



Rapport nr. 2023-R-19-NL

## Statusrapport verkeersveiligheid

Waar staan we na één jaar All For Zero?



FEDERALE OVERHEIDSDIENST  
MOBILITEIT EN VERVOER

Rapportnummer	2023-R-19-NL
Wettelijk depot	D/2023/0779/42
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	2/06/2023
Auteur(s)	Freya Sloomans
Verantwoordelijke uitgever	Karin Genoe

Inzichten of standpunten in dit rapport zijn niet noodzakelijk deze van de opdrachtgever.

Overname van informatie uit dit rapport is toegestaan mits expliciete bronvermelding:  
Sloomans, F. (2023). Statusrapport verkeersveiligheid – Waar staan we na één jaar All For Zero?, Brussel: Vias  
institute

Ce rapport est également disponible en français.

# Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	4
Samenvatting	5
1 All for Zero	7
2 Aantal verkeersdoden en zwaar gewonden	8
3 Gedragsindicatoren	10
3.1 Overdreven snelheid	10
3.2 Rijden onder invloed van alcohol	11
3.3 Gebruik van de veiligheidsgordel	12
3.4 Afleiding	13
3.5 Gemotoriseerde tweewielers zonder helm	15
4 Voertuigveiligheid	17
5 Medische zorg na een verkeersongeval	19
6 Overzicht	21
Referenties	22

## Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1. Streefdoelen voor 2030 en 2050. Bron: Federaal Plan voor Verkeersveiligheid, 2021-2025	7
Tabel 2. Percentielen voor var. TIMING (in minuten) per jaar, 2019 en 2020. Bron: FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, DGGS - Gezondheidszorg - Dienst Data- en beleidsinformatie	20
Figuur 1. Evolutie van het aantal doden 30 dagen, 2012-2021. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	8
Figuur 2. Evolutie van het aantal zwaargewonden, 2012-2021. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	9
Figuur 3. Evolutie van gehospitaliseerde verkeersslachtoffers ernstige verwondingen (MAIS3+), 2012-2020. Bron: Fod Volksgezondheid	9
Figuur 4. Percentage bestuurders dat sneller dan de snelheidslimiet rijdt, 2007-2021. Bron: Wardenier et al. (2023)	10
Figuur 5. Percentage bestuurders onder invloed van alcohol, 2003-2021. Bron: Brion et al. (2019); Boets et al. (2023)	12
Figuur 6. Percentage bestuurders onder invloed van alcohol per periode van de dag, 2003-2021. Bron: Brion et al. (2019) & Boets et al. (2023)	12
Figuur 7. Evolutie van het nationale percentage gordeldracht, aandeel bestuurders die de gordel niet dragen, 2003-2018. Bron: Lequeux & Pelssers (2018); Moreau & Vervoort (2023)	13
Figuur 8. Evolutie mobiel toestel/GSM in de hand, 2013-2020. Bron: Boets et al. (2023)	14
Figuur 9. Aandeel bestuurders met mobiel toestel in de hand, nationaal gemiddelde per wegtype en type voertuig. Bron: Boets et al. (2023)	14
Figuur 10. Aandeel bestuurders met mobiel toestel in de hand, nationaal gemiddelde en per voertuigtype, 2013-2022. Bron: Riguelle & Roynard, 2013; Boets et al. (2023)	15
Figuur 11. Percentage bestuurders en passagiers van gemotoriseerde tweewielers die de helm dragen, per type voertuig. Bron: Vermeulen et al. (2023)	16
Figuur 12. Gemiddelde leeftijd van het personenwagenpark, 2020. Bron: ACEA vehicles in use report 2022	17
Figuur 13. Evolutie van de leeftijd van het personenwagenpark, 2014-2021. Bron: Statbel	18
Figuur 14. 95 <sup>ste</sup> percentiel van de responstijd, Europese vergelijking. Bron: Nuyttens, 2023	19

## Lijst van afkortingen

KPI	Key Performance Indicator
MAIS	Maximum Abbreviated Injury Scale
MAIS3+	MAIS score van 3 of meer
BAC	Bloedalcoholconcentratie

# Samenvatting

In 2021 werd met de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid "All for zero" gelanceerd: de ambitie om in België het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nul te reduceren. In het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid werden de streefdoelen voor 2030 en 2050 vastgelegd, voor het aantal doden 30 dagen en het aantal zwaargewonden maar ook voor risicogedragingen, voertuigveiligheid en medische zorg na een verkeersongeval.

## **Doden 30 dagen en zwaargewonden**

Het aantal doden 30 dagen (het aantal doden ter plaatse + het aantal personen die sterven in de 30 dagen na een verkeersongeval) en het aantal zwaargewonden moet in 2030 gedaald zijn met 50%. Dit komt concreet neer op maximaal 320 doden 30 dagen en maximaal 1800 zwaargewonden.

In het referentiejaar 2019 vielen er 644 dodelijke slachtoffers op de Belgische wegen. In 2021 is het aantal doden 30 dagen gedaald tot 516, wat neerkomt op een daling van 20%. In het referentiejaar 2019 vielen er 3.600 zwaargewonden. Dit aantal daalde met 14%, tot 3.098 zwaargewonden in 2021. 2021 was echter nog steeds een atypisch jaar, met enkele Covid-maatregelen die een sterke invloed hadden op de mobiliteit.

De verkeersveiligheidsbarometer toont in 2022 wel een algemeen stijgende trend, voor zowel het aantal doden 30 dagen als voor het aantal zwaargewonden.

## **Risicogedragingen**

In 2020 en 2021 werden gedragsmetingen uitgevoerd in het kader van het Baseline project, waarbij verschillende Key Performance Indicators in Europese lidstaten verzameld worden. Het streefdoel is een vermindering met minstens 50% voor enkele belangrijke risicogedragingen. De resultaten worden telkens afgezet tegenover de resultaten van de vorige gedragsmetingen, en de streefdoelen worden gedefinieerd.

### *Overdreven snelheid*

Er is nog veel vooruitgang te boeken op het vlak van overdreven snelheid. Afhankelijk van het type weg rijdt 40 à 80% van de Belgen te snel.

Op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u is 78% van de bestuurders in overtreding. Daarmee wordt op dit type weg veruit het vaakst te snel gereden. Meer dan de helft van de bestuurders rijdt te snel op wegen waar een maximale snelheid geldt van 50 km/u (51%) en op wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u (54%). Zowel op wegen met een snelheidslimiet van 70 km/u als op wegen met een snelheidslimiet van 120 km/u rijdt 44% van de bestuurder sneller dan toegestaan.

### *Rijden onder invloed van alcohol*

Het percentage bestuurders onder invloed daalde van 2,6% in 2003 naar 1,6% in 2021. Het aandeel bestuurders onder invloed van alcohol varieert sterk per periode van de dag: dit aandeel bestuurders is het grootst tijdens weekendnachten, gevolgd door weeknachten. Ook op dit vlak is er nog veel werk aan de winkel.

### *Gebruik van de veiligheidsgordel*

Het aandeel bestuurders dat de gordel niet draagt, daalde in de periode 2003-2022 van 47% naar 5%. Ook voor passagiers voorin werd een duidelijk positieve evolutie vastgesteld: van 35% in 2003 naar 6% in 2021. Het aandeel passagiers achterin dat geen veiligheidsgordel draagt, werd voor het eerst in 2015

gemeten. Op dat moment was 15% van de bestuurders achterin in overtreding met de wetgeving in verband met gordeldracht. Dit aandeel steeg licht tot 16% met de gedragsmeting in 2022.

### Afleiding

De gedragsmeting 2021 toont aan dat 3% van de bestuurders, over alle voertuigtypen heen, een mobiel toestel in de hand heeft. Dit aandeel is het laagst bij bestuurders van bussen (0,9%), en het hoogst bij bestuurders van bestelwagens (5,3%) en bestuurders van vrachtwagens (5,1%). Het GSM-gebruik neemt bovendien toe naargelang het snelheidsregime. Er is een daling van het aandeel bestuurders in overtreding tegenover de eerste meting in 2013, maar dat wil niet zeggen dat we onze mobiele telefoon minder gebruiken. We gebruiken deze namelijk anders: om te lezen, schrijven, scrollen, swipen, maar minder om te bellen. Met andere woorden: de afleiding is groter, want deze is zowel cognitief als visueel.

### Gemotoriseerde tweewielers zonder helm

Met de gedragsmeting in het kader van het Baseline project wordt voor het eerst het aandeel bestuurders van gemotoriseerde tweewielers zonder helm gemeten. Alle geobserveerde passagiers dragen een helm. Ook voor bestuurders van gemotoriseerde tweewielers is het aandeel dat met helm rijdt nagenoeg 100%. Bestuurders van bromfietsen dragen de helm iets minder vaak in vergelijking met bestuurders van motorfietsen.

## **Voertuigveiligheid**

Een indicator voor voertuigveiligheid is moeilijk samen te stellen en op te volgen. De huidige Baseline KPI voor voertuigveiligheid bestaat uit het percentage nieuw ingeschreven personenwagens in het laatste jaar met een Euro NCAP veiligheidsscore gelijk aan of hoger dan een op voorhand bepaalde drempelwaarde. In België heeft 83% van de nieuw ingeschreven personenwagens in 2019 een Euro NCAP rating van 4 sterren of hoger, en 69% heeft een Euro NCAP rating van 5 sterren.

Een alternatief voor deze KPI is de gemiddelde leeftijd van het totale personenwagenpark. Het Belgische personenwagenpark was in 2020 in België 9,2 jaar, het EU gemiddelde lag op 11,8 jaar.

## **Medische zorg na een ongeval**

Voor medische zorgen na een ongeval wordt als streefdoel geformuleerd dat België tot de top 5 in de EU moet behoren voor wat betreft de KPI, die luidt als volgt: "De tijd die verstrijkt tussen de noodoproep na een aanrijding met lichamelijk letsel en de aankomst van de hulpdiensten op de plaats van de aanrijding (ter waarde van het 95ste percentiel)". De schatting die voor België gemaakt werd door de FOD Volksgezondheid bedraagt 32 minuten. Daarmee ligt België boven het Europese gemiddelde en behoort ons land niet tot de 5 best presterende landen. Er zijn nogal wat verschillen tussen de gebruikte methodologieën van de deelnemende landen. Daarom is het moeilijk te bepalen of de waargenomen verschillen tussen de landen echte verschillen zijn of verschillen die te wijten zijn aan de gebruikte methodologie.

# 1 All for Zero

Op Europees vlak werd de ambitieuze doelstelling, namelijk om tegen 2050 geen verkeersdoden meer te hebben op Europese wegen, gesteld. De Valletta-verklaring over verkeersveiligheid van maart 2017 engageert zich daarnaast ook nog voor een halvering van het aantal zwaargewonden in de EU tegen 2030. In 2021 vond een nieuwe editie van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid plaats. Hier werd "All for zero" gelanceerd: de ambitie om ook in België het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nul te reduceren<sup>1</sup>.

Om dit doel te bereiken, werd op elk bestuursniveau een verkeersveiligheidsplan opgesteld. In het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid werden de streefdoelen voor 2030 en 2050 vastgelegd. Deze worden in Tabel 1 weergegeven. Door het atypische karakter van het jaar 2020<sup>2</sup>, waarin de Covid-pandemie losbrak, wordt 2019 als referentiejaar gebruikt.

Tegelijkertijd pleit de Europese Commissie voor een betere monitoring van een aantal Key Performance Indicators ("KPI's"). In dit kader loopt een Europees project, Baseline<sup>3</sup>, waarin data met betrekking tot deze KPI's worden verzameld in Europese lidstaten. Op het moment dat de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid 2021 doorging, waren er nog geen resultaten beschikbaar en konden dus geen referentiewaarden en streefdoelen bepaald worden. Daarom werd beslist om voor de risicogedragingen vermeld in Tabel 1 als streefdoel een vermindering met minstens 50% voorop te stellen voor de periode 2020 tot 2030.

Tabel 1. Streefdoelen voor 2030 en 2050. Bron: Federaal Plan voor Verkeersveiligheid, 2021-2025

	Referentie-waarde (2019)	Streefdoel 2030	Streefdoel 2050
Aantal doden in het verkeer	644	< 320	0
Aantal zwaargewonden in het verkeer (MAIS3+)	3600	< 1800	< 360
Percentage bestuurders boven de snelheidslimiet	Vermindering met minstens 50% tussen 2020 en 2030		Vermindering met minstens 90% tussen 2020 en 2050
Percentage bestuurders onder invloed (BAC 0.05+)			
Percentage bestuurders zonder veiligheidsgordel			
Percentage bestuurders die de gsm gebruikt			
Percentage gemotoriseerde tweewielers zonder helm			

Verder werden doelstellingen vastgelegd in verband met voertuigveiligheid en de medische zorg na een ongeval. Voor medische zorgen wordt als streefdoel geformuleerd dat België tot de top 5 in de EU moet behoren voor wat betreft de KPI van de Europese Commissie namelijk de tijd verstreken tussen de noodoproep na een letselongeval en aankomst van de hulpdiensten op de plaats van het ongeval.

<sup>1</sup> <https://all-for-zero.be/nl/all-for-zero/>

<sup>2</sup> De coronapandemie had een sterke invloed op de mobiliteit van de Belgen. Tijdens de verschillende lockdowns waren alleen noodzakelijke verplaatsingen mogelijk, en werd veel vaker van thuis uit gewerkt. Ook na de lockdowns bleef het gemiddelde aantal telewerkdagen hoog en werden er minder ritten gemaakt

<sup>3</sup> <https://www.baseline.vias.be/en/>

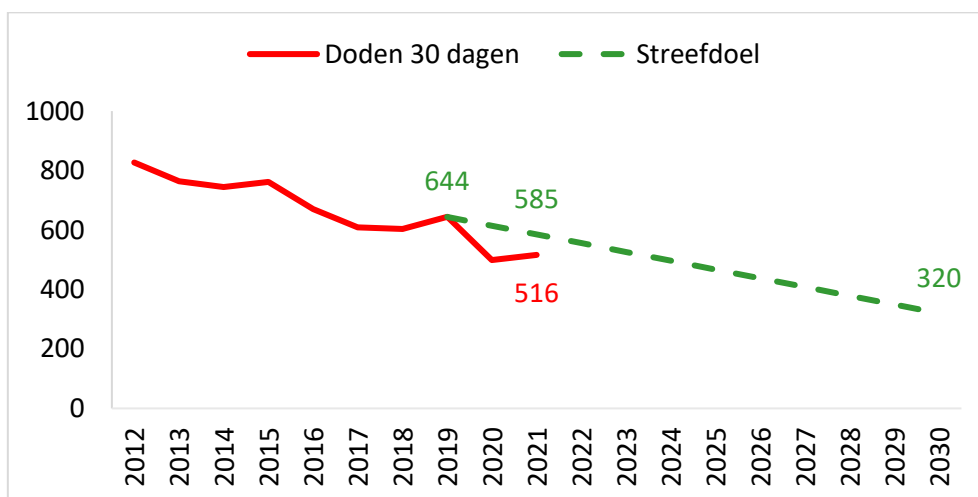
## 2 Aantal verkeersdoden en zwaar gewonden

Het aantal **doden 30 dagen** is de som van de verkeersdoden ter plaatse (op de ongevalslocatie) en personen die in de 30 dagen na het ongeval overlijden (als gevolg van dit ongeval). Het streefdoel is een halvering van het aantal doden 30 dagen in 2030.

In het referentiejaar 2019 vielen er 644 dodelijke slachtoffers op de Belgische wegen. In 2021 is het aantal doden 30 dagen gedaald tot 516, wat neerkomt op een daling van 20% (zie Figuur 1). 2021 was echter een atypisch jaar, met enkele Covid-maatregelen zoals verplicht telewerk, de sluiting van de horeca voor een bepaalde periode, enzovoort, wat een sterke invloed had op de mobiliteit.

De verkeersveiligheidsbarometer toont in 2022 wel een algemeen stijgende trend: in de eerste 9 maanden van 2022 nam het aantal doden 30 dagen met 16% toe tegenover de eerste 9 maanden van 2021. Indien deze stijging zich doorzet, zullen er in 2022 600 doden vallen op onze wegen. Hiermee zouden we het maar net iets beter doen dan in het referentiejaar 2019.

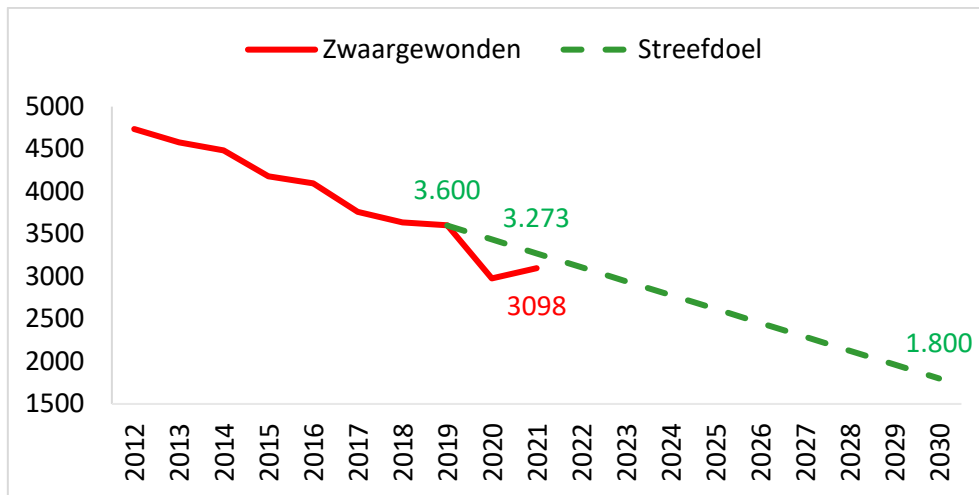
Figuur 1. Evolutie van het aantal doden 30 dagen, 2012-2021. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Ook voor het aantal zwaargewonden werd de doelstelling van een halvering tegen 2030 opgesteld. De evolutie van het aantal **zwaar gewonden** in het verkeer kan op verschillende manieren in kaart gebracht worden. Enerzijds registreert de politie de letselerst na een ongeval en kan dit dus in de [officiële ongevalledatabank](#) opgezocht worden. Een zwaargewonde wordt gedefinieerd als een gewonde die minstens 24 uur in een ziekenhuis wordt opgenomen. In het referentiejaar 2019 vielen er 3.600 zwaargewonden. Dit aantal daalde met 14%, tot 3.098 zwaargewonden in 2021. Ook voor wat het aantal zwaargewonden betreft, zien we een negatieve tendens in de eerste 9 maanden van 2022. Er is een stijging met 12% tegenover de eerste 9 maanden van 2021. Ook voor wat zwaargewonden betreft zouden we het in 2022 opnieuw maar net beter doen dan in het referentiejaar 2019.



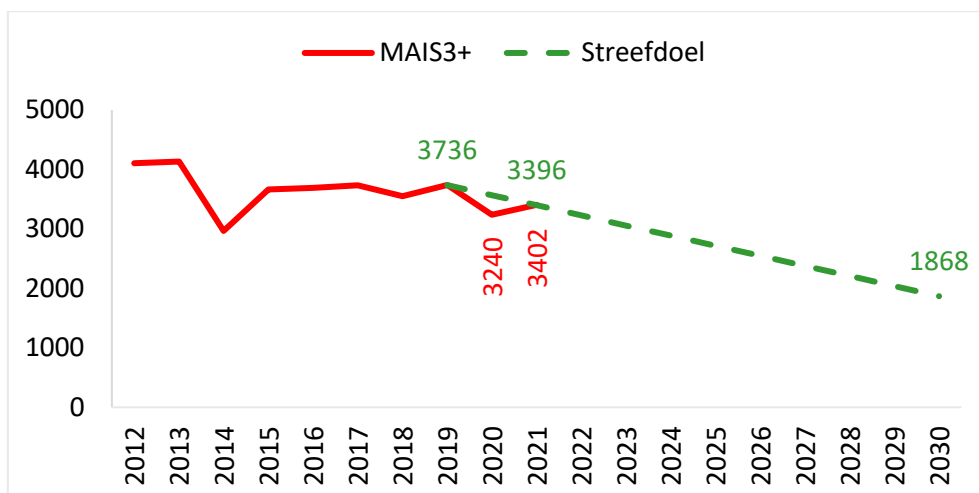
Figuur 2. Evolutie van het aantal zwaargewonden, 2012-2021. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Hoewel politiegegevens zeer gedetailleerde informatie bevatten over verkeersongevallen, zijn ze niet volledig. Sommige ongevallen worden niet geregistreerd, omdat de politie er niet van op de hoogte gebracht wordt. Bovendien is het voor de politiediensten, die hun registratie baseren over de omstandigheden op de ongevalslocatie, niet eenvoudig om te oordelen over de opnameduur. Uit **ziekenhuisgegevens** kan de Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS) afgeleid worden, de maximale letselscore van een persoon. De definitie van een zwaar gewond verkeersslachtoffer is een verkeersslachtoffer met een MAIS-score van 3 of meer (MAIS3+) (Bouwen et al., nog niet gepubliceerd, Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2022)).

In referentiejaar 2019 waren er 3.736 MAIS3+ slachtoffers in de Belgische ziekenhuizen als gevolg van een verkeersongeval. Dit aantal daalde tot 3.240 in 2020, waarmee we het licht beter doen dan het streefdoel. Het aantal MAIS3+ slachtoffers in 2021 werd geschat op basis van politiegegevens. Deze voorlopige schatting geeft aan dat er in dit jaar 3402 MAIS3+ slachtoffers vielen.

Figuur 3. Evolutie van gehospitaliseerde verkeersslachtoffers ernstige verwondingen (MAIS3+), 2012-2020. Bron: Fod Volksgezondheid



# 3 Gedragsindicatoren

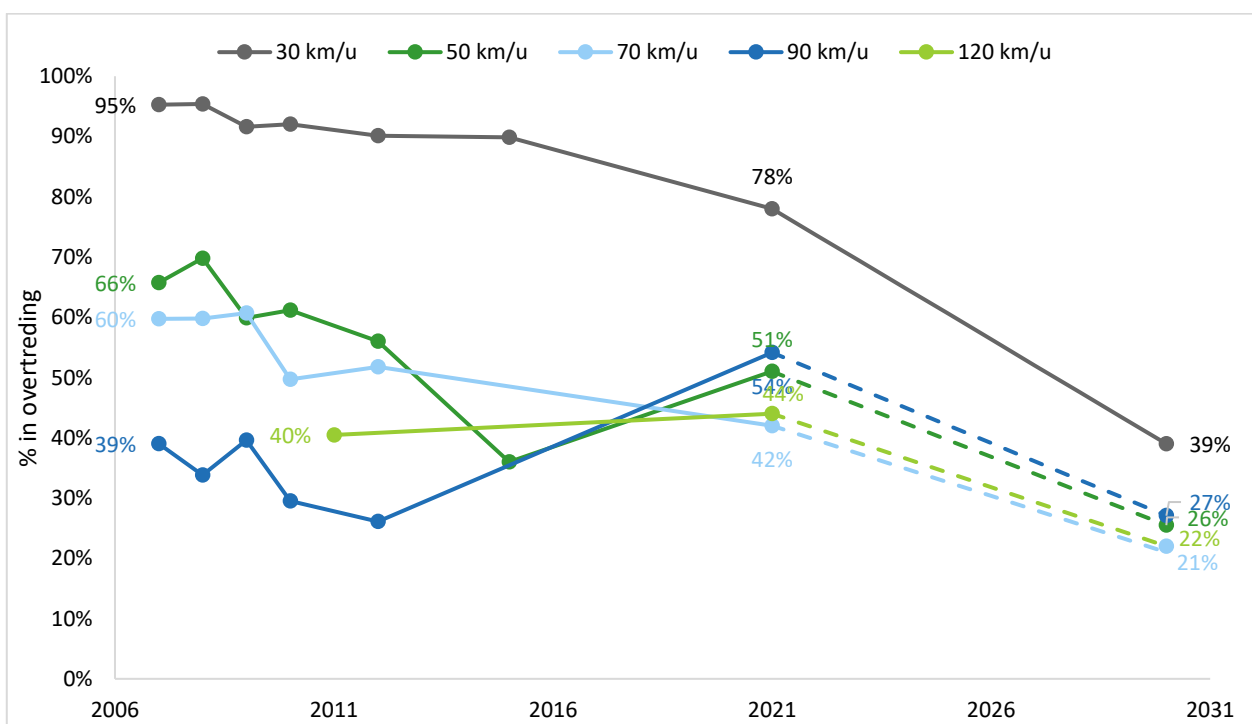
## 3.1 Overdreven snelheid

Snelheid speelt een belangrijke rol in de verkeersonveiligheid: het beïnvloedt zowel de kans op een ongeval als de ernst ervan (Van den Berghe en Pelssers, 2020). Volgens de EU overschrijdt tussen de 40% en 50% van de bestuurders de snelheidslimiet, waarbij 10% tot 20% van de bestuurders deze met meer dan 10 km/u overschrijdt (Europese Commissie, 2018).

Vias institute voert sinds 2007 snelheidsmetingen uit op wegen met verschillende snelheidsregimes (Riguelle, 2009; Riguelle, 2012b; Riguelle, 2012a; Riguelle, 2013a; Temmerman, 2016; Trotta, 2016). Figuur 4 toont de historische evolutie van de snelheidsmetingen, de resultaten van de gedragsmeting in het kader van het Baseline project en de streefdoelen die daaruit afgeleid kunnen worden zoals weergegeven in Tabel 1 (2021). Er zijn duidelijke verschillen in het aandeel bestuurders in overtreding naargelang het snelheidsregime. Voor zowel de Baseline als de Belgische percentages werd daarbij alleen gekeken naar bestuurders die zelf vrij hun snelheid kunnen kiezen. Op die manier reflecteert de KPI in eerste instantie het snelheidsgedrag van de bestuurders en is bijvoorbeeld niet beïnvloed door hoe vaak men in de file staat. Technisch gezien betekent vrije snelheidskeuze dat alleen gemeten werd op locaties zonder infrastructurele elementen die het snelheidsgedrag beïnvloeden en alleen metingen weerhouden werden van bestuurders waarbij 5 seconden voorafgaan aan de geobserveerde wagen geen andere wagen reed.

Er is nog bijzonder veel vooruitgang te boeken op het vlak van overdreven snelheid. Afhankelijk van het type weg, rijdt 40 à 80% van de Belgen te snel. Het streefdoel is een halvering van het aantal bestuurders die de maximale snelheidslimiet overschrijden tegen 2030. De streefdoelen worden in Figuur 4 weergegeven. Uit de gedragsmeting 2021, waarbij 10,51 miljoen personenwagens geobserveerd werden. Alleen de personenwagens die aan vrije snelheid reden (3,46 miljoen), werden voor de analyse in rekening gebracht.

Figuur 4. Percentage bestuurders dat sneller dan de snelheidslimiet rijdt, 2007-2021. Bron: Wardenier et al. (2023)



Op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u is 78% van de bestuurders in overtreding. Daarmee wordt op dit type weg veruit het vaakst te snel gereden. Voor dit snelheidsregime werd wel een positieve evolutie vastgesteld: in 2007 respecteerde maar liefst 95% van de bestuurders de snelheidslimiet niet.

Meer dan de helft van de bestuurders rijdt te snel op wegen waar een maximale snelheid geldt van 50 km/u (51%) en op wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u (54%). Op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u werd met de snelheidsmeting van 2015 een scherpe daling vastgesteld in het percentage bestuurders in overtreding. De gedragsmeting 2021 toont echter weer een toename van dit aandeel. Voor wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u nam het aandeel bestuurders die te snel reden toe van 39% in 2007 tot 54% in 2021.

Zowel op wegen met een snelheidslimiet van 70 km/u als op wegen met een snelheidslimiet van 120 km/u rijden meer dan 4 op 10 bestuurders sneller dan toegestaan. De eerste snelheidsmeting op wegen met een maximale snelheid van 120 km/u vond in 2011 plaats.

## 3.2 Rijden onder invloed van alcohol

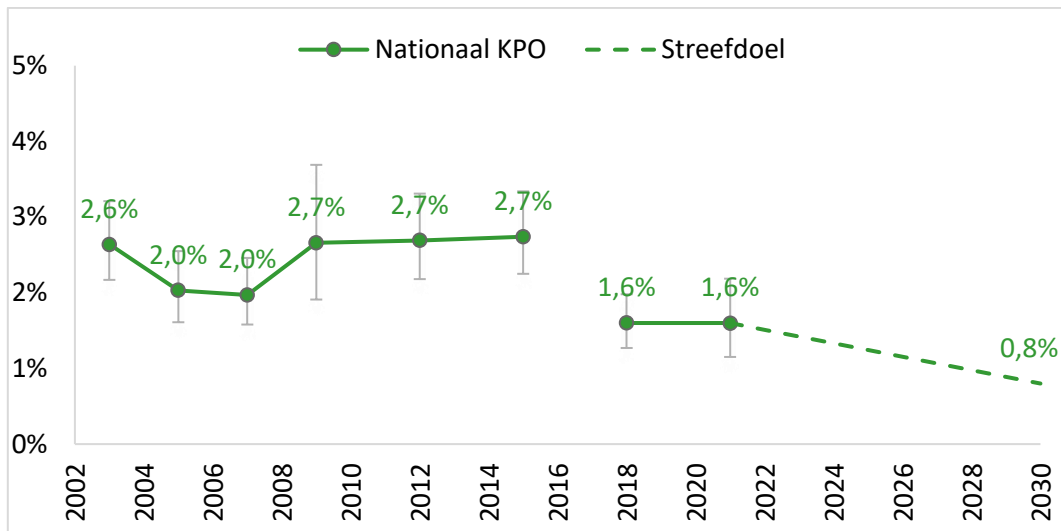
Rijden onder invloed is één van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid. Alcoholgebruik beïnvloedt onze rijvaardigheid, met name doordat de reactietijd toeneemt, de alertheid en het gezichtsvermogen afnemen en het beoordelingsvermogen en de reflexen afnemen (Meesmann et al., 2017). Naar schatting wordt ongeveer 2% van de in de EU gereden kilometers afgelegd met een illegale bloedalcoholconcentratie (BAC) en houdt ongeveer 25% van de dodelijke verkeersslachtoffers verband met alcoholgebruik (ETSC, 2019).

België is één van de Europese landen waar rijden onder invloed van alcohol het vaakst gerapporteerd wordt door bestuurders. Er is dus nog veel ruimte voor verbetering in België voor wat betreft rijden onder invloed van alcohol en drugs (Slootmans & Van den Berghe, 2021). Ook voor wat het rijden onder invloed van alcohol betreft, is het streefdoel een halvering van het aandeel bestuurders in overtreding tegen 2030.

De gedragsmeting rijden onder invloed (ROI) van alcohol werd in de periode 2003 tot 2018 om de twee à drie jaar uitgevoerd door Vias institute (Dupont, 2005; Dupont, 2007; Riguelle & Dupont, 2012; Riguelle, 2014; Focant, 2015; Brion et al., 2019). Tijdens de gedragsmeting alcohol 2021 werden 8.412 bestuurders van personenwagens gecontroleerd. De historische evolutie, de resultaten van de gedragsmeting in het kader van Baseline en het streefdoel worden weergegeven in Figuur 5.

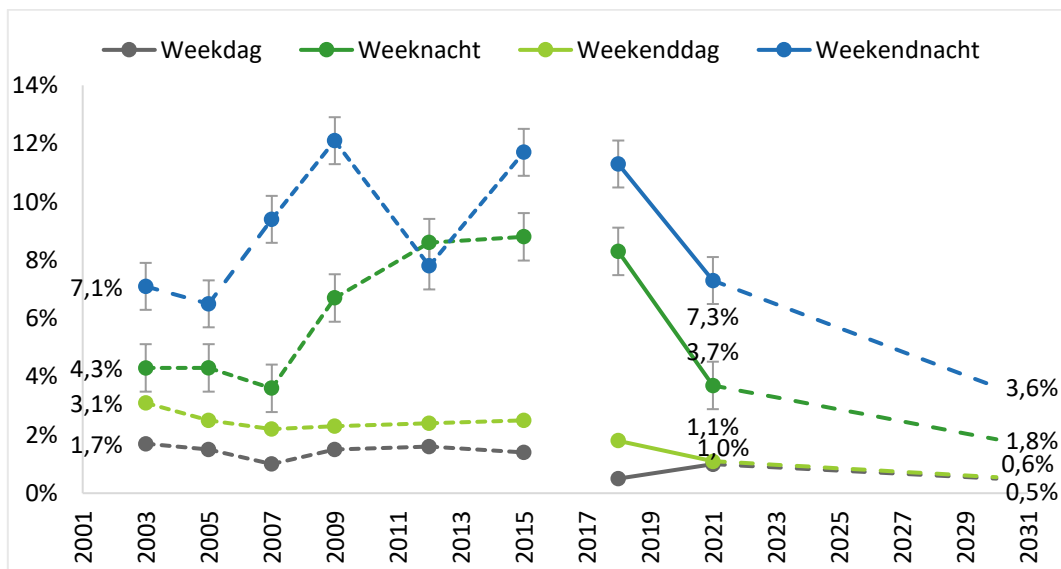
Door een nieuwe wegingsformule zijn de resultaten van de gedragsmeting in 2021 niet volledig vergelijkbaar met die van de vorige edities. De nieuwe wegingsmethode wordt ook op de resultaten van 2018 toegepast, om toch een beeld te krijgen van de evolutie tegenover de vorige gedragsmeting. Het percentage bestuurders onder invloed van alcohol is gelijk gebleven is tussen 2018 en 2021: 1,6% (Boets et al., 2023). Als we uitgaan van een daling met 50% ten opzichte van het referentiejaar 2021, dan zou tegen 2030 0,8% van de bestuurders nog onder invloed van alcohol mogen rondrijden. Om dit te bereiken zullen grote inspanningen vereist zijn, des te meer aangezien deze meting liep tijdens de COVID-19 pandemie met mogelijke invloed op (risicofactoren) voor rijden onder invloed van alcohol (Boets et al., 2023).

Figuur 5. Percentage bestuurders onder invloed van alcohol, 2003-2021. Bron: Brion et al. (2019); Boets et al. (2023)



Het aandeel bestuurders onder invloed van alcohol varieert sterk per weekperiode. Figuur 6 toont dat het aandeel bestuurders dat onder invloed van alcohol rijdt het grootst is tijdens weekendnachten (7,3% in 2021), gevolgd door weeknachten (3,7% in 2021). Het duidelijk verhoogd aandeel dronken bestuurders tijdens weekendnachten blijft, ondanks sterke stijgingen en dalingen doorheen de tijd, stabiel tegenover het begin van de metingen in 2003.

Figuur 6. Percentage bestuurders onder invloed van alcohol per weekperiode, 2003-2021. Bron: Brion et al. (2019) & Boets et al. (2023)



### 3.3 Gebruik van de veiligheidsgordel

Het percentage inzittenden dat de veiligheidsgordel draagt, is evenzeer een KPI in het Baseline project. Deze werd tevens opgenomen in het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid. Ook hier geldt dat een halvering van het aantal inzittenden in overtreding nagestreefd wordt tegen 2030.

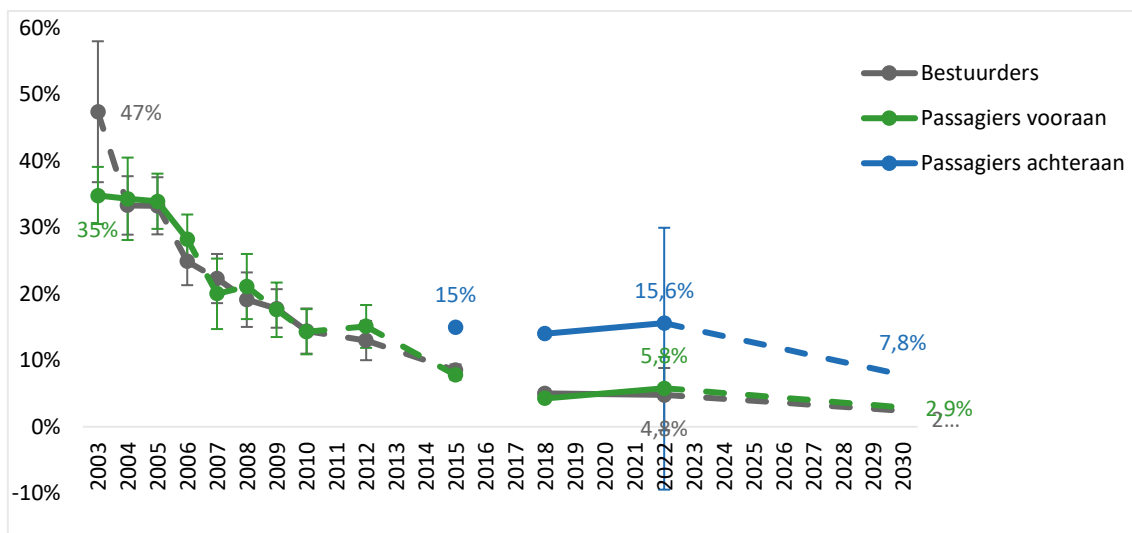
Vias institute voert sinds 2003 gedragsmetingen uit in verband met het dragen van de veiligheidsgordel (Riguelle, 2013b; Lequeux, 2016; Lequeux & Pelsers, 2018). Het aandeel bestuurders dat de gordel niet

draagt, daalde in de periode 2003-2022 van 47% naar 5%. Ook voor passagiers voorin werd een duidelijk positieve evolutie vastgesteld. In 2003 droeg 35% van de passagier voorin de wagen geen veiligheidsgordel. In 2022 bedroeg dat aandeel nog 6%. Zowel voor bestuurders als voor passagiers vooraan bleef het aandeel inzittenden dat geen gordel draagt in 2022 stabiel tegenover de vorige meting in 2018.

Het aandeel passagiers achterin dat geen veiligheidsgordel draagt, werd voor het eerst in 2015 gemeten. Op dat moment was 15% van de bestuurders achterin in overtreding met de wetgeving in verband met gordeldracht. Dit aandeel bleef stabiel in de gordeldracht-metingen in 2018 en 2022.

Voor regio Brussel werd een verbetering waargenomen met de gedragsmeting van 2022, terwijl Vlaanderen en Wallonië het slechter doen tegenover vorige metingen.

Figuur 7. Evolutie van het nationale percentage gordeldracht, aandeel bestuurders die de gordel niet dragen, 2003-2018.  
Bron: Lequeux & Pelssers (2018); Moreau et al. (2023)



### 3.4 Afleiding

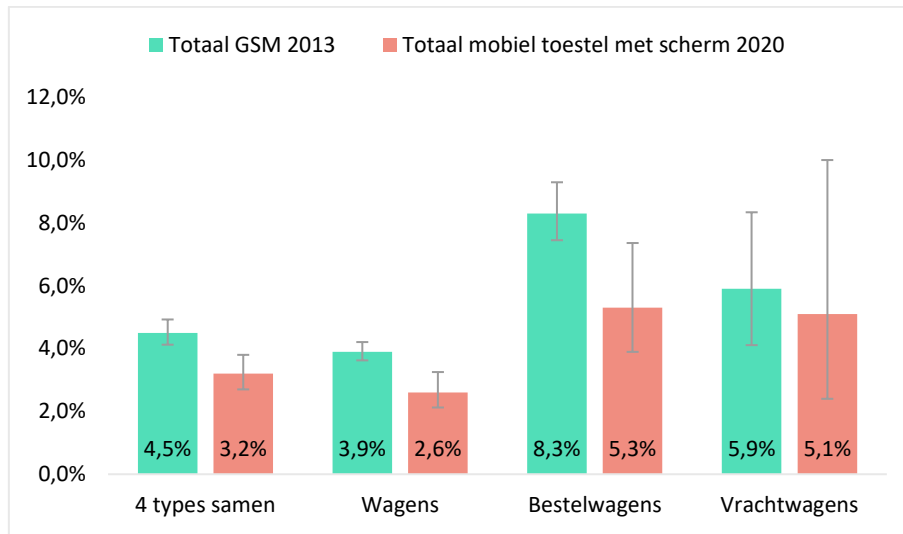
Afgeleid rijden, of het nu gaat om visuele, auditieve of cognitieve afleiding, heeft een aanzienlijke impact op onze rijvaardigheden. Wij kunnen onze volledige aandacht niet tegelijk besteden aan een visuele taak, zoals autorijden, en een auditieve taak, zoals een telefoongesprek. Hoewel onze hersenen zeer snel overschakelen van de ene taak naar de andere, waardoor we de illusie hebben dat we effectief twee taken tegelijk kunnen uitvoeren, is dit in werkelijkheid niet het geval (Slootmans & Desmet, 2019).

Er werd in het verleden slechts één gedragsmeting uitgevoerd in verband met afleiding (Riguelle & Roynard, 2014). Hier werd illegaal gebruik, dat wil zeggen zonder handsfreekit, van de GSM achter het stuur in België gemeten. Deze meting toonde aan dat 4,5% van de waargenomen bestuurders afgeleid werd door een mobiele telefoon.

Tijdens de gedragsmeting 2020 werd opnieuw nagegaan welk aandeel bestuurders met een mobiel elektronisch toestel met scherm in de hand reed. Er werden 16.845 bestuurders geobserveerd, waarvan 14.104 wagens, 2.511 bestelwagens, 2.324 vrachtwagens en 230 bussen. Het streefdoel is opnieuw een halvering van het aantal bestuurders in overtreding tegen 2030.

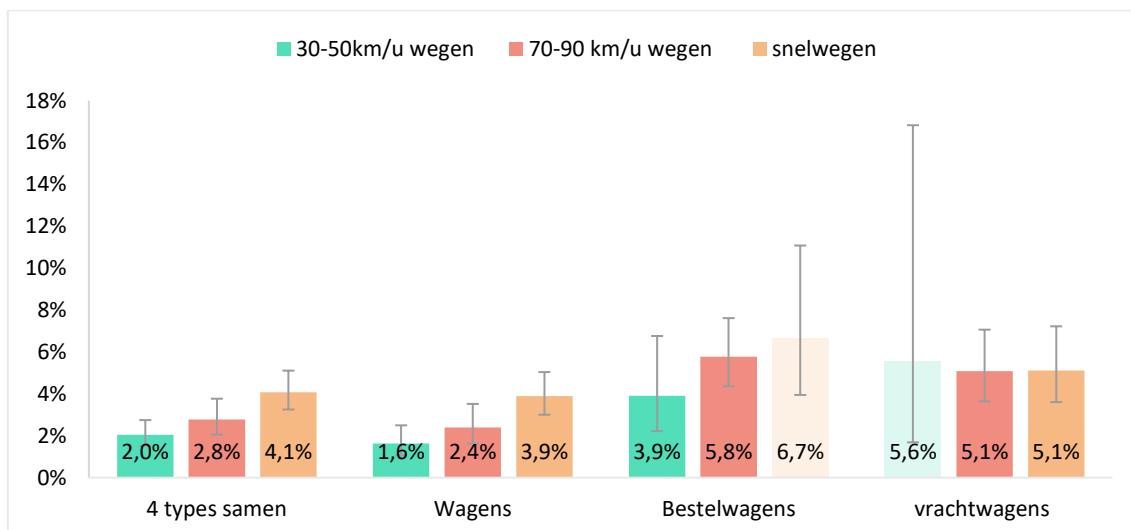
Door een nieuwe wegingsformule zijn de resultaten van de gedragsmeting in 2020 niet volledig vergelijkbaar met die van de vorige meting. De nieuwe wegingsmethode werd ook op de resultaten van 2013 toegepast, om toch een beeld te krijgen van de evolutie tegenover de vorige meting.

Figuur 8. Evolutie mobiel schermtoestel in de hand, 2013-2020. Bron: Boets et al. (2023)



Het aandeel bestuurders dat een mobiel elektronisch schermtoestel/GSM gebruikt in het verkeer, is gedaald tegenover 2013. Over alle voertuigtypen heen houdt 3,2% van de bestuurders een mobiel schermtoestel in de hand. Bestelwagens (5,3%) en vrachtwagenbestuurders (5,1%) gebruiken significant vaker een schermtoestel in de hand dan bestuurders van wagens (2,6%). De bussteekproef is te beperkt voor aparte analyse. Het mobiel schermtoestel gebruik neemt bovendien toe naargelang het snelheidsregime: het aandeel bestuurders in overtreding is het hoogst op autosnelwegen en het laagst op wegen met een snelheidslimiet van 30 of 50 km/u. Enkele subgroepen (bestel- en vrachtwagens) zijn te klein voor betrouwbare analyse (zie de lichtgekleurde balken) (Boets et al., 2023).

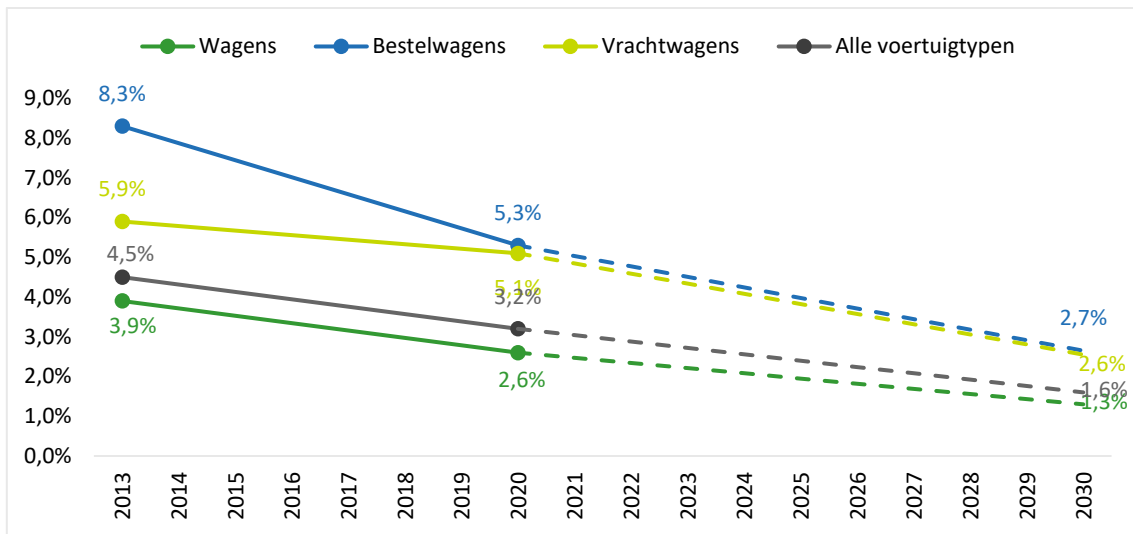
Figuur 9. Aandeel bestuurders met mobiel schermtoestel in de hand, nationaal gemiddelde per wegtype en type voertuig. Bron: Boets et al. (2023)



Voor alle voertuigtypen is er een daling van het aandeel bestuurders in overtreding tegenover de eerste meting in 2013. Het blijkt dus dat we de GSM minder gebruiken, maar we gebruiken de GSM ook op een andere manier: om te lezen, schrijven, scrollen, swipen, en minder dan voordien om te bellen. Dit betekent dat de

afleiding groter is, want deze is zowel cognitief (de bestuurder is met zijn gedachten bij het lezen/schrijven/scrollen/...) als visueel (de bestuurder richt de ogen op het mobiele toestel, niet op de weg).

Figuur 10. Aandeel bestuurders met mobiel schermtoestel in de hand, nationaal gemiddelde en per voertuigtype, 2013-2020. Bron: Riguelle & Roynard (2013); Boets et al. (2023)



Het aandeel bestuurders dat rijdt met een mobiel schermtoestel in de hand is het hoogst in Brussel en het laagst in Vlaanderen. Het aandeel bestuurders in overtreding is significant hoger tijdens de daluren op weekdagen dan tijdens het weekend. Dit zou verklaard kunnen worden door de verkeerssamenstelling: op weekdagen is er meer beroepsverkeer en is het aantal bestuurders zonder passagiers groter (Boets et al., 2023).

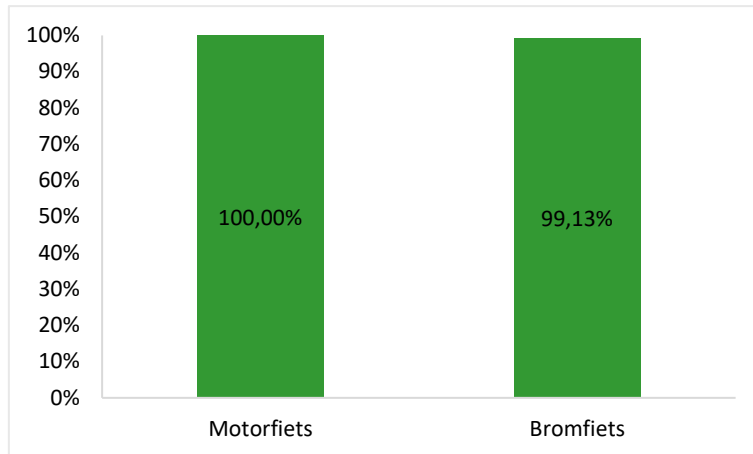
Bij personenwagens werd eveneens de leeftijd en het geslacht van de bestuurders die in overtreding waren, bekeken. Het aandeel bestuurders dat met een mobiel schermtoestel in de hand rijdt, neemt significant af met de leeftijd. Mannen rijden significant vaker met de mobiel schermtoestel in de hand dan vrouwen (Boets et al., 2023).

### 3.5 Gemotoriseerde tweewielers zonder helm

Met de gedragsmeting in het kader van het Baseline project wordt voor het eerst het aandeel bestuurders van gemotoriseerde tweewielers zonder helm gemeten. Voor 1.183 bestuurders, waarvan 829 motorrijders en 354 bromfietzers, en 80 passagiers werd op 100 locaties nagegaan of ze al dan niet een helm droegen. Net als voor de andere risicogedragingen wordt een halvering van het aantal bestuurders in overtreding vooropgesteld tegen 2030.

Alle geobserveerde passagiers droegen een helm. Ook voor bestuurders van gemotoriseerde tweewielers is het aandeel dat met helm reed nagenoeg 100%. Bestuurders van bromfietzen (inclusief speed pedelec gebruikers) dragen de helm iets minder vaak in vergelijking met bestuurders van motorfietzen.

Figuur 11. Percentage bestuurders en passagiers van gemotoriseerde tweewielers die de helm dragen, per type voertuig.  
Bron: Vermeulen et al. (2023)





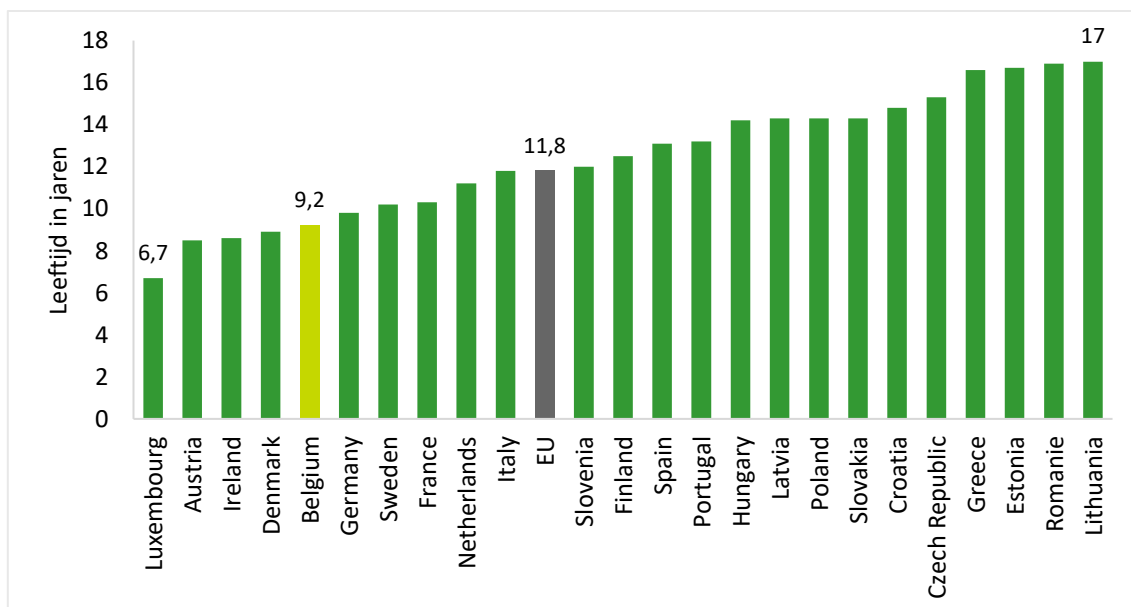
## 4 Voertuigveiligheid

Een indicator voor voertuigveiligheid is moeilijk samen te stellen en op te volgen. De huidige Baseline KPI voor voertuigveiligheid bestaat uit het percentage nieuw ingeschreven personenwagens in het laatste jaar met een Euro NCAP veiligheidsscore gelijk aan of hoger dan een op voorhand bepaalde drempelwaarde. De gebruikte drempelwaardes zijn 4 Euro NCAP sterren en 5 Euro NCAP sterren (de hoogst mogelijke score). Deze indicator heeft echter teveel tekortkomingen om een valide indicator te zijn van de voertuigveiligheid in een land. De indicator betreft enkel nieuwe personenwagens die worden ingeschreven in het laatste jaar. Het zou beter zijn om een indicator te ontwikkelen die het hele voertuigenpark omvat. Dit is echter een grote uitdaging om meerdere redenen (Wardenier, nog niet gepubliceerd). Euro NCAP veiligheidsscores bestaan op dit moment enkel voor personenwagens. Het Euro NCAP beoordelingssysteem evolueert ook voortdurend, omdat technologie evolueert en nieuwe innovaties beschikbaar worden (Euro NCAP, 2022). Daarom zijn bestaande Euro NCAP ratings slechts zes jaar geldig. Indien men dus het hele voertuigenpark in kaart zou willen brengen, is onder andere een herschaling van de bestaande Euro NCAP-sterrenclassificaties nodig (Wardenier, nog niet gepubliceerd).

In België heeft 83% van de nieuw ingeschreven personenwagens in 2019 een Euro NCAP rating van 4 sterren of hoger, en 69% heeft een Euro NCAP rating van 5 sterren (personenwagens zonder Euro NCAP rating meegerekend in het totaal) (Wardenier, 2023).

Een alternatief voor deze KPI is de gemiddelde leeftijd van het totale personenwagenpark. Volgens cijfers van ACEA<sup>4</sup> was de gemiddelde leeftijd van het personenwagenpark in 2020 in België 9,2 jaar. In 2015 was de leeftijd van het Belgische personenwagenpark nog 7,7 jaar. Het EU gemiddelde lag in 2020 op 11,8 jaar. Personenwagens in België zijn daarmee gemiddeld gezien jonger, het Belgische personenwagenpark behoort zelfs tot de jongste van Europa.

Figuur 12. Gemiddelde leeftijd van het personenwagenpark, 2020. Bron: ACEA vehicles in use report 2022

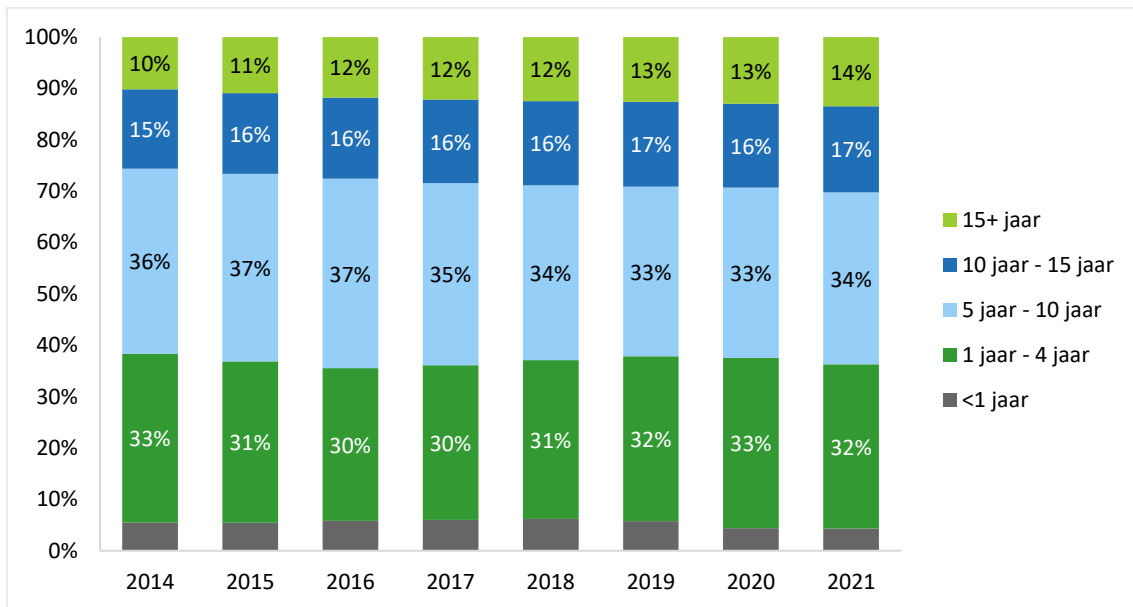


<sup>4</sup> <https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>

Statbel verzamelt gegevens over het voertuigenpark<sup>5</sup>, waaronder het jaar van eerste inschrijving van personenwagens. Deze data laat ons echter niet toe de gemiddelde leeftijd van het personenwagenpark te berekenen. De evolutie van de leeftijds categorieën kan wel in kaart gebracht worden.

Figuur 13 toont dat de leeftijdsverdeling van het personenwagenpark redelijk stabiel gebleven is in de voorbije 8 jaar. Het aandeel personenwagens tussen 10 en 15 jaar oud en het aandeel personenwagens ouder van 15 jaar nam lichtjes toe, terwijl het aandeel personenwagens tussen 5 en 10 jaar en jonger dan 1 jaar licht afnam.

Figuur 13. Evolutie van de leeftijd van het personenwagenpark, 2014-2021. Bron: Statbel



Een koppeling van ongevalldata en de voertuigendatabase leert ons dat de gemiddelde leeftijd van in ongeval betrokken personenwagens 7,8 jaar bedroeg in de periode 2017-2018.

<sup>5</sup> <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/voertuigenpark#documents>

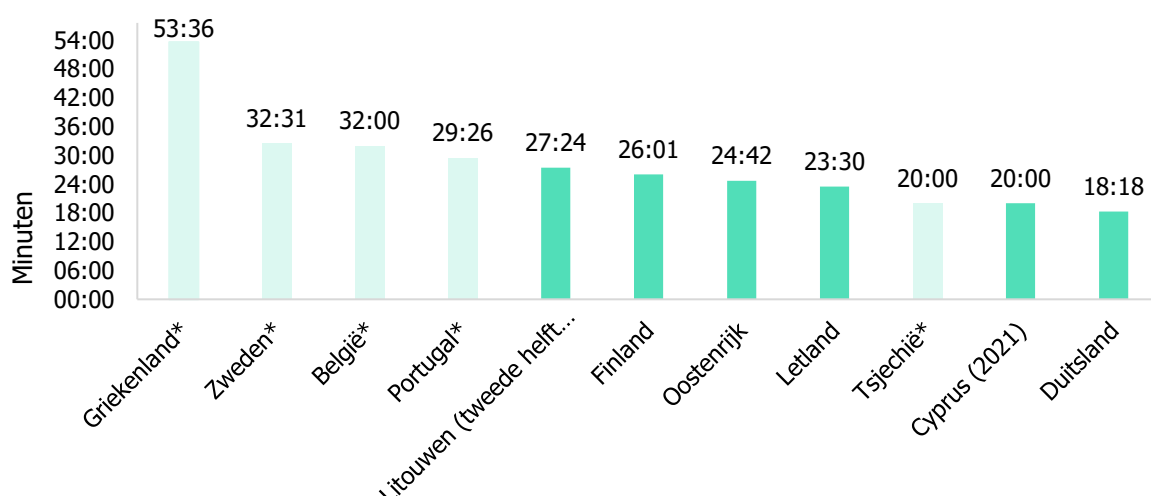
## 5 Medische zorg na een verkeersongeval

De KPI die in Baseline vastgesteld werd, luidt als volgt: "De tijd die verstrijkt tussen de noodoproep na een aanrijding met lichamelijk letsel en de aankomst van de hulpdiensten op de plaats van de aanrijding (ter waarde van het 95<sup>ste</sup> percentiel)". De minimumvereiste is het aanleveren van het 95<sup>e</sup> percentiel van de tijd die verstrijkt tussen de noodoproep en de aankomst van de hulpdiensten. Dit is de tijd waar 95% van de responstijden van de interventies onder vallen (Van den Berghe, W. et al., 2021). De tijd begint te lopen vanaf het moment dat de oproep door het dispatchingcentrum wordt aangenomen (niet wanneer de oproep wordt gesloten) en eindigt op het moment dat de hulpdiensten op de plaats van het ongeval aankomen (niet wanneer de eerste medische hulp wordt verleend). Er wordt geen doelstelling vooropgesteld wat het 95ste percentiel maximaal mag bedragen, deze doelstelling zal door de Europese Commissie pas in latere instantie worden geformuleerd (Nuyttens, 2023).

De schatting die voor België gemaakt werd door de FOD Volksgezondheid, op basis van de ambureg<sup>6</sup> databank, wordt aangeleverd in minuten (niet in seconden). Er is geen variabele waarmee verkeersongevallen rechtstreeks uit de interventies geselecteerd kunnen worden. In de plaats daarvan worden twee proxy-variabelen gebruikt. Het is bovendien niet mogelijk om de responstijden van interventies met artsen of verpleegkundigen uit de ambureg databank te selecteren; enkel interventies met twee hulpverlener-ambulanciers kunnen worden geselecteerd. Dit creëert een selectiebias. Een verdere beperking van de data is dat 15,5% van de interventies niet geïnccludeerd zijn wegens ontbrekende informatie over tijdstip van aankomst op de ongevalsplaats (Nuyttens, 2023).

In dit kader wil België tot de top 5 in Europa behoren. Een vergelijking met andere deelnemende Europese landen dringt zich dan ook op. Deze wordt weergegeven in Figuur 14. Elf Europese landen berekenden het 95<sup>ste</sup> percentiel van de responstijden. De gemiddelde ongewogen responstijd bedraagt 27 minuten en 57 seconden. Met 32 minuten ligt België boven dit gemiddelde, en behoort ons land niet tot de 5 best presterende landen. Er zijn nogal wat verschillen tussen de gebruikte methodologieën van de deelnemende landen. Daarom is het moeilijk te bepalen of de waargenomen verschillen tussen de landen echte verschillen zijn of verschillen die te wijten zijn aan de gebruikte methodologie (Nuyttens et al., 2023).

Figuur 14. 95<sup>ste</sup> percentiel van de responstijd, Europese vergelijking. Bron: Nuyttens, 2023



\* Representativiteit van de data en/of vergelijkbaarheid met andere landen is niet

<sup>6</sup> AMBUREG is een verplichte registratie van gegevens over de interventies van alle erkende ziekenwagens in België. Deze registratie omvat de gegevens van alle interventies op basis van een eengemaakt oproepsysteem (centrum 112) waarvoor een ziekenwagenequipe op weg gestuurd wordt. Deze registratie is verplicht sinds januari 2019

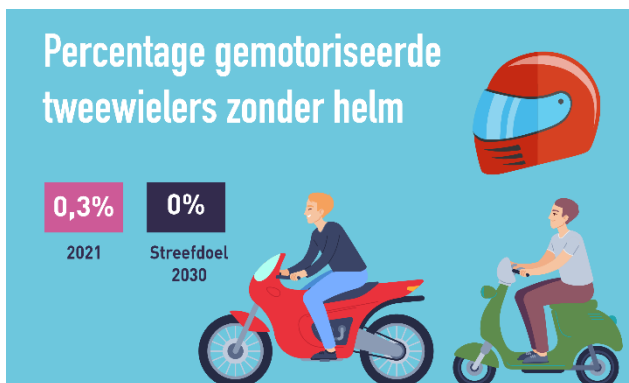
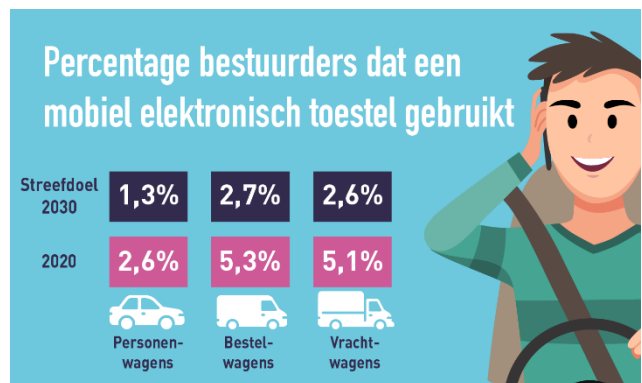
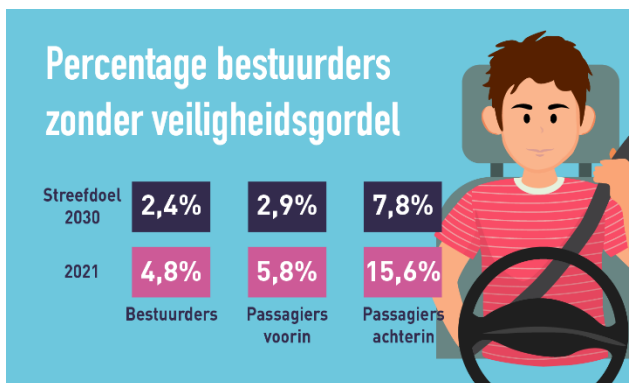
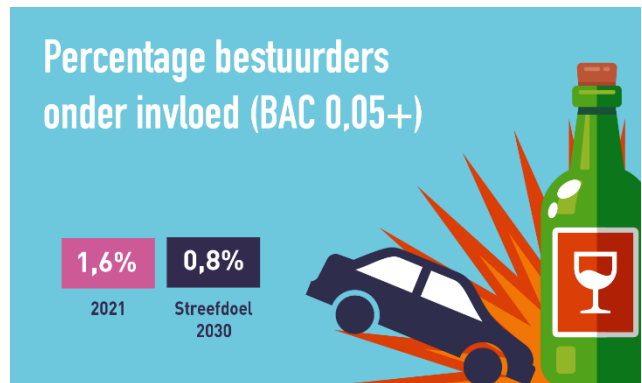
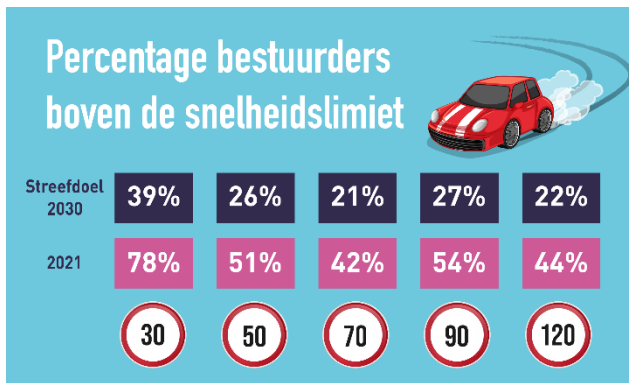
De huidige 'good practice' houdt in dat 95% van de hulpdiensten binnen 15 minuten na de noodoproep ter plaatse is (Van den Berghe, W. et al., 2021). Dit is ook de doelstelling op Belgisch niveau: de responstijd voor 90% van de interventies mag niet meer dan 15 minuten bedragen (m.a.w. het 90ste percentiel mag niet meer dan 15 minuten bedragen). De responstijd wordt op dezelfde manier gedefinieerd als in het Baseline project (Nuyttens, 2023).

Zoals we kunnen aflezen uit Tabel 2 bedraagt het algemene 95ste percentiel, over alle periodes en alle locaties heen, 32 minuten in 2019. Het 50ste percentiel, ofwel de mediaan, bedraagt 11 minuten. De Belgische doelstelling, namelijk dat de responstijd niet meer dan 15 minuten mag bedragen voor 90% van de interventies, wordt niet gehaald. In 2019 bleven 72% van de interventies onder het interval van 15 minuten (Nuyttens, 2023).

Tabel 2. Percentielen voor var. TIMING (in minuten) per jaar, 2019 en 2020. Bron: FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, DGGS - Gezondheidszorg - Dienst Data- en beleidsinformatie

Jaar	P-1	P-5	P-10	P-25	P-50	P-75	P-90	P-95	P-99
2019	3	5	6	8	11	16	24	32	58
2020	3	5	6	8	11	16	24	33	58

# 6 Overzicht



# Referenties

- ACEA vehicles in use report 2022 <https://www.acea.auto/files/ACEA-report-vehicles-in-use-europe-2022.pdf>
- Boets, S.; Wardenier, N.; De Vos, N. & Bouwen, L. (2023) Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2021 – Drinken en rijden in België, Brussel : Vias institute
- Boets, S., Wardenier, N., Moreau, N. & De Roeck, M. (2023). Nationale gedragsmeting "afleiding tijdens het rijden" 2020 – Prevalentie van zichtbare potentiële afleiding achter het stuur, Brussel: Vias institute.
- Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2022). Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers – Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens van 2005 t.e.m. 2020, Brussel: Vias institute
- Bouwen, L.; Nuyttens, N. & Martensen, H. (rapport in voorbereiding). Gehospitaliseerde verkeersgewonden, Brussel: Vias institute
- Brion, M., Meunier, J-C. & Silverans, P. (2019). Alcohol achter het stuur: de stand van zaken in België. Nationale gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' 2019. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum.
- Dupont, E. (2005). Nationale gedragsmeting "rijden onder invloed" – editie 2005. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Dupont, E. (2007). Nationale gedragsmeting "rijden onder invloed van alcohol" – 2007. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- ETSC. (2019). Drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe (Issue December). <https://etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-in-europe-2019/>
- Euro NCAP. (2022). Hoe moeten de sterren gelezen worden? <https://www.euroncap.com/nl/euro-ncap/hoe-moeten-de-sterren-gelezen-worden/>
- European Commission. (2018). Speed and Speed Management. February(European Commission, Directorate General for Transport.), 121.
- Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025. Volledige versie.
- Focant N. (2016) Drinken en rijden: doen we het te veel? Gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Lequeux Q. (2016). Hoe staat het met onze gordeldracht? Resultaten van de gedragsmeting gordel 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Lequeux, Q. & Pelssers, B. (2018), Draagt iedereen zijn veiligheidsgordel? - Resultaten van de Vias-gedragsmeting veiligheidsgordel 2018, Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opdenakker, E. (2017) Dossier thématique Sécurité Routière n° 13. Alcool. Bruxelles, Belgique : Vias institute – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Nuyttens, N. (2023). Hoe lang is de responstijd van de hulpdiensten na een verkeersongeval? Analyse van de EU KPI over "post-crash care" in België, Brussel: Vias institute
- Riguelle, F. (2009). Nationale gedragsmeting snelheid 2003 – 2007. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F. (2012a). Nationale gedragsmeting "snelheid op autosnelwegen" - 2011 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F. (2012b). Nationale gedragsmeting snelheid – 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F. (2013a). Nationale gedragsmeting snelheid - 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

- Riguelle, F. (2013b). Nationale gedragsmeting gordeldracht - 2012 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F. (2014). Drinken we te veel als we rijden ? Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2009. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden zonder handen Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Slootmans, F. & Van den Berghe, W. (2022). Status van de verkeersveiligheid in België – Achtergrondinformatie bij de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2021, Brussel: Vias institute
- Slootmans, F., & Desmet, C. (2019). Dossier thématique Sécurité routière n° 5. Distraction (Vol. 5). Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
- Temmerman P. (2016). Te snel in de bebouwde kom – Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom in 2015
- Trotta M. (2016) Wat vertellen gps-data over de snelheid op onze wegen? Gedragsmeting: snelheid buiten de bebouwde kom 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Dossier thématique n° 9 – Vitesse et vitesse excessive. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissance Sécurité routière.
- Van den Berghe, W. et al. (2021). Methodological guidelines – KPI Post-crash Care. Baseline project, Brussels: Vias institute
- Vermeulen, C., Moreau, N., Boets, S., Wardenier, N., Vervoort, M., & Silverans, P. (2023). Port du casque et vitesse pratiquée des utilisateurs de deux-roues motorisés – Prévalence en Belgique, Bruxelles: Institut Vias
- Wardenier, N. (2023). De veiligheid van nieuwe personenwagens. Analyse van Baseline KPI vehicle safety voor België. Brussel: Vias institute.
- Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S. & Ben Messaoud; Y. (2023) Nationale gedragsmeting snelheid 2021, Brussel : Vias institute



**Vias institute**

Haachtsesteenweg 1405  
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

[info@vias.be](mailto:info@vias.be)

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