelijkaardig aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Figuur 20). Het percentage letselongevallen dat zich voordoet op weekdays (d.i. overdag tijdens de werkweek) bedraagt in Vlaanderen en in Brussel 72%. In het Waals Gewest ligt dit aandeel iets lager, namelijk 63%.

Opmerkelijk is het verschil in het percentage letselongevallen tijdens weekends (en in het bijzonder weekendnachten) tussen Vlaanderen enerzijds en Wallonië anderzijds. In totaal speelt een derde (31%) van alle letselongevallen in Wallonië zich af tijdens het weekend; in Vlaanderen is dit een kwart (24%).

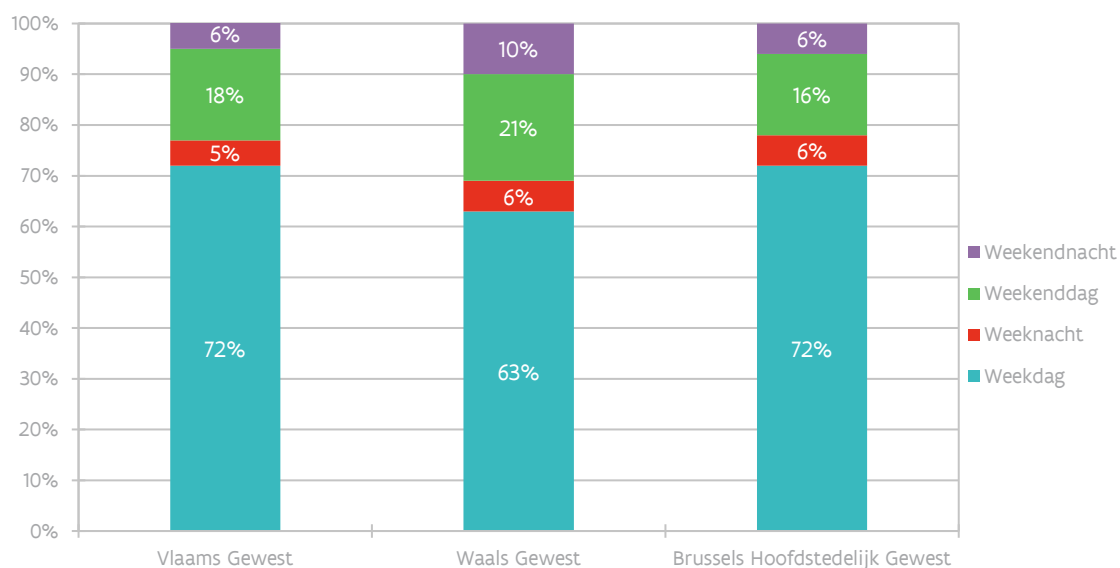
Wanneer we vergelijken met vorig jaar zien we het aantal en aandeel verkeersdoden tijdens weekendnachten stijgen (van 10% naar 14%) en tijdens weeknachten dalen (van 11% naar 7%). Daarmee maken we na vorig jaar terug de omgekeerde beweging en zitten we ongeveer terug op de niveaus van 2017. In tegenstelling tot in 2018 vielen er in 2019 dus opnieuw meer verkeersdoden tijdens weekendnachten dan tijdens weeknachten (Tabel 9).

TABEL 9 | Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2019)

	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		LETSELONGEVALLEN	
	#	%	#	%	#	%
Weekdag	181	57%	20.260	71%	16.541	72%
Weeknacht	23	7%	1.274	4%	1.044	5%
Weekenddag	68	22%	5.549	19%	4.162	18%
Weekendnacht	43	14%	1.649	6%	1.321	6%
<b>Totaal</b>	<b>315</b>	<b>100%</b>	<b>28.732</b>	<b>100%</b>	<b>23.068</b>	<b>100%</b>

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

Figuur 20 | Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2019)



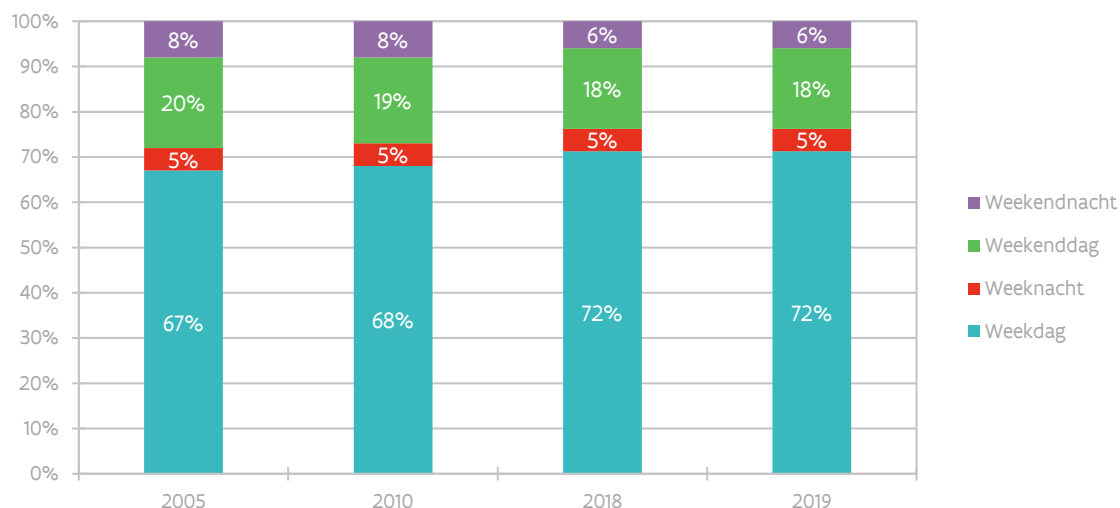
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

Wanneer we de evolutie van het aandeel letselongevallen beschouwen volgens periode van de week zien we het aandeel tijdens de weekdag toenemen van 67% in 2005 tot 72% in 2019. Het aandeel tijdens de andere periodes van de week neemt licht af (Figuur 21). Bekijken we deze evolutie specifiek voor de ongevallen met ernstige afloop (doden en zwaargewonden)(Figuur 22), stellen we een

vergelijkbare evolutie vast. De stijging van het aandeel tijdens de weekdag is hierbij zelfs nog wat groter: van 55% in 2005 tot 64% in 2019. Er gebeuren dus nog steeds wel wat ernstige verkeersongevallen 's nachts, maar er tekent zich toch enige verschuiving af naar ernstige verkeersongevallen overdag tijdens een gewone weekdag. Wanneer we 2019 met 2018 vergelijken zien we geen grote wijzigingen.

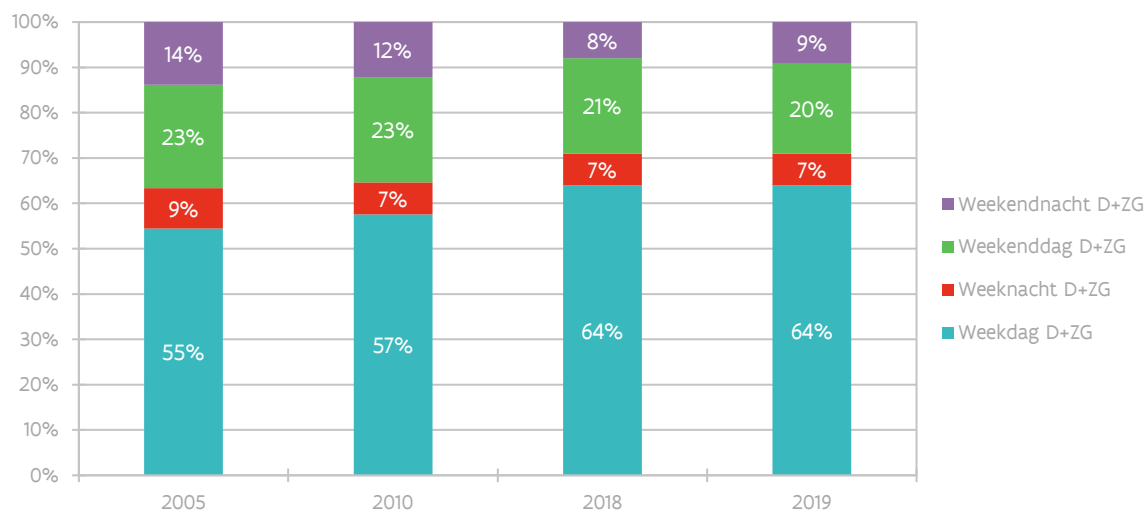
In 2019 is het aantal verkeersdoden net als in 2018 het hoogst tijdens de nachtperiode van zaterdag. Overdag is het aantal verkeersdoden verdeeld over de hele week.

**Figuur 21 | Evolutie van de verdeling van de letselongevallen volgens periode van de week (2005-2019)**



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AVHM

**Figuur 22 | Evolutie van de verdeling van de verkeersdoden en zwaargewonden in Vlaanderen volgens periode van de week (2005-2019)**



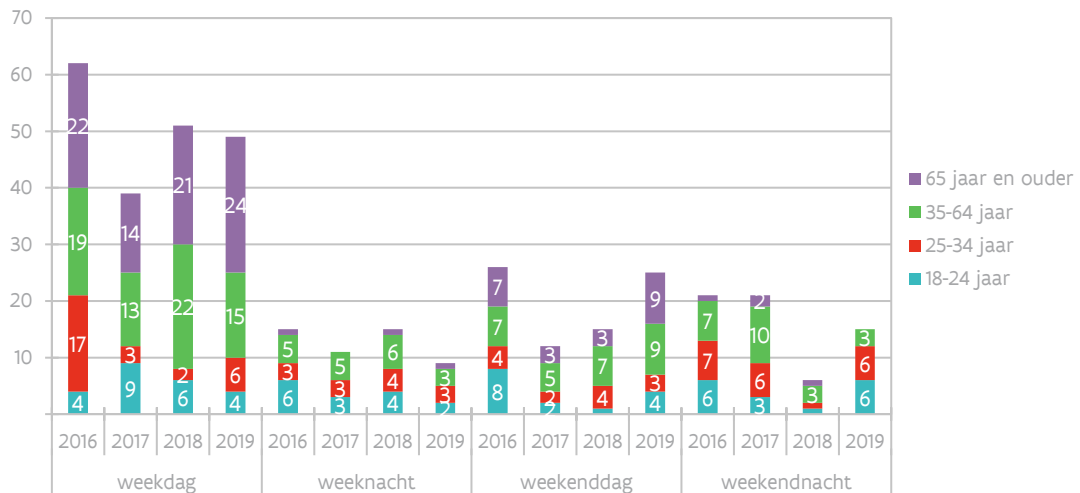
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AVHV

De problematiek van ernstige weekendongevallen wordt vaak in verband gebracht met jonge autobestuurders. Daarom geeft Figuur 23 een analyse van omgekomen bestuurders van personenwagens volgens de periode van de week, in functie van de leeftijdscategorie. In 2019 waren 16,3% (in 2018 nog 13,8%) van alle autobestuurders die omkwamen in een ongeval, jongeren tussen 18 en 24 jaar oud. Dit percentage ligt hoog in vergelijking met het aandeel personen in de totale bevolking dat zich binnen deze leeftijdscategorie bevindt (7,8%)<sup>13</sup>.

In 2019 zien we inderdaad – in tegenstelling tot vorig jaar – een hoog aandeel omgekomen jonge autobestuurders tijdens weekendnachten (zowel leeftijdsgroep 18-24-jarigen, als 25-34-jarigen). Hieruit kan echter niet automatisch worden afgeleid dat het risico voor jonge autobestuurders tijdens weekendnachten groter is dan tijdens andere periodes van de week. Willen we hierover een uitspraak doen, dan moet bovendien ook de blootstelling, nl. het aantal afgelegde kilometers, in rekening worden genomen. Ouderen (65+) maken overdag – zowel in de week als in het weekend – een groter aandeel uit van de groep omgekomen autobestuurders dan 's nachts. Dit kan eveneens afgeleid worden uit Figuur 23. Dit hangt samen met de levensstijl van deze leeftijdsgroep en de gevolgen die deze heeft op hun verplaatsingspatroon (deze leeftijdsgroep verplaatst zich meestal overdag). Het aandeel ouderen (65+) bij de omgekomen autobestuurders tijdens weekdagen is in 2019 gestegen tot bijna 5/10, een hoger aandeel dan voorgaande jaren.

<sup>13</sup> Bevolkingsgegevens: cijfers 2019 – Bron: FOD Economie – Algemene Directie Statistiek – Statisticc Belgium.

Figuur 23 | Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2016-2019)



BRON: FOD ECONOMIE AFD. STATISTIEK / INFOGRAFIE: AVHV

Vorig jaar vertoonde Figuur 23 voor weekendnachten een serieuze afname van het aantal dode autobestuurders. Anno 2019 zien we dit aantal opnieuw stijgen, echter niet tot het niveau van 2016 en 2017. Voor weekenddagen zien we een serieuze stijging, tot bijna het niveau van 2016. Tijdens weeknachten vielen er nog nooit zo weinig doden onder de autobestuurders dan in 2019.

Verder zet de afname van het aantal overleden jonge autobestuurders (18-24 jaar) tijdens het weekend zich niet door. In 2019 waren er dus meer ernstige weekendongevallen toe te schrijven aan de jonge autobestuurders dan in 2018. Het groot aantal verkeersdoden voor de 35-plussers tijdens weekdagen van vorig jaar, wordt in 2019 enigszins bevestigd (43 in 2018, 39 in 2019). De grote afname van het aantal dode autobestuurders tussen de 25 en 34 jaar tussen 2016 en 2018 wordt met 18 dode autobestuurders in deze leeftijdsgroep daarentegen niet bevestigd in 2019.

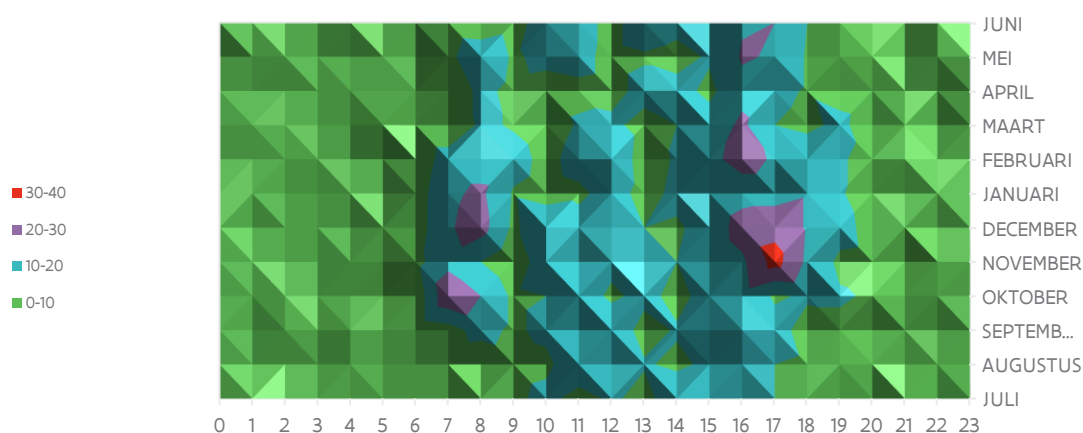
### 3.1.3. Volgens de maanden van het jaar en uren van de dag – voetgangers en fietsers

De verdeling van het aantal gewonde en omgekomen voetgangers over de verschillende maanden van het jaar kan wegens de lichtgesteldheid en weersomstandigheden afwijken van die van andere weggebruikers. Uit het themarapport 'Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen' bleek reeds dat letselongevallen bij voetgangers duidelijk onderhevig zijn aan seizoenschommelingen<sup>14</sup>. Omwille van deze redenen worden voetgangers in deze paragraaf besproken. In het totaal zijn er in 2019, in Vlaanderen, 2.147 voetgangers gewond geraakt of omgekomen in het verkeer (waaronder 45 doden, t.o.v. 33 in 2018 en 44 in 2017). Figuur 24 geeft een verdere verdeling naar het uur en de maand weer waarop voetgangers in het verkeer slachtoffer werden. De horizontale as geeft de uren in een dag weer; de verticale as staat voor de maanden in een jaar. De verticale as werd met 6 maanden

<sup>14</sup> Carpentier A., Nuytens N., Schoeters A., Populer M., Declercq K. & Hermans E. (2014). Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen: pijnpunten en oplossingen. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

verschoven, zodat de pieken in de wintermaanden beter zichtbaar zijn. Voor 2019 onthult deze figuur – net als in de vorige jaren – een piek in het aantal gewonde en omgekomen voetgangers tijdens de avondspits in de late herfst/vroege winter (paars-rode piek in het midden van de grafiek). De concentratie van voetgangersongevallen rond de spitsuren in de maanden oktober tot en met januari kan samenhangen met de vroegere zonsondergang, en dus de vroegere schemering en verminderde zichtbaarheid tijdens deze periode.

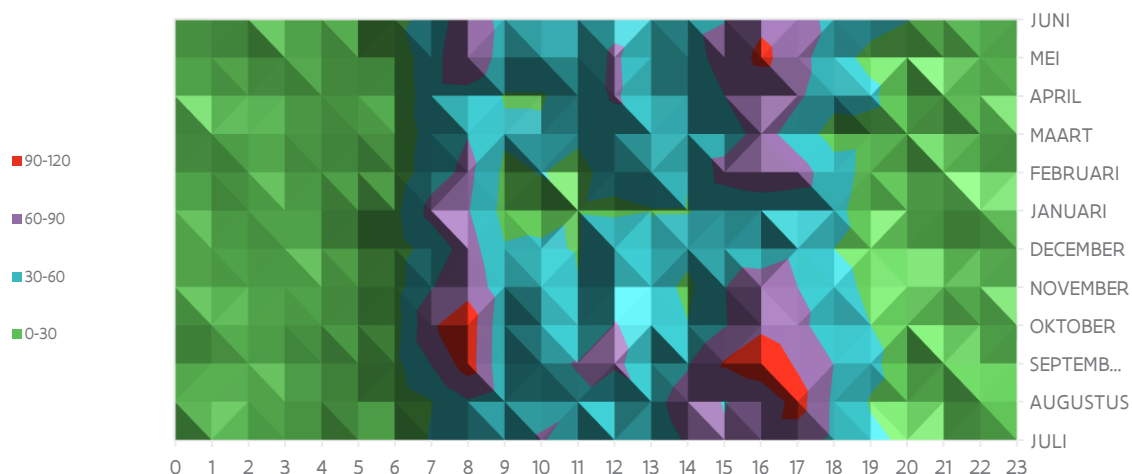
**Figuur 24 | Verdeling van het aantal gewonde en omgekomen voetgangers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2019)**



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AVHM

Als we naar dezelfde figuur (Figuur 25) kijken, maar voor de fietsers, zien we dat de piek vroeger in het jaar komt (tijdens de ochtend- en avondspits in september). Hier zou de oorzaak dus eerder bij het begin van het schooljaar kunnen liggen, en minder te maken kunnen hebben met de zichtbaarheid in het verkeer. Andere (minder) opvallende pieken zijn er in de ochtend- en avondspits in de lente (mei-juni). Daarnaast vallen de 'rustige' wintermaanden op, wat logisch is aangezien er tijdens deze periode door het koudere weer minder gefietst wordt.

Figuur 25 | Verdeling van het aantal gewonde en omgekomen fietsers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2019)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIEAVHM

### 3.2. VOLGENS WEERGESTELDHEID

De grote meerderheid (81,4%) van alle letselgevallen in Vlaanderen doen zich voor bij normale weersomstandigheden (Tabel 10).

Uit de waarnemingen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) in 2019 blijkt dat het ongeveer 182 dagen heeft geregend in België (een beetje minder dan het gemiddelde van 199 dagen). In totaal werd er 798,6 mm neerslag geregistreerd, wat ook minder is dan de gemiddelde waarde (852,4 mm). Vooral de zomermaanden waren droger dan normaal. Storm- en regenweer leveren een verhoogd risico op ten opzichte van normale weersomstandigheden, mede door de verminderde zichtbaarheid en langere remafstand.

Verder kende 2019 een laag aantal vorstdagen (dagelijkse minimumtemperatuur lager dan 0°C). Er werden 27 vorstdagen geteld (ten opzichte van een normaal aantal van 44 vorstdagen), met ca. 8 sneeuwdagen (lager dan normaal).



TABEL 10 | Aantal en aandeel letselongevallen in Vlaanderen, volgens weergesteldheid (2019)

	Aantal letselongevallen	Aandeel letselongevallen
Normaal	18.772	81,4%
Regen	2.028	8,8%
Sneeuw of hagel	79	0,3%
Sterke wind	62	0,3%
Mist	54	0,2%
Andere of onbekend	2.073	9,0%
<b>Totaal</b>	<b>23.068</b>	<b>100,0%</b>

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

#### 4. DE LOCATIE VAN LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

##### 4.1. ALLE WEGGEBRUIKERS

##### 4.1.1. Volgens de 5 Vlaamse provincies

Tabel 11 toont de verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de vijf Vlaamse provincies. Antwerpen en Oost-Vlaanderen kenden in 2019 het hoogste aandeel verkeersdoden (respectievelijk 24,8% en 22,2%), samen bijna de helft van het totaal aantal geregistreerde verkeersdoden in Vlaanderen. Vlaams-Brabant telde 52 verkeersdoden in 2019 en was, ondanks een stijging van 17 verkeersdoden, net als in 2018 de provincie met het laagste aantal verkeersdoden (Tabel 12). West-Vlaanderen kende een sterke afname in aantal verkeersdoden (van 82 in 2018 naar 57 in 2019).

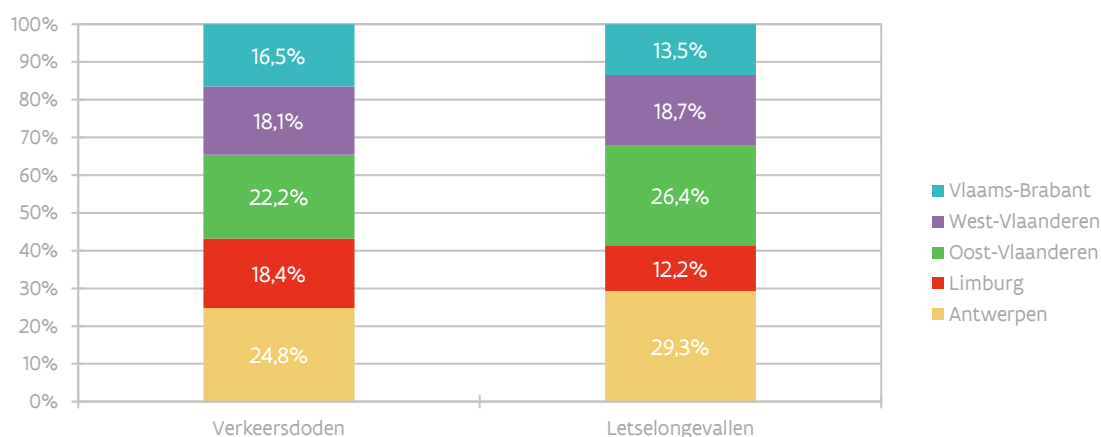
TABEL 11 | Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen in Vlaanderen per provincie (2019)

	VERKEERSDODEN		LETSELONGEVALLLEN	
	#	%	#	%
Antwerpen	78	24,8%	6.751	29,3%
Limburg	58	18,4%	2.803	12,2%
Oost-Vlaanderen	70	22,2%	6.085	26,4%
West-Vlaanderen	57	18,1%	4.324	18,7%
Vlaams-Brabant	52	16,5%	3.105	13,5%
<b>Totaal</b>	<b>315</b>	<b>100%</b>	<b>23.068</b>	<b>100%</b>

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

Limburg telt in 2019 (net als in 2018) het laagste aantal letselongevallen (2.803 letselongevallen), wat lager ligt dan het aantal geregistreerde letselongevallen in Vlaams-Brabant (3.105 letselongevallen). Antwerpen staat, net als voor het aandeel verkeersdoden, eerst in de rangschikking wat het aandeel letselongevallen betreft (29,3%), net voor Oost-Vlaanderen (26,4%) (Tabel 11; Figuur 26). West-Vlaanderen is goed voor een beperkter aandeel van het aantal ongevallen (18,7%). De rangschikking van de provincies wat betreft het aantal letselongevallen is stabiel doorheen de tijd dan wat betreft de verkeersdoden.

**Figuur 26 | Aandeel verkeersdoden en letselongevallen in Vlaanderen per provincie (2019)**



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AVHM

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersdoden per provincie beschouwen (zie Tabel 12), zien we op lange termijn dalingen in bijna alle provincies, op Vlaams-Brabant na. Op korte termijn stellen we een vermeldenswaardige daling vast in slechts 1 van de 5 provincies, met name West-Vlaanderen (-30,5%). Ook op langere termijn is de daling het sterkst in West-Vlaanderen. Sterke stijgingen t.o.v. 2018 zien we in Antwerpen (+23,8%) en Vlaams-Brabant (+48,6%). De provincies Limburg en Oost-Vlaanderen kennen t.o.v. 2018 een status quo.

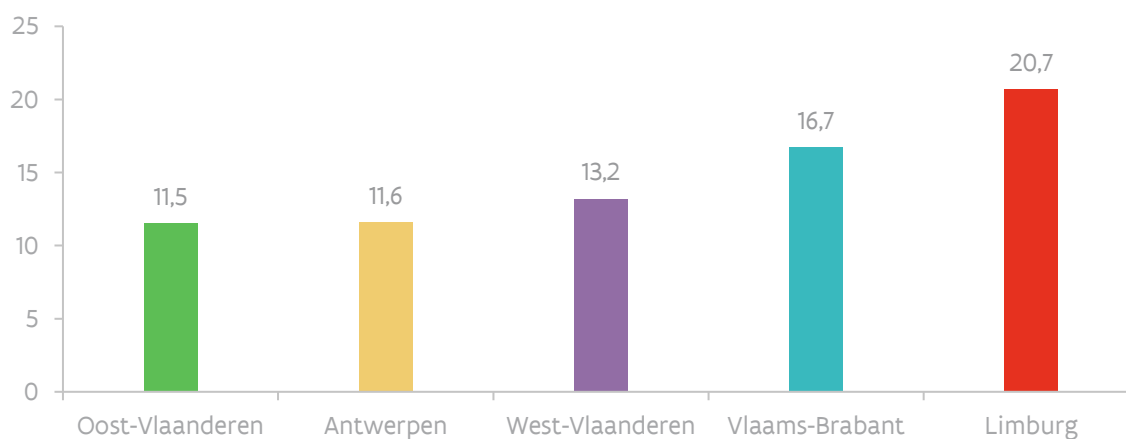
TABEL 12 | Evolutie aantal verkeersdoden in Vlaanderen per provincie (gemiddelde 2010-2012 - 2019)

	VERKEERSDODEN				
	Gemiddelde 2010-2012	2018	2019	Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	Evolutie 2018-2019 (in %)
Antwerpen	107	63	78	-27,1%	+23,8%
Limburg	74	59	58	-22,0%	-1,7%
Oost-Vlaanderen	106	71	70	-34,2%	-1,4%
West-Vlaanderen	97	82	57	-41,4%	-30,5%
Vlaams-Brabant	50	35	52	+4,0%	+48,6%

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

De ongevallenernst is in 2019 het laagst in de provincie Oost-Vlaanderen (11,5) en het hoogst in de provincie Limburg (20,7)(Figuur 27). Ook in 2018 was de ongevallenernst het hoogst in Limburg. De grootste verschuiving t.o.v. vorig jaar zien we in Vlaams-Brabant (+5,5) en West-Vlaanderen (-5,2).

Figuur 27 | Ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in Vlaanderen per provincie (2019)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

#### 4.1.2. Volgens wegtype

In 2019 werden op de Vlaamse autosnelwegen 54 verkeersdoden en 2.913 zwaar- en lichtgewonden geregistreerd (Tabel 13). Dit komt overeen met 17,1% van alle verkeersdoden en 10,1% van alle zwaar- en lichtgewonden in Vlaanderen. Dit aandeel verkeersdoden is iets hoger dan in 2018. Het hogere aandeel verkeersdoden in vergelijking tot het aandeel zwaar- en lichtgewonden duidt er daarnaast op dat de ernst op autosnelwegen bovengemiddeld is.

**TABEL 13 | Aantal verkeersdoden en aantal zwaar- en lichtgewonden op en buiten autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2019)**

	VERKEERSDODEN		ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN		TOTAAL	
	#	%	#	%	#	%
OP AUTOSNELWEGEN	54	17,1%	2.913	10,1%	2.967	10,2%
BUITEN AUTOSNELWEGEN	259	82,2%	25.737	89,6%	25.996	89,5%
ONBEKEND	2	0,6%	82	0,3%	84	0,3%
<b>TOTAAL</b>	<b>315</b>	<b>100%</b>	<b>28.732</b>	<b>100%</b>	<b>29.047</b>	<b>100%</b>

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

Het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) op Vlaamse autosnelwegen bedraagt 1,6 in 2019 en het ongevalsrisico (aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) bedraagt 79,0<sup>15</sup>. Anno 2019 was de ernst berekend op 27,3 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen (Tabel 14). Daarmee kent het ongevalsrisico een daling t.o.v. 2018, maar de ongevallenernst en het overlijdensrisico een lichte stijging.

**TABEL 14 | Aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers (overlijdensrisico), aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers (ongevalsrisico) en aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen (ernst) op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2019)**

	ONGEVALSRISICO	OVERLIJDENSRISICO	ONGEVALLENERNST
AUTOSNELWEGEN	79,0	1,6	27,3

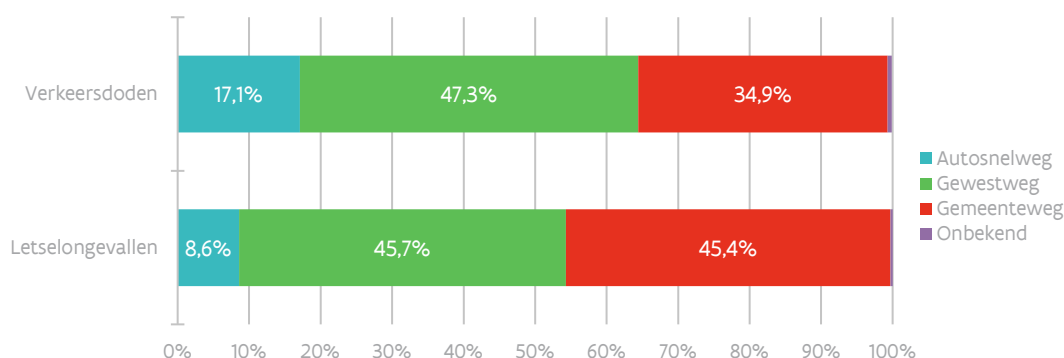
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

Bekijken we hoe het aantal letselongevallen zich verder verdeelt naar wegtype, stellen we vast dat de meeste ongevallen plaatsvinden op de gewestwegen (45,7%) en op de gemeentewegen (45,4%). De autosnelwegen volgen op ruime afstand (8,6%)(Figuur 28).

<sup>15</sup> Op basis van voertuig- en personenkilometers van het jaar 2018

Bekijken we de verdeling van de verkeersdoden naar wegtype, stellen we vast dat de meeste verkeersdoden te betreuren zijn op de gewestwegen (47,3%), gevolgd door de gemeentewegen (34,9%) en de autosnelwegen (17,1%)(Figuur 28).

**Figuur 28 | Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen naar wegtype (Vlaams Gewest, 2019)**



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE:AVHM

Begin 2020 waren 822,5 km autosnelwegen, 425 km op- en afritten van autosnelwegen en 5.713 km (andere) gewestwegen onder het beheer van het Vlaams Gewest, een tiental procent van het Vlaamse verharde wegennetwerk. Uiteraard worden er wel meer voertuigkilometers afgelegd langs het autosnelwegen- en gewestwegennetwerk dan langs de gemeentewegen. Zo werden er in 2018 in Vlaanderen 41,3% van de voertuigkilometers afgelegd langs de autosnelwegen, 41,7% van de voertuigkilometers langs de gewestwegen en 17,0% van de voertuigkilometers langs de gemeentewegen (Bron: Departement MOW). Hierbij dient vermeld dat de (brom-) fietsverplaatsingen of verplaatsingen te voet hier niet in omvat zijn.

#### 4.1.3. Binnen en buiten de bebouwde kom

In 2019 werden er binnen de bebouwde kom 56% minder dodelijke slachtoffers geregistreerd dan buiten de bebouwde kom (Tabel 15).

Het aantal letselongevallen is echter hoger binnen de bebouwde kom (12.459) dan buiten de bebouwde kom (9.636). Dit resulteert in een lagere ongevallenernst binnen de bebouwde kom in vergelijking tot buiten de bebouwde kom (Tabel 15).

TABEL 15 | Aantal letselongevallen, verkeersdoden, zwaar- en lichtgewonden en ongevallenernst binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2019)

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	ONBEKEND
LETSELONGEVALLLEN	12.459	9.636	973
VERKEERSDODEN	95	215	5
ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	14.550	13.153	1.029
ONGEVALLENERNST	7,6	22,3	5,1

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

Tabel 16 toont de ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in de verschillende gewesten. Wat opvalt, is dat zowel in het Vlaams, het Waals als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de ongevallenernst beduidend hoger ligt buiten de bebouwde kom. Dit is een logisch gevolg van de lager gereden snelheden binnen de bebouwde kom. Binnen en buiten de bebouwde kom is de ongevallenernst in Vlaanderen meer dan de helft lager dan in Wallonië. (Tabel 16).

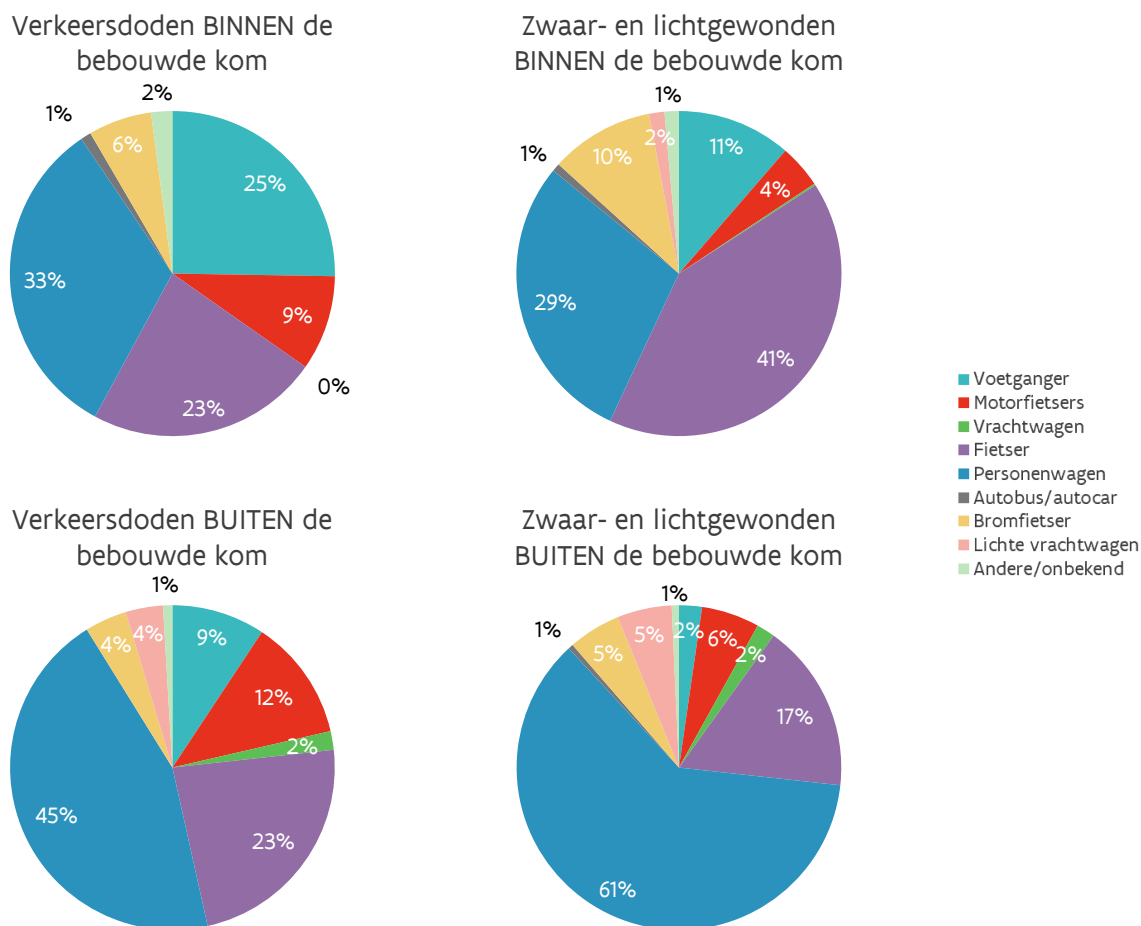
TABEL 16 | Ongevallenernst in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2019)

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	ONBEKEND
VLAAMS GEWEST	7,6	22,3	5,1
WAALS GEWEST	16,9	49,5	7,7
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	4,6	30,9	0

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

De verdeling van de slachtoffers naar het type weggebruiker verschilt sterk tussen ongevallen die binnen of buiten de bebouwde kom gebeuren. Uit Figuur 29 kan afgeleid worden dat binnen de bebouwde kom een groter aandeel van de verkeersslachtoffers bestaat uit kwetsbare weggebruikers. Onder deze categorie 'kwetsbare weggebruikers' vallen voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorfietsers. Verder kunnen we vaststellen dat, **buiten de bebouwde kom, de kwetsbare weggebruikers een groter aandeel** kennen onder de doden dan onder de zwaar- en lichtgewonden. Dit valt te verklaren door de verhoogde kwetsbaarheid van kwetsbare weggebruikers bij hoger gereden snelheden. Binnen de bebouwde kom valt in 2019 vooral het hogere aandeel voetgangers onder de verkeersdoden op en het lagere aandeel (brom)fietsers, in vergelijking met de zwaar- en lichtgewonden.

Figuur 29 | Aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden volgens verplaatsingswijze, onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2019)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AVH/V

Zoals weergegeven in bovenstaande figuur, vertegenwoordigen de kwetsbare weggebruikers met **63%** nog steeds de meerderheid **van alle doden** binnen de bebouwde kom (maar dit aandeel is wel minder dan de 77% van in 2018). Daarnaast vertegenwoordigen kwetsbare weggebruikers **66% van alle zwaar- en lichtgewonden binnen de bebouwde kom**, **48% van alle verkeersdoden** buiten bebouwde kom, en **30% van alle zwaar- en lichtgewonden** buiten de bebouwde kom. **Buiten de bebouwde kom** is het aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden het grootst bij **personenwagens**: respectievelijk 45% van de doden en 61% van de zwaar- en lichtgewonden buiten de bebouwde kom. Dit ligt in lijn met de percentages in 2018. De grootste verandering ten opzichte van vorig jaar is het percentage fietsdoden binnen de bebouwde kom, dat daalde van 50% in 2018 naar 23% in 2019.

#### 4.1.4. Volgens snelheidsregime

In het jaar 2019 werd het grootste aantal **verkeersdoden** geregistreerd op de **70 km/u wegen** (118 doden). Het tweede hoogste aantal werd waargenomen in het snelheidsregime 50 km/u (110 doden), gevolgd door 43 verkeersdoden op wegen waar er meer dan 90 km/u gereden mag worden, 19 verkeersdoden op de wegen waar een snelheidsregime van 90 km/u geldt en ten slotte 11 verkeersdoden in de zones 30 of minder (Tabel 17; Figuur 30). Voor de overige 14 verkeersdoden is het snelheidsregime in de ongevallenstatistieken onbekend.

TABEL 17 | Aantal en aandeel verkeersdoden, letselongevallen en ongevallenernst volgens snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2019)

	30 km/u of minder		31 tot 50 km/u		51 tot 70 km/u		71 tot 90 km/u		Meer dan 90 km/u		Onbekend	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
LETSEL-ONGEVALLEN	2.160	9,4%	11.056	47,9%	5.647	24,5%	718	3,1%	1.501	6,5%	1.986	8,6%
VERKEERS-DODEN	11	3,5%	110	34,9%	118	37,5%	19	6,0%	43	13,7%	14	4,4%
ONGEVALLENERNST	5,1		9,9		20,9		26,5		28,6		7,0	

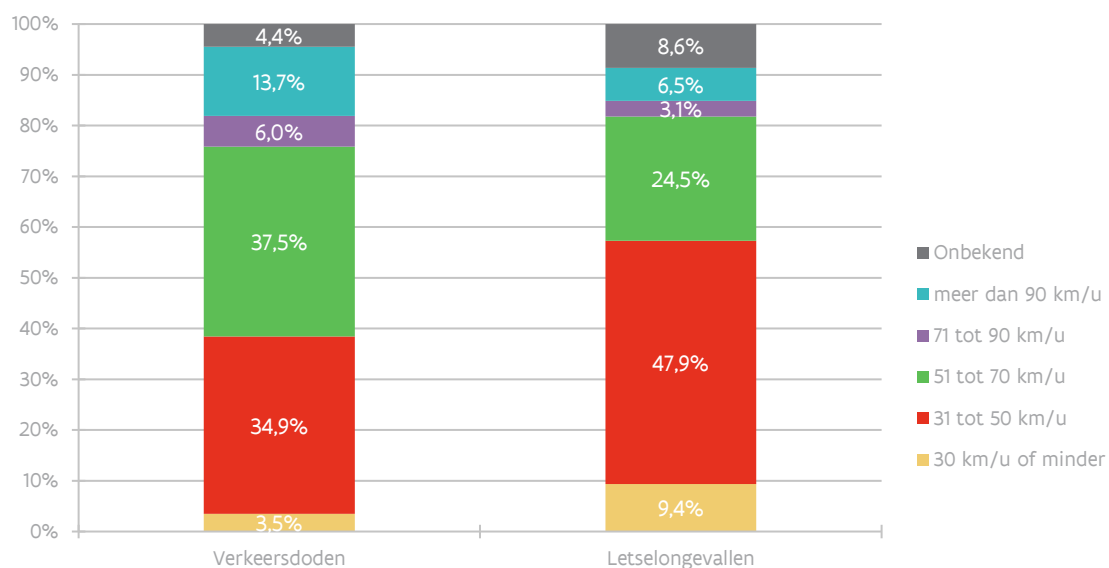
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFGRAFIE: AV+V

In vergelijking met het aantal verkeersdoden wijzigt de onderlinge rangschikking voor het hoogste aantal **letselongevallen** tussen de snelheidsregimes 50 en 70 km/u. Het aantal letselongevallen in het snelheidsregime **50 km/u** bedroeg 11.056 in 2019, wat hoger ligt dan het aantal geregistreerde letselongevallen in het snelheidsregime 70 km/u (5.647 letselongevallen) en in het snelheidsregime 30 km/u (2.160). Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat er voor een relatief hoog aantal letselongevallen (1.986) geen snelheidsregime werd geregistreerd. Sinds 2017 valt op dat het aantal verkeersdoden en letselongevallen op wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u drastisch afgenomen is ten opzichte van 2016. Dit kan verklaard worden doordat sinds 1 januari 2017 het snelheidsregime buiten de bebouwde kom op 70 km/u ligt. Een hogere maximumsnelheid van 90 km/u kan alleen nog op plaatsen waar vrijliggende fietspaden liggen en de verkeersveiligheid niet in het gedrang gebracht wordt door bomen of uitgebreide bebouwing vlakbij de weg.

De zone 30 kent logischerwijze de laagste ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen). Uit Tabel 17 kan afgeleid worden dat deze **ongevallenernst stijgt naarmate de snelheid toeneemt**.



Figuur 30 | Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen per snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2019)

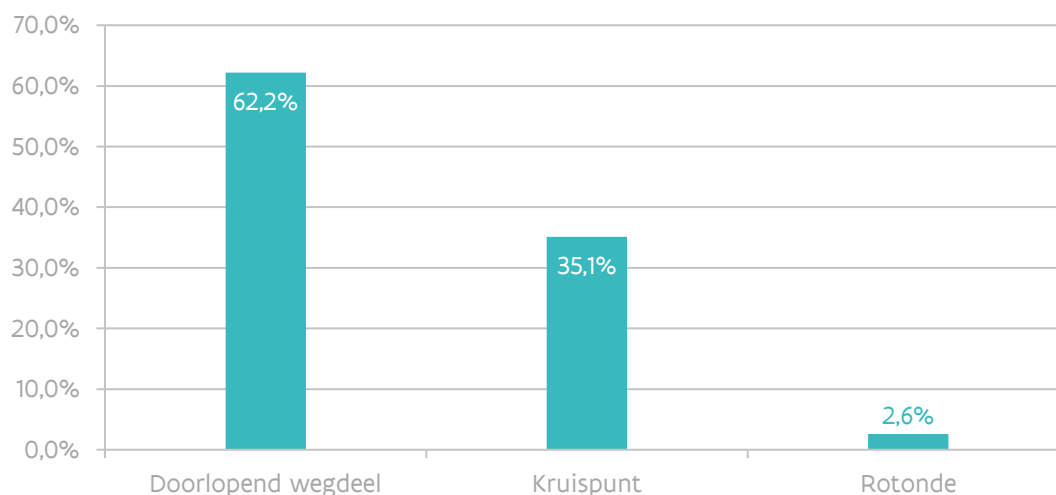


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE:AVHM

#### 4.1.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes

Het grootste deel van de letselongevallen in Vlaanderen gebeurt op doorlopende weggedeeltes (62,2%). De overige ongevallen doen zich voor op kruispunten (35,1%) en op rotondes (2,6%) (Figuur 31). Hierbij dient uiteraard als kanttekening gemaakt te worden dat doorlopende weggedeeltes de meest voorkomende wegingdeling vormen en dus ook goed zijn voor het grootste aandeel wegkilometers. Dit betekent dus niet noodzakelijk dat kruispunten en/of rotondes steeds veiliger zijn. Zoals we verder zullen zien, blijkt dit aandeel ook te verschillen naargelang het beschouwde vervoersmiddel.

Figuur 31 | Verdeling van het aantal letselongevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2019)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFE: AVHM  
NOTA: BALKENTELLEN OP TOT 100%

**76,5% van de Vlaamse verkeersdoden** kwam om het leven in een letselongeval dat plaatsvond op een **doorlopend weggedeelte**. Het hoge dodental op de doorlopende wegsegmenten is mogelijk een gevolg van de hogere snelheden die hier gelden, bij afwezigheid van kruisingen. Het **aandeel verkeersdoden op doorlopende wegsegmenten is hoger dan het aandeel letselongevallen (76,5% t.o.v. 62,2%)**; dit impliceert dat de ongevallenernst op deze doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is. Dit wordt ook bevestigd door de cijfers, aangezien de ongevallenernst op kruispunten 8 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen bedraagt tegenover 17 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen op doorlopende wegsegmenten (Tabel 18). Ten opzichte van 2018 zien we een stijging van de ernst op doorlopende weggedeelten en een daling van de ernst op kruispunten.

De verdeling tussen kruispunten en doorlopende weggedeeltes is vooral afwijkend voor wat betreft de fiets- en voetgangersongevallen. Bij de voetgangersongevallen heeft traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats buiten kruispunten: 73,0% buiten kruispunt, 26,0% op kruispunt, 1,0% op rotonde. Voor wat betreft de dodelijke voetgangersongevallen is de verdeling als volgt: 80,0% buiten kruispunt (90,9% in 2018), 17,8% op kruispunt, 2,2% op rotonde. Bij de fiets daarentegen is het aandeel kruispuntongevallen hoger dan bij de andere verkeersongevallen. Voor de precieze cijfers verwijzen we naar de bespreking onder 4.2.5.

TABEL 18 | Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2019)

	LETSELONGEVALLEN		VERKEERSDODEN		ERNST
	#	%	#	%	
<b>Op kruispunt (totaal)</b>	<b>8.105</b>	<b>35,1%</b>	<b>67</b>	<b>21,3%</b>	<b>8</b>
Verkeersagent	10	0,0%	0	0,0%	0
Driekleurige verkeerslichten in werking	1.715	7,4%	14	4,4%	8
Voorrangsborden B1 of B5	3.839	16,6%	38	12,1%	10
Voorrang van rechts	1.858	8,1%	10	3,2%	5
Onbekend	683	3,0%	5	1,6%	7
<b>Op rotonde (totaal)</b>	<b>606</b>	<b>2,6%</b>	<b>6</b>	<b>1,9%</b>	<b>10</b>
Verkeersagent	1	0,0%	0	0,0%	0
Driekleurige verkeerslichten in werking	2	0,0%	0	0,0%	0
Voorrangsborden B1 of B5	347	1,5%	4	1,3%	12
Voorrang van rechts	27	0,1%	0	0,0%	0
Onbekend	229	1,0%	2	0,6%	9
<b>Buiten kruispunt</b>	<b>14.356</b>	<b>62,2%</b>	<b>241</b>	<b>76,5%</b>	<b>17</b>
Onbekend	1	0,0%	1	0,3%	

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AV+V

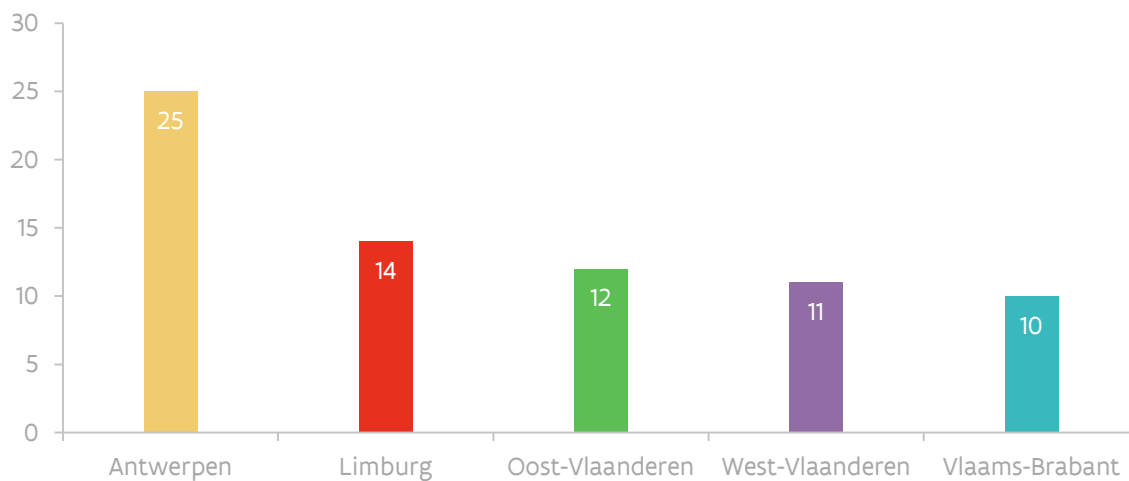
## 4.2. FIETSERS<sup>16</sup>

### 4.2.1. Volgens de 5 Vlaamse provincies

In het totaal vielen er in 2019 72 fietsdoden, t.o.v. 79 in 2018. Daarvan vielen de meerderheid in de provincie Antwerpen (25, goed voor 35% en meer dan een verdubbeling t.o.v. 2018). De andere provincies volgen op een grotere afstand: 14 fietsdoden in Limburg (19%), 12 in Oost-Vlaanderen (17%), 11 in West-Vlaanderen (15%) en 10 in Vlaams-Brabant (14%) (Figuur 32). Kijken we naar de zwaar- en lichtgewonden, dan zien we dat de minste slachtoffers in Limburg vallen (9%). Dit duidt er op dat de ernst van de ongevallen met fietsers in Limburg hoog is. Antwerpen is nog steeds de provincie met het meeste licht- en zwaargewonde fietsers (32%)(Figuur 33).

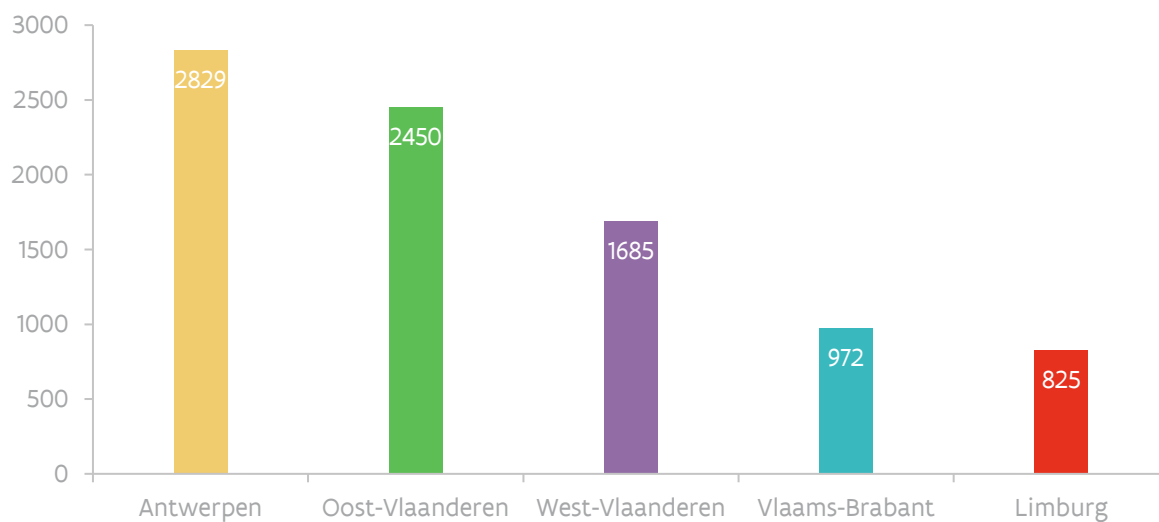
<sup>16</sup> Hoewel de speed pedelec wettelijk gezien een "bromfiets" betreft, wordt deze categorie toch mee opgenomen bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een 'snelle' elektrische fiets.

Figuur 32 | Aantal fietsdoden in Vlaanderen per provincie (2019)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIË: AVHM

Figuur 33 | Aantal zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen per provincie (2019)

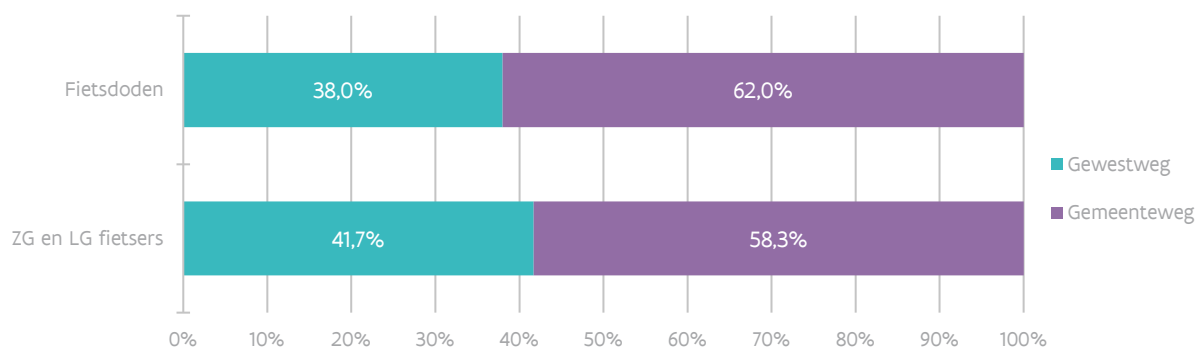


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIË: AVHM

#### 4.2.2. Volgens wegtype

Als we kijken naar de fiets-slachtoffers, opgedeeld per type weg, dan zien we dat – net als vorig jaar – zowel voor de fietsdoden als voor de zwaar- en lichtgewonde fietsers de meerderheid van de slachtoffers valt op gemeentewegen. Ten opzichte van vorig jaar waren er 2 fietsdoden minder op gemeentewegen en 6 fietsdoden minder op gewestwegen.

Figuur 34 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen naar wegtype (2019)

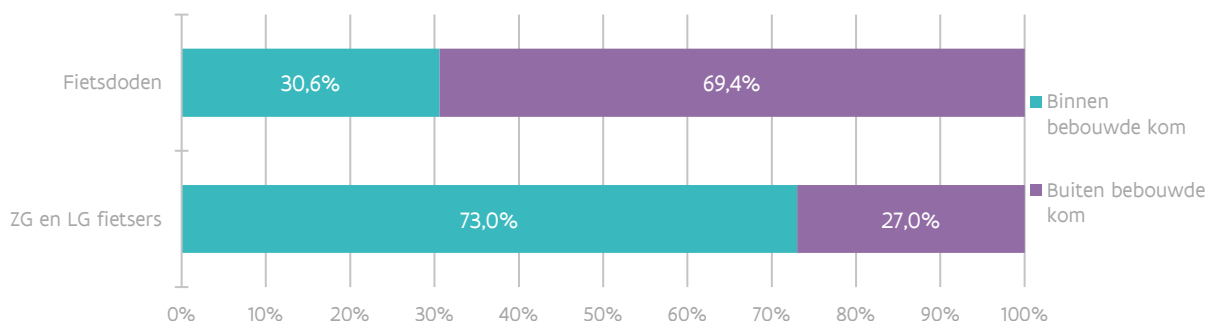


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AVHM

#### 4.2.3. Binnen en buiten de bebouwde kom

Van de 72 fietsdoden werden er 22 binnen de bebouwde kom (30,6%) en 50 buiten de bebouwde kom (69,4%) geregistreerd (Figuur 35). Dat is een groot verschil met 2018 (55,1% binnen bebouwde kom en 44,9% buiten bebouwde kom). Terwijl in 2018 met andere woorden nog minder dan de helft van de fietsdoden buiten de bebouwde kom werden vastgesteld, zijn dit er in 2019 bijna 7 op 10. Beschouwen we het aantal zwaar- en lichtgewonde fietsslachtoffers, dan kunnen we vaststellen dat het merendeel (i.e. bijna 3 op 4 (73%)) van deze fietsers slachtoffer worden bij een ongeval binnen de bebouwde kom. Iets meer dan 1 op 4 (27%) vinden we terug buiten de bebouwde kom.

Figuur 35 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen binnen en buiten de bebouwde kom (2019)

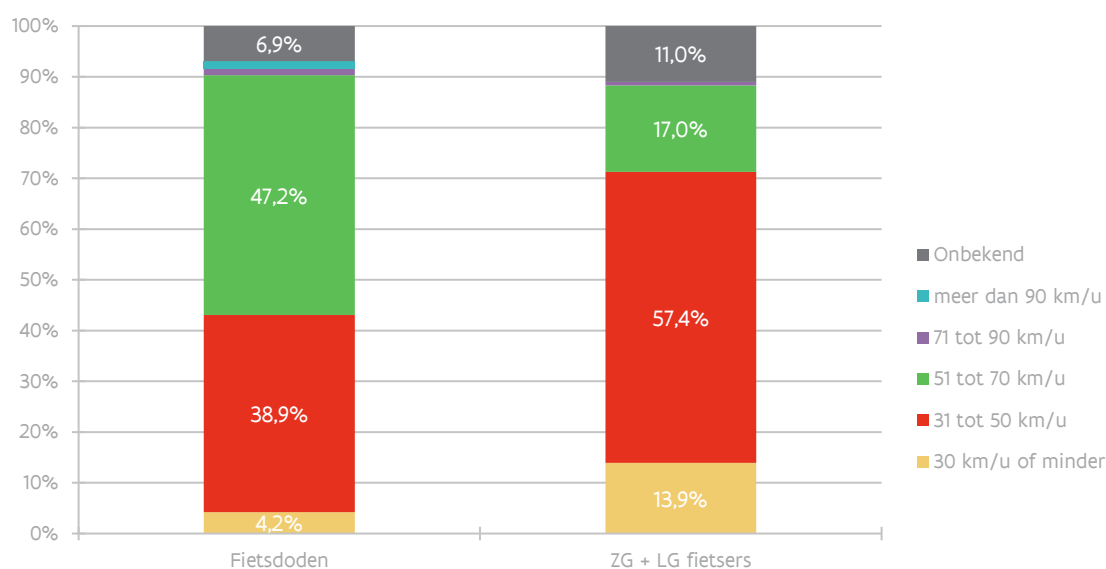


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AVHM

#### 4.2.4. Volgens snelheidsregime

Onderstaande figuur 36 geeft het aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers naar snelheidsregime weer. Hieruit is waar te nemen dat de meeste zwaar- en lichtgewonden vallen bij een snelheidsregime van maximaal 50 km/u (bijna 6 op 10). Het meeste fietsdoden vielen in 2019 bij een snelheidsregime van maximaal 70 km/u (47,2%). Bij de fietsdoden vallen er ook veel slachtoffers bij een snelheidsregime van maximaal 50 km/u. Dit aandeel was in 2018 echter veel hoger (38,9% in 2019 t.o.v. 58,2% in 2018).

Figuur 36 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen naar snelheidsregime (2019)

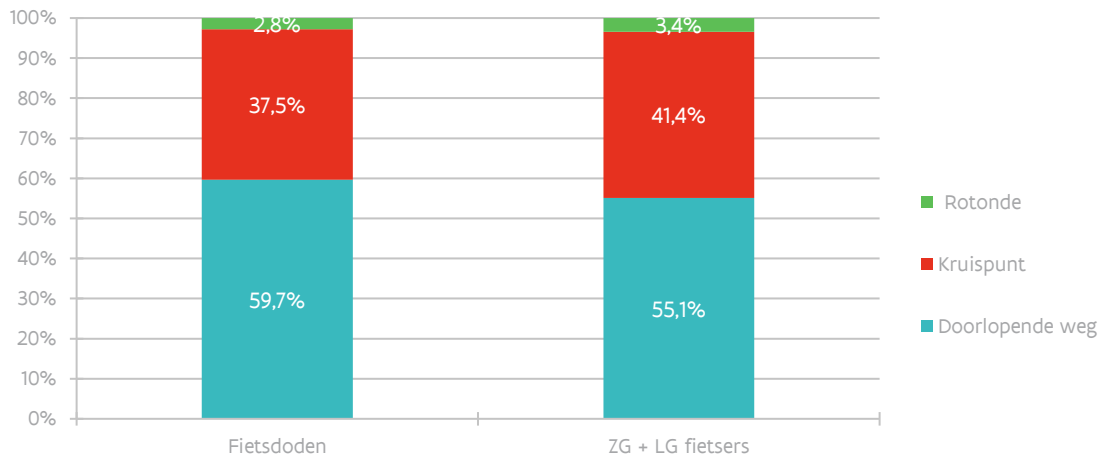


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

#### 4.2.5. Op kruispunten, op rotondes of op doorlopende weggedeeltes

De meeste zwaar- en lichtgewonde fietsers vallen op een doorlopend weggedeelte (55,1%)(Figuur 37). 41,4% van de gewonde fietsers vallen op kruispunten en 3,4% op rotondes. Zoals reeds vermeld in sectie 4.1.5, is het aandeel ongevallen op kruispunten traditioneel hoger voor fietsers dan voor andere weggebruikers. Voor wat betreft de dodelijke fietsongevallen is dit in tegenstelling tot vorig jaar iets minder duidelijk. Terwijl in 2018 nog het merendeel van de fietsdoden vielen op kruispunten, is dat in 2019 niet meer het geval: 37,5% op kruispunt, 2,8% op rotonde en 59,7% buiten kruispunt. Het aandeel fietsdoden op kruispunten (van 54,4% naar 37,5%) en rotondes (van 6,3% naar 2,8%) is hiermee gedaald in vergelijking met 2018.

Figuur 37 | Verdeling van het aantal fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2019)



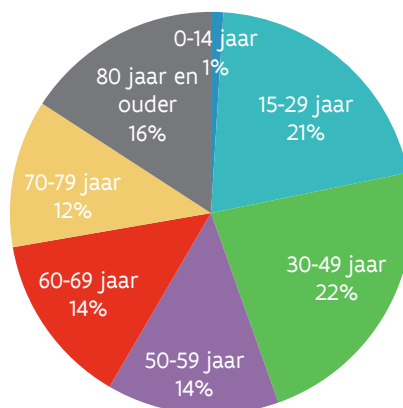
BRON: FOD ECONOMIEADSTATISTIEK/ INFOGRAFIE: AVHV

## 5. KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

### 5.1. VOLGENS LEEFTIJD

Figuur 38 toont het **aandeel verkeersdoden** opgedeeld naar **leeftijdscategorie**. Hieruit blijkt dat ongeveer 1 op 5 van de verkeersdoden zich bevindt tussen 15 en 29 jaar. Dit is een status quo t.o.v. 2018 en 2017, maar in 2016 was dit nog 1 op 4. Het aandeel kinderen (0-14-jarigen) blijft gelukkig relatief klein (1%). Meer dan 4 op 10 van de verkeersdoden is 60 jaar of ouder, een aandeel dat de laatste 10 jaar sterk is gestegen. 36% bevindt zich in de middelste leeftijdsgroep (30 – 59 jaar), 3% minder dan in 2018.

Figuur 38 | Aandeel verkeersdoden per leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2019)



BRON: FOD ECONOMIEADSTATISTIEK/ INFOGRAFIE: AVHV

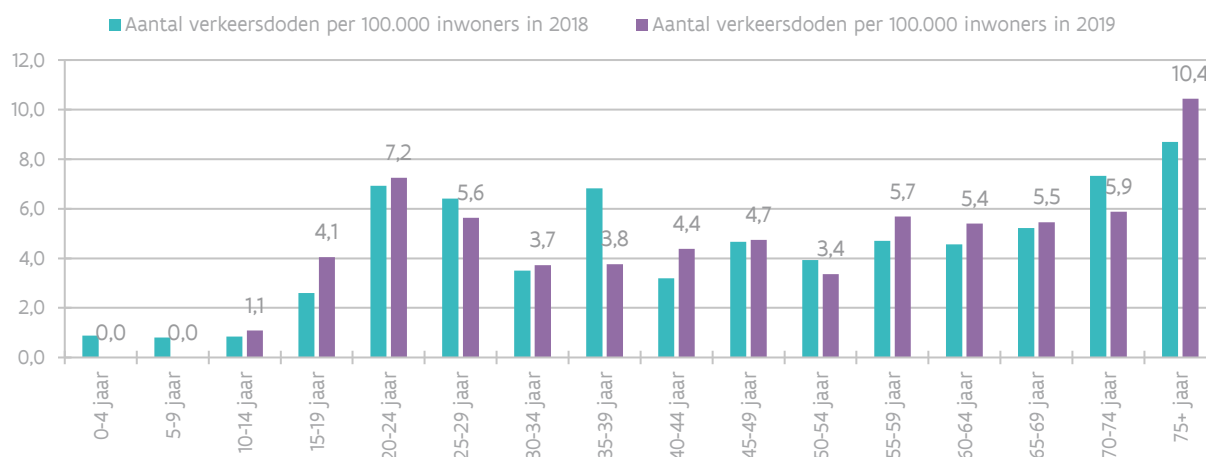
Figuur 39 geeft het **aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse** weer. De voorbije jaren leek de kenmerkende piek bij de 20- tot 24-jarigen zich steeds meer uit te breiden naar de omringende leeftijdsklassen (zie voorgaande jaarrapporten). Maar in 2019 komt de piek bij de 20-24-jarigen weer wat duidelijker in beeld: 8,6% van het totale aantal doden vielen binnen deze leeftijdscategorie, terwijl deze categorie 5,7% van de bevolking in Vlaanderen uitmaakt. Vorig jaar bevond de leeftijdscategorie 20-39 jaar zich, op uitzondering van de 30 tot 34-jarigen na, op een hoog niveau. In 2019 valt vooral de afname van het aantal doden per 100.000 inwoners voor de 35-39-jarigen op.

**Een tweede echte piek kunnen we waarnemen bij de 75-plussers:** meer dan 10 doden per 100.000 inwoners. In absolute cijfers betreft het 67 verkeersdoden in de leeftijdsgroep 75+ (21,3% van het totaal aantal verkeersdoden tegenover 9,7% van de bevolking). Mogelijk kan de stijging vanaf een leeftijd van 75 jaar toegeschreven worden aan het feit dat deze bevolkingsgroepen steeds vaker actief blijven in het verkeer, maar dat ze erg kwetsbaar zijn indien ze betrokken raken in een ongeval. De kans dat ernstige complicaties optreden, is dan ook groter naarmate de leeftijd stijgt.

Omdat er toch wat verschuivingen zijn in het aantal verkeersdoden per leeftijdsklasse, is in figuur 39 ook het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners in 2018 mee opgenomen. Als we 2019 met 2018 vergelijken, valt vooral de stijging bij de 15-19-jarigen, 40-44-jarigen, 55-59-jarigen en 75-plussers op, maar ook de afname bij de 35-39-jarigen en de 70-74-jarigen. Bij de twee jongste leeftijdscategorieën viel in 2019 geen enkel dodelijk verkeersslachtoffer.

Beschouwen we, in plaats van de verkeersdoden, de **verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners**, dan steekt de leeftijdsklasse van **20- tot 24-jarigen** er ook bovenuit, van nabij gevolgd door de leeftijdsklassen 15-19 jaar en 25-29 jaar.

**Figuur 39 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2018-2019)**



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AVHV



## 5.2. VOLGENS LEEFTIJD EN GESLACHT

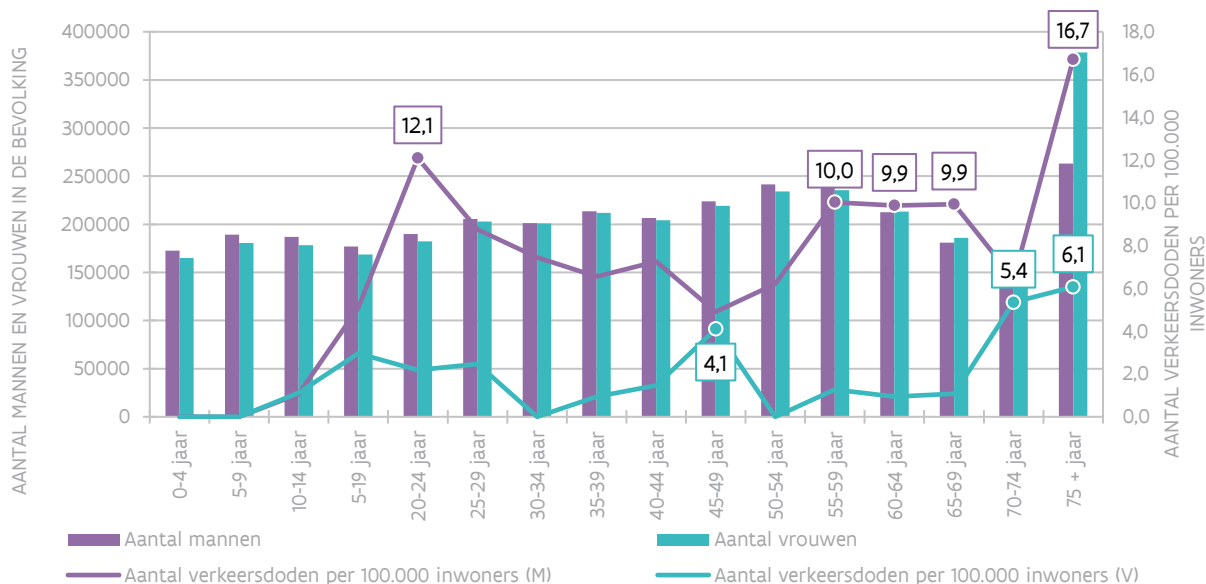
Ook Figuur 40 geeft het **aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners** weer, maar hier wordt nog een verdere onderverdeling gemaakt **naar geslacht** (zie ook Tabel 19). Mannen maken 77,4% van alle verkeersdoden uit, terwijl 49,5% van de bevolking mannelijk is. Uit de figuur kan afgeleid worden dat bij mannen de mortaliteit het hoogst is bij de 75-plussers, gevolgd door de 20-24-jarigen en de 55-69-jarigen. Bij de mannelijke 75-plussers vallen 18,3% van alle verkeersdoden (44 van de 240 verkeersdoden).

Het aantal omgekomen mannen ligt voor elke leeftijdscategorie hoger dan bij vrouwen, behalve bij de 0- tot 14-jarigen, maar hier gaat het om zeer kleine aantallen.

Bij de vrouwen vinden we eveneens de hoogste piek bij de 75-plussers (goed voor bijna 33% van de vrouwelijke verkeersdoden). Andere pieken vinden we terug voor de leeftijdscategorieën 45-49 jaar en 70-74 jaar.

Voor wat betreft het **aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners** is de situatie voor mannen en vrouwen zeer gelijkaardig: bij beide geslachten is er een uitgestrekte piek bij de 15-29-jarigen. Voor de oudere categorieën zijn er meer verschillen: de piek bij de vrouwelijke 45-49-jarigen zien we niet bij de mannen, terwijl de piek bij de mannelijke 55-69-jarigen dan weer niet terug te vinden is bij de vrouwen.

Figuur 40 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie, evenals de demografische verdeling (Vlaams Gewest, 2019)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

TABEL 19 | Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2019)

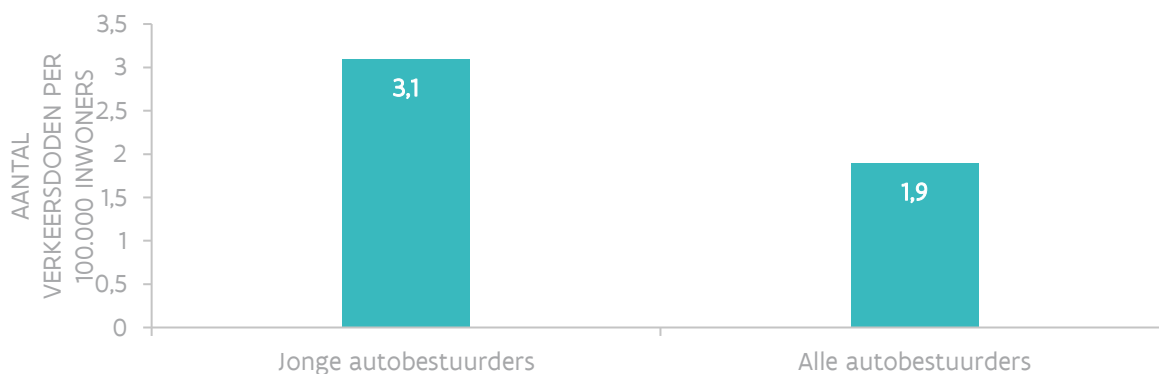
LEEFTIJDSCATEGORIE	VERKEERSDODEN			DODEN PER 100.000 INWONERS PER LEEFTIJDSCATEGORIE	
	MAN	VROUW	TOTAAL	MAN	VROUW
0-4 jaar	0	0	0	0,0	0,0
5-9 jaar	0	0	0	0,0	0,0
10-14 jaar	2	2	4	1,1	1,1
15-19 jaar	9	5	14	5,1	3,0
20-24 jaar	23	4	27	12,1	2,2
25-29 jaar	18	5	23	8,8	2,5
30-34 jaar	15	0	15	7,4	0,0
35-39 jaar	14	2	16	6,6	0,9
40-44 jaar	15	3	18	7,3	1,5
45-49 jaar	11	9	20	4,9	4,1
50-54 jaar	15	0	15	6,2	0,0
55-59 jaar	24	3	27	10,0	1,3
60-64 jaar	21	2	23	9,9	0,9
65-69 jaar	18	2	20	9,9	1,1
70-74 jaar	10	9	19	6,4	5,4
75+ jaar	44	23	67	16,7	6,1
Onbekend	1	1	2		
<b>Totaal</b>	<b>240</b>	<b>70</b>	<b>310</b>	<b>7,4</b>	<b>2,1</b>

NOTA: SLACHTOFFERS WAARVAN HET GESLACHT NIET GEREgistREERD WERD, WERDEN NIET OPGENOMEN IN BOVENSTAANDE TABEL  
BRON: FOD ECONOMIE EN STATISTIEK / INFOGRAFIE: AVHV

Aangezien in het Vlaams verkeersveiligheidsplan een specifiek streefcijfer geformuleerd is voor de **jonge autobestuurders (18-24-jarigen)** (zie Figuur 9) is het nuttig om nog even dieper in te gaan op de evolutie van deze 18-24-jarigen binnen de totaliteit van de verkeersongevallen met autobestuurders.

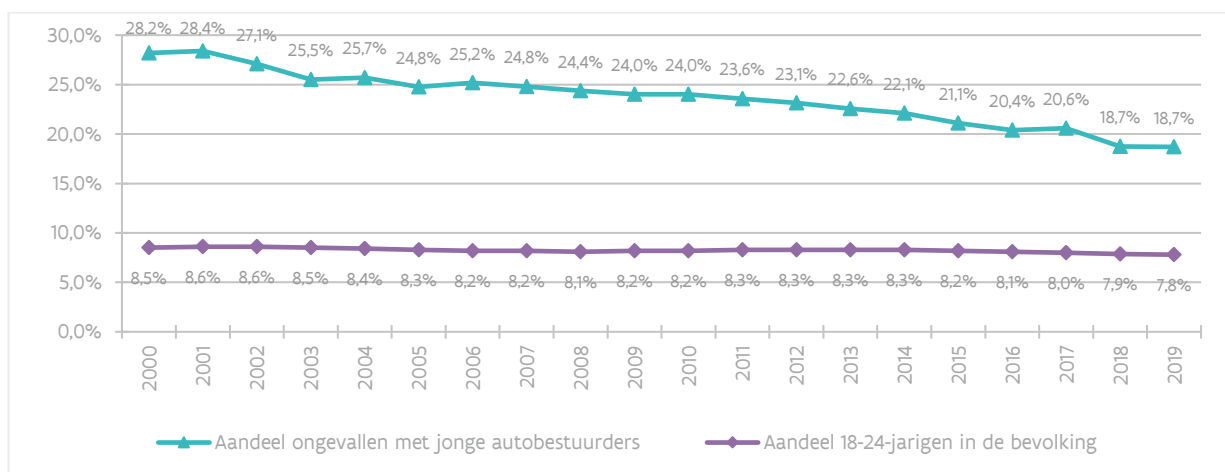
Uit Figuur 41, die het **aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners** naar jonge autobestuurders vergelijkt met deze bij alle autobestuurders, blijkt dat dit aantal inderdaad **hoger is bij de jonge autobestuurders**. T.o.v. 2018 is dit aantal bij jonge autobestuurders toegenomen van 2,3 naar 3,1 doden per 100.000 inwoners. Het **aandeel ongevallen met jonge autobestuurders kent een positieve evolutie**, met een daling van bijna 10% t.o.v. het jaar 2000 (zie Figuur 42). Na een zeer lichte stijging van het aandeel in 2017, zagen we in 2018 een sterke afname en in 2019 een status quo tegenover het voorgaande jaar. Ten opzichte van het aandeel 18-24 jarigen in de bevolking, blijft de betrokkenheid van jonge autobestuurders bij ongevallen echter nog steeds hoog.

**Figuur 41 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar jonge autobestuurders (18-24 jaar) versus alle autobestuurders (Vlaams Gewest, 2019)**



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

**Figuur 42 | Evolutie van het aandeel ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar) afgezet tegenover de evolutie van het aandeel 18-24-jarigen in de bevolking in Vlaanderen (2000-2019)**



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK-INFOGRAFIE: AVHM

### 5.3. VOLGENS VERPLAATSWIJZE

Een gemiddelde Vlaming legde in 2019-2020 in totaal 13.067 kilometer af<sup>17</sup>. Daarvan werd 56,1% afgelegd als autobestuurder, 18,9% als autopassagier, 4,7% als (elektrische) fietser en 1,6% als voetganger. De gemiddelde Vlaming legt dus het merendeel van alle afgelegde kilometers af als auto-inzittende. Het feit dat **auto-inzittenden** de grootste groep verkeersslachtoffers uitmaken in Vlaanderen is dan ook niet verwonderlijk. **43,2%** van alle slachtoffers in 2019 waren auto-inzittenden, gevolgd door **fietzers (30,4%)**, **bromfietzers (7,8%)**, **voetgangers (7,4%)** en **motorfietzers (5,0%)** (Tabel 20). Als we vergelijken met de aandelen 10 jaar geleden, merken we vooral een stijgend aandeel van de fietsslachtoffers en een dalend aandeel bij de inzittenden van personenwagens. In Tabel 20 worden tussen haakjes ook telkens het aantal verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden in ongevallen met de betrokken vervoerswijze weergegeven.

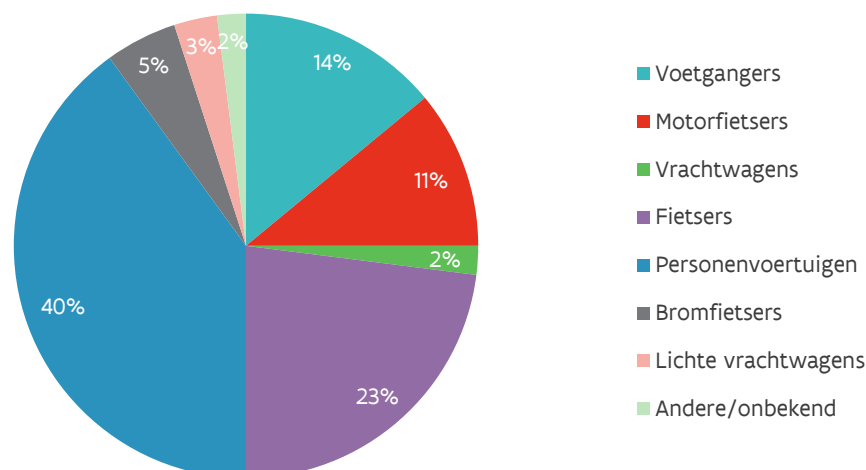
TABEL 20 | Aantal verkeersslachtoffers per verplaatsingswijze en tussen haakjes in ongevallen met de betrokken verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2019)

	VERKEERS- DODEN	ZWAAR- EN LICHTGEWONDEN	TOTAAL SLACHTOFFERS	
			#	%
Voetgangers	45 (47)	2.102 (2.495)	2.147	7,4%
Fietzers	72 (72)	8.761 (9.347)	8.833	30,4%
Bromfietzers	15 (15)	2.249 (2.675)	2.264	7,8%
Motorfietzers	35 (37)	1.413 (1.610)	1.448	5,0%
Personenvoertuigen	127 (207)	12.415 (22.114)	12.542	43,2%
<i>Bestuurders van personenvoertuigen</i>	<i>99</i>	<i>9.006</i>	<i>9.105</i>	<i>31,3%</i>
<i>Passagiers van personenvoertuigen</i>	<i>28</i>	<i>3.402</i>	<i>3.430</i>	<i>11,8%</i>
<i>Personenvoertuigen – status onduidelijk</i>	<i>0</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>0,0%</i>
Lichte vrachtwagens	8 (27)	948 (3.188)	956	3,3%
Vrachtwagens	6 (55)	272 (1.715)	278	1,0%
Autobussen en autocars	1 (8)	183 (466)	184	0,6%
Andere	3 (9)	209 (547)	212	0,7%
Onbekend	3 (12)	180 (816)	183	0,6%
<b>TOTAAL</b>	<b>315</b>	<b>28.732</b>	<b>29.047</b>	<b>100,0%</b>

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AV+V

<sup>17</sup> Deze waarde betreft het gemiddeld aantal afgelegde kilometers (zonder outliers) in de periode januari 2019 tot en met januari 2020 (OVG 5.5).

Figuur 43 | Aandeel verkeersdoden naar verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2019)



BRON: FOD ECONOMIE, ADSTATISTIEK/INFORMATIE: AVHM

Wanneer we het aandeel bij de verkeersdoden beschouwen, is dit bij de auto-inzittenden wat lager dan dat bij de verkeersslachtoffers (40% vs 43%). Ook bij de fietsers is dit lager (23% vs 30%) (Figuur 43 en Tabel 20). Het aandeel bij de motorrijders is echter meer dan dubbel zo hoog (11% vs 5%). Ook bij voetgangers is het aandeel dubbel zo hoog (14% vs 7%). Als we vergelijken met de aandelen 10 jaar geleden, merken we een stijgend aandeel van de fietsers, voetgangers en vrachtwagens.

In de volgende paragrafen (5.3.1 – 5.3.2) wordt wat dieper ingegaan op de evolutie van de aantallen verkeersslachtoffers naar verplaatsingswijze, aangezien deze evoluties niet gelijklopend zijn.

### 5.3.1. Kwetsbare weggebruikers

#### 5.3.1.1. Voetgangers

In 2019 werden 45 verkeersdoden, 296 zwaargewonden en 1.806 lichtgewonden bij de voetgangers geregistreerd. Dit betreft 14,3% van de verkeersdoden, 12% van de zwaargewonden en 6,9% van de lichtgewonden of 7,4% van het aantal verkeersslachtoffers in 2019.

Wanneer we de evolutie van het aantal voetgangersslachtoffers beschouwen, merken we globaal sinds 2015 een dalende trend op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden), zij het minder snel dan de globale trend (Tabel 21). In 2019 is het aantal voetgangersdoden en zwaargewonde voetgangers echter opnieuw gestegen. Hierdoor is ook het aandeel van de dode en zwaargewonde voetgangers in het totaal aantal doden en zwaargewonden gestegen van 9,0% in 2005 tot 12,2% in 2019 (Figuur 44).

Bij het aantal lichtgewonden zien we zowel t.o.v. vorig jaar als op iets langere termijn eerder een status quo (Tabel 21), waardoor het aandeel voetgangersslachtoffers toeneemt doorheen de tijd van 5,3% in 2005 naar 7,4% in 2019 (Figuur 45).

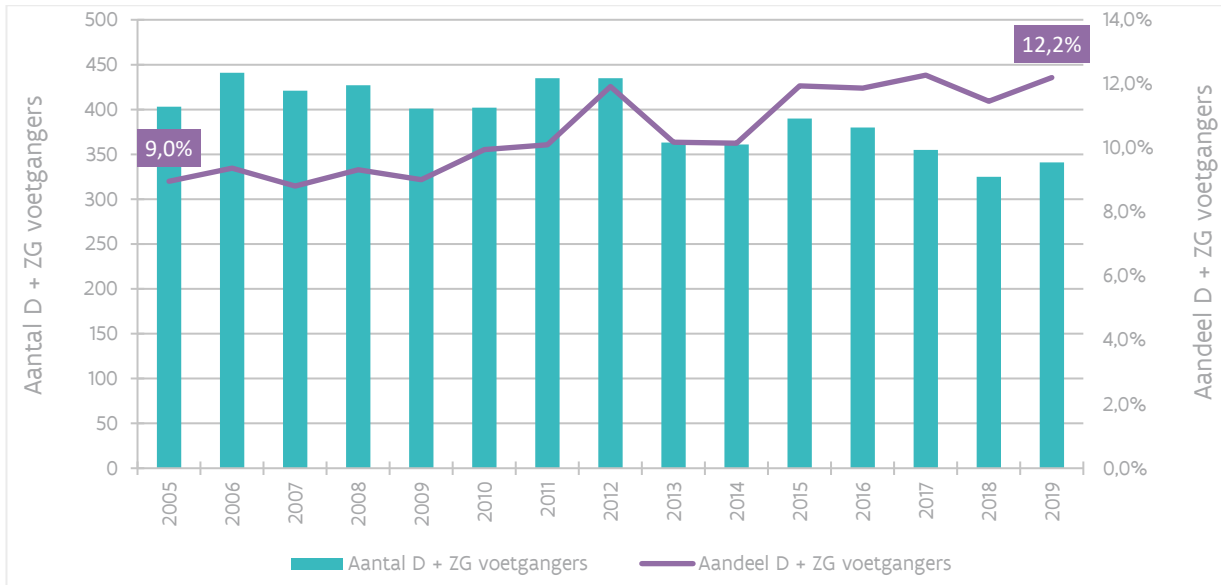
Hieruit kunnen we alvast besluiten dat voetgangers de nodige aandacht dienen te krijgen binnen het verkeersveiligheidsbeleid.

**TABEL 21 | Evolutie van het aantal voetgangersslachtoffers en -ongevallen, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen**

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
2005	47	356	1.739	2.142	49	2.276
2006	59	382	1.765	2.206	60	2.285
2007	50	371	1.881	2.302	51	2.340
2008	51	376	1.860	2.287	50	2.324
2009	56	345	1.896	2.297	56	2.318
2010	57	345	1.820	2.222	57	2.227
2011	62	373	1.998	2.433	62	2.468
2012	55	380	1.878	2.313	54	2.367
2013	48	315	1.888	2.251	50	2.285
2014	53	308	1.861	2.222	53	2.231
2015	42	348	1.850	2.240	41	2.251
2016	39	341	1.906	2.286	41	2.298
2017	44	311	1.743	2.098	46	2.168
2018	33	292	1.820	2.145	35	2.185
2019	45	296	1.806	2.147	47	2.240
Gemiddelde 2010-2012	58	366	1.899	2.323	58	2.354
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-22,4%	-19,1%	-4,9%	-7,6%	-18,5%	-4,8%
Evolutie 2018-2019 (in )	+36,4%	+1,4%	-0,8%	+0,1%	+34,3%	+2,5%

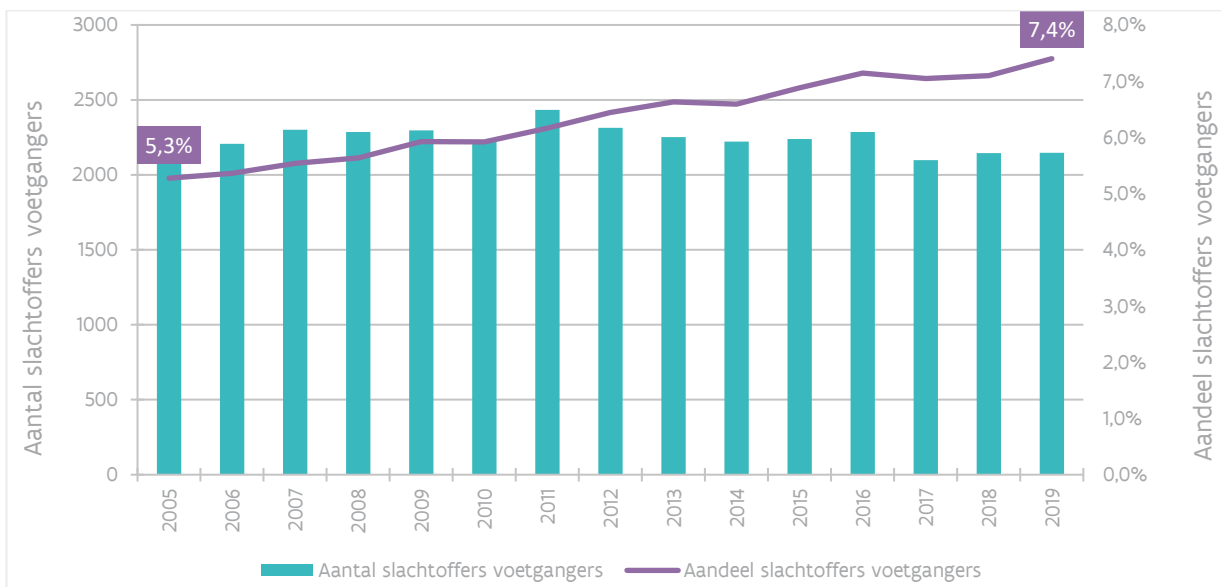
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVH-V

Figuur 44 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige voetgangersslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

Figuur 45 | Evolutie van het aantal en aandeel van de voetgangersslachtoffers voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

### 5.3.1.2. Fietsers

In 2019 werden 72 verkeersdoden, 851 zwaargewonden en 7.910 lichtgewonden bij de fietsers geregistreerd. Dit betreft 22,9% van de verkeersdoden, 34,4% van de zwaargewonden en 30,1% van de lichtgewonden of 30,4% van het aantal verkeersslachtoffers in 2019.

Bij de fietsers merken we geen dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers (Tabel 22). In 2019 zagen we wel een lichte afname van het aantal fietsdoden en een status quo van het aantal zwaargewonden. Dit heeft tot gevolg dat het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden verder gestegen is van 18,6% in 2005 tot 33,1% in 2019 (Figuur 46), en het aandeel fietsslachtoffers van 18,0% in 2005 naar 30,4% in 2019 (Figuur 47).

Hieruit kunnen we besluiten dat fietsers een zeer belangrijke aandachtsgroep dienen te vormen binnen het verkeersveiligheidsbeleid, ook rekening houdende met de doorgaans grotere onderregistratie bij deze groep weggebruikers en het sterk inzetten op de fiets in het algemene mobiliteitsbeleid.

**TABEL 22 | Evolutie van het aantal fietsslachtoffers en ongevallen, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen**

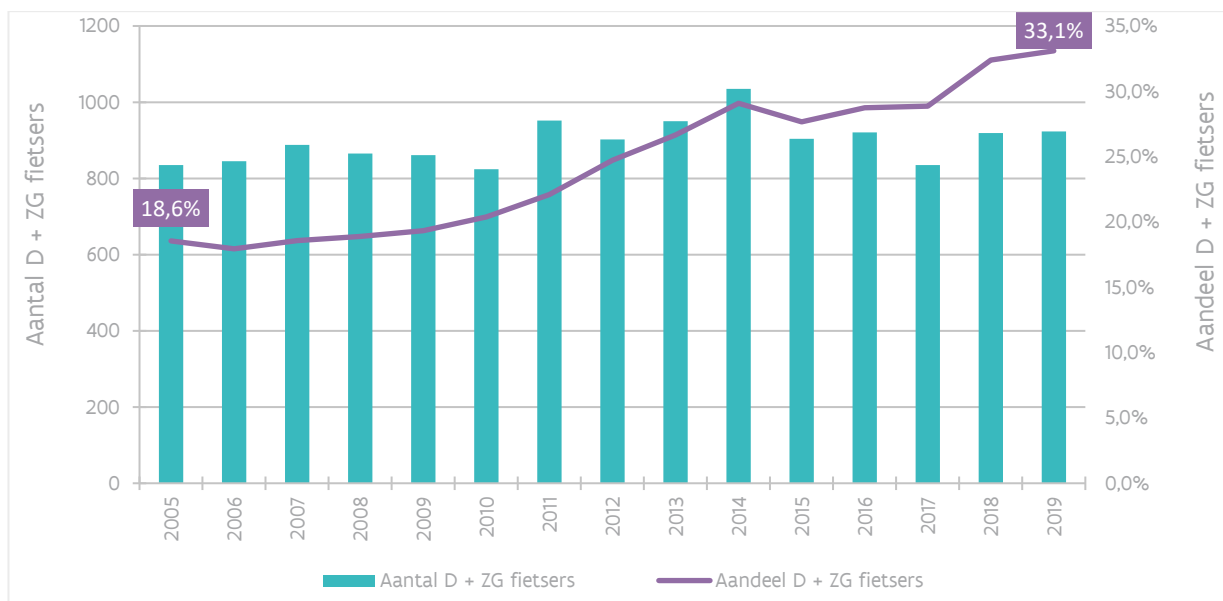
JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHT-OFFERS	DODELIJKE ONGEVALLEN	TOTAAL ONGEVALLEN
2005	67	768	6.458	7.293	70	7.558
2006	83	762	6.756	7.601	84	7.608
2007	83	805	7.105	7.993	83	7.779
2008	82	783	7.207	8.072	86	7.916
2009	78	783	6.993	7.854	78	7.665
2010	62	762	6.798	7.622	60	7.416
2011	55	897	7.672	8.624	56	8.419
2012	76	826	7.102	8.004	77	7.989
2013	75	875	6.898	7.848	75	7.629
2014	73	962	7.577	8.612	74	8.353
2015	78	826	7.152	8.056	79	7.860
2016	65	856	7.329	8.250	65	8.075
2017	64	771	7.063	7.898	64	7.759
2018	79	840	7.792	8.711	81	8.515



2019	72	851	7.910	8.833	72	8.605
Gemiddelde 2010-2012	64	828	7.191	8.083	64	7.941
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	+11,9%	+2,7%	+10,0%	+9,3%	+11,9%	+8,4%
Evolutie 2018-2019 (in %)	-8,9%	+1,3%	+1,5%	+1,4%	-11,1%	+1,1%

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

Figuur 46 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige fietsslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

Figuur 47 | Evolutie van het aantal en aandeel van de fietsslachtoffers voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FOD ECONOMIE A D STATISTIEK / INFOGRAFIE: AVHM

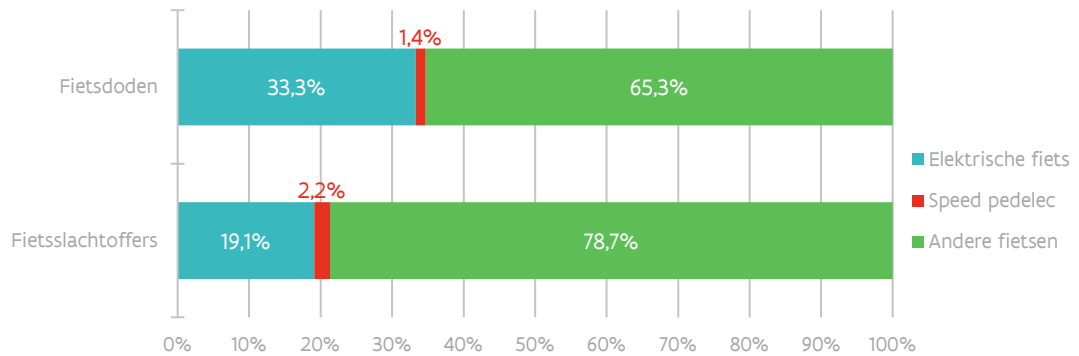
Wanneer we de groep van de fietsers opdelen naar type fiets zien we het aandeel elektrische fietsen bij de fietsslachtoffers verder toenemen (Tabel 23). In 2019 maken elektrische fietsen 19,1% van het totaal aantal fietsslachtoffers uit; dit aandeel is hoger voor de fietsdoden, met 1 op 3 fietsdoden op een elektrische fiets. Het aandeel speed pedelecs bij de fietsslachtoffers is met 2,2% nog relatief beperkt, evenals met 1,4% bij de fietsdoden (2017 was het eerste jaar dat deze bijkomende registratiemogelijkheid ingevoerd werd), al zien we dit doorheen de jaren wel toenemen (Figuur 48).

TABEL 23 | Evolutie van het aantal verkeersdoden en -slachtoffers bij de fietsers, onderverdeeld naar type fiets in Vlaanderen (2016-2019)

JAAR	ELEKTRISCHE FIETS		SPEED PEDELEC		ANDERE FIETSEN	
	VERKEERS -DODEN	TOTAAL SLACHTOFFERS	VERKEERS -DODEN	TOTAAL SLACHTOFFERS	VERKEERS -DODEN	TOTAAL SLACHTOFFERS
2016	13	721	-	-	52	7.529
2017	21	934	1	15	44	6.949
2018	20	1.352	1	88	58	7.271
2019	24	1.689	1	191	47	6.953

BRON: FOD ECONOMIE A D STATISTIEK / INFOGRAFIE: AVHM

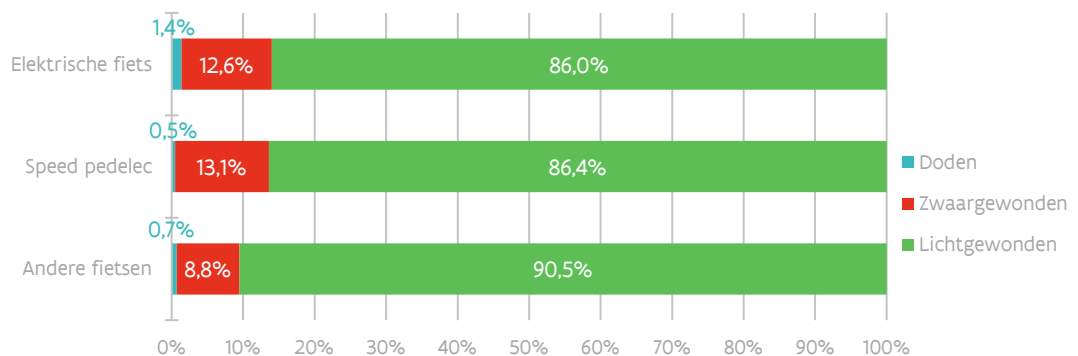
Figuur 48 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers en -doden naar type fiets in Vlaanderen (2019)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

Onderstaande figuur 49 geeft aan dat fietsslachtoffers die een elektrische fiets of een speed pedelec bestuurden, over het algemeen een gemiddeld iets hogere letselernst kennen dan bestuurders van andere fietsen. 14,0% van de slachtoffers op een elektrische fiets worden dodelijk of ernstig gewond, bij de speed pedelec is dit 13,6% (het betreft hier wel een beperkt aantal). Bij de andere fietsen gaat het om een kleine 10% van de slachtoffers die zwaarder gewond worden of overlijden. Hierbij dient ook gewezen te worden op het hogere gebruik van de elektrische fiets bij de oudere leeftijdscategorieën<sup>18</sup>.

Figuur 49 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers, naar ernst, volgens type fiets in Vlaanderen (2019)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

<sup>18</sup> Zie het OVG 5.5 (2019-2020) en de Enquête Monitor over de mobiliteit van de Belgen (2019)

### 5.3.1.3. Bromfietzers

In 2019 werden 15 verkeersdoden, 207 zwaargewonden en 2.042 lichtgewonden bij de bromfietzers geregistreerd. Dit betreft 4,8% van de verkeersdoden, 8,4% van de zwaargewonden en 7,8% van de lichtgewonden of 7,8% van het aantal verkeersslachtoffers in 2019.

Wanneer we de evolutie van het aantal bromfietsslachtoffers<sup>19</sup> beschouwen, merken we voor het eerst sinds 2014 een stijging op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden)(Tabel 24). Het aandeel van de dode en zwaargewonde bromfietzers in het totaal aantal doden en zwaargewonden blijft hiermee rond 8% hangen (Figuur 50).

Wanneer we de evolutie van het totaal aantal bromfietsslachtoffers op langere termijn beschouwen, merken we een grote daling op (Tabel 24). Deze daling blijkt ook groter te zijn dan de globale daling, waardoor het aandeel van de bromfietsslachtoffers in het totaal aantal verkeersslachtoffers gedaald is van 9,4% in 2005 naar 7,8% in 2019 (Figuur 51). T.o.v. 2018 is het aandeel bromfietsslachtoffers in 2019 wel licht gestegen. Omdat de absolute aantallen slachtoffers bovendien nog steeds niet te onderschatten zijn, is hiervoor, samen met de fietsers, blijvende aandacht gerechtvaardigd. Zeker omdat de daling zich de laatste jaren niet meer blijkt door te zetten en we recent een stijging van het aantal en aandeel van de ernstige bromfietsslachtoffers zien.

**TABEL 24 | Evolutie van het aantal bromfietsslachtoffers en -ongevallen, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen**

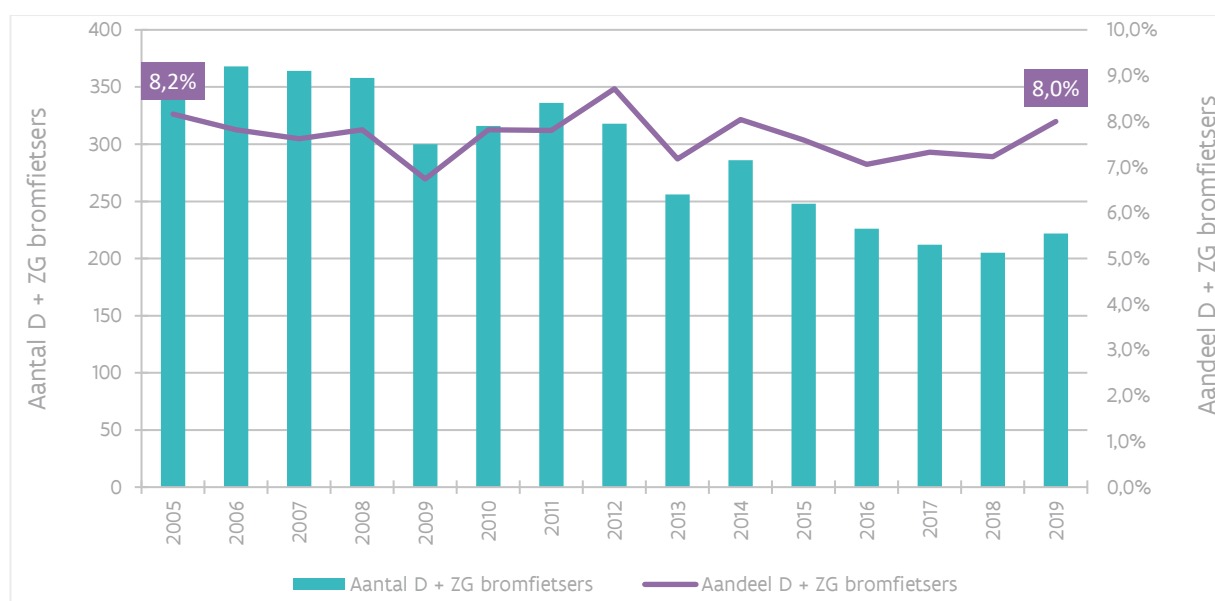
JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHT-OFFERS	DODELIJKE ONGEVALLEN	TOTAAL ONGEVALLEN
2005	18	349	3.457	3.824	20	4.150
2006	20	348	3.431	3.799	20	3.914
2007	6	358	3.814	4.178	6	4.224
2008	11	347	3.501	3.859	12	3.916
2009	13	287	3.242	3.542	14	3.647
2010	17	299	2.971	3.287	16	3.320
2011	13	323	3.375	3.711	14	3.825
2012	8	310	2.926	3.244	10	3.406
2013	8	248	2.625	2.881	9	2.943
2014	12	274	2.582	2.868	13	2.929
2015	13	235	2.435	2.683	14	2.775

<sup>19</sup> Hoewel de speed pedelec wettelijk gezien een "bromfiets" betreft, wordt deze categorie toch mee opgenomen bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een 'snelle' elektrische fiets. Voor meer info hierover: zie 5.3.1.2.

2016	6	220	2.311	2.537	7	2.635
2017	11	201	1.991	2.203	11	2.288
2018	9	196	2.096	2.301	9	2.380
2019	15	207	2.042	2.264	14	2.375
Gemiddelde 2010-2012	13	311	3.091	3.414	13	3.517
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	+18,4%	-33,4%	-33,9%	-33,7%	+5,0%	-32,5%
Evolutie 2018-2019 (in %)	+66,7%	+5,6%	-2,6%	-1,6%	+55,6%	-0,2%

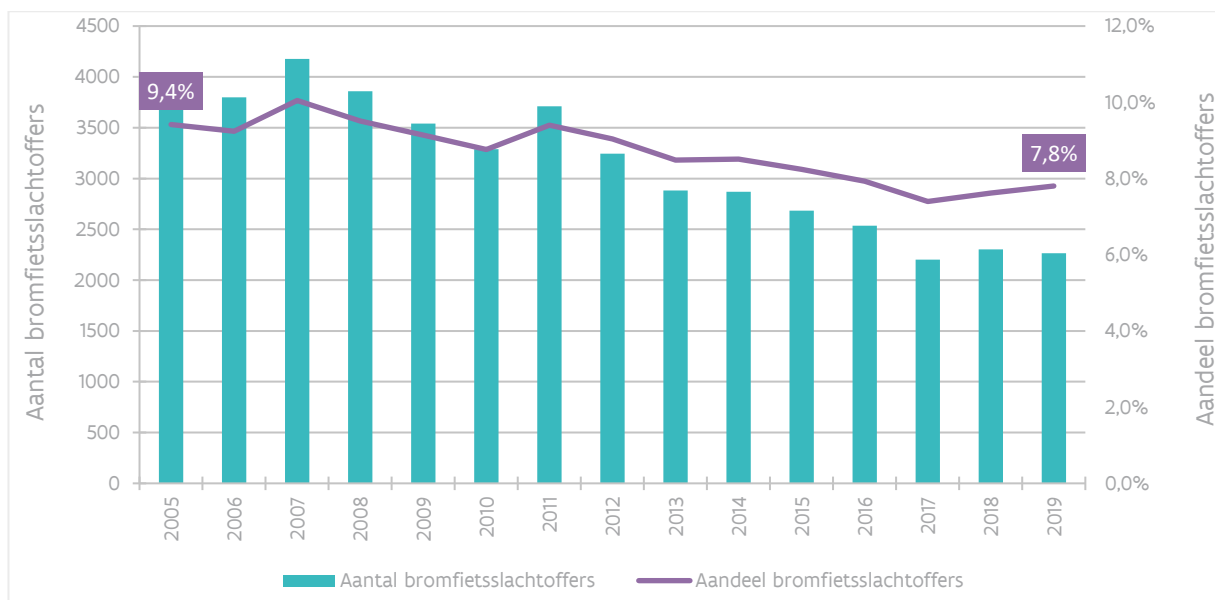
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE:AVH/V

Figuur 50 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige bromfietsslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE:AVH/V

Figuur 51 | Evolutie van het aantal en aandeel van de bromfietsslachtoffers voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/ INFOGRAFIE: AVHM

#### 5.3.1.4. Motorrijders

In 2019 werden 35 verkeersdoden, 282 zwaargewonden en 1.131 lichtgewonden bij de motorrijders geregistreerd. Dit betreft 11,1% van de verkeersdoden, 11,4% van de zwaargewonden en 4,3% van de lichtgewonden of 5,0% van het aantal verkeersslachtoffers in 2019. Bij de verkeersdoden is het aandeel motorrijders dus meer dan tweemaal zo hoog dan bij de verkeersslachtoffers.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders beschouwen, merken we recent een daling op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden) (Tabel 25). Deze evolutie leidt ook tot een afname van het aandeel van de dode en zwaargewonde motorrijders in het totaal aantal doden en zwaargewonden t.o.v. 2018, maar op langere termijn zien we nog wel een lichte stijging van dit aandeel (van 10,4% in 2005 naar 11,4% in 2019) (Figuur 52).

Wanneer we de evolutie van het aantal lichtgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we ook hier een daling op (Tabel 25). De daling is echter niet sterk genoeg, waardoor het aandeel motorfietsslachtoffers op lange termijn niet afneemt en blijft schommelen rond de 5,0% (Figuur 53).

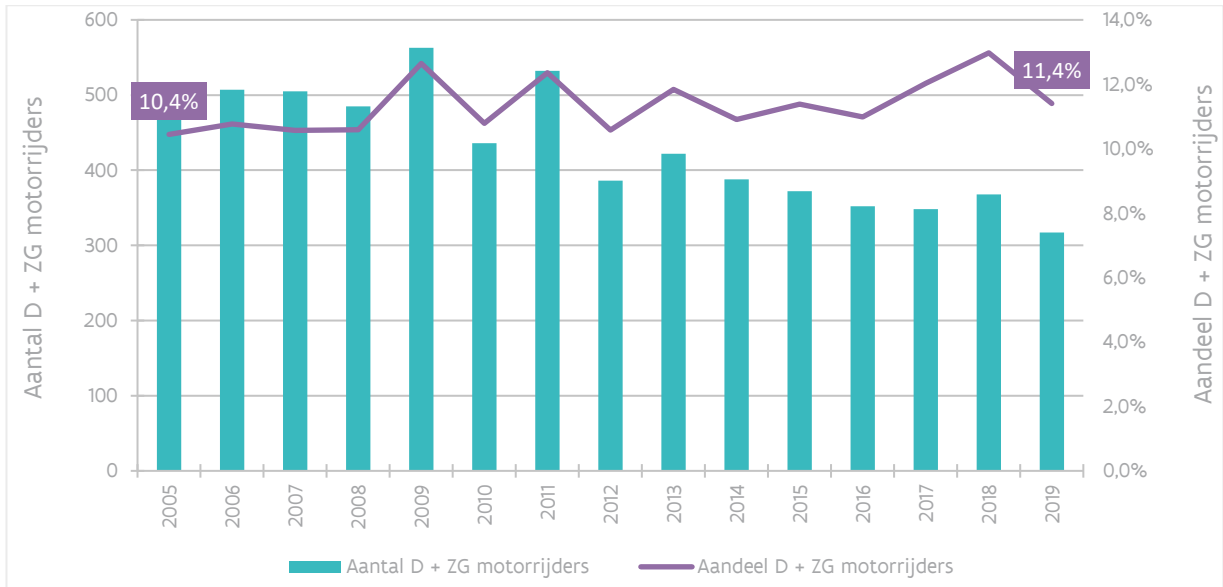
Vanwege het relatief hoge aandeel doden en zwaargewonden, en dus de blijvend hoge kwetsbaarheid, is deze doelgroep belangrijk in functie van het behalen van de streefcijfers voor doden en zwaargewonden.

TABEL 25 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en -ongevallen bij de motorrijders, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
2005	68	402	1.549	2.019	71	2.072
2006	61	446	1.675	2.182	68	2.158
2007	59	446	1.608	2.113	61	5.048
2008	59	426	1.726	2.211	61	2.184
2009	78	485	1.615	2.178	78	2.116
2010	54	382	1.630	2.066	56	2.021
2011	68	464	1.712	2.244	73	2.196
2012	42	344	1.419	1.805	42	1.805
2013	63	359	1.297	1.719	63	1.695
2014	38	350	1.328	1.716	37	1.695
2015	50	322	1.265	1.637	51	1.588
2016	35	317	1.208	1.560	37	1.543
2017	45	303	1.212	1.560	44	1.530
2018	45	323	1.246	1.614	44	1.600
2019	35	282	1.131	1.448	36	1.442
Gemiddelde 2010-2012	55	397	1.587	2.038	57	2.007
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-36,0%	-28,9%	-28,7%	-29,0%	-36,8%	-28,2%
Evolutie 2018-2019 (in %)	-22,2%	-12,7%	-9,2%	-10,3%	-18,2%	-9,9%

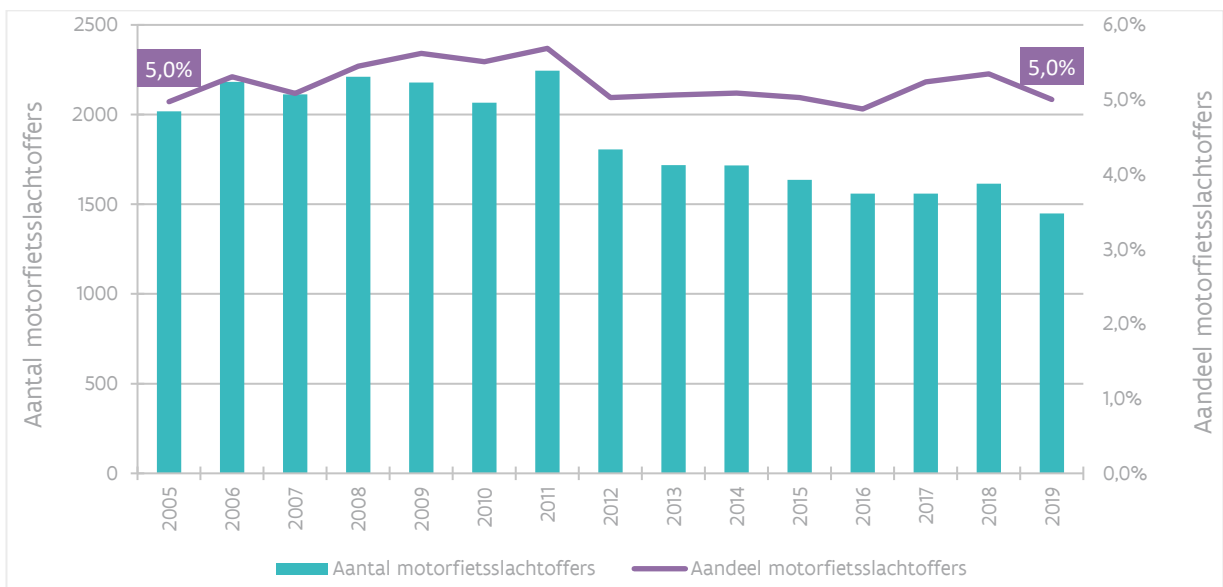
BRON: FOD ECONOMIE/AD STATISTIEK/INFOGRAFIE/AVHV

Figuur 52 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de motorrijders voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AVHM

Figuur 53 | Evolutie van het aantal en aandeel van motorfietsslachtoffers voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AVHM



## 5.3.2. Motorvoertuigen

### 5.3.2.1. Automobilisten

In 2019 werden 127 verkeersdoden, 684 zwaargewonden en 11.731 lichtgewonden bij de automobilisten geregistreerd. Dit betreft 40,3% van de verkeersdoden, 27,7% van de zwaargewonden en 44,7% van de lichtgewonden of 43,2% van het aantal verkeersslachtoffers in 2019.

Bij de automobilisten merken we een sterke daling op van het aantal doden en zwaargewonden en ook een behoorlijke daling van het aantal lichtgewonden (Tabel 26). Dit zorgt voor afnemende aandelen: het aandeel van de dode en zwaargewonde automobilisten daalt van 44,1% in 2005 naar 29,1% in 2019 (Figuur 54) en het aandeel slachtoffers onder de automobilisten daalt van 49,1% in 2005 naar 43,2% in 2019 (Figuur 55). Deze laatste daling is wel beperkter dan bij de verkeersdoden en zwaargewonden. Bij de verkeersdoden zien we in 2019, net als in 2018, wel opnieuw een stijging.

Wanneer we ons richten op de evolutie van het aantal (dodelijke) ongevallen met automobilisten, merken we ook hier dalingen op, die echter minder groot zijn dan op slachtofferniveau. Het aantal verkeersslachtoffers in personenwagens daalt dus sneller en sterker dan het aantal ongevallen met personenwagens. Overigens zien we ook hier in 2019 een stijging. (Tabel 26).

Ondanks de daling van het aantal slachtoffers bij personenwageninzittenden, blijft wel nog steeds bijna 1 op 3 van de dode of ernstig gewonde verkeersslachtoffers en meer dan 4 op 10 in het totaal aantal geregistreerde verkeersslachtoffers een automobilist.

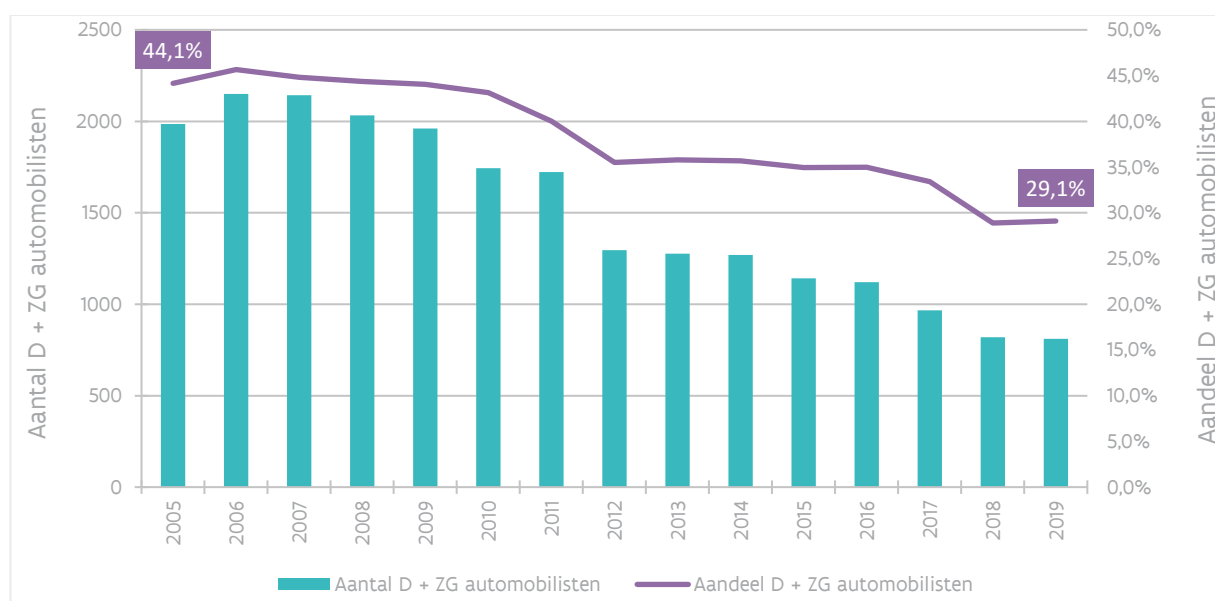
TABEL 26 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij en het aantal ongevallen met automobilisten, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHT-OFFERS	DODELIJKE ONGEVALLEN	TOTAAL ONGEVALLEN
2005	305	1.681	17.964	19.950	398	24.873
2006	285	1.865	18.760	20.910	369	25.072
2007	266	1.876	19.227	21.369	354	25.469
2008	239	1.793	18.566	20.598	313	24.848
2009	197	1.764	17.809	19.770	317	23.824
2010	190	1.553	17.586	19.329	281	22.851
2011	213	1.510	17.583	19.306	302	23.794
2012	166	1.130	15.750	17.046	257	21.929
2013	150	1.126	15.485	16.761	245	20.584
2014	193	1.076	14.868	16.137	264	20.441
2015	168	974	14.714	15.856	261	19.790

2016	159	961	14.273	15.393	222	19.739
2017	102	864	13.141	14.107	190	18.020
2018	111	708	12.678	13.497	184	18.200
2019	127	684	11.731	12.542	193	17.330
Gemiddelde 2010-2012	190	1.398	16.973	18.560	280	22.858
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-33,0%	-51,1%	-30,9%	-32,4%	-31,1%	-24,2%
Evolutie 2018-2019 (in %)	+14,4%	-3,4%	-7,5%	-7,1%	+4,9%	-4,8%

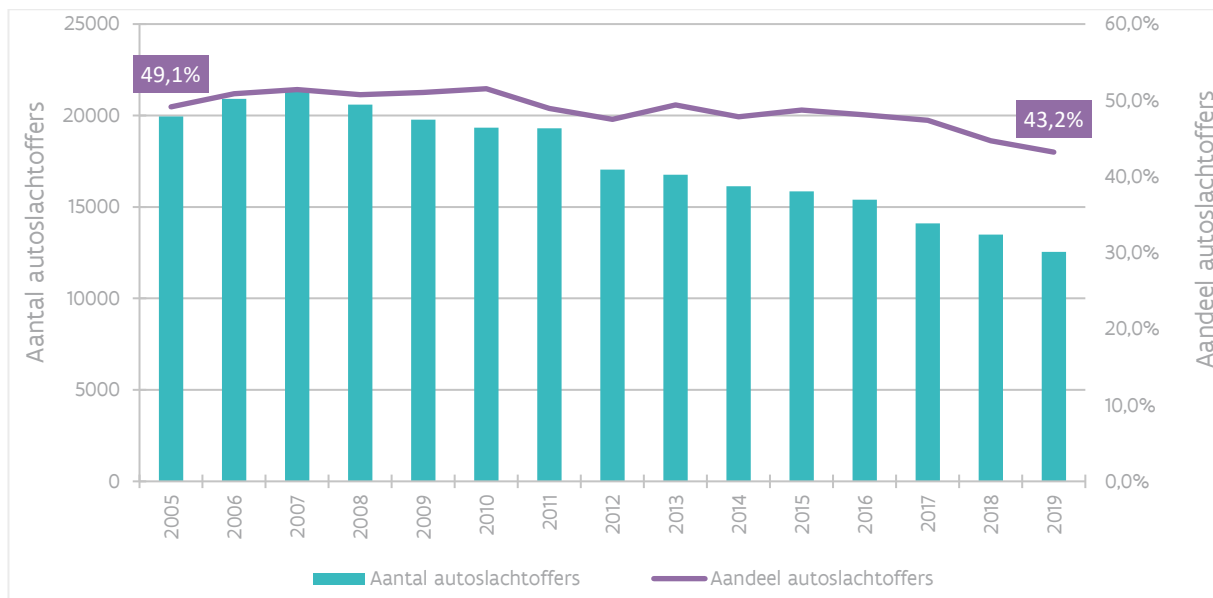
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

Figuur 54 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de automobilisten voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

Figuur 55 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de automobilisten voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FOD ECONOMIE EN STATISTIEK / INFOGRAFIE: AVHM

### 5.3.2.2. Lichte vrachtwagen en vrachtwagen<sup>20</sup>

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens beschouwen, merken we t.o.v. 2018 een daling op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden) (Tabel 27). Vooral het aantal doden kende een sterke afname t.o.v. vorig jaar. Het aandeel van de doden en zwaargewonden in ongevallen met (lichte) vrachtwagens in het totaal aantal doden en zwaargewonden blijft schommelen rond de 19% doorheen de tijd en vertoont op lange termijn dus eerder een status quo: 19,9% in 2005 en 18,2% in 2019 (Figuur 56).

Wanneer we de evolutie van het totaal aantal verkeersslachtoffers beschouwen, merken we een daling op (Tabel 27). Deze daling is echter niet voldoende om ook het aandeel slachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens te doen afnemen. Dit aandeel schommelt van 16,8% in 2005 tot 16,4% in 2019 (Figuur 57).

Wanneer we ons richten op de evolutie van het aantal (dodelijke) ongevallen met (lichte) vrachtwagens op iets langere termijn, merken we een daling op. Vooral de daling van het aantal dodelijke ongevallen t.o.v. vorig jaar is opvallend (17 dodelijke ongevallen minder) (Tabel 27).

Ondanks de positieve cijfers t.o.v. vorig jaar blijft de tol van ongevallen met (lichte) vrachtwagens hoog. Op vlak van verkeersveiligheid dient de aandacht dan ook zeker uit te blijven gaan naar de ongevallen van (lichte) vrachtwagens met de andere weggebruikers.

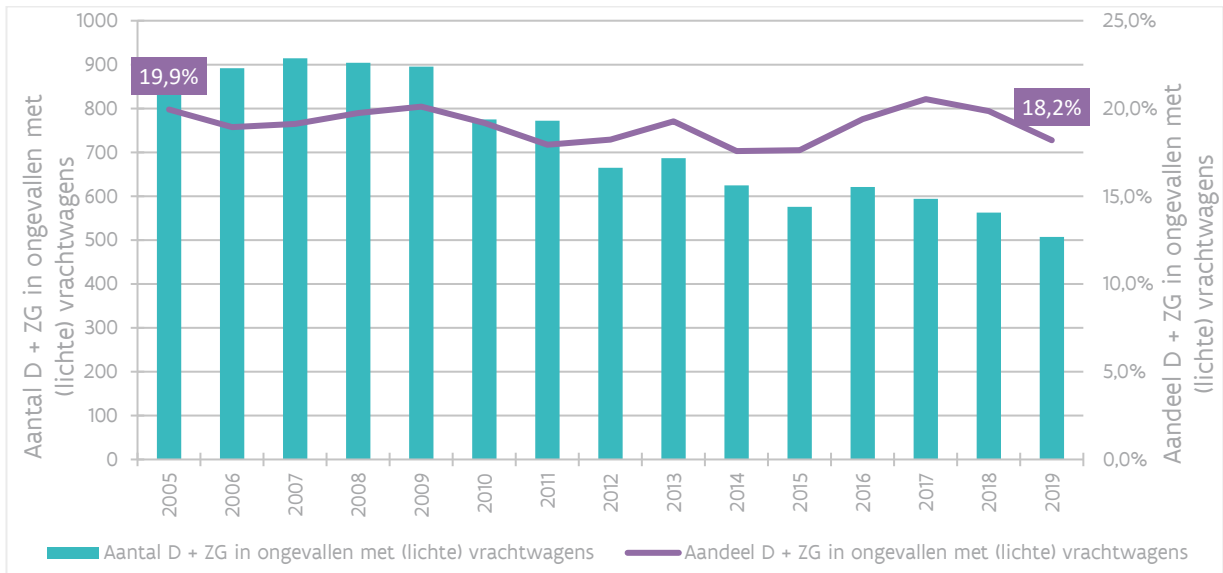
<sup>20</sup> Opgelet: In dit jaarrapport bespreken we voor (lichte) vrachtwagens niet langer enkel de inzittenden van deze voertuigen, maar worden zowel de inzittenden als de opponenten die betrokken raken in een ongeval met de betreffende voertuigen onder de slachtoffers meegerekend in deze analyse.

TABEL 27 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
2005	152	745	5.911	6.808	139	4.997
2006	135	757	6.034	6.926	124	5.075
2007	149	765	6.030	6.944	139	5.127
2008	145	759	5.907	6.811	129	5.008
2009	131	764	5.479	6.374	125	4.686
2010	108	667	5.535	6.310	102	4.702
2011	124	648	5.486	6.258	116	4.591
2012	109	556	5.219	5.884	104	4.329
2013	121	566	4.906	5.593	113	3.997
2014	123	502	4.829	5.454	110	3.934
2015	109	467	4.613	5.189	100	3.777
2016	104	517	4.583	5.204	101	3.869
2017	91	503	4.524	5.118	88	3.797
2018	99	464	4.521	5.084	90	3.702
2019	74	433	4.250	4.757	73	3.568
Gemiddelde 2010-2012	114	624	5.413	6.151	107	4.541
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-34,9%	-30,6%	-21,5%	-22,7%	-32,0%	-21,4%
Evolutie 2018-2019 (in %)	-25,3%	-6,7%	-6,0%	-6,4%	-18,9%	-3,6%

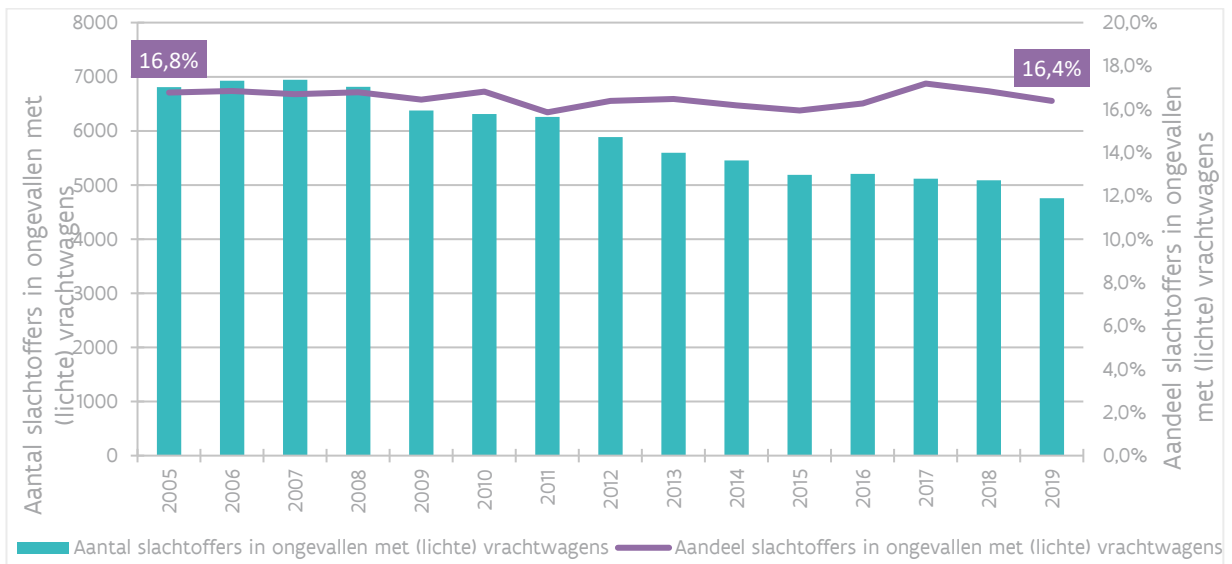
BRON: FOD ECONOMIE/AD STATISTIEK/INFOGRAFIE/AVHV

Figuur 56 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met (lichte) vrachtwagens voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AVHM

Figuur 57 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE: AVHM

In functie van de logistieke en mobiliteitsontwikkelingen (gebruik bestelwagens versus grotere vrachtwagen) is het interessant om beide categorieën ook nog even afzonderlijk te bekijken.

#### 5.3.2.2.1. Lichte vrachtwagens<sup>21</sup>

In 2019 werden 27 verkeersdoden, 269 zwaargewonden en 2.919 lichtgewonden in ongevallen met lichte vrachtwagens geregistreerd. Dit betreft 8,6% van de verkeersdoden, 10,9% van de zwaargewonden en 11,1% van de lichtgewonden of 11,1% van het aantal verkeersslachtoffers in 2019. Het aantal ongevallen met lichte vrachtwagens daalt slechts zeer licht de laatste jaren.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens beschouwen, merken we de laatste jaren dat het aantal doden een dalend verloop kent. Het aantal zwaargewonden blijft sinds 2014 eerder constant. Het aantal lichtgewonden en verkeersslachtoffers neemt in 2019 licht af (Tabel 28). Het aandeel verkeersslachtoffers (Figuur 59) en het aandeel doden en zwaargewonden (Figuur 58) in ongevallen met lichte vrachtwagens blijft globaal ongeveer gelijk doorheen de tijd, schommelend rond 10-11%.

Wanneer we ons richten op de evolutie van het aantal (dodelijke) ongevallen met lichte vrachtwagens, merken we zowel t.o.v. vorig jaar als op iets langere termijn een daling op (Tabel 28).

**TABEL 28 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen**

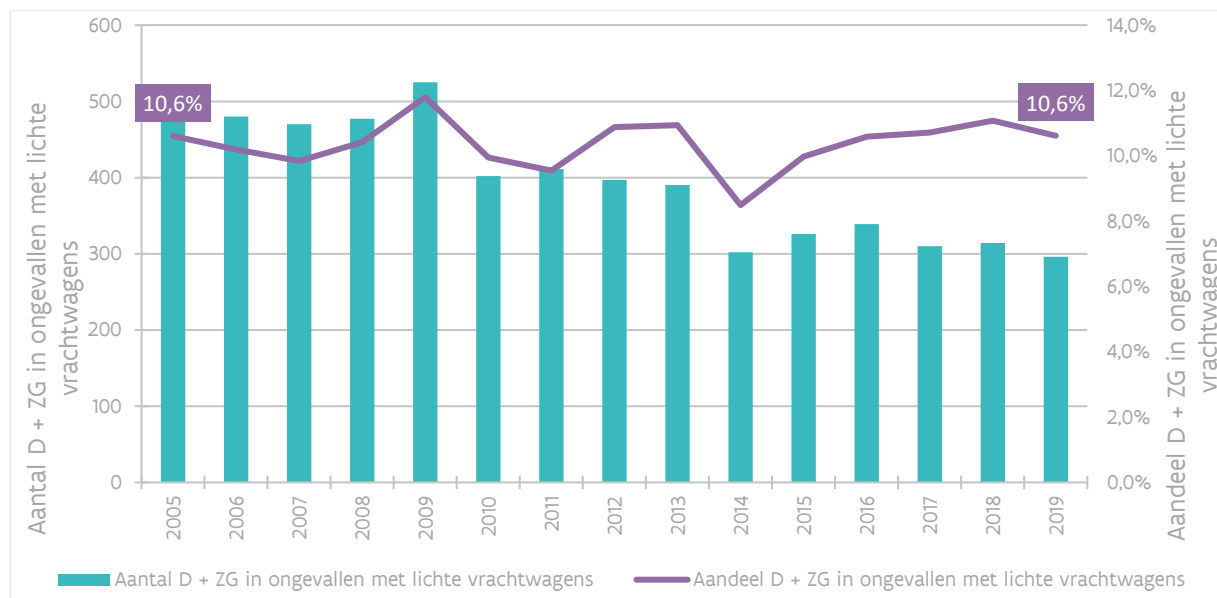
JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
2005	59	418	3.883	4.360	56	3.141
2006	59	421	4.165	4.645	55	3.298
2007	49	421	4.160	4.630	46	3.376
2008	64	413	4.019	4.496	55	3.264
2009	66	459	3.875	4.400	64	3.155
2010	52	350	3.854	4.256	49	3.127
2011	56	355	3.847	4.258	51	3.057
2012	52	345	3.546	3.943	49	2.855
2013	63	327	3.332	3.722	59	2.608
2014	40	262	3.273	3.575	37	2.537
2015	55	271	3.186	3.512	49	2.490
2016	40	299	3.119	3.458	40	2.551

<sup>21</sup> Opgelet: In dit jaarrapport bespreken we voor lichte vrachtwagens niet langer enkel de inzittenden van deze voertuigen, maar worden zowel de inzittenden als de opponenten die betrokken raken in een ongeval met de betreffende voertuigen onder de slachtoffers meegerekend in deze analyse.

2017	33	277	3.094	3.404	32	2.444
2018	35	279	3.094	3.408	32	2.438
2019	27	269	2.919	3.215	27	2.375
Gemiddelde 2010-2012	53	350	3.749	4.152	50	3.013
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-49,4%	-23,1%	-22,1%	-22,6%	-45,6%	-21,2%
Evolutie 2018-2019 (in %)	-22,9%	-3,6%	-5,7	-5,7%	-15,6%	-2,6%

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVH-V

Figuur 58 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVH-V

Figuur 59 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AVHM

### 5.3.2.2.2. Vrachtwagens<sup>22</sup>

In 2019 werden 55 verkeersdoden, 188 zwaargewonden en 1.527 lichtgewonden in ongevallen met vrachtwagens geregistreerd. Dit betreft 17,5% van de verkeersdoden, 7,6% van de zwaargewonden en 5,8% van de lichtgewonden of 6,1% van het aantal verkeersslachtoffers in 2019. Het aantal ongevallen met vrachtwagens kent een dalende trend.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens beschouwen, merken we een duidelijke afname van het aantal doden en zwaargewonden (Tabel 29). Hierdoor zien we in 2019 ook een afname van het aandeel doden en zwaargewonden in ongevallen met vrachtwagens. In 2019 bedraagt het aandeel in het totaal 8,7% (Figuur 60). Ook voor wat betreft de verkeersslachtoffers zien we een afname in het aandeel t.o.v. vorig jaar. Op langere termijn zien we eerder een status quo (Figuur 61).

Wanneer we ons richten op de evolutie van het aantal ongevallen met vrachtwagens, merken we een daling op iets langere termijn. Het aantal dodelijke ongevallen met vrachtwagens kent, na een periode van status quo, opnieuw een afname (Tabel 29).

<sup>22</sup> Opgelet: In dit jaarrapport bespreken we voor vrachtwagens niet langer enkel de inzittenden van deze voertuigen, maar worden zowel de inzittenden als de opponenten die betrokken raken in een ongeval met de betreffende voertuigen onder de slachtoffers meegerekend in deze analyse.

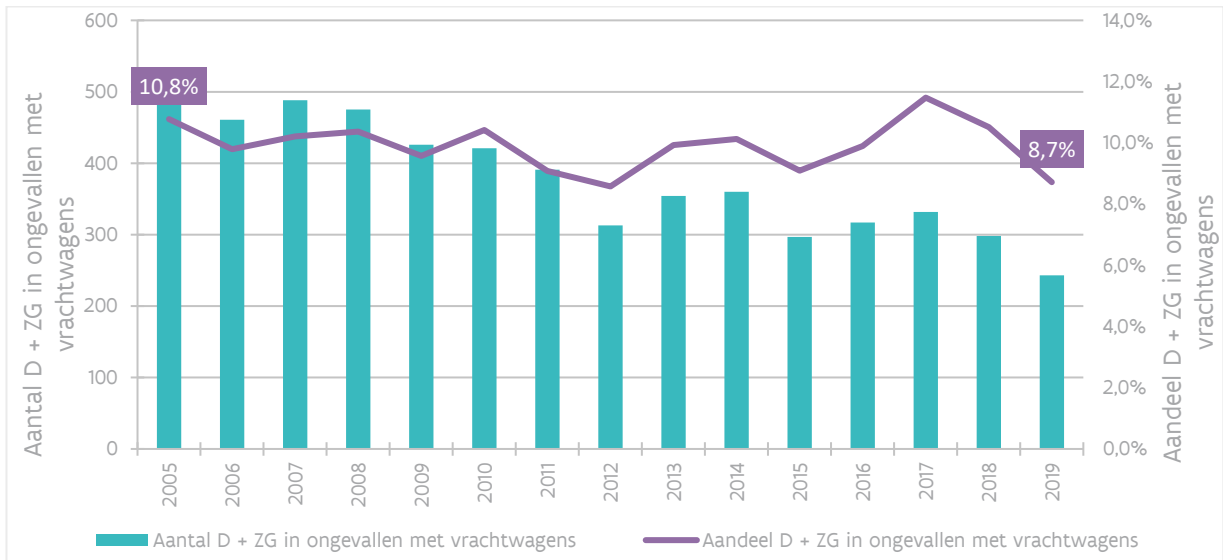


TABEL 29 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
2005	109	376	2.257	2.742	96	2.053
2006	85	376	2.144	2.605	78	1.991
2007	110	378	2.157	2.645	101	1.971
2008	90	385	2.115	2.590	81	1.933
2009	73	353	1.823	2.249	69	1.715
2010	66	355	1.890	2.311	62	1.745
2011	74	317	1.833	2.224	70	1.690
2012	66	247	1.874	2.187	63	1.639
2013	70	284	1.849	2.203	64	1.556
2014	92	268	1.782	2.142	80	1.554
2015	65	232	1.663	1.960	59	1.458
2016	69	248	1.661	1.978	66	1.471
2017	66	266	1.632	1.964	63	1.503
2018	74	224	1.662	1.960	67	1.429
2019	55	188	1.527	1.770	54	1.350
Gemiddelde 2010-2012	69	306	1.866	2.241	65	1.691
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-19,9%	-38,6%	-18,2%	-21,0%	-16,9%	-20,2%
Evolutie 2018-2019 (in %)	-25,7%	-16,1%	-8,1%	-9,7%	-19,4%	-5,5%

BRON: FOD ECONOMIE/AD STATISTIEK/INFOGRAFIE/AV/IV

Figuur 60 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met vrachtwagens voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/INFOGRAFE: AVHM

Figuur 61 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/INFOGRAFE: AVHM

### 5.3.2.3. Autobussen en autocars<sup>23</sup>

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met autobussen en autocars beschouwen, merken we dat het aantal doden blijft schommelen rond 8, maar dat het aantal zwaargewonden zich met 28 op het laagste niveau ooit bevindt (Tabel 30). Het aandeel in het totaal aantal doden en zwaargewonden blijft zeer beperkt (1,3%). Het aantal verkeersongevallen blijft de laatste jaren wel vrij stabiel.

Wanneer we het totaal aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met autobussen en -cars beschouwen, merken we schommelingen op. Ook hier zien we in 2019 de laagste aantallen ooit (Tabel 30). Het aandeel slachtoffers in ongevallen met autobussen en autocars blijft eveneens beperkt (1,6%) in de totaliteit van het aantal verkeersslachtoffers.

**TABEL 30 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met autobussen en autocars, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen**

JAAR	VERKEERS -DODEN	ZWAAR- GEWONDEN	LICHT- GEWONDEN	TOTAAL SLACHT -OFFERS	DODELIJKE ONGE- VALLEN	TOTAAL ONGE- VALLEN
2005	12	67	598	677	12	479
2006	14	66	599	679	13	472
2007	11	60	598	669	11	462
2008	17	71	757	845	12	505
2009	6	59	638	703	6	475
2010	5	59	651	715	5	441
2011	8	55	687	750	8	460
2012	10	48	573	631	10	420
2013	14	40	583	637	10	390
2014	5	51	610	666	5	379
2015	10	43	493	546	10	356
2016	7	49	510	566	7	350
2017	5	37	509	551	5	326
2018	6	44	521	571	6	335
2019	8	28	438	474	8	331
Gemiddelde 2010-2012	8	54	637	699	8	440

<sup>23</sup> Opgelet: In dit jaarrapport bespreken we voor autobussen en -cars niet langer enkel de inzittenden van deze voertuigen, maar worden zowel de inzittenden als de opvoerders die betrokken raken in een ongeval met de betreffende voertuigen onder de slachtoffers meegerekend in deze analyse.

Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	+4,3%	-48,1%	-31,2%	-32,2%	+4,3%	-24,8%
Evolutie 2018-2019 (in %)	+33,3	-36,4%	-15,9%	-17,0%	+33,3%	-1,2%

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE:AVH-V

### 5.3.3. Andere

Om volledig te zijn, worden in tabel 31 ook nog even de verkeersslachtoffers weergegeven bij de andere (nog niet eerder genoemde) vervoersmodi: landbouwtractor, trolleybus (incl. tram), bespannen voertuig, ruiters, (gemotoriseerd) voortbewegingstoestel en nog andere weggebruikers. We merken in 2019 een lichte afname op van het aantal slachtoffers. Het aantal ongevallen met deze vervoersmodi kent dan weer een lichte toename. Op vlak van verkeersdoden en dodelijke ongevallen scoort 2019 beter dan 2018, maar het betreft hier relatief kleine aantallen.

TABEL 31 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in en aantal ongevallen met de andere vervoersmodi, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen

JAAR	VERKEERS-DODEN	ZWAAR-GEWONDEN	LICHT-GEWONDEN	TOTAAL SLACHT-OFFERS	DODELIJKE ONGEVALLEN	TOTAAL ONGEVALLEN
2005	7	62	446	515	14	816
2006	7	75	584	666	23	974
2007	16	100	563	679	38	982
2008	7	52	512	571	23	853
2009	5	36	378	419	17	698
2010	5	38	286	329	14	606
2011	5	36	405	446	24	661
2012	7	33	297	337	15	602
2013	10	34	239	283	20	511
2014	4	28	208	240	17	453
2015	5	21	193	219	16	464
2016	0	28	184	212	9	448
2017	2	23	168	193	12	404
2018	4	21	196	221	19	445
2019	3	20	189	212	9	465

Gemiddelde 2010-2012	6	36	329	371	18	623
Evolutie t.o.v. gemiddelde (in %)	-47,1%	-43,9%	-42,6%	-42,8%	-49,1%	-25,4%
Evolutie 2018-2019 (in %)	-25,0%	-4,8%	-3,6%	-4,1%	-52,6%	+4,5%

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE:AVH-V

#### 5.4. VOLGENS LEEFTIJD EN VERPLAATINGSWIJZE

In dit onderdeel wordt de leeftijd en de verplaatsingswijze van de verkeersslachtoffers samen geanalyseerd om na te gaan bij welke leeftijdscategorie een bepaald vervoersmiddel het meeste verkeersslachtoffers eist.

Wanneer het aantal verkeersslachtoffers per vervoerswijze wordt uitgezet tegenover de leeftijd van de betrokken slachtoffers, merken we duidelijke plotse stijgingen of pieken op bij de beginnende fietsers, bromfietsers en autobestuurders (Tabel 32). Er is hier sprake van **een samenhang tussen het aantal slachtoffers met een bepaalde vervoerswijze en de leeftijd waarop een vervoerswijze doorgaans in gebruik wordt genomen**. Bij voetgangers merken we de hoogste piek bij de jongere voetgangers (vooral tussen 6 en 24 jaar vinden we de hoogste aandelen), maar ook de aantallen bij de werkende bevolking en 65+ers blijven relatief hoog. Bij fietsers zien we een piek op jonge leeftijd tussen 12 en 17 jaar. Het aantal blijft daarna echter hoog over alle leeftijdsklassen, met een tweede kleinere piek tussen 50 en 59 jaar. **Bij de fietsers is het eveneens opvallend dat bij de oudere leeftijdsgroepen nog heel wat slachtoffers te betreuren vallen**. Bij bromfietsers zien we een duidelijke piek tussen 16 en 24 jaar, met in het bijzonder de 16-17-jarigen. Het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders is eerder verspreid over de verschillende leeftijdscategorieën (met een sterke afname vanaf 60 jaar). Het hoogste aantal slachtoffers in **lichte vrachtwagens** bevindt zich tussen de leeftijd van **18 en 54 jaar** en in **vrachtwagens tussen 25 en 59 jaar**, met een opvallende piek bij de 45-49-jarigen. Bij de oudere leeftijdsgroepen vallen vooral de hogere aantallen verkeersslachtoffers bij de voetgangers en fietsers op, en in iets mindere mate bij de personenwagens.

TABEL 32 | Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2019)

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorrijder	Personenwagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus/ autocar	Andere/ onbekend	TOTAAL
0-3 jaar	37	24			182	5		4	5	257
4-5 jaar	54	30			113	2	1		4	204
6-11 jaar	145	246	8	4	385	11	1	9	10	819
12-15 jaar	126	730	27	6	176	12	1	9	13	1.100
16-17 jaar	73	381	557	14	142	7		5	18	1.197
18-24 jaar	219	989	615	172	2.267	151	22	15	58	4.508
25-29 jaar	96	666	167	203	1.670	154	31	9	43	3.039
30-34 jaar	130	545	148	163	1.302	116	29	15	26	2.474
35-39 jaar	133	591	154	152	1.135	105	31	17	22	2.340
40-44 jaar	136	570	132	139	993	83	24	17	25	2.119
45-49 jaar	117	628	122	161	878	94	57	18	24	2.099
50-54 jaar	123	739	121	155	780	84	32	9	24	2.067
55-59 jaar	140	715	90	135	655	62	28	11	22	1.858
60-64 jaar	109	562	59	70	480	31	13	11	16	1.351
65-69 jaar	94	421	21	34	388	18	4	4	10	994
70-74 jaar	100	355	14	18	313	4	1	11	3	819
75-79 jaar	95	278	8	6	256	10		8	9	670
80-84 jaar	108	177	4	3	205	2		2	7	508
85-89 jaar	53	91	2	3	103			5	3	260
90-94 jaar	18	15			25				1	59
>94 jaar	3	1		2	7					13
Onbekend	38	79	15	8	87	5	3	5	52	292
<b>TOTAAL</b>	<b>2.147</b>	<b>8.833</b>	<b>2.264</b>	<b>1.448</b>	<b>12.542</b>	<b>956</b>	<b>278</b>	<b>184</b>	<b>395</b>	<b>29.047</b>

ROOD: HOOGAANDEEL BINNEN LEEFTIJDSCATEGORIE; ONDERSTREEPT: HOOGAANDEEL BINNEN VERVOERSMODUS; ROOD ONDERSTREEPT: COMBINATIE VAN BEIDE  
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/ INFOGRAFIE: AV+V

Wanneer we dit beeld voor de verkeersdoden bekijken (Tabel 33), springen de oudere leeftijdscategorieën er sterk uit, vooral bij de fietsers, maar ook in mindere mate bij de voetgangers en personenwagens. De leeftijdsgroep 18-24-jarigen blijft bij de personenwagens evenwel het meeste verkeersdoden tellen.

TABEL 33 | Aantal verkeerdoden volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2019)

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorrijder	Personen-wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Andere	TOTAAL
0-3 jaar									0
4-5 jaar									0
6-11 jaar	1								1
12-15 jaar	1	1	1		1				4
16-17 jaar		2	1		2				5
18-24 jaar	1	4	2	3	23	1		1	35
25-29 jaar	1	1	2	2	14	2	1		23
30-34 jaar	2			3	9	1			15
35-39 jaar	1	1	2	4	7			1	16
40-44 jaar	4		2	1	10		1		18
45-49 jaar	4	4		6	5		2		21
50-54 jaar	3	3	1	3	4	1	1		16
55-59 jaar		9	1	9	6	1	1		27
60-64 jaar	2	10	1	2	6	1		1	23
65-69 jaar	2	11	1	1	5				20
70-74 jaar	4	6			9				19
75-79 jaar	3	5			8	1			17
80-84 jaar	7	9	1		7			1	25
85-89 jaar	5	3			5			2	15
90-94 jaar	3	2			3				8
>94 jaar		1			1				2
Onbekend	1			1	2			1	5
<b>TOTAAL</b>	<b>45</b>	<b>72</b>	<b>15</b>	<b>35</b>	<b>127</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>315</b>

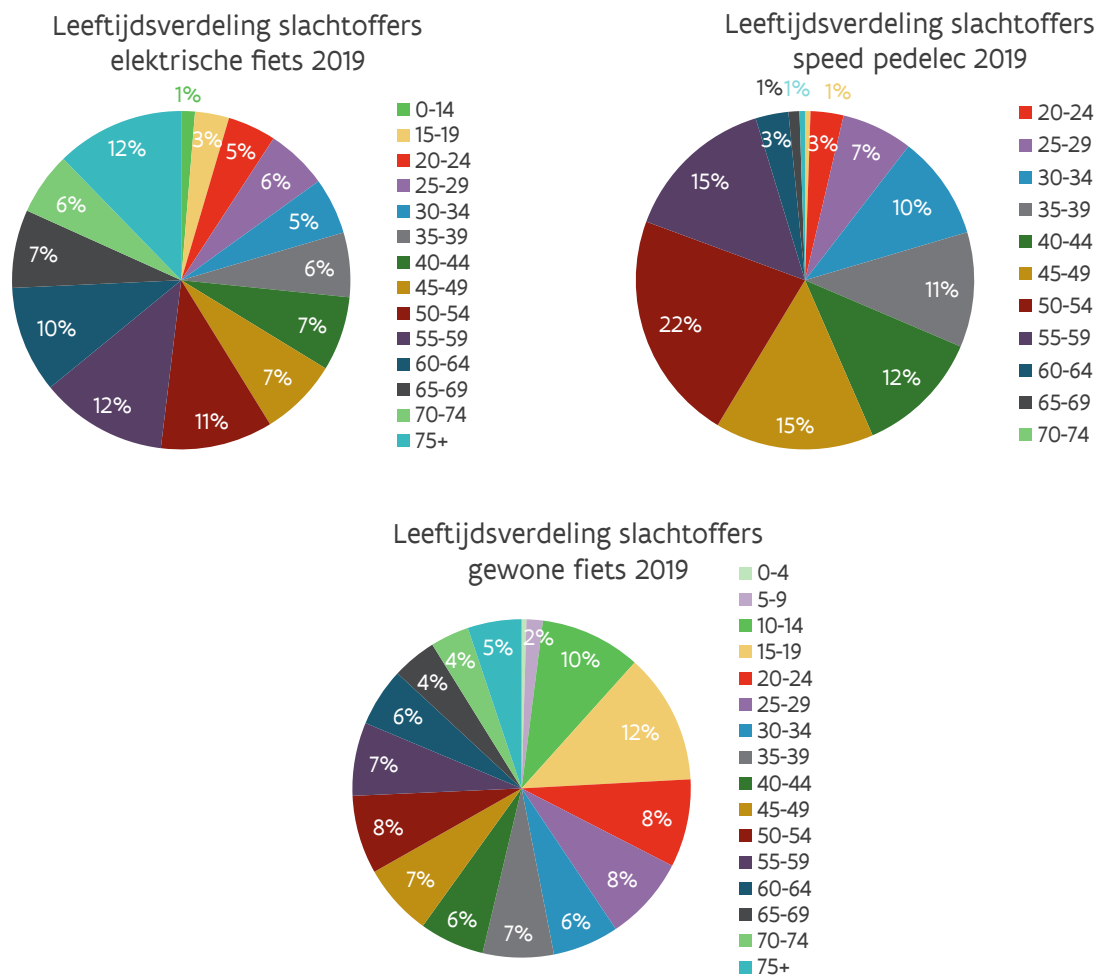
ROOD: HOOGAANDEELBINNEN VERVOERSMODUS  
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AV/HV

Gezien het stijgende gebruik van de elektrische fiets beschouwen we de leeftijdsverdeling eveneens naar type fiets. In 2019 werden 1689 gebruikers van een elektrische fiets en 191 gebruikers van een speed pedelec slachtoffer in een verkeersongeval in Vlaanderen. Kijken we naar de leeftijdsverdeling bij de fietsslachtoffers zien we duidelijk dat de slachtoffers van ongevallen met elektrische fietsen gemiddeld ouder zijn (58% is ouder dan 50 jaar en 25% is 65+) dan de slachtoffers die zich met een

gewone fiets verplaatsten (34% is ouder dan 50 jaar en 13% is 65+)(Figuur 62). Vergeleken met 2018 zien we een stijging van het totaal aantal elektrische fietsen betrokken in een verkeersongeval (1689 slachtoffers in 2019, t.o.v. 1352 in 2018), maar geen grote verschuivingen tussen de leeftijdsklassen. Het valt wel op dat ook jongeren steeds vaker slachtoffer worden op een elektrische fiets. Ook speed pedelec-slachtoffers bevinden zich meer en meer in een grotere waaier aan leeftijdsklassen.

Beschouwen we het aantal verkeersdoden die zich met een elektrische fiets verplaatsten (Figuur 63), dan valt op dat maar liefst 93% ouder is dan 55 jaar. Bij de verkeersdoden die zich met een gewone fiets verplaatsten is dit 71%. Opvallend is ook dat bijna 4 op 10 van de fietsdoden op een elektrische fiets zich in de klasse 75+ bevindt.

**Figuur 62 | Leeftijdsverdeling van fietsslachtoffers (gewone fiets, elektrische fiets en speed pedelec) (Vlaams Gewest, 2019)**

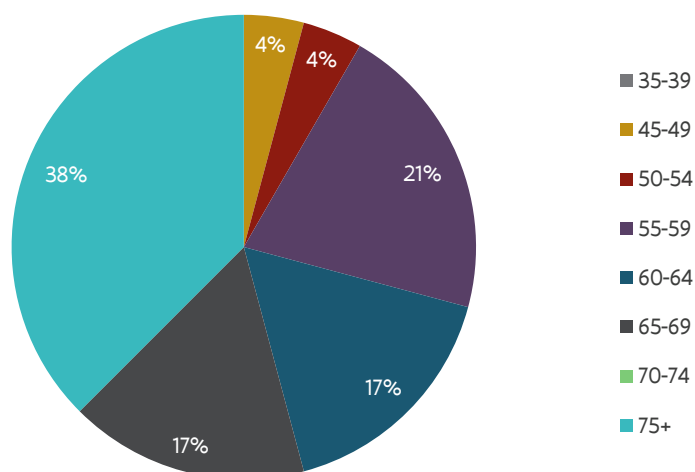


BRON: FOD ECONOMIE A.D. STATISTIEK/ INFOGRAFIE: AVH/V

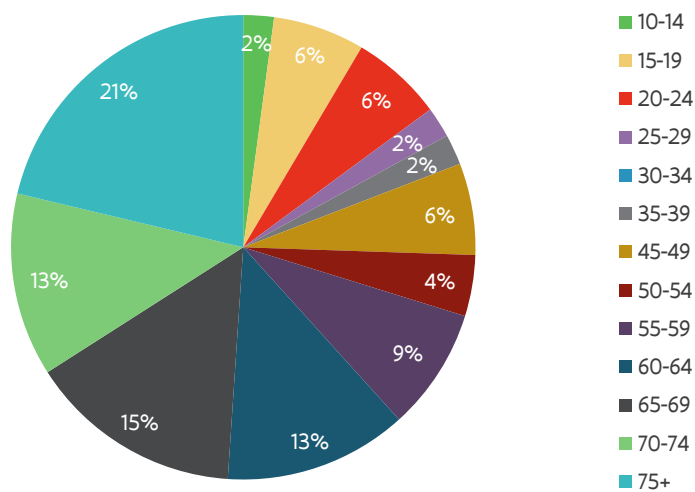


Figuur 63 | Leeftijdsverdeling van fietsdoden (gewone fiets en elektrische fiets) (Vlaams Gewest, 2019)

Leeftijdsverdeling doden elektrische fiets 2019



Leeftijdsverdeling doden gewone fiets 2019



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFE: AVHM

## 6. KENMERKEN VAN LETSELONGEVALLEN

### 6.1. CONFLICTTYPE (“NAAR TEGENPARTIJ”)

Het is evenzeer interessant om een zicht te hebben op het aantal ongevallen (Tabel 34) en verkeersdoden (Tabel 35) naar betrokken vervoersmodi bij het ongeval. Met andere woorden: ‘wie botst tegen wie?’ (eerste aanrijding). Aangezien de registratiegraad varieert per conflicttype (vb. de gekende onderregistratie van eenzijdige fietsongevallen) moeten we wel de nodige voorzichtigheid bij interpretatie bewaren en is deze uitsplitsing naar conflicttype vooral indicatief. Niettemin kan dit evolutief gezien mogelijke aandachtspunten aan de oppervlakte brengen. Hierbij doen we geen uitspraak over wie in fout was bij het ongeval.

TABEL 34 | Aantal letselongevallen naar conflicttype (“tegenpartij” - eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2019)

	Personen-wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Motorfiets	Bromfiets	Fiets	Voetganger	Autobus	Andere/ onbekend	Eenzijdig
Personenwagen	4.493	945	635	838	1.336	4.924	1.267	122	273	2.219
Lichte vrachtwagen		77	107	80	143	508	128	11	20	189
Vrachtwagen			80	37	46	178	42	6	19	84
Motorfiets				20	7	63	28	7	27	311
Bromfiets					31	325	100	9	51	308
Fiets						880	407	66	232	942
Voetganger							0	72	108	0
Autobus								2	5	15
Andere/onbekend									34	49

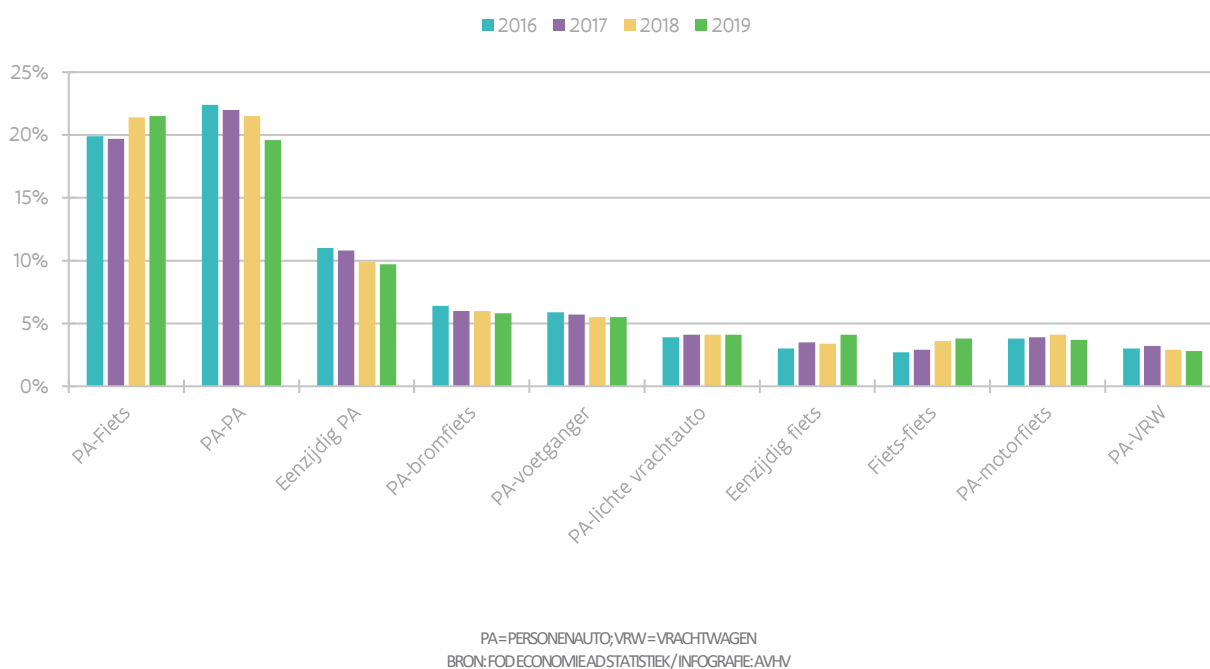
ROOD: ZEER HOOG AANDEEL (>10%); GEEL: HOOG AANDEEL (5-10%); BLAUW: BOVENGEMIDDELD AANDEEL (2,5-5%)  
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFGRAFIE: AVHV

Tabel 34 geeft een overzicht van het aantal letselongevallen naar conflicttype weer. De meest voorkomende conflicttypes zijn de ongevallen tussen een personenwagen en een fiets, tussen personenwagens onderling en de eenzijdige ongevallen met personenwagens. Daarnaast leren we dat bij 5,4% van de letselongevallen een vrachtwagen direct betrokken partij was. Bij ongeveer 3 op de 4 (74,4%) van de letselongevallen was een personenwagen betrokken. Bij 9,6% van de letselongevallen was een lichte vrachtauto betrokken partij.

Als we de top 10 van de conflicttypes bij letselongevallen (... botst tegen ...) van de voorbije jaren bekijken, kunnen we vaststellen dat deze rangschikking (en percentages) in 2019 voor het eerst sinds 2016 is veranderd (Figuur 64). De dalende trend in het aantal ongevallen tussen personenwagens

onderling zet zich door, waardoor dit anno 2019 niet meer het meest voorkomende conflicttype is. In 2019 komen conflicten tussen personenwagens en fietsen met 21,5% het vaakst voor. Ook eenzijdige fietsongevallen en ongevallen tussen fietsers onderling zijn toegenomen in 2019.

Figuur 64 | Aandeel top 10 conflicttypes bij letselongevallen (Vlaams Gewest, 2016-2019)

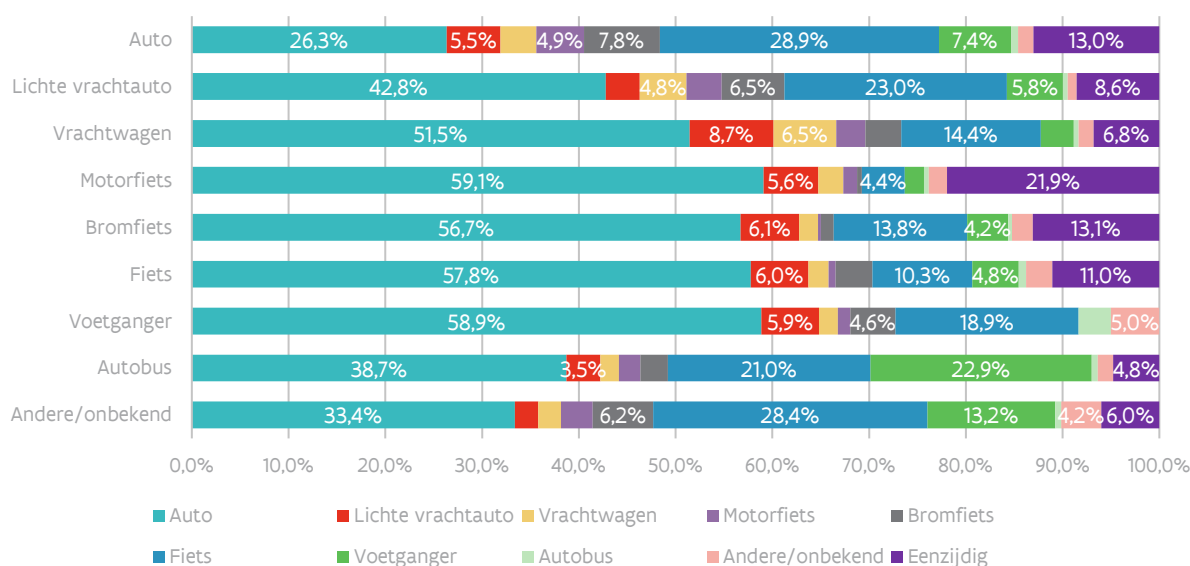


Bekijken we de toestand nu verder per vervoerswijze (Figuur 65):

- Bekijken we de personenwagens, dan komen deze het meest in aanrijding met fietsers (28,9%), kort gevolgd door ongevallen met andere personenwagens (26,3%) en op afstand gevolgd door eenzijdige ongevallen (13,0%).
- Lichte vrachtauto's kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen (42,8%), gevolgd door een ongeval met een fietser (23,0%) en eenzijdige ongevallen (8,6%).
- Vrachtwagens kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen (51,5%), gevolgd door een ongeval met een fietser (14,4%).
- Motorrijders kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen (59,1%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (21,9%).
- Bromfietzers werden het meest betrokken in een ongeval met een personenwagen (56,7%), gevolgd door ongevallen met fietsers (13,8%) en door eenzijdige ongevallen (13,1%).
- Fietsers kwamen het meest in aanrijding met een personenwagen (57,8%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (11,0%) en ongevallen tussen fietsers onderling (10,3%).
- Voetgangers waren het meest betrokken in een ongeval met een personenwagen (58,9%), gevolgd door een ongeval met een fietser (18,9%).
- Zoals hierboven reeds vermeld zijn vooral de ongevallen tussen fietsers en een personenwagen, eenzijdige fietsongevallen en ongevallen tussen fietsers onderling toegenomen t.o.v. 2018. Ongevallen

tussen personenwagens en eenzijdige ongevallen met personenwagens zijn daarentegen afgenomen t.o.v. vorig jaar.

**Figuur 65 | Verdeling naar botspartner, per vervoerswijze, bij de letselongevallen (Vlaams Gewest, 2019)**



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/ INFOGRAFIE: AVHM

Tabel 35 geeft een overzicht van het aantal verkeersdoden en de tegenpartij weer. We zien dus zowel de vervoersmodus van het slachtoffer, als de vervoersmodus van de tegenpartij. Hieruit blijkt dat veruit de meeste dodelijke verkeersslachtoffers vallen in eenzijdige auto-ongevallen, gevolgd door voetgangers en fietsers die betrokken raken in een ongeval met een personenwagen, alsook personenwagens onderling. Ten opzichte van vorig jaar komen meer dan dubbel zo veel voetgangers om in een ongeval met een personenwagen. Daarnaast leren we dat **bij 16,9% van de doden een vrachtwagen betrokken partij** was (t.o.v. 22,6% in 2018). Bij meer dan 6 op de 10 (65,0%) doden was een personenwagen betrokken. Bij 8,0% van de doden was een lichte vrachtauto betrokken partij.

Bij het lezen van deze tabel is het belangrijk te weten dat we geen uitspraak kunnen doen over wie schuld trof in de ongevallen en dat niet alle verkeersdoden zijn opgenomen omdat niet altijd duidelijk is wie de 'botspartner' was.

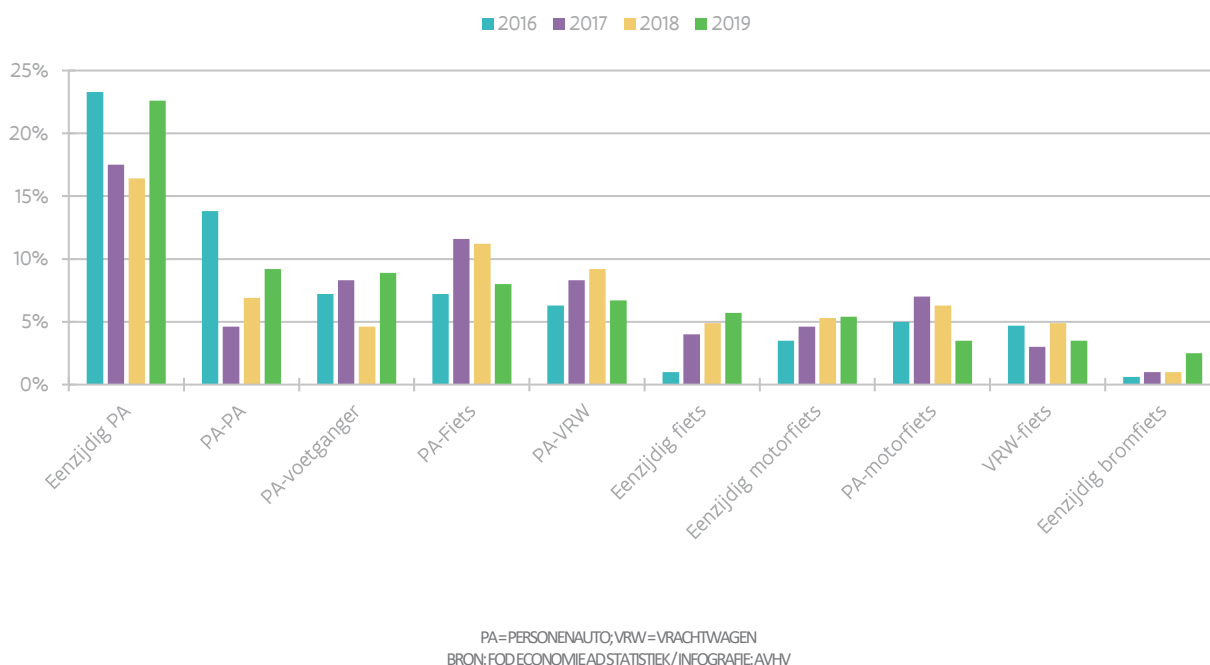
TABEL 35 | Aantal verkeersdoden en hun "tegenpartij" (eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2019)

		VERVOERSWIJZE TEGENPARTIJ								
		Voetganger	Fiets	Motorfiets	Personenwagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus	Andere	Eenzijdig
VERVOERSWIJZE SLACHTOFFER	Voetganger				28	4	7	2	4	
	Fiets	1	5	2	25	5	11	3	2	18
	Bromfiets				7					8
	Motorfiets				11	2	3		2	17
	Personenwagen				29	5	21	1		71
	Lichte vrachtwagen				2		5			1
	Vrachtwagen					1	3			2
	Autobus				1					2
	Andere				3					

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AV+V

Figuur 66 laat zien dat we bij de dodelijke ongevallen naar conflicttype duidelijkere verschillen met de vorige jaren kunnen waarnemen. Zo is het **aantal doden ten gevolge van een aanrijding tussen twee personenwagens** voor het tweede jaar op rij gestegen tot 9,2%. Door de enorme afname tussen 2016 en 2017 zitten we echter nog ver verwijderd van het niveau van 2016. Bij de **eenzijdige dodelijke ongevallen met personenwagens is de sterke stijging** wel zo groot dat we terug ongeveer op het niveau van 2016 zitten (22,6%). Verder valt op dat er in 2019 **minder doden vielen in ongevallen tussen personenwagens en fietsers, maar meer tussen personenwagens en voetgangers**. Bij die laatste lijkt 2018 een uitzondering te zijn geweest, en zien we een stijgende trend sinds 2016. De stijging van het aantal verkeersdoden ten gevolge van **eenzijdige fietsongevallen** (van 1,0% in 2016 naar 5,7% in 2019) zet zich gestaag voort. Tenslotte zien we in 2019 voor het eerst dat de eenzijdige dodelijke bromfietsongevallen bij de 10 gevaarlijkste conflicttypes horen.

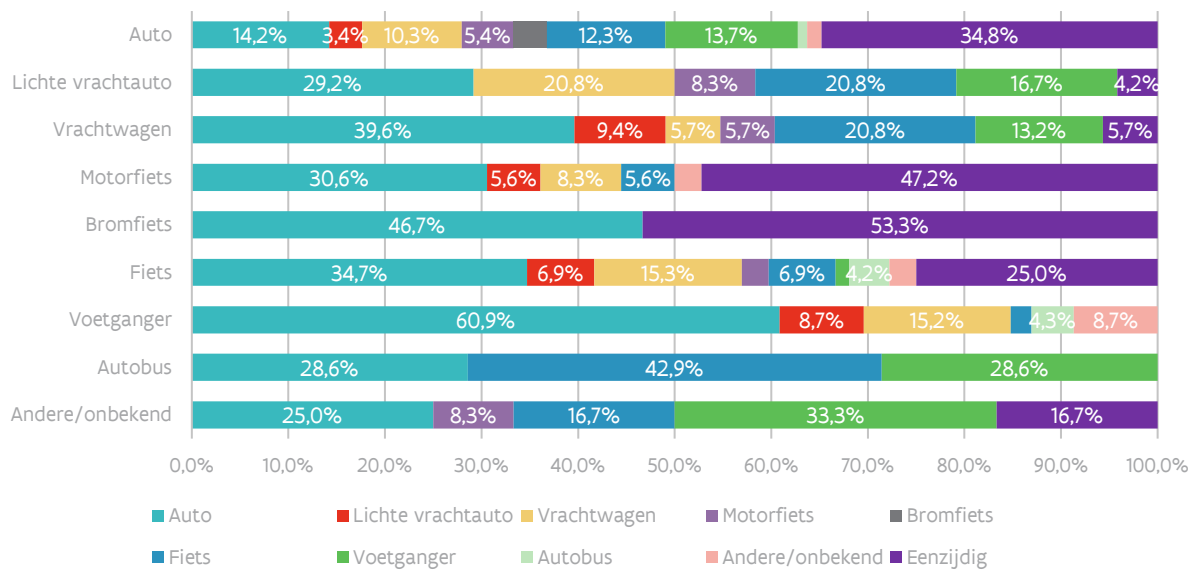
Figuur 66 | Aandeel top 10 conflicttypes bij dodelijke letselongevallen (Vlaams Gewest, 2016-2019)



Bekijken we de toestand nu verder per vervoerswijze (Figuur 67):

- Bekijken we de personenwagens, dan vallen de meeste doden te betreuren bij een eenzijdig ongeval (meer dan 1/3 van de ongevallen met een personenwagen (34,8%)), gevolgd door een ongeval met een andere personenwagen (14,2%), een ongeval met een voetganger (13,7%), met een fietser (12,3%), met een vrachtwagen (10,3%), met een motorfietser (5,4%), en tenslotte met een lichte vrachtauto (3,4%).
- Voor de lichte vrachtauto's vielen de meeste doden bij een aanrijding met een personenwagen (29,2%) en door een aanrijding met een vrachtwagen en een fietser (beide 20,8%). Ook ongevallen met een voetganger komen vaak voor (16,7%).
- Voor de vrachtwagens vallen de meeste doden bij ongevallen met personenwagens (39,6%), gevolgd door ongevallen met fietsers (20,8%). Dat laatste is een lichte daling t.o.v. 2018, toen 22,1% van de dodelijke vrachtwagenongevallen met een fietser waren.
- Voor de motorrijder vielen de meeste doden bij eenzijdige ongevallen (47,2%), gevolgd door aanrijdingen met een personenwagen (30,6%).
- Voor bromfietzers kwamen in 2019 slechts twee conflicttypes voor: 53,3% (8 van de 15) van de bromfietzers kwam om in een eenzijdig ongeval, 46,7% (7 van de 15) in een ongeval met een personenwagen.
- Voor de fietser vielen de meeste doden bij aanrijding met een personenwagen (34,7%), gevolgd door eenzijdige fietsongevallen (25,0%) en aanrijdingen met een vrachtwagen (15,3%).
- Voor de voetganger tenslotte vielen veruit de meeste doden bij aanrijding met een personenwagen (60,9%), gevolgd door een vrachtwagen (15,2%).

Figuur 67 | Verdeling naar botspartner, per vervoerswijze, bij de verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2019)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

Wanneer we specifiek kijken naar de **verkeersdoden bij ongevallen met jonge autobestuurders** vinden we vooral een hoger aandeel bij de conflicttypes **eenzijdig ongeval** en in mindere mate bij ongevallen met andere personenwagens en (lichte) vrachtwagens. Wanneer we kijken naar alle **letselongevallen** vinden we vooral een hoger aandeel **eenzijdige ongevallen** en ongevallen met andere **personenwagens** bij ongevallen met jonge autobestuurders.

## 6.2. NAAR TYPE VAN AANRIJDING

Dodelijke ongevallen ten gevolge van een botsing tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief) tellen in Vlaanderen op tot 57% (Tabel 36). Binnen deze categorie gebeuren de meeste dodelijke ongevallen bij een botsing langs opzij, gevolgd door een aanrijding met een voetganger en een botsing langs achteren (respectievelijk 15,0%, 13,7% en 11,0%). Opvallend is de toename van de dodelijke ongevallen met een voetganger (van 8,9% in 2018 naar 13,7% in 2019). Meer dan een derde van de dodelijke ongevallen was het gevolg van een eenzijdig ongeval waarbij al dan niet een hindernis werd aangereden, terwijl het aandeel eenzijdige ongevallen in het totaal aantal letselongevallen slechts 16,7% bedraagt. Binnen deze eenzijdige ongevallen, komen de meeste aanrijdingen met doden (27,3%) voor in verkeerssituaties waarbij één weggebruiker botst tegen een hindernis welke zich buiten de rijbaan bevindt (bv. een boom of verlichtingspaal), een opmerkelijke

stijging t.o.v. 2018 (+4,4%). Voor 6,3% van de dodelijke ongevallen is het type aanrijding niet vermeld of onbekend.

**TABEL 36 | Aantal dodelijke ongevallen en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2019)**

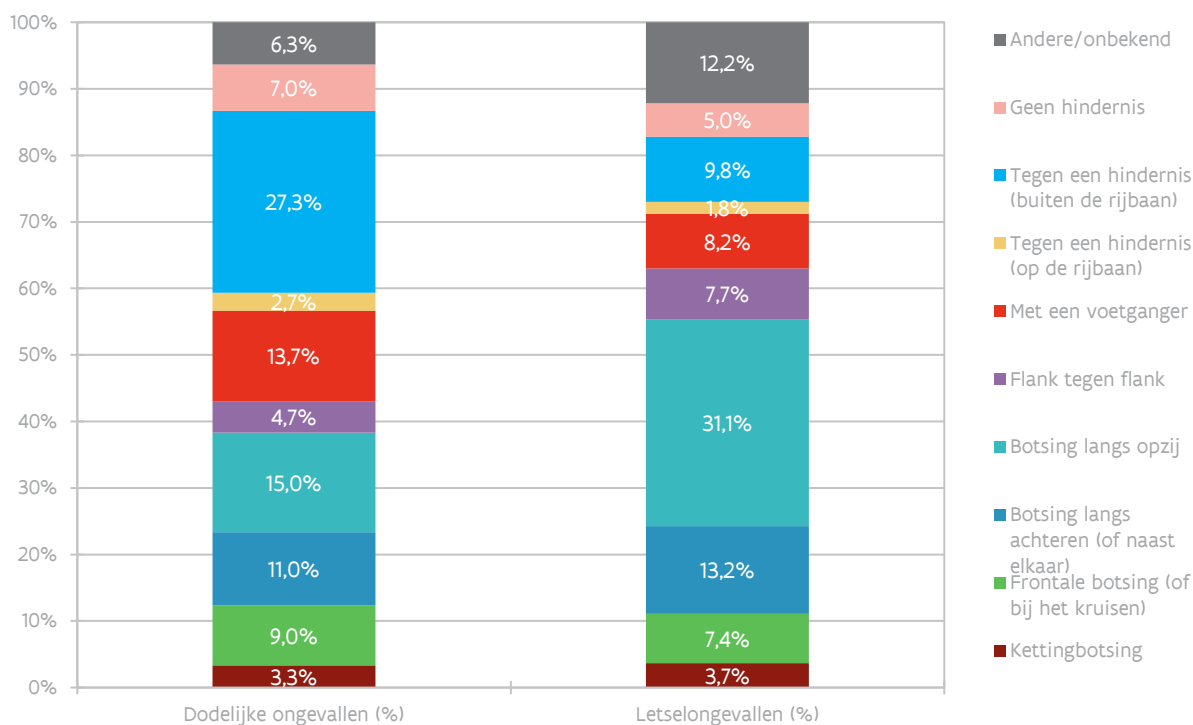
		DODELIJKE ONGEVALLEN		ONGEVALLLEN MET LETSELS	
		#	%	#	%
TUSSEN BESTUURDERS	Kettingbotsing (3 bestuurders of meer)	10	3,3%	847	3,7%
	Frontale botsing	27	9,0%	1.713	7,4%
	Botsing langs achteren (of naast elkaar)	33	11,0%	3.034	13,2%
	Botsing langs opzij	45	15,0%	7.164	31,1%
	Flank tegen flank	14	4,7%	1.779	7,7%
MET EEN VOETGANGER		41	13,7%	1.882	8,2%
ÉÉN WEGGEBRUIKER	Tegen een hindernis (op de rijbaan)	8	2,7%	426	1,8%
	Tegen een hindernis (naast de rijbaan)	82	27,3%	2.254	9,8%
	Geen hindernis	21	7,0%	1.163	5,0%
ONBEKEND		19	6,3%	2.804	12,2%
<b>TOTAAL</b>		<b>300</b>	<b>100%</b>	<b>23.066</b>	<b>100%</b>

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFGRAFIE: AV+V

71,3% van de aanrijdingen met letsel in Vlaanderen bestaan uit een aanrijding tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief) (Tabel 36 en Figuur 68). Vlaanderen kent een hoog percentage aanrijdingen langs opzij (31,1%). Dit type ongevallen is voornamelijk gelinkt aan kruispunten, maar ook de typische lintbebouwing draagt hier toe bij. Ook aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar) komen vrij frequent voor (13,2%). De drie aanrijdingstypes met slechts één betrokken partij (i.e. een aanrijding tegen een hindernis op of buiten de rijbaan, of een aanrijding zonder hindernis), welke onder de categorie eenzijdige ongevallen geplaatst worden, vertegenwoordigen 16,7% van alle aanrijdingen met letsel in Vlaanderen.



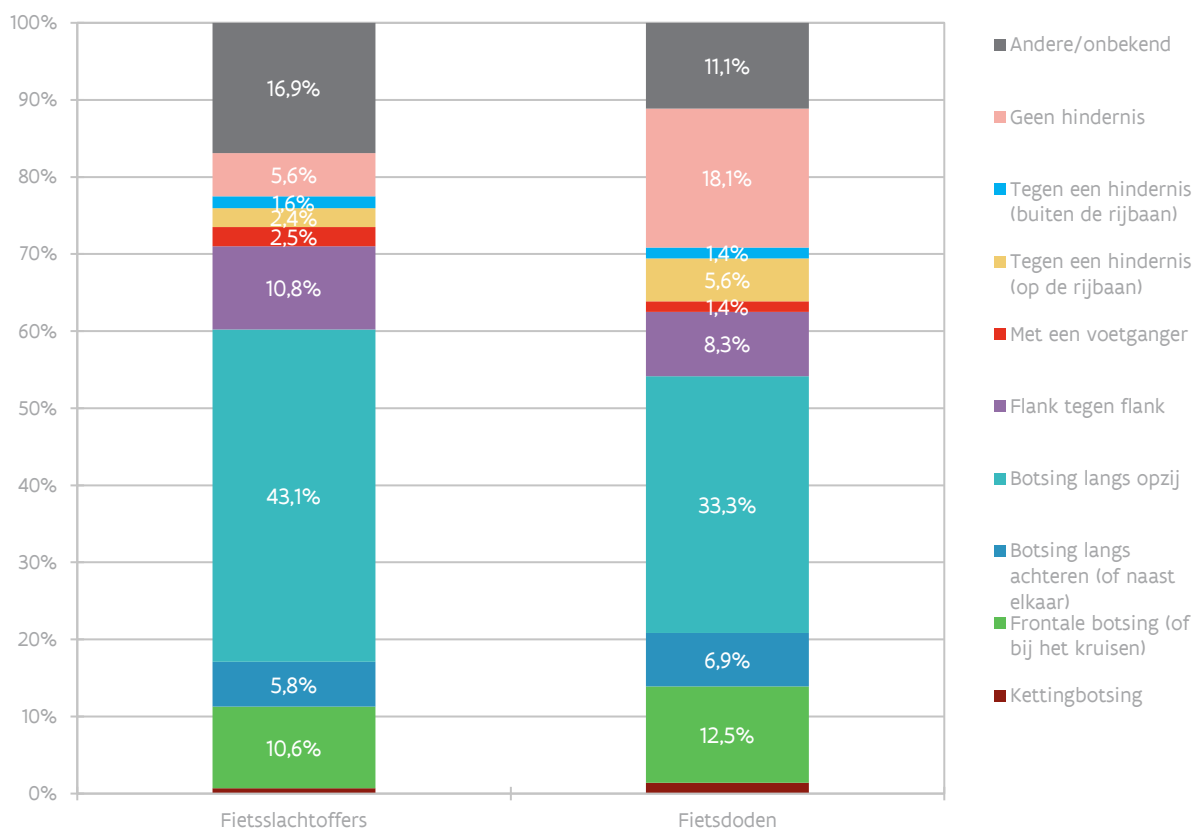
Figuur 68 | Aandeel dodelijke ongevallen en letselgevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2019)



BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFIE: AVHM

Het aandeel aanrijdingen langs opzij is nog hoger wanneer we specifiek de **fietssers** beschouwen (Figuur 69). Hierbij zien we dat bijna de helft (43,1%) (en zelfs 51,9% als we de onbekenden buiten beschouwing laten) van de fietsslachtoffers valt bij een aanrijding langs opzij. Ook veel fietsslachtoffers vallen bij een frontale botsing of bij het kruisen (10,6%) en bij een botsing flank tegen flank (10,8%). Ook bij de fietsdoden is het grootste aandeel (33,3%) van de fietsdoden het gevolg van een botsing langs opzij. Opvallend is dat ook veel fietsdoden in een eenzijdig fietsongeval vallen zonder hindernis (18,1%), terwijl deze categorie slechts 5,6% van alle fietsslachtoffers bevat.

Figuur 69 | Aandeel fietsdoden en fietsslachtoffers volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2019)



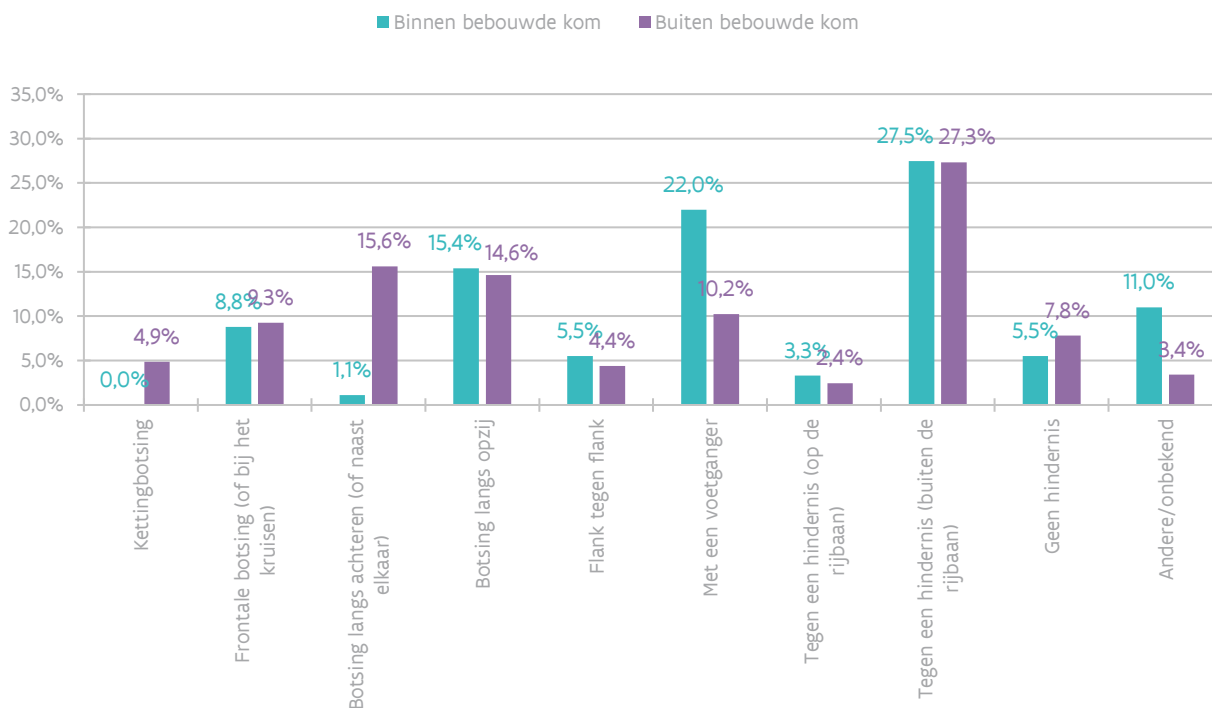
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

Onderstaande Figuur 70 geeft de verdeling weer van het aantal dodelijke aanrijdingen volgens aanrijdingstype, verder onderverdeeld naar wegtype (i.e. binnen of buiten de bebouwde kom). De infrastructurele – en omgevingskenmerken die eigen zijn aan elk wegtype hebben doorgaans een invloed op de aanrijdingstypes die er zich voordoen.

Figuur 70 geeft aan dat de **aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan** tot het **hoogste percentage dodelijke aanrijdingen** leiden op wegen **zowel binnen als buiten de bebouwde kom** (meer dan 27%). Vorige jaren lag dit traditioneel lager binnen de bebouwde kom. Verder is in 2019 erg opvallend dat botsingen langs achter amper voorkomen binnen de bebouwde kom, terwijl dit buiten de bebouwde kom net heel erg vaak voorkomt (15,6%). Een ander groot verschil zijn de aanrijdingen met een voetganger: deze komen meer dan dubbel zo vaak voor binnen de bebouwde kom (22,0%) dan buiten de bebouwde kom (10,2%). Botsingen langs opzij (ca. 15%) komen dan weer zeer vaak voor zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Dit was ook vorige jaren het geval, al liggen beide percentages in 2019 hoger dan in 2018. Wegen buiten de bebouwde kom kennen dan weer een groter

aandeel dodelijke eenzijdige ongevallen zonder hindernis, wat te verklaren is door de hoger gereden snelheden.

**Figuur 70 | Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2019)**

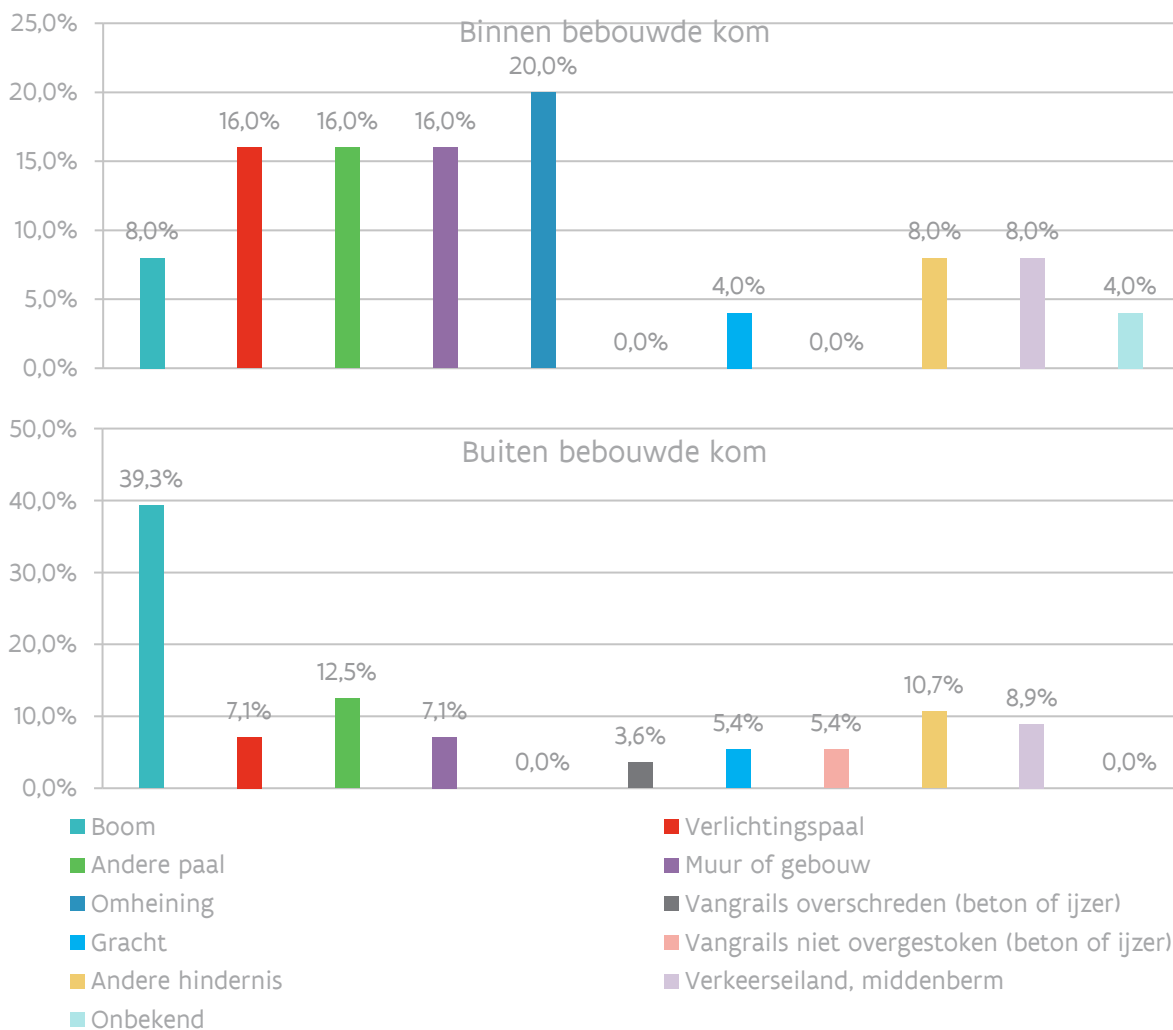


BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/INFOGRAFIE: AVH/V  
 NOTA: BALKEN MET EENZELFDE KLEUR TELLEN OP TOT 100%

Uit Figuur 68 en 70 en Tabel 36 kan afgeleid worden dat dodelijke aanrijdingen vaak voorkomen bij aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan. Om een meer gedetailleerde kijk te geven op de verschillende types hindernissen buiten de rijbaan gaan we in Figuur 71 verder in op de aard van deze hindernissen.

**Buiten de bebouwde kom** zijn **bomen** duidelijk het meest frequente obstakel waarbij dodelijke slachtoffers vallen in eenzijdige aanrijdingen tegen een hindernis buiten de rijbaan (39,3%). **Binnen de bebouwde kom** vormen ‘**palen**’ (zowel verlichtings- als andere palen, samen 32%), naast omheiningen en muren of gebouwen (respectievelijk 20% en 16%), vaak een hindernis buiten de rijbaan. Om ernstige gevolgen van aanrijdingen met hindernissen te beperken, wordt ingezet op vergevingsgezinde wegen door zoveel mogelijk overbodige obstakels te verwijderen en door na te gaan of er geen betere uitvoeringsmogelijkheden zijn.

Figuur 71 | Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens aard van het obstakel en naar locatie (Vlaams Gewest, 2019)



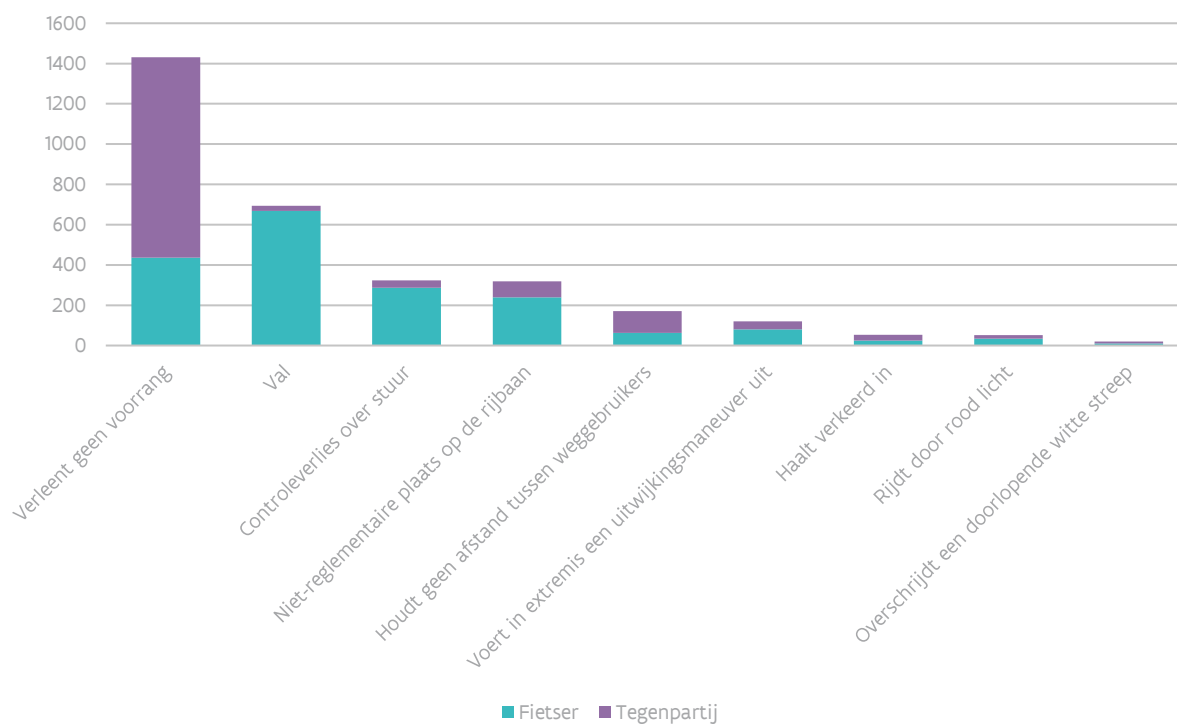
BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

Als we de obstakels beschouwen bij alle fietsongevallen (niet enkel de dodelijke), zien we dat palen en 'andere hindernis' de belangrijkste groepen obstakels vormen. Daarnaast zijn ook bomen, muren of gebouwen en omheiningen veel voorkomende obstakels.

Tenslotte werpen we nog een blik op de ongevalsfactoren gerelateerd aan menselijk gedrag bij fietsongevallen. Hier zien we dat het niet verlenen van voorrang met voorsprong het meeste voorkomt. In figuur 72 is ook weergegeven bij wie de fout ligt (de fietser of de tegenpartij) bij fietsongevallen. Voor het niet verlenen van voorrang ligt de fout het vaakst bij de tegenpartij. Dit is

ook het geval voor het te weinig afstand houden tussen weggebruikers. Voor de andere ongevalsfactoren (o.a. val, niet reglementaire plaats op de rijbaan, controleverlies over het stuur) ligt de fout meestal bij de fietser zelf.

**Figuur 72 | Verdeling geregistreeerde ongevalsfactoren bij fietsongevallen, met onderscheid naar de partij waarbij de fout ligt (Vlaams Gewest, 2019)**

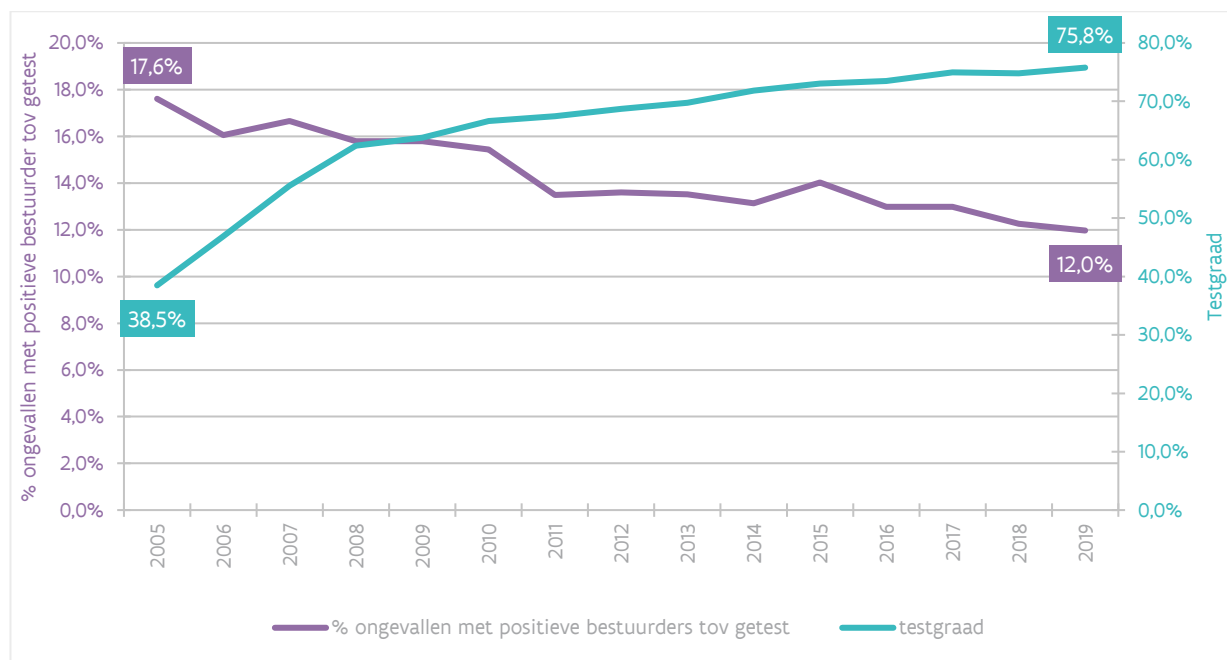


BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHM

### 6.3. RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Rijden onder invloed van alcohol vormt anno 2019 nog steeds een probleem. In figuur 73 zien we dat 12% van de geteste bestuurders bij een ongeval positief testte. Ten opzichte van 2005 is dat een positieve evolutie, maar sinds 2011 stagneert dit percentage (al zien we sinds 2017 toch opnieuw een voorzichtige daling).

Figuur 73 | Percentage positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol bij letselongevallen en de testgraad (Vlaams Gewest, 2005-2019)



BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFE:AVHM

Als we kijken naar het percentage positieve bestuurders bij een ongeval opgedeeld per type weggebruiker (tabel 37), merken we dat de bestuurders van een personenwagen het vaakst positief testen (10,5%). Ook bestuurders van lichte vrachtauto's (8,9%), bromfietzers (7,6%), motorfietzers (6,9%), voetgangers (6,2%) en fietsers (5,7%) testen geregeld positief. Hierbij moeten we wel opmerken dat de testgraad bij voetgangers en fietsers heel wat lager ligt dan bij het gemotoriseerd verkeer. Als we vergelijken met het aandeel betrokkenen in een ongeval, zien we dat vooral vrachtwagenbestuurders en autobusbestuurders zeer weinig positief testen (respectievelijk 2,1% en 0,0%). Als we het aandeel positieve bestuurders naar type weggebruiker evolutief bekijken, merken we weinig verschuivingen tussen de types weggebruikers op. Bestuurders van personenauto's (van 17% in 2005 naar 10,5% in 2019) en lichte vrachtauto's (van ongeveer 14% in 2005 naar 8,9% in 2019) kennen de meest positieve evolutie. Fietsers zijn de enige categorie weggebruikers die een negatieve evolutie kennen, al is deze verandering eerder klein (van 4,8% in 2005 naar 5,7% in 2019).

TABEL 37 | Percentage ongevallen met positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol en testgraad, naar type weggebruiker (Vlaams Gewest, 2019)

TYPE WEGGEBRUIKER	PERCENTAGE ONGEVALLEN MET POSITIEF GETESTE BESTUURDER	TESTGRAAD
Personenauto	10,5%	78,4%
Lichte vrachtauto	8,9%	77,5%
Fiets	5,7%	51,2%
Bromfiets	7,6%	67,6%
Motorfiets	6,9%	67,3%
Voetganger	6,2%	29,4%
Vrachtwagen	2,1%	80,0%
Autocar/autobus	0,0%	75,8%
Andere weggebruiker	4,3%	25,9%

BRON: FODECONOMIEADSTATISTIEK/INFOGRAFIE: AVHV

## DEEL 2: Samenvatting en aandachtspunten

---

### DE ALGEMENE EVOLUTIE VAN ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS

#### STREEFCIJFERS VERKEERSVEILIGHEIDSPAN

In 2019 vielen in Vlaanderen 315 **verkeersdoden** te betreuren, een stijging met 1,6% ten opzichte van 2018. Om de doelstelling voor 2020 uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan te behalen, zouden er volgend jaar 115 doden minder moeten vallen, wat zelfs gezien de uitzonderlijke omstandigheden door de coronapandemie onhaalbaar lijkt. Wanneer we echter de evolutie vergelijken met onze buurlanden, boekt Vlaanderen nog steeds de sterkste vooruitgang tijdens het laatste decennium.

Vanaf 2007 volgt een geleidelijke daling van het aantal **zwaargewonden** tot 2019, met uitzondering van een piek in 2011. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, zijn volgend jaar 973 zwaargewonden minder nodig dan het geregistreerde aantal in 2019. Dit betekent dat de lichte daling die werd opgetekend tijdens de laatste jaren niet zal volstaan om de doelstelling voor 2020 te behalen.

In het jaar 2019 zien we een status quo t.o.v. 2018 voor wat betreft het streefcijfer “daling aantal **dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers**”. Hiermee wordt het einde van de dalende trend sinds 2011 bevestigd. Dit zorgt ervoor dat ook het aandeel van de dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij de niet-beschermde verkeersdeelnemers in de totaliteit van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers is gestegen (van 48,9% in 2010 naar 64,7% in 2019). Om de doelstelling voor 2020 te behalen, is nog een daling van 603 verkeersslachtoffers nodig. Hierbij zijn het vooral de fietsers (+12% t.o.v. 2010) die een duidelijke achterstand vertonen richting het te behalen streefcijfer, maar ook de voetgangers, motorrijders en in mindere mate de bromfietzers liggen achter op schema.

In het jaar 2019 zien we t.o.v. 2018 een stijging voor wat betreft het streefcijfer “daling aantal **dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders**”. Het jaar 2018 was echter een uitzonderlijk gunstig jaar voor dit streefcijfer. Dankzij de zeer grote daling tussen 2014 en 2015 enerzijds en tussen 2017 en 2018 anderzijds wordt de doelstelling van maximaal 165 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders in het jaar 2020 nu reeds bereikt, en liggen we ruim op schema om ook het streefcijfer voor 2030 te halen.

Het aantal **lichtgewonden** kent sinds 2011 een dalende tendens. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, is volgend jaar een daling van 659 lichtgewonden nodig. Op dit moment ligt het aantal lichtgewonden net op schema om deze doelstelling te behalen.

Het aantal **letselongevallen** in 2019 bedraagt 23.068. Ten opzichte van het referentiegemiddelde 2010-2012 is het aantal letselongevallen met 20,9% afgenomen, en ten opzichte van het jaar 2018 zien we een afname van 2,7%. Om de doelstelling voor 2020 te behalen, moeten volgend jaar 1.228 minder letselongevallen vallen en is er dus een sterkere afname dan die van het voorbije jaar nodig.



## ANDERE VERKEERSVEILIGHEIDSINDICATOREN

In 2019 zien we ten opzichte van 2018 een zeer lichte stijging van de **mortaliteit** in het verkeer in Vlaanderen naar 48 verkeersdoden per miljoen inwoners. Vlaanderen bevindt zich in 2019 onder het Belgisch niveau en exact op het Europees gemiddelde.

In 2019 bedraagt het **overlijdensrisico** in Vlaanderen 3,8 t.o.v. 3,7 in 2018. Beschouwen we het overlijdensrisico per vervoerswijze dan blijken de bromfietzers er nog steeds bovenuit te steken, op afstand gevolgd door de motorrijders, voetgangers en fietsers.

Het **ongevalsrisico** in Vlaanderen kent ten opzichte van vorig jaar een lichte afname naar 380. Op vlak van de **ongevallenernst** vielen in Vlaanderen 14 verkeersdoden per 1.000 letselongevallen in 2019, een lichte stijging t.o.v. 2018.

## HET TIJDSTIP VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

Letselongevallen zijn onderhevig aan seizoenschommelingen. In de lente begint het aantal ongevallen te stijgen, wat leidt tot een piek rond de maanden mei en juni. Na deze stijging volgt een kortstondige vermindering van het aantal ongevallen in de maanden juli en augustus. Na deze periode volgt er een tweede piek in het najaar.

Op weekdays valt een hoog aantal letselongevallen tijdens de **ochtendspits** (voornamelijk tussen 7 en 9 uur) en tijdens de **avondspits** (voornamelijk tussen 15 en 18 uur) op.

Het percentage letselongevallen dat zich voordoet op **weekdagen** (d.i. overdag tijdens de werkweek) bedraagt in Vlaanderen 72%. Het percentage letselongevallen tijdens weekends bedraagt een kwart (24%). Hierbij zien we het aandeel letselongevallen tijdens de weekday toenemen van 67% in 2005 tot 72% in 2019. Ook bij de ongevallen met ernstige afloop (doden en zwaargewonden) stellen we een vergelijkbare evolutie vast. Er gebeuren dus nog steeds wel wat ernstige verkeersongevallen 's nachts, maar er tekent zich toch enige verschuiving af naar ernstige verkeersongevallen **overdag** tijdens een gewone weekday. Wanneer we 2019 met 2018 vergelijken zien we geen grote wijzigingen.

Net als vorig jaar, zien we in 2019 terug een toename van **het aantal omgekomen autobestuurders** in het algemeen t.o.v. het jaar voordien. Deze toename situeert zich tijdens **weekenddagen en -nachten**, tijdens weekdays zien we een status quo t.o.v. 2018. **Tijdens weeknachten** lag het aantal omgekomen autobestuurders **nooit lager dan in 2019**.

De problematiek van **ernstige weekendongevallen** wordt vaak in verband gebracht met **jonge autobestuurders**. In 2019 waren 16,3% (in 2018 nog 13,8%) van alle autobestuurders die omkwamen in een ongeval, jongeren tussen 18 en 24 jaar oud. Dit percentage ligt nog steeds hoog in vergelijking tot hun bevolkingsaandeel (7,8%). In 2019 zien we inderdaad – in tegenstelling tot vorig jaar – een hoger aandeel omgekomen jonge autobestuurders tijdens weekendnachten (zowel leeftijdsgroep 18-24-jarigen, als 25-34-jarigen).

De verdeling van het aantal **voetgangersslachtoffers** over de verschillende maanden van het jaar kan wegens de lichtgesteldheid en weersomstandigheden afwijken van die van andere weggebruikers. Ook in 2019 zien we een duidelijke piek in het aantal voetgangersslachtoffers tijdens de **avondspits in de late herfst/vroege winter**. Bij de **fietsers** zien we dat de piek vroeger in het jaar komt: tijdens de **ochtend- en avondspits in september**.

De meerderheid van de ongevallen (81,4%) gebeurt bij normale weersomstandigheden.

## DE LOCATIE VAN LETSELONGEVALLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

### ALGEMEEN

De provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen kenden in 2019 het hoogste aandeel verkeersdoden (respectievelijk 24,8% en 22,2%), samen bijna de helft van het totaal aantal geregistreerde verkeersdoden in Vlaanderen. **Antwerpen** staat eerst in de rangschikking wat het aandeel letselongevallen betreft (29,3%), net voor Oost-Vlaanderen (26,4%). West-Vlaanderen is goed voor een beperkter aandeel van het aantal ongevallen (18,7%). De ongevallenernst is in 2019 het laagst in de provincie Oost-Vlaanderen (11,5) en het hoogst in de provincie Limburg (20,7).

We stellen in 2019 vast dat de meeste ongevallen plaatsvinden op de **gewestwegen** (45,7%) en op de **gemeentewegen** (45,4%). De autosnelwegen volgen op ruime afstand (8,6%). Bij de verkeersdoden is het aandeel op gewestwegen licht hoger en verdubbelt het aandeel op de autosnelwegen (17,1%) bijna.

Het aantal letselongevallen in 2019 is hoger **binnen de bebouwde kom** (12.459) dan buiten de bebouwde kom (9.636), terwijl meer dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers te betreuren vallen **buiten de bebouwde kom**.

De verdeling van de slachtoffers naar het type weggebruiker verschilt sterk tussen ongevallen die binnen of buiten de bebouwde kom gebeuren. Binnen de bebouwde kom bestaat een groter aandeel van de verkeersslachtoffers uit kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorfietsers). Verder kunnen we vaststellen dat, **buiten de bebouwde kom**, de **kwetsbare weggebruikers een groter aandeel** kennen onder de doden dan onder de zwaar- en lichtgewonden. Binnen de bebouwde kom vallen vooral het lagere aandeel (brom)fietsers en het hogere aandeel voetgangers onder de verkeersdoden op, in vergelijking met de zwaar- en lichtgewonden. De kwetsbare weggebruikers vertegenwoordigen **63% van alle doden** binnen de bebouwde kom (maar dit aandeel is wel aanzienlijk minder dan de 77% van in 2018), **66% van alle zwaar- en lichtgewonden binnen de bebouwde kom**, **48% van alle verkeersdoden** buiten bebouwde kom, **en 30% van alle zwaar- en lichtgewonden buiten de bebouwde kom**. De grootste verandering ten opzichte van vorig jaar is het percentage fietsdoden binnen de bebouwde kom, dat daalde van 50% in 2018 naar 23% in 2019.

In het jaar 2019 werd het grootste aantal verkeersdoden geregistreerd op de **70 km/u wegen**, gevolgd door de 50 km/u wegen. Voor wat betreft het aantal letselongevallen is dit net omgekeerd, met het hoogste aantal onder snelheidsregime **50 km/u**. De ongevallenernst stijgt naarmate de snelheid toeneemt. Sinds 2017 valt op dat het aantal verkeersdoden en letselongevallen op wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u drastisch afgenomen is, wat verklaard kan worden doordat sinds 1 januari 2017 het snelheidsregime buiten de bebouwde kom op 70 km/u ligt.

Het merendeel van de letselongevallen in Vlaanderen vindt plaats op **doorlopende weggedeeltes** (62,2%). De overige ongevallen doen zich voor op kruispunten (35,1%) en op rotondes (2,6%). Het aandeel verkeersdoden op doorlopende wegsegmenten is hoger dan het aandeel letselongevallen (76,5% t.o.v. 62,2%); dit impliceert dat de ongevallenernst op deze doorlopende wegsegmenten bovengemiddeld is. Dit betekent echter niet noodzakelijk dat kruispunten en/of rotondes steeds veiliger zijn. Bovendien blijkt dit aandeel ook te verschillen naargelang het beschouwde vervoersmiddel. Zo heeft bij fietsongevallen traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats

op kruispunten, terwijl bij voetgangersongevallen dan weer traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats heeft buiten kruispunten.

## FIETS

**De provincie Antwerpen** kende in 2019 het hoogste aandeel fietsdoden (35%). De andere provincies volgen op een grote afstand: 14 fietsdoden in Limburg (19%), 12 in Oost-Vlaanderen (17%), 11 in West-Vlaanderen (15%) en 10 in Vlaams-Brabant (14%). Kijken we naar de andere fietsslachtoffers, dan zien we dat de minste slachtoffers in Limburg vallen (9%). Antwerpen is ook de provincie met het meeste licht- en zwaargewonde fietsers (32%).

Als we kijken naar de fietsslachtoffers opgedeeld per type weg, dan zien we dat zowel voor de fietsdoden als voor de zwaar- en lichtgewonde fietsers de meerderheid van de slachtoffers valt op **gemeentewegen**. Ten opzichte van vorig jaar waren er 2 fietsdoden minder op gemeentewegen en 6 fietsdoden minder op gewestwegen.

Het aantal **fietsslachtoffers** in 2019 is hoger **binnen de bebouwde kom** (bijna 3 op 4) dan buiten de bebouwde kom (iets meer dan 1 op 4). Als we de **fietsdoden** beschouwen, zien we dat het aandeel hoger is **buiten de bebouwde kom** (69,4%). Dit is een groot verschil met 2018, toen het aandeel fietsdoden buiten de bebouwde kom slechts 44,9% bedroeg.

In het jaar 2019 vielen het merendeel van de **zwaar- en lichtgewonde fietsers** bij een snelheidsregime van maximaal **50 km/u** (bijna 6 op 10). Het meeste **fietsdoden** vielen in 2019 bij een snelheidsregime van maximaal **70 km/u** (47,2%).

Het merendeel van de zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen valt op doorlopende weggedeeltes (55,1%), maar **het aandeel op kruispunten is wel hoger dan voor andere vervoerswijzen**, met 41,4% op kruispunten en 3,4% op rotondes. Voor wat betreft de dodelijke fietsongevallen is dit in tegenstelling tot vorig jaar iets minder duidelijk. Terwijl in 2018 nog het merendeel van de fietsdoden vielen op kruispunten, is dat in 2019 niet meer het geval: 37,5% op kruispunt, 2,8% op rotonde en 59,7% buiten kruispunt.

## KENMERKEN VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

### LEEFTIJD EN GESLACHT

Wanneer we het aandeel verkeersdoden naar leeftijdscategorie in 2019 beschouwen, zien we ten opzichte van 2018 geen grote wijzigingen. Het aandeel verkeersdoden bij de **senioren** is de laatste 10 jaar sterk gestegen. In 2019 zijn immers meer dan 4 op de 10 verkeersdoden 60 jaar of ouder. We stellen vast dat nog ongeveer 1 op 5 van de verkeersdoden zich tussen 15 en 29 jaar bevindt, een status quo t.o.v. 2018. Het aandeel blijft, met 1%, het kleinst bij de kinderen (0-14-jarigen).

De kenmerkende piek bij de **jongeren** voor wat betreft het aantal **verkeersdoden per 100.000 inwoners** (zie voorgaande jaarrapporten) komt anno 2019 opnieuw duidelijker in beeld: 8,6% van het totale aantal doden vielen binnen de leeftijdscategorie **20-24 jaar**. Verder valt in 2019 vooral de afname van het aantal doden per 100.000 inwoners voor de 35-39-jarigen op. **Een tweede echte piek kunnen we waarnemen bij de 75-plussers**, met meer dan 10 doden per 100.000 inwoners. Maar liefst 21,3% van het totaal aantal verkeersdoden valt in de **leeftijdsgroep 75+** tegenover 9,7% van de bevolking, een groep die globaal gekenmerkt wordt door een hogere kwetsbaarheid. Als we 2019 met 2018 vergelijken,

valt vooral de stijging bij de 15-19-jarigen, 40-44-jarigen, 55-59-jarigen en 75-plussers op, maar ook de afname bij de 35-39-jarigen en de 70-74-jarigen.

Beschouwen we de **verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners** in zijn globaliteit, dan steekt de leeftijdsklasse van **20- tot 24-jarigen** er ook bovenuit, van nabij gevolgd door de leeftijdsklassen 15-19 jaar en 25-29 jaar. Het is ook zo dat het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners bij de jonge autobestuurders (18-24 jaar) nog steeds hoger is dan voor alle autobestuurders. T.o.v. 2018 is dit aantal bij jonge autobestuurders toegenomen van 2,3 naar 3,1 doden per 100.000 inwoners. Hoewel het **aandeel ongevallen met jonge autobestuurders een positieve evolutie kent**, met een daling van bijna 10% t.o.v. het jaar 2000, blijft de betrokkenheid van jonge autobestuurders bij ongevallen nog steeds hoog. De aandacht voor jonge (auto)bestuurders blijft m.a.w. nog steeds gerechtvaardigd.

De oververtegenwoordiging van mannen in (ernstige) verkeersongevallen blijft een constante. Mannen maken 77,4% van alle verkeersdoden uit tegen een bevolkingsaandeel van 49,5%. Bij mannen is de mortaliteit het hoogst bij de **75-plussers** (18,3% van alle verkeersdoden), gevolgd door de 20-24-jarigen en de 55-69-jarigen. Bij de vrouwen vinden we eveneens veruit de hoogste piek bij de 75-plussers (goed voor bijna 33% van de vrouwelijke verkeersdoden). Kleinere pieken vinden we terug voor de leeftijdscategorieën 45-49 jaar en 70-74 jaar. Voor wat betreft het aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners zijn de grafieken voor mannen en vrouwen zeer gelijkaardig voor de jongere leeftijdscategorieën. Voor de oudere categorieën zijn vooral de 75-plussers de constante tussen beide geslachten.

#### VERPLAATSINGSWIJZE

De vaststelling dat **auto-inzittenden** nog steeds de grootste groep verkeersslachtoffers uitmaken in Vlaanderen is niet verwonderlijk, rekening houdend met het verplaatsingsgedrag. **43,2%** van alle slachtoffers in 2019 waren auto-inzittenden, gevolgd door **fietzers (30,4%), bromfietzers (7,8%), voetgangers (7,4%) en motorfietzers (5,0%)**. Als we vergelijken met de aandelen 10 jaar geleden, merken we vooral een stijgend aandeel van de fietsslachtoffers en een dalend aandeel bij de inzittenden van personenwagens. Bij de verkeersdoden is het aandeel motorrijders meer dan dubbel zo hoog. Ook bij voetgangers is het aandeel dubbel zo hoog. Als we vergelijken met de aandelen 10 jaar geleden, merken we een stijgend aandeel van de fietzers, voetgangers en vrachtwagens. Dit hangt uiteraard in sterke mate samen met het  **aanzienlijk lager geworden aandeel auto-inzittenden bij de verkeersdoden**.

Wanneer we de evolutie van het aantal **voetgangersslachtoffers** beschouwen, merken we globaal sinds 2015 een dalende trend op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden), zij het minder snel dan de globale trend. In 2019 is het aantal voetgangersdoden en zwaargewonde voetgangers echter opnieuw gestegen. Hierdoor is ook het aandeel van de dode en zwaargewonde voetgangers in het totaal aantal doden en zwaargewonden gestegen. Bij het aantal lichtgewonden zien we zowel t.o.v. vorig jaar als op iets langere termijn eerder een status quo, waardoor het aandeel voetgangersslachtoffers toeneemt doorheen de tijd. Hieruit kunnen we alvast besluiten dat voetgangers de nodige aandacht dienen te krijgen binnen het verkeersveiligheidsbeleid.

Bij de **fietzers** merken we geen dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers. In 2019 zagen we een lichte afname van het aantal fietsdoden en een status quo van het aantal zwaargewonden. Dit heeft tot gevolg dat het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden verder gestegen is van 18,6% in 2005 tot 33,1% in 2019, en het aandeel

fietsslachtoffers van 18,0% in 2005 naar 30,4% in 2019. Hieruit kunnen we besluiten dat fietsers een zeer belangrijke aandachtsgroep dienen te vormen binnen het verkeersveiligheidsbeleid, ook rekening houdende met de doorgaans grotere onderregistratie bij deze groep weggebruikers.

Wanneer we de groep van de fietsers opdelen naar type fiets zien we het **aandeel elektrische fietsen** bij de fietsslachtoffers **verder toenemen**. In 2019 maken elektrische fietsen 19,1% van het totaal aantal fietsslachtoffers uit en zelfs ongeveer 1 op 3 van de fietsdoden. Het aandeel **speed pedelecs** bij de fietsslachtoffers is met 2,2% nog relatief beperkt, evenals met 1,4% bij de fietsdoden. Hieruit kan wel afgeleid worden dat fietsslachtoffers die een elektrische fiets of een speed pedelec bestuurden, over het algemeen een gemiddeld iets hogere letselernst kennen dan bestuurders van andere fietsen.

Wanneer we de evolutie van het aantal **bromfiets**slachtoffers beschouwen, merken we voor het eerst sinds 2014 een stijging op van het aantal ernstige ongevallen (doden en zwaargewonden). Wanneer we de evolutie van het totaal aantal bromfietslchtoffers op langere termijn beschouwen, merken we een grote daling op. Deze daling blijkt ook groter te zijn dan de globale daling, waardoor het aandeel van de bromfietslchtoffers in het totaal aantal verkeerslchtoffers gedaald is. T.o.v. 2018 is het aandeel bromfietslchtoffers in 2019 wel licht gestegen. Omdat de absolute aantallen slchtoffers bovendien nog steeds niet te onderschatten zijn, is hiervoor, samen met de fietsers, blijvende aandacht gerechtvaardigd.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeerslchtoffers bij de **motorrijders** beschouwen, merken we recent een daling op van het aantal ernstige ongevallen. Deze evolutie leidt ook tot een afname van het aandeel van de dode en zwaargewonde motorrijders in het totaal aantal doden en zwaargewonden t.o.v. 2018. Wanneer we de evolutie van het totaal aantal verkeerslchtoffers beschouwen, merken we ook hier een daling op. De daling is echter niet sterk genoeg, waardoor het aandeel motorfietslchtoffers op lange termijn niet afneemt. Vanwege het relatief hoge aandeel doden en zwaargewonden, en dus de blijvend hoge kwetsbaarheid, is deze doelgroep vooral belangrijk in functie van het behalen van de streefcijfers voor doden en zwaargewonden.

Bij de **automobilisten** merken we een sterke daling op van het aantal doden en zwaargewonden en ook een behoorlijke daling van het aantal lichtgewonden. Dit zorgt voor afnemende aandelen. Bij de verkeersdoden zien we in 2019, net als in 2018, wel opnieuw een stijging. We zullen moeten opvolgen of we niet weer op een plateau belanden, zoals ook van 2012 tot en met 2014 het geval was. Ondanks de daling van het aantal slchtoffers bij personenwagennzittenden, blijft wel nog steeds bijna 1 op 3 van de gedode of ernstig gewonde verkeerslchtoffers en bijna 1 op 2 in het totaal aantal geregistreerde verkeerslchtoffers een automobilist. Wanneer we ons richten op de **evolutie van het aantal (dodelijke) ongevallen met automobilisten**, merken we ook hier dalingen op, die echter minder groot zijn dan op slchtofferniveau. Het aantal verkeerslchtoffers in personenwagens daalt dus sneller en sterker dan het aantal ongevallen met personenwagens.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeerslchtoffers in **ongevallen met lichte vrachtwagens** beschouwen, merken we de laatste jaren dat het aantal doden een dalend verloop kent. Het aantal zwaargewonden blijft sinds 2014 eerder constant. Het aantal verkeerslchtoffers neemt in 2019 licht af. Het aandeel verkeerslchtoffers en het aandeel doden en zwaargewonden in ongevallen met lichte vrachtwagens blijft globaal ongeveer gelijk doorheen de tijd, schommelend rond 10-11%.

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met **vrachtwagens** beschouwen, merken we een duidelijke afname van het aantal doden en zwaargewonden. Hierdoor zien we in 2019 ook een afname van het aandeel doden en zwaargewonden in ongevallen met vrachtwagens. Ook voor wat betreft de verkeersslachtoffers zien we een afname in het aandeel t.o.v. vorig jaar. Op langere termijn zien we eerder een status quo.

Ondanks de positieve cijfers t.o.v. vorig jaar **blijft de tol van ongevallen met (lichte) vrachtwagens hoog**. Op vlak van verkeersveiligheid dient de aandacht dan ook zeker uit te blijven gaan naar de ongevallen van (lichte) vrachtwagens met de andere weggebruikers.

### LEEFTIJD EN VERPLAATINGSWIJZE

De beginnende fietsers, bromfietsers en autobestuurders vallen duidelijk op wanneer het aantal verkeersslachtoffers per vervoerswijze wordt uitgezet tegenover de leeftijd van de betrokken slachtoffers. Er is hier sprake van **een samenhang tussen het aantal slachtoffers met een bepaalde vervoerswijze en de leeftijd waarop een vervoerswijze doorgaans in gebruik wordt genomen**. Bij voetgangers merken we de hoogste piek bij de jongere voetgangers (vooral tussen 6 en 24 jaar vinden we de hoogste aandelen), maar ook de aantallen bij de werkende bevolking en 65+ers blijven relatief hoog. Bij fietsers zien we een piek op jonge leeftijd tussen 12 en 17 jaar. Het aantal blijft daarna echter hoog over alle leeftijdsklassen. **Bij de fietsers is het eveneens opvallend dat bij de oudere leeftijdsgroepen nog heel wat slachtoffers te betreuren vallen**. Bij bromfietsers zien we een duidelijke piek tussen 16 en 24 jaar, met in het bijzonder de 16-17-jarigen. Het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders is eerder verspreid over de verschillende leeftijdscategorieën (met een sterke afname vanaf 60 jaar). Bij de oudere leeftijdsgroepen vallen vooral de hogere aantallen verkeersslachtoffers bij de voetgangers en fietsers op, en in iets mindere mate bij de personenwagens.

Wanneer we dit beeld voor de verkeersdoden bekijken, springen de oudere leeftijdscategorieën er sterk uit, vooral bij de fietsers, maar ook in mindere mate bij de voetgangers en personenwagens. De leeftijdsgroep 18-24-jarigen blijft bij de personenwagens evenwel het meeste verkeersdoden tellen.

Gezien het stijgende gebruik van de elektrische fiets willen we hierbij ook even stilstaan. In 2019 werden 1689 gebruikers van een elektrische fiets en 191 gebruikers van een speed pedelec slachtoffer in een verkeersongeval in Vlaanderen. De slachtoffers van ongevallen met elektrische fietsen zijn gemiddeld ouder (58% is ouder dan 50 jaar en 25% is 65+) dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsten (34% is ouder dan 50 jaar en 13% is 65+). Kijken we naar het aantal verkeersdoden die zich met een **elektrische fiets** verplaatsten, dan zien we dat **maar liefst 93% ouder is dan 55 jaar**. Bij de verkeersdoden die zich met een gewone fiets verplaatsten is dit 71%. Opvallend is ook dat bijna 4 op 10 van de fietsdoden met een elektrische fiets zich in de klasse 75+ bevindt. Vergeleken met 2018 zien we een stijging van het totaal aantal elektrische fietsers betrokken in een verkeersongeval, maar geen grote verschuivingen tussen de leeftijdsklassen. De speed pedelec-slachtoffers bevinden zich wel in een grotere waaier aan leeftijdsklassen t.o.v. vorig jaar.

### KENMERKEN VAN LETSELONGEVALLLEN EN EEN VERDELING NAAR SLACHTOFFERS

#### CONFLICTTYPE

Op vlak van het conflicttype ('wie botst tegen wie?') bij de **letselongevallen** vinden we volgende top 3 terug: **auto tegen fietser, auto tegen auto en auto (eenzijdig)**. Dit betreft samen meer dan 50% van de letselongevallen. We merken een dalende trend bij de aanrijdingen tussen personenwagens

onderling en de eenzijdige ongevallen met personenwagens. Ongevallen tussen personenauto's en fietsers (en in mindere mate ongevallen tussen fietsers onderling en eenzijdige fietsongevallen) zijn dan weer toegenomen in 2019.

Wanneer we het conflicttype bekijken waarbij **verkeersdoden** te betreuren waren, vinden we volgende top 3 terug: **auto (eenzijdig), auto tegen auto en auto tegen voetganger**. We zien in 2019 vooral een **sterke stijging van het aantal doden ten gevolge van eenzijdige auto-ongevallen** (na 2 jaren van daling zitten we door de plotse stijging terug op het niveau van 2016). Daarnaast is het aantal doden ten gevolge van een aanrijding tussen twee personenwagens terug gestegen, maar bevindt het zich wel nog onder het niveau van 2016. Het beperkte aantal doden als gevolg van ongevallen tussen personenwagens en voetgangers in 2018 bleek een uitzondering. De stijging van het aantal doden als gevolg van een eenzijdig fietsongeval zet zich wel door. Het aantal doden ten gevolge van aanrijdingen tussen een personenwagen en een fietser neemt dan weer af in 2019. **Bij meer dan 6 op de 10 doden was een personenwagen betrokken, terwijl ook bij 16,6% van de doden een vrachtwagen betrokken partij was.** In iets minder dan 1 op de 10 gevallen was er een lichte vrachtauto betrokken.

Wanneer we specifiek kijken naar de **verkeersdoden bij ongevallen met jonge autobestuurders** vinden we vooral een hoger aandeel bij de conflicttypes **eenzijdig ongeval** en in mindere mate bij ongevallen met andere personenwagens en (lichte) vrachtwagens. Wanneer we kijken naar alle **letselongevallen** vinden we vooral een hoger aandeel **eenzijdige ongevallen en ongevallen met andere personenwagens** bij ongevallen met jonge autobestuurders.

#### TYPE VAN AANRIJDING

**Dodelijke ongevallen** ten gevolge van een botsing tussen **twee of meer weggebruikers** (voetgangers inclusief) tellen in Vlaanderen op tot 57%. Binnen deze categorie gebeuren de meeste dodelijke ongevallen bij een botsing langs opzij, gevolgd door een aanrijding met een voetganger en een botsing langs achteren. Opvallend is de **toename van de dodelijke ongevallen met een voetganger**. **Meer dan een derde van de dodelijke ongevallen** was het gevolg van een **eenzijdig ongeval** waarbij al dan niet een hindernis werd aangereden, terwijl het aandeel eenzijdige ongevallen in het totaal aantal letselongevallen slechts 16,7% bedraagt.

Het aandeel aanrijdingen tussen twee of meer weggebruikers (voetgangers inclusief) is iets hoger bij de letselongevallen (71,2%) dan bij de dodelijke ongevallen. Het hoge percentage aanrijdingen langs opzij (31,2%) valt op. Ook aanrijdingen langs achteren (of naast elkaar) komen vrij frequent voor (13,2%).

Het aandeel aanrijdingen langs opzij is nog hoger wanneer we specifiek de **fietsers** beschouwen. Hierbij zien we dat bijna de helft (43,1%) (en zelfs 51,9% als we de onbekenden buiten beschouwing laten) van de fietsslachtoffers valt bij een **aanrijding langs opzij**. Ook bij de fietsdoden vinden we het grootste aandeel (33,3%) bij een botsing langs opzij. Opvallend is dat ook veel fietsdoden in een eenzijdig fietsongeval zonder hindernis vallen (18,1%).

**Aanrijdingen met een hindernis buiten de rijbaan** leiden tot het **hoogste percentage dodelijke aanrijdingen** op wegen **zowel binnen als buiten de bebouwde kom** (meer dan 27%). **Buiten de bebouwde kom** zijn **bomen** het meest frequente obstakel waarbij dodelijke slachtoffers vallen. Het aandeel dodelijke aanrijdingen met een voetganger ligt op wegen binnen de bebouwde kom veel hoger dan op wegen buiten de bebouwde kom. Wegen buiten de bebouwde kom kennen dan weer een groter aandeel dodelijke aanrijdingen bij botsingen langs achteren (of naast elkaar).

Wat de ongevalsfactoren, gerelateerd aan menselijk gedrag, bij fietsongevallen betreft, zien we dat het **niet verlenen van voorrang** met voorsprong het meest voorkomt, waarbij de fout het vaakst bij de tegenpartij ligt.

#### RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Rijden onder invloed van alcohol vormt in 2019 nog steeds een probleem, aangezien circa 12% van de geteste bestuurders bij een ongeval positief testte. Ten opzichte van 2005 is dat een positieve evolutie, maar sinds 2011 stagneert dit percentage (al zien we sinds 2017 toch opnieuw een voorzichtige daling). Als we kijken naar het percentage positieve bestuurders bij een ongeval opgedeeld per type weggebruiker, zien we dat de bestuurders van een personenwagen het vaakst positief testen (10,5%). Ook bestuurders van lichte vrachtauto's (8,9%), bromfietzers (7,6%), motorfietzers (6,9%), voetgangers (6,2%) en fietsers (5,7%) testen geregeld positief. Hierbij moeten we wel opmerken dat de testgraad bij voetgangers en fietsers heel wat lager ligt dan bij het gemotoriseerd verkeer.

#### AANDACHTSPUNTEN

Vanwege de relatief ongunstige ontwikkeling op vlak van verkeersveiligheid, is specifiek aandacht nodig voor:

- **FIETSERS EN SPEED PEDELECS: meerdere aandachtspunten**

Het aantal fietsslachtoffers daalt niet. Dit heeft tot gevolg dat het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers in het totaal aantal doden en zwaargewonden in stijgende lijn gaat (18,6% in 2005 versus 33,1% in 2019), evenals het aandeel fietsslachtoffers in zijn globaliteit (18,0% in 2005 versus 30,4% in 2019).

Fietsers behoren dan ook tot een categorie weggebruikers die **recent het minst in de positieve zin evolueren** (+12,0% t.o.v. 2010), met het oog op het behalen van het streefcijfer “daling aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers”.

Op vlak van type weg vallen zowel de fietsdoden als -slachtoffers in de meerderheid van de gevallen op **gemeentewegen** (ongeveer 6 op 10 van de fietsdoden en -slachtoffers).

De meeste zwaar- en lichtgewonde fietsers vallen bij een **snelheidsregime van maximaal 50 km/u** (bijna 6 op 10). Het meeste fietsdoden vielen in 2019 bij een snelheidsregime van maximaal 70 km/u (47,2%). Bij de fietsdoden vallen er daarnaast ook veel slachtoffers bij een snelheidsregime van maximaal 50 km/u.

Het aantal **fietsslachtoffers is hoger binnen de bebouwde kom** (bijna 3 op 4). Dit is (in tegenstelling tot vorig jaar) niet het geval voor de **fietsdoden**. Terwijl in 2018 nog minder dan de helft van de fietsdoden **buiten de bebouwde kom** werden vastgesteld, zijn dit er in 2019 **bijna 7 op 10**.

Het grootste deel van de fietsslachtoffers in Vlaanderen vallen nog op doorlopende weggedeeltes (55,1%), maar **het aandeel op kruispunten is hoger dan voor andere vervoerswijzen**. Terwijl in 2018 nog het merendeel van de fietsdoden viel op kruispunten, is dat in 2019 niet meer het geval: 37,5% op kruispunt, 2,8% op rotonde en 59,7% buiten kruispunt. Het aandeel fietsdoden op kruispunten (van 54,4% naar 37,5%) en rotondes (van 6,3% naar 2,8%) is hiermee gedaald in vergelijking met 2018, maar blijft wel duidelijk hoger dan voor andere vervoerswijzen.



Op vlak van leeftijd zien we bij fietsslachtoffers een piek op **jonge leeftijd** tussen 12 en 17 jaar. Het aantal blijft daarna echter hoog over alle leeftijdsklassen tot de oudere leeftijdscategorieën. Vergelijken we dit met het beeld bij de verkeersdoden, dan valt op dat de **oudere leeftijdscategorieën** er nog veel sterker uitspringen (bijna 9 op 10 van de fietsdoden is 45 jaar of ouder en meer dan 6 op 10 is 60+).

Het stijgende gebruik van de elektrische fiets als vervoersmiddel merken we ook op in de **stijging van het aantal verkeersslachtoffers met elektrische fietsen en speed pedelecs**. In 2019 reed ongeveer 1 op 3 van de fietsdoden met een elektrische fiets. Fietsslachtoffers die een elektrische fiets of een speed pedelec bestuurden, blijken over het algemeen een gemiddeld iets hogere letselernst te kennen dan bestuurders van andere fietsen. Hierbij dient vermeld te worden dat de slachtoffers van ongevallen met elektrische fietsen ook **gemiddeld ouder** zijn dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsten. Bij de fietsdoden is het aandeel senioren nog groter. Het valt wel op dat ook jongeren steeds vaker slachtoffer worden op een elektrische fiets. Ook speed pedelec-slachtoffers bevinden zich meer en meer in een grotere waaier aan leeftijdsklassen.

Het conflicttype waarbij een **personenwagen en een fietser met elkaar in aanrijding** komen, is het meest voorkomende conflicttype. Het aantal doden ten gevolge van aanrijdingen tussen een personenwagen en een fietser is dan wel gedaald tegenover vorig jaar, maar komt nog steeds zeer vaak voor. Ook het aandeel **eenzijdige fietsongevallen met dodelijke afloop** wordt gekenmerkt door een stijgend aandeel. Bij de **ongevallen tussen fietsers onderling** zien we daarnaast eveneens een licht stijgende tendens.

Het **hoge aandeel aanrijdingen langs opzij** valt op bij fietsongevallen. Wat de ongevalsfactoren, gerelateerd aan menselijk gedrag, bij fietsongevallen betreft, zien we dat het **niet verlenen van voorrang** met voorsprong het meeste voorkomt.

Tenslotte zien we duidelijke pieken in het aantal gewonde en omgekomen fietsers tijdens de **ochtend- en avondspits in september**.

Bij dit alles dienen we ook nog rekening te houden met de doorgaans grotere onderregistratie bij deze groep weggebruikers.

- **VOETGANGERS: vooral binnen de bebouwde kom buiten kruispunten**

Hoewel het aantal dode en zwaargewonde voetgangers in absolute aantallen gedaald is, is dit minder snel gedaald dan de algemene trend. Hierdoor is het aandeel van de dode en zwaargewonde voetgangers in het totaal aantal doden en zwaargewonden gestegen (9,0% in 2005 versus 12,2% in 2019). Ten opzichte van 2018 is het aantal voetgangers dat omkwam in het verkeer wel sterk gestegen (van 33 naar 45, het hoogste aantal sinds 2014). Het aantal lichtgewonde voetgangers blijft min of meer op hetzelfde niveau trappelen. Dit zorgt ervoor dat ook het aandeel voetgangersslachtoffers in zijn globaliteit gestegen is (5,3% in 2005 versus 7,4% in 2019).

Voetgangers behoren dan ook tot een categorie weggebruikers, samen met de fietsers, die **een duidelijke achterstand** vertonen richting het te behalen streefcijfer “daling aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers”. Het overlijdensrisico blijft ook nog steeds relatief hoog met een derde plaats, na bromfietzers en de motorrijders.

Het aandeel dodelijke aanrijdingen met een voetganger ligt op wegen **binnen de bebouwde kom** veel hoger dan op wegen buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom is één op vier verkeersdoden een voetganger, buiten de bebouwde kom is dit minder dan één op tien. Bijna acht op tien van de voetgangersslachtoffers vinden we ook terug binnen de bebouwde kom.

Bij de voetgangersongevallen heeft traditioneel een hoger aandeel van de ongevallen plaats **buiten kruispunten**: 73,0% buiten kruispunt, 26,0% op kruispunt, 1,0% op rotonde. Voor wat betreft de dodelijke voetgangersongevallen gebeurt zelfs 80,0% buiten kruispunt tegenover 17,8% op kruispunt en 2,2% op rotonde.

Bij voetgangers merken we de hoogste piek bij de **jongere voetgangers** (vooral tussen 6 en 24 jaar vinden we de hoogste aandelen), maar ook de aantallen bij de werkende bevolking en 65+ers blijven relatief hoog. Vergelijken we dit met het beeld bij de **verkeersdoden**, dan springen vooral de **oudere leeftijdscategorieën** er sterk uit (meer dan de helft is 65+).

De meeste voetgangers worden verkeersslachtoffer in een **ongeval met een personenwagen** (bijna 6 op 10), gevolgd door een ongeval met een fietser (bijna 1 op 5). De meeste voetgangersdoden vallen bij aanrijding met een personenwagen (meer dan 60%), gevolgd door een vrachtwagen (15,2%).

In 2019 wordt opnieuw bevestigd dat we een duidelijke piek terugvinden in het aantal gewonde en omgekomen voetgangers tijdens de donkere **avondspits in de late herfst/vroege winter**.

- **BROMFIETSERS: 16-24-jarigen, aanrijdingen met personenwagens en eenzijdige ongevallen**

Gezien de negatieve cijfers voor de bromfietzers in 2019, wordt deze voertuigcategorie opgenomen bij de aandachtspunten. Ten opzichte van 2018 merken we namelijk een stijging van 8,3% van het aantal dode en zwaargewonde bromfietzers. Het aandeel dode en zwaargewonde bromfietzers in het totaal kent een status quo t.ov. 2005. Wanneer we de evolutie van het aantal bromfietsslachtoffers op langere termijn beschouwen, merken we wel nog een grote daling op. Hierdoor daalt het aandeel bromfietsslachtoffers van 9,4% in 2005 naar 7,8% in 2019. Echter, sinds 2017 zien we dat het aantal bromfietsslachtoffers niet meer afneemt, waardoor ook het aandeel bromfietsslachtoffers sindsdien toeneemt.

Het overlijdensrisico bij de bromfietzers is het allerhoogste van alle vervoerswijzen.

De meeste ongevallen met bromfietzers komen voor **binnen de bebouwde kom** (66,6%). Voor de dodelijke ongevallen is dat echter slechts 40%.

Bij bromfietzers zien we zeer duidelijk een samenhang tussen het aantal slachtoffers en de leeftijd waarop een bromfietser doorgaans in gebruik wordt genomen. Meer dan de helft van de bromfietsslachtoffers is immers **tussen 16 en 24 jaar**, met een bijzondere piek bij de 16-17-jarigen.

Bromfietzers komen het **meest in aanrijding met een personenwagen, maar ook eenzijdige ongevallen komen frequent voor**. Het aandeel eenzijdige ongevallen is wel hoger bij de verkeersdoden (meer dan de helft).

Deze recente evolutie is dan ook zeker een aandachtspunt voor het streefcijfer “daling aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers”. Omdat de absolute aantallen slachtoffers nog steeds niet te onderschatten zijn, is voor de bromfietzers dus aandacht gerechtvaardigd. Dit wordt nog ondersteund doordat de daling zich de laatste jaren niet meer blijkt

door te zetten en we recent een stijging van het aantal en aandeel van de ernstige bromfietsslachtoffers zien.

- **MOTORRIJDERS: vooral aanrijdingen met personenwagens en eenzijdige ongevallen**

De motorrijders kennen in 2019 t.o.v. 2018 een afname op vlak van aantal doden, zwaargewonden en verkeersslachtoffers, wat ook leidt tot een afname van de aandelen van de dode en zwaargewonde motorrijders en motorfietsslachtoffers. Echter, op langere termijn zien we een status quo wat betreft het aandeel motorfietsslachtoffers en zelfs een stijging van het aandeel dode en zwaargewonde motorfietssers. Deze evolutie is dan ook zeker een aandachtspunt voor het streefcijfer “daling aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermden verkeersdeelnemers”.

5,0% van alle slachtoffers in 2019 waren motorrijders. Bij de verkeersdoden is het aandeel motorrijders meer dan tweemaal zo hoog (11,1%). Het overlijdensrisico bij de motorrijders is dan ook het op één na hoogste van alle vervoerswijzen, na de bromfietssers.

Het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders is eerder verspreid over de verschillende leeftijdscategorieën (met een sterke afname vanaf 60 jaar), met het hoogste aantal bij de leeftijdscategorie 25-29-jarigen. Bij de verkeersdoden vinden we het hoogste aantal bij de leeftijdscategorie 55-59-jarigen, gevolgd door de leeftijdscategorie 45-49 jaar.

Motorrijders komen het **meest in aanrijding met een personenwagen, gevolgd door eenzijdige ongevallen**. Het aandeel eenzijdige ongevallen is heel wat hoger bij de verkeersdoden (bijna de helft).

De meeste motorrijders komen om **buiten de bebouwde kom** (ongeveer 3 op 4), terwijl de verdeling van het aantal motorfietsslachtoffers tussen binnen en buiten bebouwde kom gelijk is.

Vanwege het relatief hoge aandeel doden en zwaargewonden (11,4% in 2019) en dus de blijvend hoge kwetsbaarheid, is deze doelgroep niet onbelangrijk voor het verkeersveiligheidsbeleid.

- **SENIOREN: vooral (elektrische) fietsers, personenwagenbestuurders en voetgangers**

**Meer dan 1 op 3 van de verkeersdoden is 65 jaar of ouder**, een aandeel dat de laatste 10 jaar sterk is gestegen. Ook het aandeel senioren in de bevolking gaat in stijgende lijn (ca. 1 op 5 is 65+ in 2019), dus op zich is deze stijgende evolutie niet vreemd. De stijging bij de verkeersdoden is echter groter dan de stijging van het bevolkingsaandeel. Een aandachtspunt is dat de mortaliteit vooral een piek kent bij de 75-plussers. Meer dan 1 op 5 van het totaal aantal verkeersdoden valt in de **leeftijdsgroep 75+** tegenover 9,7% van de bevolking, dus we zien duidelijk een **oververtegenwoordiging van de senioren onder de verkeersdoden**.

Meer dan 1 op 3 (35%) van de verkeersdoden onder de 65-plussers betreft een fietser. Van alle fietsdoden is zelfs meer dan de helft 65 jaar of ouder. Ook meer dan 1 op 3 (36%) van de verkeersdoden onder de 65-plussers betreft een personenwageninzittende, waarvan het overgrote aandeel als bestuurder. Tenslotte is meer dan 1 op 5 een voetganger (22,6%). De aandelen bij de andere vervoerswijzen zijn veel kleiner tot verwaarloosbaar.

Beschouwen we het aantal verkeersslachtoffers, dan vallen bij de oudere leeftijdsgroepen vooral de hogere aantallen verkeersslachtoffers bij de **fietsers** (meer dan 4 op 10 van de verkeersslachtoffers onder de 65-plussers is een fietser; binnen de fietsslachtoffers is 15% een 65-plusser) **en personenwageninzittenden** (bijna 4 op 10 van de verkeersslachtoffers onder de 65-plussers is een auto-inzittende; binnen de slachtoffers bij de personenwageninzittenden is 10% een 65-plusser) op,

**gevolgd door de voetgangers** (ca. één op zeven van de verkeersslachtoffers onder de 65-plussers is een voetganger; binnen de voetgangersslachtoffers is 22% een 65-plusser).

In het licht van het gebruik van de elektrische fiets moeten we ook stilstaan bij de vaststelling dat de **slachtoffers van ongevallen met elektrische fietsen gemiddeld ouder** zijn (58% is ouder dan 50 jaar en 25% is 65+) dan de slachtoffers die zich met een gewone fiets verplaatsten (34% is ouder dan 50 jaar en 13% is 65+). Op vlak van verkeersdoden zien we bij elektrische fietsen dat maar liefst 93% ouder is dan 55 jaar (55% is 65+). Bij de verkeersdoden die zich met een gewone fiets verplaatsten is dit 71% (49% is 65+). Opvallend is ook dat meer dan 20% van de fietsdoden bij de gewone fietsers zich in de **klasse 75+** bevindt en zelfs bijna 40% bij de gebruikers van een elektrische fiets.

Logischerwijze gelinkt met het moment van verplaatsen, maken senioren overdag – zowel in de week als in het weekend – een groter aandeel uit van de verkeersdoden dan 's nachts.

De aandelen verkeersdoden en verkeersslachtoffers binnen de bebouwde kom zijn bij de 65-plussers (meer dan 4 op 10 bij de verkeersdoden en bijna 6 op 10 bij de verkeersslachtoffers) ook steeds iets hoger dan voor alle leeftijdscategorieën samen.

- **JONGE AUTOBESTUURDERS: nog steeds betrokken bij bijna 1 op 5 van de auto-ongevallen**

Jonge autobestuurders zijn nog vaak slachtoffer in dodelijke verkeersongevallen. **Ongeveer 1 op 6 van de autobestuurders die omkwamen in een ongeval**, waren jongeren tussen 18 en 24 jaar oud. Dit percentage ligt nog steeds hoog in vergelijking tot hun bevolkingsaandeel, en is gestegen t.o.v. 2018.

Hierdoor is het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners bij de jonge autobestuurders (18-24 jaar) nog steeds hoger dan voor alle autobestuurders samen, en ook toegenomen tegenover vorig jaar. Het **aandeel ongevallen met jonge autobestuurders** kent een positieve evolutie, met een daling van bijna 10% t.o.v. het jaar 2000, maar blijft ook **nog steeds hoog** (betrokken bij bijna 1 op 5 van de auto-ongevallen).

Ondanks de negatieve evolutie t.o.v. 2018, resulteert de dalende trend op lange termijn wel in een **positieve evolutie** voor wat betreft het streefcijfer “daling aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders”.

In 2019 is het aandeel 18- tot 24-jarigen in het totale aantal omgekomen bestuurders tijdens weekendnachten (6 van de 16 doden in deze leeftijdscategorie) hoger dan in 2018.

Wanneer we de verkeersdoden bij ongevallen met jonge autobestuurders en letselongevallen beschouwen, vinden we vooral een **hoger aandeel eenzijdige ongevallen** terug dan bij ongevallen met autobestuurders in zijn globaliteit.

- **ONGEVALLLEN MET VRACHTWAGENS: positieve evolutie, maar toch zware gevolgen**

Wanneer we de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens beschouwen, merken we - zowel op lange termijn als t.ov. 2018 - een duidelijke afname van het aantal doden en zwaargewonden. Ook voor wat betreft alle verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens zien we een afname in het aandeel t.o.v. vorig jaar. Op langere termijn zien we eerder een status quo

Bij 1 op 6 (16,9%) van de verkeersdoden is echter nog steeds een vrachtwagen betrokken partij. De meeste dodelijke verkeersongevallen bij vrachtwagens gebeuren met personenwagens (39,6%), gevolgd door fietsers (20,8%).

De meeste vrachtwagenongevallen vinden plaats buiten de bebouwde kom (76%). Bijna 1 op 4 van de vrachtwagenongevallen gebeurt binnen de bebouwde kom (23%).

In deze context mogen we ook niet uit het oog verliezen dat het aantal ongevallen met lichte vrachtwagens tegelijkertijd slechts zeer licht daalt de laatste jaren.

- **RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL: nog steeds bijna 1 op 8 bij een ongeval**

Rijden onder invloed van alcohol vormt nog steeds een probleem, aangezien **circa 12% van de geteste bestuurders bij een ongeval** in 2019 positief testte. Dit is nog steeds bijna 1 op 8 van de geteste bestuurders bij een ongeval. Ten opzichte van 2005 is dat een positieve evolutie, maar sinds 2011 **stagneert** dit percentage (al zien we sinds 2017 wel opnieuw een lichte daling). Als we kijken naar het percentage positieve bestuurders bij een ongeval, zien we dat de bestuurders van een personenwagen het vaakst positief testen (10,5%).

# Begrippen, definities en afkortingen

---

Voor een goed begrip van de statistieken en analyses in dit rapport bevinden zich hieronder de definities van veel gebruikte termen in het rapport.

#	Aantal
<b>AD STATISTIEK</b>	De ongevallengegevens in dit rapport zijn gebaseerd op de letselongevallendatabank van de Algemene Directie Statistiek (AD Statistiek) van de Federale Overheidsdienst Economie, ook bekend onder de naam Statbel. In principe zijn deze ongevallengegevens definitief, maar zij kunnen na publicatie van dit rapport toch nog licht gewijzigd worden door de FOD Economie AD Statistiek
<b>AUTOSNELWEG</b>	Een weg waarvan het begin is aangeduid met het verkeersbord F5 en het einde met het verkeersbord F7.
<b>BINNEN BEBOUWDE KOM / BUITEN BEBOUWDE KOM</b>	De bebouwde kom is een gebied met bebouwing met veel lokaal verkeer, en waarvan de invalswegen aangeduid zijn met verkeersborden F1, en de uitvalswegen met verkeersborden F3. Wegen buiten bebouwde kom omvatten ook autosnelwegen.
<b>BOTSING OF AANRIJDING</b>	Een letselongeval kan bestaan uit 1 of meerdere aanrijdingen. Een aanrijding doet zich voor wanneer een weggebruiker botst tegen een andere weggebruiker, wanneer een weggebruiker (afgezien van een voetganger) botst tegen een obstakel of wanneer een weggebruiker (afgezien van een voetganger) de controle verliest en gewond raakt (vb. een voertuig dat over kop gaat). In dit rapport ligt de focus op de eerste botsing of aanrijding, indien er meerdere aanrijdingen plaatshebben.

<b>CONFLICTTYPE</b>	Het conflicttype geeft aan bij een aanrijding wie de botspartner was en/of met wie of wat het voertuig in aanrijding kwam. Bij een eenzijdig ongeval zal er geen botspartner zijn, tenzij een obstakel op of buiten de rijbaan.
<b>DODE TER PLAATSE</b>	Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke of voor de ziekenhuisopname overlijdt.
<b>DODELIJK GEWONDE</b>	Elke persoon die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan, maar die niet ter plaatse of voor de ziekenhuisopname om het leven komt.
<b>DODE 30 DAGEN</b>	Een dode ter plaatse of dodelijk gewonde. In dit rapport wordt gesproken over doden of verkeersdoden in plaats van doden 30 dagen.
<b>DODELIJK LETSELONGEVAL</b>	Letselongeval met minstens één dode 30 dagen.
<b>DODELIJKE AANRIJDING</b>	Een dodelijke aanrijding is een aanrijding die plaatsvond binnen een dodelijk letselongeval.
<b>EENZIJDIG ONGEVAL</b>	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).
<b>EVOLUTIE</b>	Dit is de toename of afname van een verkeersveiligheidsindicator (voor het laatste jaar waarvoor cijfers beschikbaar zijn), uitgedrukt in een percentage, ten opzichte van het referentiegemiddelde of een referentiejaar.
<b>GAAKPPPD</b>	Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag.
<b>KWETSBARE WEGGEBRUIKER</b>	Onder kwetsbare weggebruikers verstaan we voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorrijders.
<b>LETSELONGEVAL</b>	Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt (ongevallen met louter materiële schade worden sinds 1973 niet meer in de

	statistieken opgenomen), en dat zich voordoet op de openbare weg (dus geen ongevallen op een privéterrein dat toegankelijk is voor het publiek). Behalve wanneer uitdrukkelijk het tegendeel wordt vermeld, wordt in dit rapport met “ongeval” steeds “letselongeval” bedoeld.
<b>LICHTGEWONDE</b>	Elke persoon die gewond raakt in een verkeersongeval, en voor wie de definitie van dode 30 dagen of zwaargewonde niet van toepassing is.
<b>NIET-BESCHERMDE VERKEERSDEELNEMER</b>	Zie kwetsbare weggebruiker
<b>ONGEVALLENERNST</b>	De ongevallenernst of ernst van de ongevallen is gelijk aan het aantal doden 30 dagen per 1.000 geregistreerde letselongevallen.
<b>ONGEVALSRISICO</b>	Dit wordt doorgaans berekend als het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometers.
<b>OVERLIJDENSRISICO</b>	Dit wordt doorgaans berekend als het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers.
<b>OVG</b>	Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen
<b>PERSONENKILOMETERS</b>	Zie reizigerskilometers.
<b>REFERENTIEGEMIDDELDE 2010-2011-2012</b>	De evolutie van de verkeersveiligheidsindicatoren (bv. doden 30 dagen, letselongevallen,...) wordt in dit rapport vergeleken met het gemiddelde van deze verkeersveiligheidsindicatoren voor de jaren 2010, 2011 en 2012. Er werd gebruik gemaakt van een gemiddelde over 3 jaar, om zo rekening te houden met toevalsschommelingen.
<b>REIZIGERSKILOMETERS</b>	Aantal kilometers afgelegd door alle personen die gedurende een bepaalde periode in een bepaald grondgebied reizen. Het aantal reizigerskilometers is steeds hoger dan het aantal voertuigkilometers. Een verplaatsing van twee kilometer met een personenwagen met 2 inzittenden stemt overeen met twee voertuigkilometers en vier reizigerskilometers.



---

Er bestaan verschillende interpretaties van reizigerskilometers. Eén van de meest gebruikte interpretaties van reizigerskilometers is het personenvervoer in kaart te brengen. Bij een vrachtwagen is het doel in de meeste gevallen niet om personen te verplaatsen, maar is de chauffeur enkel noodzakelijk om de goederen te vervoeren. Een andere interpretatie is de inzittenden van alle voertuigen mee te tellen ook wanneer de verplaatsing van de inzittenden geen doel op zich is.

Om de vergelijkbaarheid met het aantal voertuigkilometer zo hoog mogelijk te maken, hebben we voor deze laatste benadering gekozen (dus niet enkel de motoren, personenwagens, bestelwagens, autobussen/autocars (cfr. personenvervoerbenadering), maar ook vrachtwagens/trekkers en speciale voertuigen (door het aantal voertuigkilometers te vermenigvuldigen met het gemiddeld aantal inzittenden)).

---

#### RISICO

Het risico wordt in dit rapport op verschillende manieren berekend, maar komt altijd neer op het plaatsen van een verkeersveiligheidsindicator (bv. aantal verkeersdoden, aantal letselongevallen,...) tegenover een blootstellingsgegeven (bv. voertuigkilometers, bevolkingsaantal,...). Een voorbeeld van een risicoberekening is het aantal verkeersdoden /miljard reizigerskilometer.

---

#### SLACHTOFFER

Lichtgewonde, zwaargewonde of dode 30 dagen

---

#### TIJDSTIP

**DAG**  
**NACHT**  
**WEEK**  
**WEEKEND**

De dag (overdag) duurt van 6.00u tot 21.59u.  
De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u van de volgende dag.  
De week duurt van maandag 6.00u tot vrijdag 21.59u.  
Het weekend duurt van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u.

---

#### VERKEERSDODE

Met verkeersdode bedoelen we een dode 30 dagen, dus alle slachtoffers die binnen een termijn van 30 dagen na het ongeval overlijden.

---

#### VERKEERSSLACHTOFFERS EN VERVOERSMODI

---

<b>BESTUURDER EN PASSAGIER</b>	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.
<b>VOETGANGER</b>	Weggebruikers die te voet gaan of een (brom)fiets voortduwen, en rolstoelgebruikers.
<b>FIETS</b>	Gewone fiets, elektrische fiets of speed pedelec. Hoewel de speed pedelec wettelijk gezien een “bromfiets” betreft, wordt deze categorie toch mee opgenomen bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een ‘snelle’ elektrische fiets.
<b>BROMFIETS</b>	Bromfiets type A of bromfiets type B of een bromfiets met drie of vier wielen.
<b>MOTORFIETS</b>	Motorfiets ≤ 400cc of motorfiets > 400cc.
<b>PERSONENWAGEN/ PERSONENAUTO</b>	Onder deze categorie vallen naast personenauto’s ook auto’s voor dubbel gebruik, minibussen en kampeerwagens.
<b>LICHTE VRACHTWAGEN</b>	Lichte vrachtauto’s, zoals geregistreerd door de vaststellende politiedienst.
<b>VRACHTWAGEN</b>	Vrachtwagens en trekkers (al dan niet met aanhangwagen).
<b>AUTOBUS/AUTOCAR</b>	Autobus en/of autocar, zoals geregistreerd door de vaststellende politiedienst.
<b>VOERTUIGKILOMETERS</b>	Aantal kilometers afgelegd door alle voertuigen (meer specifiek motoren, personenwagens, bestelwagens, vrachtwagens/trekkers, autobussen/autocars en speciale voertuigen) die in een bepaalde periode een bepaald grondgebied doorkruisen.
<b>ZWAARGEWONDE</b>	Elke persoon die in een verkeersongeval gewond raakt en wiens toestand zodanig is dat een ziekenhuisopname van meer dan 24u noodzakelijk is.

# Lijst van figuren

---

- Figuur 1 | Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991–2019)
- Figuur 2 | Evolutie van het aantal verkeersdoden sinds 2010 voor Vlaanderen en België en de naburige landen (Nederland, Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk)
- Figuur 3 | Evolutie van het aantal zwaargewonden (Vlaams Gewest, 2005–2019)
- Figuur 4 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij de niet-beschermde verkeersdeelnemers (motorrijders, bromfietzers, fietsers en voetgangers) (Vlaams Gewest, 2005–2019)
- Figuur 5 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde fietsers richting streefcijfer 2020 in het verkeersveiligheidsplan (Vlaams Gewest, 2010–2019)
- Figuur 6 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde voetgangers richting streefcijfer 2020 in het verkeersveiligheidsplan (Vlaams Gewest, 2010–2019)
- Figuur 7 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde bromfietzers richting streefcijfer 2020 in het verkeersveiligheidsplan (Vlaams Gewest, 2010–2019)
- Figuur 8 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde motorrijders richting streefcijfer 2020 in het verkeersveiligheidsplan (Vlaams Gewest, 2010–2019)
- Figuur 9 | Evolutie van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders (Vlaams Gewest, 2005–2019)
- Figuur 10 | Evolutie van het aantal lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2005–2019)
- Figuur 11 | Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005–2019)
- Figuur 12 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de drie Belgische gewesten en in de Europese Unie (2005–2019)
- Figuur 13 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in vergelijking met de buurlanden (2010–2019)
- Figuur 14 | Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in Vlaanderen (2005–2019)
- Figuur 15 | Evolutie van het overlijdensrisico (het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers) in Vlaanderen per vervoerswijze voor 2019
- Figuur 16 | Evolutie van het ongevalsrisico (het aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers) in België, per gewest (2005–2019)
- Figuur 17 | Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2005–2019)
- Figuur 18 | Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen over de maanden van het jaar (Vlaams Gewest, 2019)
- Figuur 19 | Verdeling van het aantal letselongevallen volgens het uur en de dag van de week (Vlaams Gewest, 2019)

- Figuur 20 | Verdeling van de letselongevallen in België per gewest en volgens periode van de week (2019)
- Figuur 21 | Evolutie van de verdeling van de letselongevallen volgens periode van de week (2005-2019)
- Figuur 22 | Evolutie van de verdeling van de verkeersdoden en zwaargewonden in Vlaanderen volgens periode van de week (2005-2019)
- Figuur 23 | Verdeling van het aantal omgekomen autobestuurders per leeftijdscategorie, volgens periode van de week (Vlaams Gewest, 2016-2019)
- Figuur 24 | Verdeling van het aantal gewonde en omgekomen voetgangers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2019)
- Figuur 25 | Verdeling van het aantal gewonde en omgekomen fietsers over de maanden in het jaar en de uren van de dag (Vlaams Gewest, 2019)
- Figuur 26 | Aandeel verkeersdoden en letselongevallen in Vlaanderen per provincie (2019)
- Figuur 27 | Ongevallenernst (aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in Vlaanderen per provincie (2019)
- Figuur 28 | Verdeling van het aantal verkeersdoden en letselongevallen naar wegtype (Vlaams Gewest, 2019)
- Figuur 29 | Aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden volgens verplaatsingswijze, onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2019)
- Figuur 30 | Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen per snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2019)
- Figuur 31 | Verdeling van het aantal letselongevallen over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2019)
- Figuur 32 | Aantal fietsdoden in Vlaanderen per provincie (2019)
- Figuur 33 | Aantal zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen per provincie (2019)
- Figuur 34 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen naar wegtype (2019)
- Figuur 35 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen binnen en buiten de bebouwde kom (2019)
- Figuur 36 | Aandeel fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers in Vlaanderen naar snelheidsregime (2019)
- Figuur 37 | Verdeling van het aantal fietsdoden en zwaar- en lichtgewonde fietsers over kruispunten, rotondes en doorlopende weggedeeltes in Vlaanderen (2019)
- Figuur 38 | Aandeel verkeersdoden per leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2019)
- Figuur 39 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2018-2019)
- Figuur 40 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie, evenals de demografische verdeling (Vlaams Gewest, 2019)
- Figuur 41 | Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar jonge autobestuurders (18-24 jaar) versus alle autobestuurders (Vlaams Gewest, 2019)
- Figuur 42 | Evolutie van het aandeel ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar) afgezet tegenover de evolutie van het aandeel 18-24-jarigen in de bevolking in Vlaanderen (2000-2019)
- Figuur 43 | Aandeel verkeersdoden naar verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2019)

- Figuur 44 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige voetgangersslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 45 | Evolutie van het aantal en aandeel van de voetgangersslachtoffers voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 46 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige fietsslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 47 | Evolutie van het aantal en aandeel van de fietsslachtoffers voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 48 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers en -doden naar type fiets in Vlaanderen (2019)
- Figuur 49 | Verdeling van het aantal fietsslachtoffers, naar ernst, volgens type fiets in Vlaanderen (2019)
- Figuur 50 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige bromfietsslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 51 | Evolutie van het aantal en aandeel van de bromfietsslachtoffers voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 52 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de motorrijders voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 53 | Evolutie van het aantal en aandeel van motorfietsslachtoffers voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 54 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) bij de automobilisten voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 55 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers bij de automobilisten voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 56 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met (lichte) vrachtwagens voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 57 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 58 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 59 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 60 | Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige verkeersslachtoffers (doden + zwaargewonden) in ongevallen met vrachtwagens voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 61 | Evolutie van het aantal en aandeel van de verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- Figuur 62 | Leeftijdsverdeling van fietsslachtoffers (gewone fiets, elektrische fiets en speed pedelec) (Vlaams Gewest, 2019)
- Figuur 63 | Leeftijdsverdeling van fietsdoden (gewone fiets en elektrische fiets) (Vlaams Gewest, 2019)
- Figuur 64 | Aandeel top 10 conflicttypes bij letselongevallen (Vlaams Gewest, 2016-2019)

Figuur 65 | Verdeling naar botspartner, per vervoerswijze, bij de letselongevallen (Vlaams Gewest, 2019)

Figuur 66 | Aandeel top 10 conflicttypes bij dodelijke letselongevallen (Vlaams Gewest, 2016-2019)

Figuur 67 | Verdeling naar botspartner, per vervoerswijze, bij de verkeersdoden (Vlaams Gewest, 2019)

Figuur 68 | Aandeel dodelijke ongevallen en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2019)

Figuur 69 | Aandeel fietsdoden en fietsslachtoffers volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2019)

Figuur 70 | Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen volgens aanrijdingstype en locatie (Vlaams Gewest, 2019)

Figuur 71 | Procentuele verdeling van dodelijke aanrijdingen tegen een obstakel buiten de rijbaan, volgens aard van het obstakel en naar locatie (Vlaams Gewest, 2019)

Figuur 72 | Verdeling geregistreerde ongevalsfactoren bij fietsongevallen, met onderscheid naar de partij waarbij de fout ligt (Vlaams Gewest, 2019)

Figuur 73 | Percentage positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol bij letselongevallen en de testgraad (Vlaams Gewest, 2005-2019)

# Lijst van tabellen

---

- TABEL 1 | Aantal en aandeel verkeersdoden en zwaar- en lichtgewonden in België, per gewest (2019)
- TABEL 2 | Ongevallencijfers in Vlaanderen in één oogopslag (2019)
- TABEL 3 | Evolutie van het aantal verkeersdoden (Vlaams Gewest, 1991–2019)
- TABEL 4 | Evolutie van de verkeersdoden, zwaargewonden en lichtgewonden (Vlaams Gewest, 2005–2019)
- TABEL 5 | Evolutie van het aantal en aandeel verkeersdoden en zwaargewonden naar vervoerswijze, onder de kwetsbare weggebruikers (Vlaams Gewest, 2010–2019)
- TABEL 6 | Evolutie van het aantal letselongevallen (Vlaams Gewest, 2005–2019)
- TABEL 7 | Evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in België, per gewest en in de Europese Unie (2005–2019)
- TABEL 8 | Evolutie van de ongevallenernst (het aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen) in België, per gewest (2005–2019)
- TABEL 9 | Kerncijfers volgens de vier periodes van de week (Vlaams Gewest, 2019)
- TABEL 10 | Aantal en aandeel letselongevallen in Vlaanderen, volgens weergesteldheid (2019)
- TABEL 11 | Aantal en aandeel verkeersdoden en letselongevallen in Vlaanderen per provincie (2019)
- TABEL 12 | Evolutie aantal verkeersdoden in Vlaanderen per provincie (gemiddelde 2010–2012 – 2019)
- TABEL 13 | Aantal verkeersdoden en aantal zwaar- en lichtgewonden op en buiten autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2019)
- TABEL 14 | Aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers (overlijdensrisico), aantal letselongevallen per miljard voertuigkilometers (ongevalsrisico) en aantal verkeersdoden per 1.000 letselongevallen (ernst) op autosnelwegen (Vlaams Gewest, 2019)
- TABEL 15 | Aantal letselongevallen, verkeersdoden, zwaar- en lichtgewonden en ongevallenernst binnen en buiten de bebouwde kom (Vlaams Gewest, 2019)
- TABEL 16 | Ongevallenernst in België per gewest, binnen en buiten de bebouwde kom (2019)
- TABEL 17 | Aantal en aandeel verkeersdoden, letselongevallen en ongevallenernst volgens snelheidsregime (Vlaams Gewest, 2019)
- TABEL 18 | Kerncijfers m.b.t. verkeersdoden en letselongevallen volgens kruispunttype (Vlaams Gewest, 2019)
- TABEL 19 | Verkeersdoden per 100.000 inwoners, onderverdeeld naar geslacht en leeftijdscategorie (Vlaams Gewest, 2019)
- TABEL 20 | Aantal verkeersslachtoffers per verplaatsingswijze en tussen haakjes in ongevallen met de betrokken verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2019)

- TABEL 21 | Evolutie van het aantal voetgangersslachtoffers en -ongevallen, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- TABEL 22 | Evolutie van het aantal fietsslachtoffers en ongevallen, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- TABEL 23 | Evolutie van het aantal verkeersdoden en -slachtoffers bij de fietsers, onderverdeeld naar type fiets in Vlaanderen (2016-2019)
- TABEL 24 | Evolutie van het aantal bromfietsslachtoffers en -ongevallen, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- TABEL 25 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en -ongevallen bij de motorrijders, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- TABEL 26 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers bij en het aantal ongevallen met automobilisten, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- TABEL 27 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met (lichte) vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- TABEL 28 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- TABEL 29 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met vrachtwagens, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- TABEL 30 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ongevallen met autobussen en autocars, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- TABEL 31 | Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in en aantal ongevallen met de andere vervoersmodi, naar ernst, voor de periode 2005-2019 in Vlaanderen
- TABEL 32 | Aantal verkeersslachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2019)
- TABEL 33 | Aantal verkeersdoden volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2019)
- TABEL 34 | Aantal letselongevallen naar conflicttype ("tegenpartij" - eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2019)
- TABEL 35 | Aantal verkeersdoden en hun "tegenpartij" (eerste botsing) (Vlaams Gewest, 2019)
- TABEL 36 | Aantal dodelijke ongevallen en letselongevallen volgens aanrijdingstype (Vlaams Gewest, 2019)
- TABEL 37 | Percentage ongevallen met positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol en testgraad, naar type weggebruiker (Vlaams Gewest, 2019)



# Colofon

---

## COPYRIGHT

© 2021 - Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, door middel van druk, fotokopieën, geautomatiseerde gegevensbestanden of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

## OMSLAGFOTO

Jelle Vermeersch

## PUBLICATIEDATUM

Maart 2021

## UITGEVER

ir. Filip Boelaert  
secretaris-generaal

Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

## OPMAAK RCA/URL

[www.rca.be](http://www.rca.be)

