



Rapport nr. 2025 - R - 10 - NL

## **Derde nationale gedragsmeting “afleiding tijdens het rijden”**

Prevalentie van zichtbare potentiële afleiding achter het stuur



# Derde nationale gedragsmeting “afleiding tijdens het rijden”

Prevalentie van zichtbare potentiële afleiding achter het stuur

Rapportnummer	2025 - R - 10 - NL
Wettelijk depot	D/2025/0779/31
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	15/02/2026
Auteur(s)	Sofie Boets, Naomi Wardenier, Maya Vervoort, Nathalie Moreau
Review	dr. Ilse Harms
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: Boets, S., Wardenier, N., Vervoort, M. & Moreau, N. (2026). Derde nationale gedragsmeting “afleiding tijdens het rijden” – Prevalentie van zichtbare potentiële afleiding achter het stuur, Brussel: Vias institute.

Ce rapport est également disponible en français.

This report includes a summary in English.

# Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	4
Samenvatting	6
Summary	10
1 Inleiding	13
2 Methode	15
2.1 Puntprevalentie	15
2.2 Steekproefmethode	15
2.3 Verloop van de observaties	17
2.4 Beschrijving van de steekproef	19
2.5 Weging en analyse	22
3 Resultaten	24
3.1 Overzicht van alle afleidingen	24
3.1.1 Status 2023	24
3.1.2 Evolutie	25
3.2 Gebruik van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand	26
3.2.1 Nationale prevalentie en per voertuigtype	26
3.2.2 Gewest	28
3.2.3 Wegtype	30
3.2.4 Weekperiode	31
3.2.5 Leeftijdscategorie	32
3.2.6 Geslacht	33
3.2.7 Aanwezigheid van passagiers	34
3.3 Handelingen aan het instrumentenbord, inclusief schermtoestel in gefixeerde houder vooraan in het voertuig	35
3.4 (E-)sigaret in de hand	37
3.5 Ander voorwerp in de hand	38
3.6 Communicatie-interactie	39
3.7 Dragen van oortjes/hoofdtelefoon	40
4 Vergelijking met EU landen	42
5 Conclusies en aanbevelingen	46
5.1 Conclusies	46
5.2 Aanbevelingen	49
5.2.1 Verder onderzoek	49
5.2.2 Maatregelen	50
Referenties	54
Bijlagen	57
Bijlage 1: EC SWD KPI 5 for driver distraction by handheld devices	57
Bijlage 2: Trendline methodologische vereisten KPI afleiding	58

## Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1	Verdeling van de steekproef op basis van het gewest, wegtype en weekperiode (ongewogen)	21
Tabel 2	Percentage bestuurders die het instrumentenbord van het voertuig bedienen (inclusief schermtoetsel in gefixeerde houder) naar de verschillende stratificaties voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023	35
Tabel 3	Percentage bestuurders die het instrumentenbord van het voertuig bedienen naar de verschillende stratificaties voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2020	36
Tabel 4	Percentage bestuurders met sigaret in de hand/mond naar de verschillende stratificaties voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023	37
Tabel 5	Percentage bestuurders met voedsel/drank of nog een ander voorwerp in de hand naar de verschillende stratificaties voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023	38
Tabel 6	Percentage bestuurders in communicatie-interactie naar de verschillende stratificaties voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023	39
Tabel 7	Percentage bestuurders met oortjes/koptelefoon naar de verschillende stratificaties voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023	40
Tabel 8	Geregistreerde verkeersinbreuken op GSM door politie in België 2015-2023 (Federale Politie, 2025)	51
Figuur 1	Percentage bestuurders in België dat (potentieel) afgeleid is naar type afleiding en voertuigtype in 2020 (Bron: Boets et al., 2023).	13
Figuur 2	Percentage bestuurders in België dat (potentieel) afgeleid is per afleidingscategorie voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023	24
Figuur 3	Percentage bestuurders in België dat (potentieel) afgeleid is per afleidingscategorie voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2013 (nieuwe weging) vs. 2020 vs. 2023	26
Figuur 4	Percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023 (95%-BI)	27
Figuur 5	Percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand naargelang de subcategorieën voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023	27
Figuur 6	Vergelijking van het percentage gebruik van gsm/mobiel elektronisch schermtoestel bij bestuurders: 2013 (nieuwe weging) vs. 2020 vs. 2023 (95%-BI)	28
Figuur 7	Percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand naar gewest voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023 (95%-BI)	29
Figuur 8	Percentage gebruik van gsm/mobiel elektronisch schermtoestel bij bestuurders naar gewest in de vorige edities: 2013 (nieuwe weging) en 2020 (95%-BI)	30
Figuur 9	Percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand naar wegtype voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023 (95%-BI)	30
Figuur 10	Vergelijking van het percentage gebruik van gsm/mobiel elektronisch schermtoestel bij bestuurders naar wegtype : 2013 (nieuwe weging) vs. 2020 (95%-BI)	31
Figuur 11	Percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand naar weekperiode voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023 (95%-BI)	31
Figuur 12	Vergelijking van het percentage gebruik van gsm/mobiel elektronisch schermtoestel bij bestuurders naar weekperiode: 2013 (nieuwe weging) vs. 2020 (95%-BI)	32
Figuur 13	Percentage autobestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand naar geschatte leeftijdscategorie in 2020 vs. 2023 (95%-BI)	33
Figuur 14	Zelfgerapporteerde prevalentie van het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden, naargelang de leeftijd, in België in 2023, en het gemiddelde van de 22 deelnemende Europese landen (Wardenier et al., 2025; ESRA: www.esranet.eu) (95%-BI)	33
Figuur 15	Vergelijking van het percentage gebruik van gsm/mobiel elektronisch schermtoestel bij bestuurders naar geobserveerd geslacht: 2013 (nieuwe weging) vs. 2020 vs. 2023 (95%-BI)	34
Figuur 16	Percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand naar aanwezigheid van passagiers voor de vier voertuigtypes samen en voor personenwagens en bestelwagens in 2020 (95%-BI)	35
Figuur 17	KPI Trendline - nationaal percentage niet afgeleide bestuurders per land: 3 voertuigtypes en 3 wegtypes samen, op weekdays (Bron: Stelling, 2025)	42
Figuur 18	KPI Trendline: percentage niet afgeleide bestuurders per voertuigtype, op 3 wegtypes samen, op weekdays, per land (Bron: Stelling, 2025)	43

Figuur 19 KPI Trendline: percentage niet afgeleide bestuurders per wegtype, voor de 3 voertuigtypes samen, op weekdays, per land (Bron: Stelling, 2025)	43
Figuur 20 KPI Trendline: percentage niet afgeleide bestuurders per weekperiode, voor de 3 voertuigtypes en wegtypes samen, per land (Bron: Stelling, 2025)	44
Figuur 21 KPI Trendline: percentage niet afgeleide bestuurders naargelang geslacht, voor de 3 voertuigtypes en wegtypes samen, op weekdays, per land (Bron: Stelling, 2025)	44
Figuur 22 KPI Trendline: percentage niet afgeleide bestuurders naargelang leeftijdscategorie, voor de 3 voertuigtypes en wegtypes samen, op weekdays, per land (Bron: Stelling, 2025)	45

# Samenvatting

## Context en doelstellingen

Afgeleid rijden vormt een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid. Handelingen die de bestuurder dwingen de blik af te wenden van de baan en die manuele handelingen vereisen, vormen het grootste risico op ongevallen. Om de aanwezigheid van "het gebruik van een mobiel schermtoestel in de hand" tijdens het rijden op Belgische wegen te meten, voerde Vias institute in 2023 een derde nationaal representatieve gedragsmeting uit. Net als in de vorige metingen, in 2013 en 2020, werd ook ander potentieel afleidend gedrag geobserveerd. Het doel van dergelijke gedragsmetingen is een schatting te maken van de puntprevalentie van zichtbaar (potentieel) afleidingsgedrag, zicht te krijgen op risicofactoren en predictoren voor dit gedrag en dit alles te monitoren in de tijd.

In dit rapport staan de resultaten van de derde gedragsmeting afleiding. Het veldwerk liep van 2 oktober t/m 7 november 2023.

Deze gedragsmeting maakt deel uit van het Europees Trendline (2022-2025) project. De vorige editie kaderde binnen het Europees Baseline project (2019-2022). Doel van deze opeenvolgende Europese projecten is om uniforme kernprestatie-indicatoren (KPIs) voor verkeersveiligheid, waaronder een KPI voor Afleiding, te verzamelen binnen Europa. De Europese KPI Afleiding is gedefinieerd als het "*percentage bestuurders dat tijdens het rijden geen gebruik maakt van een mobiel elektronisch toestel met scherm in de hand*".

## Methode

De methode van de gedragsmeting is steeds dezelfde: directe observatie op de baan van de frequentie waarmee rijdende bestuurders een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand gebruiken of een ander potentieel afleidend gedrag vertonen. De metingen vonden plaats op willekeurig geselecteerde locaties verdeeld over de drie gewesten en verschillende wegtypes (30-50 km/u binnen de bebouwde kom; 70-90 km/u buiten de bebouwde kom; en 120 km/u-wegen). Op de wegen buiten de snelweg (102 locaties) werden de metingen uitgevoerd door getrainde observatoren langs de kant van de weg. Op de autosnelwegen (21 secties) werden de metingen uitgevoerd vanuit een rijdende wagen in het verkeer. Alle locaties waren zo gekozen dat de voertuigen rijdend geobserveerd konden worden. Er werden metingen uitgevoerd in verschillende weekperiodes: weekdag piekuren (07-09 uur of 16-18 uur), weekdag daluren (10-15 uur) en weekenddag (9-18 uur). Voor elk geobserveerd voertuig werden bijkomende gegevens verzameld:

- Voertuigtype: wagen / bestelwagen / vrachtwagen / bus of touringcar
- Inschatting van het geslacht van de bestuurder: man / vrouw / weet het niet
- Geschatte leeftijdscategorie van de bestuurder: 18-24 / 25-64 / 65+ / weet het niet
- Aanwezigheid van passagier(s): ja / nee / weet het niet
- Aanwezigheid van (potentieel) afleidend gedrag bij de bestuurder: mobiele telefoon in de hand (aan het oor vs. in de hand) / ander elektronisch schermtoestel in de hand / (e-)sigaret in de hand / ander voorwerp [dan voorgaande] in de hand / manuele handelingen aan het instrumentenbord / manuele handelingen aan een schermtoestel in een gefixeerde houder / interactie-communicatie / dragen van oortjes of een hoofdtelefoon

In totaal werden 19 098 bestuurders geobserveerd: 13 678 in wagens, 2 226 in bestelwagens, 2 907 in vrachtwagens en 287 in bussen/touringcars.

Voor België is de belangrijkste indicator het "*percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand*", wat de omgekeerde formulering is van de Europese KPI ("*% ... geen gebruik...*").

Opdat de resultaten representatief zouden zijn voor het verkeersvolume op de Belgische wegen werden de gegevens, net als in 2020, gewogen op basis van officiële data van het aantal gereden voertuigkilometers per voertuigtype per wegtype per gewest. De resultaten van deze meting zijn op valide wijze vergelijkbaar met die van 2020 alsook met de resultaten van 2013 (voor de overeenkomstige variabelen) na toepassing van de nieuwe wegingsprocedure.

## Belangrijkste resultaten

### *Prevalentie van het gebruik van een mobiel schermtoestel in de hand*

In 2023 werd gemiddeld 2.0% van de gereden voertuigkilometers overdag in België afgelegd door bestuurders met een mobiel schermtoestel in de hand. Dit betreft vooral mobiel gsm-gebruik; andere elektronische schermtoestellen werden amper geobserveerd. Dit is het nationaal gewogen gemiddelde voor personenwagens, bestelwagens, vrachtwagens en bussen/touringcars samen. In 2020 bedroeg dit 3.2% en in 2013 4.5%, wat wijst op een positieve evolutie van de nationaal gemiddelde indicator. Wanneer we echter inzoomen op het type toestelgebruik, dan suggereren de observatieresultaten een afname van telefoneren met de gsm in de hand en een toename van schermoperaties op de gsm. Manuele schermoperaties vergen meer visuele aandacht wat het ongevalsrisico doet toenemen. Het resultaat van 2020 vormde de basis van de streefdoelstelling voor afgeleid rijden tegen 2030 in het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid (2021), met name een halvering van de algemene prevalentie van 3.2% in 2020 naar 1.6% in 2030. Het resultaat van de meting in 2023 is een stap in de goede richting maar zoals aangegeven gaat het lagere algemeen percentage wel gepaard met een evolutie naar meer schermhandelingen.

### *Voertuigtypes*

Bestuurders van bestelwagens (3.3%) en vrachtwagens (3.7%) vertonen dit gedrag significant vaker dan autobestuurders (1.6%). De steekproef van de busbestuurders (touringcar) is te beperkt voor aparte analyse. Voor vrachtwagens betekent dit dat 1 op de 27 bestuurders een mobiel schermtoestel in de hand gebruikt tijdens het rijden, wat verontrustend is aangezien ongevallen met vrachtwagens algemeen ernstiger zijn. Dit significante verschil naar voertuigtype werd ook in 2013 en 2020 gevonden.

### *Gewest*

De prevalentie van het gebruik van een mobiel schermtoestel in de hand verschilt niet significant naargelang de drie gewesten. In de vorige editie (2020) werd dit significant minder geobserveerd bij bestuurders op Vlaamse wegen dan op Waalse en Brusselse wegen. Dit is dus niet meer het geval in 2023, vooral door een daling van het percentage in Wallonië (2020: 3.2% naar 2023: 2.2%) en Brussel (4.1% naar 2.1%) richting het percentage Vlaanderen 1.8% (2020: 2.1%). In 2013 sprong het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (5.9%) er significant uit op deze indicator tegenover beide andere gewesten (beide 4.5%).

### *Wegtype*

De steekproeftrekking vond plaats op drie wegtypes: snelwegen, wegen binnen de bebouwde kom (30-50km/u) en wegen buiten de bebouwde kom (70-90km/u). Voor de vier voertuigtypes samen en voor bestelwagens en vrachtwagens apart geldt dat het gebruik van een mobiel schermtoestel in de hand significant vaker voorkomt op snelwegen dan op de lagere snelheidswegen. We zien geen significant verschil naargelang wegtype bij wagenbestuurders. Op autosnelwegen wordt een nationaal gemiddeld percentage van 2.7% bereikt, ten opzichte van telkens 1.5% op de andere wegtypes. Ook in de vorige meting (2020) werd dit risicogedrag significant vaker op snelwegen geobserveerd, maar toen lag het nationaal gemiddeld percentage hoger (4.1%). In 2013 zagen we nog een significant trapsgewijs effect van meer risicogedrag bij stijgende snelheidslimiet.

### *Weekperiode*

Bestuurders werden gedurende drie weekperiodes geobserveerd, nl. op weekdag daluren, op weekdag piekuren en op weekenddagen, enkel overdag. Het nationaal gemiddeld percentage mobiel schermtoestelgebruik in de hand verschilt niet significant naargelang de weekperiodes, en dit geldt ook binnen de groep auto- en vrachtwagenbestuurders. Bij bestelwagenbestuurders daarentegen werd significant vaker een schermtoestel in de hand geobserveerd tijdens weekdag daluren dan tijdens de andere periodes. In 2020 zagen we dit effect naargelang weekperiode ook al bij bestelwagenbestuurders.

### *Geschat(te) leeftijdscategorie en geslacht*

We zien in 2023, net als in 2020, een statistisch significante daling van het percentage mobiel schermtoestelgebruik bij bestuurders tijdens het rijden naarmate de leeftijd (geschatte categorie) stijgt (18-24 jaar: 4.6%; 25-64 jaar: 1.6% ; 65+: 0.0%). In de huidige editie werd geen enkele bestuurder die boven de 65 jaar geschat werd geobserveerd met een schermtoestel in de hand. Deze percentages zijn binnen elke leeftijdsgroep gedaald tegenover de percentages in 2020 (18-24: 5.7%; 25-64: 2.6%; 65+: 0.3%); in 2013 werden geen leeftijdsgroepen gecodeerd.

Wat het geobserveerd geslacht betreft, lijken mannen (1.8%) dit risicogedrag vaker te vertonen dan vrouwen (1.2%) maar dit verschil is niet significant. In 2013 en 2020 verschilden de indicatoren naar geslacht wel significant.

### *Passagiers*

Het algemeen gemiddeld percentage schermtoestelgebruik in de hand ligt meer dan 3 keer hoger in voertuigen waar de bestuurder alleen (2.5%) zit tegenover in voertuigen waar passagiers (0.7%) in zitten. Dit verschil zien we ook in personenwagens en bestelwagens; en eveneens in vrachtwagens maar daar betrof de subgroep 'met passagiers' slechts 5% van alle bestuurders. Ook in 2020 werd dit significant verschil tussen met en zonder passagiers gezien.

### *Andere potentiële afleidingsgedragingen*

Ander risico verhogend gedrag bij bestuurders tijdens het rijden betreffen manuele handelingen aan het instrumentenbord (radio of airco instellen, infotainment, navigatie regelen enz.), m.i.v. handelingen aan een schermtoetsel in een gefixeerde houder vooraan in het voertuig. Anno 2023 zien we dat gemiddeld 2.6% van de bestuurders (4 voertuigtypes samen) in België de handen t.h.v. het instrumentenbord houdt tijdens het rijden. Dit is een daling t.o.v. 2020 (3.4%). Dit gedrag werd significant vaker gezien bij bestuurders in bestelwagens (4.9%) en vrachtwagens (3.7%) dan in personenwagens (2.1%). Dit verschil tussen autobestuurders en bestelwagenbestuurders kwam ook in de vorige meting (2020) tot uiting. Net als in 2020 werden manuele handelingen aan het instrumentenbord significant vaker geobserveerd op snelwegen (4.6%) dan op de lagere snelheidswegen (1.5% op 30-50km/u-wegen en 1.2% op 70-90km/u-wegen). En tenslotte, wat socio-demografische kenmerken betreft, zagen we 25-65 jaar geschatte autobestuurders (2.3%) significant vaker met de handen aan het instrumentenbord dan 18-24-jarigen (0.3%) en 65-plussers (0.1%), alsook significant vaker mannen (2.6%) dan vrouwen (1.2%).

Van de andere gemeten gedragingen werden bestuurders het vaakst in 'zichtbare interactie/communicatie' geobserveerd (6.4%). In 2020 was dit 6.1%. In voertuigen met passagiers was 18.5% van de bestuurders in zichtbare interactie. Deze potentiële afleidingscategorie is moeilijk te observeren; dit betreft dus sowieso een conservatieve schatting.

Roken of vaperen werd gemiddeld in 1.0% van de voertuigen geobserveerd, wat minder is dan de 1.3% in 2020. In 2013 rookte gemiddeld nog 2.2% van de bestuurders. Dit gedrag verschilt sterk naargelang voertuigtype: bestuurders van bestelwagens (2.0%) en vrachtwagens (1.4%) roken significant vaker dan autobestuurders (0.8%). Dit komt ook duidelijk vaker voor in voertuigen waar de bestuurder alleen zit (1.3%) dan wanneer er passagiers zijn (0.3%).

Verder werd het vasthouden van een ander voorwerp (dan de hierboven vermelde) in de hand geobserveerd in 2.3% van de bestuurders: bij 1.2% betrof dit voedsel/drank; bij 1.1% betrof dit de restcategorie 'ander', bijv. een zakdoek, papier, een zonnebril, schmink.

Het dragen van oortjes of een hoofdtelefoon tenslotte werd gezien bij 0.2% van de bestuurders maar dit betreft ook een conservatieve schatting aangezien dit niet altijd goed zichtbaar is, bijv. door het haar.

### *Belangrijkste conclusies*

Wanneer we de prevalentiewaarde van manuele handelingen t.h.v. het instrumentenbord (incl. toestel in gefixeerde houder) combineren met die van het gebruik van een mobiel schermtoestel in de hand, dan krijgen we een indicatie van het geschatte percentage zichtbaar manueel gebruik van technologie tijdens het rijden. Gemiddeld 4.4% van de voertuigkilometers in België in 2023 wordt gereden door bestuurders die tijdens het rijden manuele handelingen verrichten die met technologie te maken hebben. Dit gedrag blijkt gemiddeld in 3.7% van de personenwagens voor te komen. Bij vrachtwagenbestuurders stijgt dit cijfer tot 7.4% en voor de bestuurders van bestelwagens is het zelfs 8.3% of 1 op 12 bestelwagenbestuurders. In 2020 was het nationaal gemiddelde 6.6%, dus hoger dan in 2023. Dergelijke handelingen gaan vaak gepaard met het afwenden van de blik van de baan en met manuele handelingen, zeker wanneer schermen bediend worden, wat dit gedrag extra risicovol maakt. Een andere hoofdbevinding is dat dit gedrag vooral veel voorkomt bij beroepsverkeer (bestel- en vrachtwagens).

### *EU benchmarking*

Vergeleken met de andere Europese landen in kader van het Trendline project is België het best presterende land voor de KPI 'niet afgeleid'. Het hogere geschat gemiddeld aandeel afgeleide bestuurders in bestel- en

vrachtwagen en op snelwegen komt in meerdere landen voor, maar meestal zijn de verschillen beperkt. In de landen die bestuurdersleeftijd en -geslacht observeerden, zien we ook meestal een patroon van dalend mobiel schermtoestelgebruik in de hand bij stijgende leeftijd en geen uitgesproken geslachtseffect.

## Aanbevelingen

Aanbevelingen om afleiding tijdens het rijden aan te pakken worden geformuleerd binnen drie grote domeinen: (1) Wetgeving en handhaving, (2) Technologie en infrastructuur en (3) Voorlichting en educatie.

In het Federaal Plan voor de Verkeersveiligheid (2021) werd als streefdoelstelling voor afleiding tijdens het rijden in België een halvering van het algemeen percentage gebruik van een mobiel schermtoestel in de hand van 3.2% in 2020 naar 1.6% in 2030 vooropgesteld. Het resultaat van de meting in 2023 (2.0%) duidt op een positieve evolutie, maar blijvende inspanningen zijn nodig om de doelstelling te halen.

# Summary

## Context and aims

Distracted driving is a major cause of road unsafety. Actions that force the driver to look away from the road and require manual handling pose the greatest accident risk. To measure the presence of the "use of a mobile screen device in the hand" while driving on Belgian roads, Vias institute conducted a third nationally representative behavioural measurement in 2023. As in the previous measurements, in 2013 and 2020, other potentially distracting behaviours were observed. The purpose of such on-road behavioural measurements is to estimate the point prevalence of (potential) distraction behaviour, to gain insight into risk factors and predictors for this risk behaviour and to monitor all this over time.

This report contains the results of the third behavioural measurement on distraction. The fieldwork took place from 2 October to 7 November 2023.

This edition is part of the European Trendline project, which is the successor of the Baseline project in which the previous measurement fell. The aim of these successive European projects is to collect uniform key performance indicators (KPIs) for road safety, including a KPI for Distraction, within Europe. The European KPI Distraction is defined as the "percentage of drivers not using a handheld mobile device".

## Method

The method involves direct, on-the-road observation of the frequency with which drivers use a mobile electronic screen device in their hand or display other visible potentially distracting behaviours. The sampling took place at randomly selected locations across the three regions, on different road types (30-50 km/h inside built-up area; 70-90 km/h outside built-up area; and 120 km/h motorways). On the off-motorway roads (102 locations), the measurements were carried out by trained observers along the road. On the motorways (21 sections), the measurements were carried out from a moving car in traffic. All locations were chosen in such a way that the vehicles could be observed while driving. Measurements were carried out in different week periods: weekday peak hours (7-9am or 4-6pm), weekday off-peak hours (10am-3pm) and weekend day (9am-6pm). Additional data was collected for each observed vehicle:

- Vehicle type: car / van / truck / bus or coach
- Estimated gender of the driver: male / female / don't know
- Estimated age category of the driver: 18-24 / 25-64 / 65+ / don't know
- Presence of passenger(s): yes / no / don't know
- Presence of (potentially) distracting behaviour of the driver: mobile phone in the hand (at ear vs. in hand) / other electronic screen device in the hand / (e-)cigarette in hand / other object in the hand [than the previous] / manual actions on the instrument panel / manual actions on a screen device in a fixed holder / interaction-communication / wearing earphones or headphones

A total of 19,098 drivers were observed (13,678 in cars, 2,226 in vans, 2,907 in trucks and 287 in buses/coaches).

The most important national distraction indicator is the "*percentage of drivers using a mobile electronic screen device in their hand*", which is the reverse formulation of the European KPI ("% ... not using...").

For the results to be representative of the traffic volume on Belgian roads, the data were weighted, as in 2020, based on official data of the number of vehicle kilometres driven per vehicle type per road type per region. The results of this measurement are validly comparable with those of 2020 as well as with the results of 2013 (for the corresponding variables) after application of the new weighting procedure.

## Main results

### *Prevalence of using a mobile screen device in the hand*

In 2023, an average of 2.0% of vehicle kilometres driven during the day in Belgium were driven by drivers with a mobile screen device in their hand. This mainly concerns mobile phone use; other electronic screen devices were hardly observed. This is the national weighted average for passenger cars, vans, trucks and buses/coaches combined. In 2020 this was 3.2% and in 2013 4.5%, indicating a positive evolution of the national average indicator. However, when we zoom in on the type of screen device use, the observation results suggest a decrease in calling with the mobile phone in hand and an increase in screen operations on

the mobile phone. Manual screen operations require more visual attention, which increases the risk of accidents. The 2020 result was the basis of the target setting for distracted driving by 2030 in the Federal Road Safety Plan (2021), namely a halving of the overall prevalence from 3.2% in 2020 to 1.6% in 2030. The result of the measurement in 2023 is a step in the right direction, but as indicated, the lower overall percentage is accompanied by an evolution towards more screen operations.

#### *Vehicle types*

Drivers of vans (3.3%) and trucks (3.7%) exhibit mobile screen device use in the hand significantly more often than car drivers (1.6%). The sample of bus/coach drivers is too limited for separate analysis. For trucks, this means that 1 in 27 drivers use a mobile screen device in their hand while driving, which is worrying as accidents involving trucks are generally more serious. This significant difference by vehicle type was also found in 2013 and 2020.

#### *Region*

The prevalence of the use of a mobile screen device in the hand does not differ significantly between the three regions. In the previous edition (2020), this was significantly less observed among drivers on Flemish roads than on Walloon and Brussels roads. This is no longer the case in 2023, mainly due to a decrease in the percentage in Wallonia (2020: 3.2% to 2023: 2.2%) and Brussels (4.1% to 2.1%) towards the percentage of Flanders 1.8% (2020: 2.1%). In 2013, the Brussels-Capital Region (5.9%) stood out significantly on this indicator compared to the other two regions (both 4.5%).

#### *Road type*

The sampling took place on three road types: motorways, roads in built-up areas (30-50 km/h) and roads outside built-up areas (70-90 km/h). For the four vehicle types together and for vans and trucks separately, the use of a mobile screen device in the hand is significantly more common on motorways than on the lower speed roads. We do not see a significant difference according to road type among car drivers. On motorways, a national average percentage of 2.7% is reached, compared to 1.5% on the other road types. In the previous measurement (2020), this risk behaviour was also observed significantly more often on motorways, but then the national average percentage was higher (4.1%). In 2013, we saw a significant step-by-step effect of more risky behaviour with increasing speed limits.

#### *Week period*

Drivers were observed during three week periods, namely off-peak hours on weekdays, peak hours on weekdays and on weekend days, only during daylight hours. The national average percentage of handheld mobile screen device use does not differ significantly between week periods, and this is also true within the subsample of car and truck drivers. In contrast, van drivers were significantly more likely to have a screen device in their hand during weekday off-peak hours than during the other periods. In 2020, we also saw this effect among van drivers depending on the week period.

#### *Estimated age range and gender*

In 2023, as in 2020, we see a significant decrease in the percentage of mobile screen device use in the hand among drivers while driving with each higher estimated age category (aged 18-24: 4.6%; aged 25-64: 1.6%; aged 65+: 0.0%). In the current edition, not a single driver estimated to be over 65 years of age was observed with a screen device in the hand. These percentages have decreased within each age group compared to the percentages in 2020 (18-24: 5.7%; 25-64: 2.6%; 65+: 0.3%); in 2013, age groups were not coded.

With regard to observed gender, men (1.8%) seem to exhibit this risk behaviour more often than women (1.2%) but the difference is not significant. In 2013 and 2020, the indicators by observed gender did differ significantly.

#### *Passengers*

The overall average percentage of handheld screen device use is more than 3 times higher in vehicles where the driver sits alone (2.5%) compared to vehicles where passengers (0.7%) are present. We also see this difference in the separate sample of passenger cars and vans; and in trucks, but there the subgroup 'with passengers' concerns only 5% of all drivers. This significant difference between with and without passengers was also seen in 2020.

### *Other potential distractions*

Other risk-increasing behaviour among drivers while driving involves manual actions on the instrument panel (setting the radio or air conditioning, infotainment, controlling navigation, etc.), including actions on a screen device in a fixed holder near the instrument board. In 2023, we see that on average 2.6% of drivers (4 vehicle types together) in Belgium manually handle the instrument panel while driving. This is a decrease compared to 2020 (3.4%). This behaviour is seen significantly more often in drivers in vans (4.9%) and trucks (3.7%) than in passenger cars (2.1%). The difference between car drivers and van drivers was also reflected in the previous measurement (2020). As in 2020, this behaviour was observed significantly more often on motorways (4.6%) than on the lower speed roads (1.5% on 30-50 km/h roads and 1.2% on 70-90 km/h roads). And finally, regarding socio-demographic characteristics, we saw that car drivers estimated to be 25-65 years old (2.3%) significantly more often had their hands at the instrument board than 18-24-year-olds (0.3%) and people over 65 (0.1%). This behaviour was also significantly more often displayed in male drivers (2.6%) than in female drivers (1.2%).

Of the other behaviours measured, drivers were most often observed in 'visible interaction/communication' (6.4%). In 2020, this was 6.1%. In vehicles with passengers, 18.5% of drivers are seen to be in visible interaction. This category of potential distraction is difficult to observe so this is a conservative estimate.

Smoking or vaping was observed on average in 1.0% of vehicles, which is less than the 1.3% in 2020. In 2013, still an average of 2.2% of drivers smoked. This behaviour varies greatly depending on vehicle type: drivers of vans (2.0%) and trucks (1.4%) smoke significantly more often than car drivers (0.8%). This is also clearly more common in vehicles where the driver is sitting alone (1.3%) than when there are passengers (0.3%).

Furthermore, holding an object in the hand (other than the ones mentioned above) was observed in 2.3% of the drivers: 1.2% involved food/drink; for 1.1% this concerned the residual category 'other', e.g. a handkerchief, paper, sunglasses, make-up.

Finally, wearing earphones or headphones was seen in 0.2% of drivers, but this is also a conservative estimate as this is not always clearly visible, e.g. due to hair.

### *Main conclusions*

If we combine the indicator values of manual actions at the instrument panel (incl. device in fixed holder) and of using a mobile screen device in the hand, we get an indication of the percentage of visible manual use of technology while driving. On average, 4.4% of vehicle kilometres in Belgium are driven in 2023 by drivers who perform manual actions related to technology while driving. This behaviour appears to occur on average in 3.7% of passenger cars. For truck drivers, this figure rises to 7.4% and for van drivers, it is as high as 8.3% or 1 in 12 van drivers. In 2020, the national average was 6.6%, so higher than in 2023. Such actions are often accompanied by averting one's gaze away from the road and manual actions, especially when screens are operated, which makes this behaviour extra risky. Another main finding is that this behaviour is especially common in professional road users (vans, trucks).

### *EU benchmarking*

Compared to the other European countries in the context of the Trendline project, Belgium is the best performing country for the KPI 'not distracted'. The higher estimated average share of distracted drivers in vans and trucks and on motorways occurs in several countries, but the differences are usually small. In the countries that observed driver age and gender, we also tend to see a pattern of declining mobile screen device use in the hand with increasing age and no pronounced gender effect.

## **Recommendations**

Recommendations to address distraction while driving are formulated within three broad domains: (1) Legislation and enforcement; (2) Technology and infrastructure; (3) Information and education.

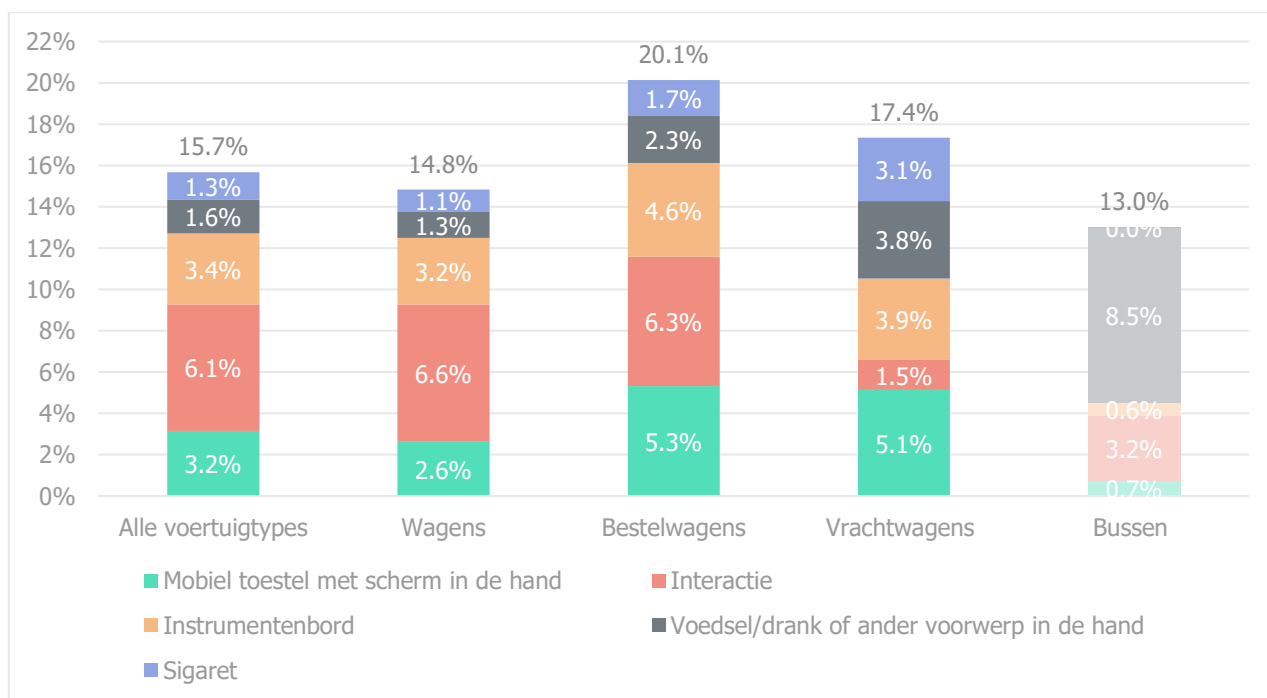
The Federal Road Safety Plan (2021) set a target for distraction while driving in Belgium to halve the overall percentage of the use of a mobile screen device in the hand from 3.2% in 2020 to 1.6% in 2030. The result of the measurement in 2023 (2.0%) indicates a positive evolution, but continued efforts are needed to achieve the target.

# 1 Inleiding

Afgeleid rijden vormt een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid<sup>1</sup>. Een veel gebruikte definitie voor afleiding in het verkeer is: 'afwendings van de aandacht van activiteiten die cruciaal zijn voor veilig rijden naar een concurrerende activiteit, wat kan resulteren in onvoldoende of geen aandacht voor activiteiten die cruciaal zijn voor veilig rijden' (Regan, Hallett & Gordon, 2011). Gezien de vele mogelijke bronnen van afleiding (bijv. gebruik smartphone, andere mobiele toestellen, ingebouwde infotainment, praten met passagiers, reclameborden, eten, drinken) komt afleiding tijdens het rijden vaak voor. Niet alle andere handelingen tijdens het rijden leiden per definitie tot afleiding. Eten, drinken en praten met een passagier bijv. zorgen potentieel (dus niet altijd) voor afleiding.

Afgeleide bestuurders hebben de neiging minder baanvast te zijn, trager te reageren en informatie uit de verkeersomgeving te missen. De specifieke effecten en risico's hangen af van het type afleiding, de context, de weggebruiker en persoonskenmerken. Algemeen wordt geschat dat afleiding een rol speelt bij 5-25% van de verkeersongevallen in Europa, maar dit is waarschijnlijk een onderschatting (Vias institute, 2023). Handelingen die de bestuurder dwingen de blik af te wenden van de baan en die manuele handelingen vereisen, zijn risicovoller dan voornamelijk mentale activiteiten (Dingus et al., 2016; 2019). Martensen & Daniels (2020) maakten een schatting van het aantal slachtoffers dat jaarlijks in België vermeden zou kunnen worden indien niemand nog afgeleid zou zijn, nl. 144 tot 147 doden, 850 tot 869 zwaargewonden en 12 460 tot 12 731 lichtgewonden.

Om de aanwezigheid van potentieel afleidend gedrag in het verkeer in te schatten, kunnen observatiestudies uitgevoerd worden. Daarbij wordt gekeken naar hoeveel en welke 'bijkomende taken' weggebruikers uitvoeren (Huemer et al., 2018). In België voerde Vias institute in 2013 een eerste nationaal representatieve observatiestudie uit naar potentieel afleidend gedrag tijdens het rijden (Riguelle & Roynard, 2014). In 2020 vond de tweede gedragsmeting plaats. Figuur 1 geeft de resultaten van 2020 weer: in totaal vertoonden 15.7% van de geobserveerde bestuurders één van de gemeten gedragingen. 3.2% gebruikte een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand. Potentieel afleidend gedrag bij bestuurders werd meer geobserveerd in bestelwagens en vrachtwagens dan in personenwagens.



Licht gekleurd: beperkte steekproef (<500)

Figuur 1 Percentage bestuurders in België dat (potentieel) afgeleid is naar type afleiding en voertuigtype in 2020 (Bron: Boets et al., 2023).

<sup>1</sup> Voor meer informatie: Vias institute (2023). Dit is een Briefing rond het thema Afleiding in het verkeer (o.a. informatie over effecten op het rijden, ongevalsrisico, prevalentie, maatregelen en Belgische wetgeving en statistieken). We verwijzen ook naar een recent Europees themarapport "Distraction": European Commission (2023).

Van 2 oktober t/m 7 november 2023 voerde Vias institute de **3<sup>de</sup> nationaal representatieve gedragsmeting 'afgeleid rijden'** uit in België. Dezelfde methode als in 2013 en 2020 werd gebruikt. Observatoren langs de kant van de weg of vanuit rijdende wagens (als passagier achterin) observeerden of bestuurders al dan niet gebruik maakten van een telefoon of ander mobiel elektronisch toestel met scherm in de hand. Daarnaast werden nog een aantal andere vormen van zichtbare potentieel afleidende gedragingen gemeten, alsook de geschatte leeftijd en het geschatte geslacht van de bestuurder en de aanwezigheid van passagiers in het voertuig. Bestuurders van wagens, bestelwagens, vrachtwagens en bussen/touringcars<sup>2</sup> werden geobserveerd. De metingen werden uitgevoerd in de drie gewesten, op verschillende wegtypes (30-50 km/u-, 70-90 km/u- en 120 km/u-wegen) en binnen verschillende weekperiodes (weekdag piek/dal, weekenddag). Op basis van deze meting kan een schatting gemaakt worden van de puntprevalentie<sup>3</sup> van zichtbare afleiding tijdens het rijden op nationaal niveau in 2023 en kan de evolutie gemeten worden ten opzichte van 2013 en 2020.

De gedragsmeting van 2020 was deels gefinancierd door de Europese Commissie (EC) in het kader van het [Baseline](#) project. De huidige meting werd mede gefinancierd door het Europese opvolgproject hiervan, nl. [Trendline](#). Doel van deze EC projecten is Europese lidstaten te ondersteunen in de oplevering van een reeks nieuwe kernprestatie-indicatoren (KPI's) voor de verkeersveiligheid. In het kader van de opvolging van de lange termijn doelstelling van de EC (0 verkeersdoden tegen 2050) en de tussentijdse doelstellingen (50% minder verkeersdoden en -zwaargewonden tussen 2020 en 2030) definieerde de EC in samenwerking met experts acht nieuwe KPI's die, naast de belangrijkste KPI's voor het aantal doden/zwaargewonden, zicht geven op zaken die de algemene verkeersveiligheid beïnvloeden. Deze bijkomende KPI's betreffen: veiligheid van weginfrastructuur en van voertuigen, snelheid van medische interventies en veilig gedrag van weggebruikers (snelheid, alcohol, afleiding, gordeldracht, en gebruik van kinderbeveiligingssystemen en helm). De EC heeft eveneens een aantal minimale methodologische vereisten per KPI vastgelegd. Deze werden beschreven in het 'Commission Staff Working Document SWD (2019) 283' (European Commission, 2019) (zie Bijlage 1). Binnen het Baseline project werden de minimale KPI vereisten van de EC verder uitgewerkt in gedetailleerde minimale methodologische richtlijnen en aanbevelingen om KPI's op te leveren. Binnen het Trendline project werden deze richtlijnen geüpdatet/geoptimaliseerd op basis van de ervaring uit het Baseline project (zie Bijlage 2).

De EC definieerde de KPI voor afleiding als volgt: 'Percentage bestuurders dat *geen* gebruik maakt van een mobiel toestel in de hand' (zie bijlage 1: EC/SWD methodologische vereisten voor de KPI afleiding). In de Baseline/Trendline richtlijnen werd dit verder gespecificeerd naar het 'percentage bestuurders dat tijdens het rijden geen gebruik maakt van een mobiel elektronisch toestel met scherm in de hand' (Boets et al., 2021; Stelling et al., 2023). In het kader van Trendline wordt deze KPI voor alle deelnemende lidstaten vergeleken en kunnen vergelijkingen gemaakt worden met de Baseline-resultaten. De Europese KPI (focus op veilig gedrag: % *geen* afleiding) is omgekeerd geformuleerd ten opzichte van de standaardformulering van dergelijke KPI's in België (focus op onveilig gedrag: % afleiding).

Dit rapport geeft een overzicht van de methode en resultaten van de Belgische gedragsmeting afleiding anno 2023 en sluit af met een Europese benchmarking en aanbevelingen.

De huidige meting (2023) vond plaats na de actualisering van Artikel 8.4 in het Belgische Verkeersreglement ([www.wegcode.be](http://www.wegcode.be)). Tijdens het veldwerk gold met andere woorden de aangepaste regel sinds 03/03/2022: "*Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen 'mobiel elektronisch apparaat met scherm'<sup>4</sup> gebruiken, vasthouden of manipuleren, tenzij het in een daarvoor bestemde houder aan het voertuig is bevestigd.*" Tijdens de vorige meting in 2020 was de oude regel dat een bestuurder geen gebruik mag maken van een 'draagbare telefoon in de hand' nog van kracht.

<sup>2</sup> Verder in het rapport gebruiken we 'bussen', verwijzend naar bussen en touringcars.

<sup>3</sup> Per observatiesessie: het aantal afgeleide bestuurders op een specifiek moment, op een specifieke locatie, gedeeld door het totaal aantal passerende bestuurders. Vervolgens wordt deze data samengevoegd en gewogen (o.b.v. nationale verkeersvolumeschattingen) gemiddelde proporties worden berekend voor de verschillende strata en voor het nationaal geaggregeerd niveau.

<sup>4</sup> Voorbeelden: smartphone, e-reader, GPS, tablet...

## 2 Methode

De methode van deze studie is volledig conform de Baseline en Trendline methodologische richtlijnen (Boets et al., 2021; Silverans & Boets, 2021; Stelling et al., 2023) en de FERSI aanbevelingen voor de meting van de prevalentie van afleiding in het verkeer (Vollrath et al., 2019). De methode van steekproeftrekking komt ook volledig overeen met de gedragsmetingen in 2013 (Riguelle & Roynard, 2014) en 2020 (Boets et al., 2023). De geobserveerde afleidingsvariabelen verwijzen naar potentieel afleidingsgedrag en werden in 2020 uitgebreid ten opzichte van 2013 (o.a. extra onderscheid tussen mobiele telefoon en elektronisch schermtoestel in de hand, toevoeging van subcategorieën van mobiele telefoon in de hand, toevoeging van een categorie 'bestuurders in communicatie/interactie'; voor meer info, zie Boets et al. (2023).

### 2.1 Puntprevalentie

De methode van deze meting is bepaald om representatieve indicatoren voor afleiding tijdens het rijden te bekomen voor alle bestuurders<sup>5</sup> op de Belgische wegen. Er vindt een directe observatie op de weg plaats van de frequentie waarmee bestuurders een mobiele telefoon of ander elektronisch toestel met scherm in de hand gebruiken of ander gedrag vertonen dat mogelijk afleidend is. De verkregen indicatoren geven de puntprevalentie van het gedrag aan. Zo geeft een gebruikspercentage van een mobiele telefoon in de hand van 3,3% tijdens de piekuren aan dat op een denkbeeldig stilstaand beeld van een bepaald moment tijdens de piekuren 3,3% van de bestuurders een mobiele telefoon zou gebruiken, of dat 3,3% van de tijdens de piekuren afgelegde kilometers wordt gereden door bestuurders met een mobiele telefoon in de hand.

De puntprevalentie wordt gemeten door het gedrag van bestuurders te observeren op verschillende willekeurig gekozen plaatsen langs de Belgische wegen. Dit type observatie kan (deels) geautomatiseerd worden, bijv. in het kader van snelheidsmetingen met radars, of door middel van camera's langs de kant van de weg die videobeelden of foto's maken van bestuurders (Stelling-Kończak et al., 2020; Vias institute, 2020). In deze studie wordt gebruik gemaakt van observatoren langs de kant van de weg en in wagens, wat overeenkomt met de aanbevolen methode binnen Baseline/Trendline en met de methode die in de twee eerdere metingen in België gebruikt werd.

Puntprevalentie mag niet verward worden met het percentage personen dat 'wel eens' een mobiele telefoon in de hand gebruikt tijdens het rijden. Dat ligt namelijk veel hoger dan 3,3%. Een dergelijke indicator bekomt men uit zelfgerapporteerd onderzoek (vragenlijst, interview) en vaak wordt de vraag naar zelfgerapporteerd gedrag gesteld binnen een bepaalde periode, bijv. de vraag "*In de laatste 30 dagen, hoe vaak hebt u als autobestuurder gebeld met een mobiele telefoon in de hand tijdens het rijden?*" in de internationale ESRA-survey die ook in België afgenomen wordt ([ESRA3 dashboard](#), 2023). Deze indicator geeft de periodeprevalentie weer (bijv. Belgisch resultaat ESRA3 2023: 17,7% van de bevraagde autobestuurders in België zegt minstens één keer gebeld te hebben met een mobiele telefoon in de hand tijdens het rijden in de laatste 30 dagen). Beide prevalentie-metingen bieden waardevolle informatie. De puntprevalentiemeting is de meest objectieve meting van het risicogedrag, direct op de baan. De periodeprevalentiemeting laat toe extra informatie te verzamelen over subtypes van het risicogedrag, de frequentie en achterliggende motieven, naargelang persoonskenmerken. Beide zijn m.a.w. complementair.

### 2.2 Steekproefmethode

Naast het verzamelen van representatieve indicatoren voor de algemene prevalentie van potentieel afleidende gedragingen binnen de bestuurderspopulatie (geaggregeerde indicator) is het doel van deze studie ook om potentieel afleidende gedragingen bij verschillende subgroepen te meten: naargelang voertuigtype (wagen, bestelwagen, vrachtwagen, bus), inschatting van geslacht (man, vrouw, weet het niet) en van leeftijdscategorie (18-24, 25-64, 65+, weet het niet), aanwezigheid van passagiers (ja, nee), gewest (plaats van de meting: Vlaanderen, Wallonië, Brussel), snelheidsregime/wegtype<sup>6</sup> (30-50km/u-urbaan, 70-90km/u-ruraal, 120km/u-snelweg), en weekperiode (weekdag piekuren, weekdag daluren, weekenddag). Dit gaat verder dan de minimaal vereiste Europese KPIs zoals bepaald binnen het EC project Trendline, nl. (1) nationaal gemiddelde KPI voor drie voertuigtypes samen (wagens, bestelwagens en vrachtwagens) en (2) KPIs naar

<sup>5</sup> De studie is echter beperkt tot bestuurders van wagens, bestelwagens, vrachtwagens en bussen.

<sup>6</sup> De snelheidsregimes werden als proxy voor de Baseline/Trendline wegtypes gebruikt, nl. 30 en 50 km/u wegen = urbaan of binnen de bebouwde kom; 70 en 90 km/u wegen = ruraal of buiten de bebouwde kom en 120 km/u wegen = autosnelwegen.

drie wegtypes (urbaan, ruraal en snelweg), enkel 'overdag' (dus geen verschillende weekperiodes) (Stelling et al., 2023; zie ook Bijlagen 1 en 2: EC/SWD en Trendline methodologische vereisten voor KPI Distraction). De Baseline/Trendline minimum methodologische vereisten zijn een afweging tussen haalbaarheid/kosten voor lidstaten en betrouwbaarheid/kwaliteit van de indicatoren. België heeft een lange traditie in het meten van nationale KPIs, zo ook m.b.t. afleiding sinds 2013, vandaar dat de Belgische gedragsmetingen algemeen omvattender zijn dan de minimale vereisten op Europees niveau.

Om de vereiste afzonderlijke indicatoren (bijv. naar wegtype) te kunnen opleveren, werd gewerkt met een steekproefname die niet volledig evenredig is aan de omvang van elke subgroep in de werkelijke populatie, zodat er voor elke subgroep voldoende observaties zouden zijn. Om tot representatieve indicatoren voor de gehele populatie te komen, moet in dat geval een weging van de resultaten gebeuren (zie sectie 2.5). In elke sessie werd de nodige informatie verzameld door middel van verkeerstellingen om het belang van elke subgroep te kunnen wegen in de berekening van de indicatoren en zodoende resultaten te verkrijgen die een getrouwe weergave zijn van het werkelijke aandeel van de verschillende voertuigtypes en de hoeveelheid verkeer per weekperiode, gewest en wegtype. In elke sessie werden gedurende 10 minuten alle passerende voertuigen (apart voor de vier voertuigtypes) geteld.

De metingen zijn uitgevoerd op een aantal willekeurig gekozen locaties van het Belgische wegennet – bij voorkeur dezelfde als in 2020 en, indien niet meer geschikt, dicht bij de oorspronkelijke locatie. De locaties zijn verdeeld over de verschillende snelheidsregimes (30, 50, 70, 90 en 120 km/u-wegen) en de drie gewesten van het land. De **observatielocaties** werden **willekeurig** gekozen op een kaart van het Belgische wegennet om een optimale representativiteit te verzekeren. In totaal werden 102 locaties buiten snelwegen geselecteerd (20 in Brussel, 41 in zowel Vlaanderen als in Wallonië). Dit betreffen vaste plaatsen langs de kant van de weg. Op autosnelwegen werd een andere observatieprocedure gebruikt, namelijk deels vanuit een rijdende wagen voor wagens en bestelwagens en deels vanaf een veilige plaats op een snelwegrustplaats langs de kant van de snelweg voor vrachtwagens en bussen (zie sectie 2.3). Voor het deel 'rijdende observatie' werden 20 secties van snelwegen gebruikt die gedefinieerd zijn als delen tussen twee belangrijke knooppunten (11 in Vlaanderen en 9 in Wallonië). Voor het deel 'staande observatie' werd een rustplaats binnen elke sectie bepaald. Alle snelwegen in België werden opgenomen.

Alle locaties werden zo gekozen dat het verkeer 'rijdend' kon worden geobserveerd, dus niet bij stoplichten of op kruispunten. Sommige bestuurders nemen enkel hun telefoon in de hand wanneer ze stilstaan in de file of voor een verkeerslicht, wat eveneens bij wet verboden is in België, maar minder gevaarlijk is dan wanneer de mobiele telefoon gebruikt wordt tijdens het rijden. Afleidingsgedrag bij vertraagd en stilstaand verkeer werd niet opgenomen in deze meting, zoals ook voorgeschreven in de Baseline/Trendline richtlijnen (enkel normaal rijdende, ongehinderde, bestuurders).

Tenslotte werd aan elk meetpunt een meetperiode toegewezen zodat er in elk van drie weekperiodes op een ongeveer gelijk aantal locaties metingen werden verricht. Deze weekperiodes waren: piekuren op weekdays (maandag-vrijdag van 07.00 tot 09.00 uur of van 16.00 tot 18.00 uur), daluren op weekdays (maandag-vrijdag buiten de piekuren) en weekenddagen (zaterdag en zondag). 's Avonds en 's nachts werden geen observaties gepland, enerzijds vanwege de betrouwbaarheid (observeren is moeilijk als het donker is) en anderzijds geldt vanuit de EC (Baseline/Trendline) en FERSI als minimale vereiste de metingen overdag te doen.

In Baseline was de minimaal vereiste nationale KPI voor personenwagens, bestelwagens en bussen samen, terwijl in Trendline de bussen vervangen zijn door vrachtwagens. Dit was een aanbeveling in het finale Baseline KPI Distraction rapport (Boets, 2023). Dus, in deze studie waren de bestuurderscategorieën: personenwagens, bestelwagens, vrachtwagens en bussen. Er werd besloten toch ook nog bussen op te nemen voor de vergelijkbaarheid met 2013 en 2020. De bussen werden wel geschrapt in de berekening van de Trendline KPIs.

Binnen de observatiesessies dienden de observatoren de **bestuurders willekeurig** te kiezen, met als vuistregel dat telkens de eerstvolgende passerende bestuurder (van 1 van de 4 voertuigtypes) geobserveerd diende te worden na codering van de gegevens van de vorige bestuurder.

Samenvattend betreft dit een disproportioneel gestratificeerde steekproeftrekking in 2 fases: (1) willekeurige selectie van locaties met evenredige toewijzing van weekperiodes - disproportioneel voor de verschillende strata (wegtype/weekperiode/gewest) om voldoende observaties te hebben voor analyse van de betreffende subgroepen - en (2) willekeurige selectie van bestuurders in de observatiesessies.

## 2.3 Verloop van de observaties

Het veldwerk werd uitbesteed aan het studiebureau M.A.S. (Market Analysis & Synthesis) en liep van 2 oktober t/m 7 november 2023. Op alle locaties buiten de autosnelwegen stonden observatoren aan de kant van de weg om het geobserveerde gedrag en bijkomende variabelen te coderen. Vias institute gaf de locaties en bijhorende weekperiodes door en M.A.S. Research stond in voor de praktische planning (exacte data en uren). In samenwerking werd een briefing georganiseerd om de observatoren in te lichten over het doel van het onderzoek en de methodologie, met zowel een theoretisch gedeelte als een praktisch gedeelte waarbij de observatoren langs de kant van de weg konden oefenen, vragen stellen en feedback krijgen. Specifieke aandacht ging hierbij naar de interbeoordelaarsbetrouwbaarheid: er werd parallel gecodeerd, vervolgens werd alles vergeleken en als er verschillen waren, werden deze besproken om tot een uniforme beoordeling te komen. De codering tijdens het veldwerk verliep op tablet, net als in 2020 en in tegenstelling tot in 2013 toen papieren formulieren gebruikt werden. De codering op tablet omvatte drie delen per sessie (zie ook verder): (1) observatieblad per bestuurder, (2) resultaat van de 10-minuten durende telling van de vier voertuigcategorieën (apart) en (3) informatie over de locatie en sessie.

Per sessie (behalve op autosnelweg) observeerde één observator gedurende één volledig uur het gedrag van bestuurders. In 2013 werd gewerkt met twee observatoren per sessie. Echter, de overweging na deze studie was dat de meting eveneens mogelijk is met één observator, met als mogelijke repercussie dat minder observaties kunnen gebeuren bij druk verkeer. In het midden van de meting (na 30 minuten afleidingsobservatie) diende gedurende 10 minuten een verkeerstelling per voertuigcategorie (4 types) plaats te vinden. Na de telling werd nog eens 30 minuten afleiding geobserveerd.

De observatoren kregen de locatie met een exacte plaats. Deze werden zo gekozen dat de observaties zo gemakkelijk mogelijk gedaan konden worden, steeds op een doorgaande weg om rijdend verkeer te kunnen observeren, en de veiligheid van de observatoren gewaarborgd kon worden (stoep of berm in de buurt waarop ze konden gaan staan). De instructie was eerst te verifiëren of deze locatie nog steeds geschikt was voor de meting (rijdend verkeer, snelheidsregime/wegtype klopt met de planning, voldoende goede zichtbaarheid). Indien niet, dan was de instructie een geschikte plaats op dezelfde baan of op een aansluitende baan te vinden. Als dit niet mogelijk was, werd contact opgenomen met de betrokken onderzoekers van Vias institute om een vervangingslocatie te bepalen. De observatoren dienden er verder ook op te letten dat zij zelf geen weggebruikers zouden belemmeren (bijv. niet in het midden van een voetpad staan, maar aan de rand). Obstakels zoals wegaanduidingen enz. konden eventueel gebruikt worden om achter te gaan staan. Immers, de observatoren dienden zo onopvallend mogelijk te zijn om het gedrag van de bestuurders niet te beïnvloeden.

Een brief met het logo en de contactgegevens van Vias institute werd meegegeven. Hierin werden het doel van het onderzoek, de legitimiteit van de aanwezigheid van de observatoren langs de rijbaan en het respect voor de anonimiteit van de geobserveerde bestuurders uitgelegd. Als een observator aangesproken werd door een bestuurder of iemand anders, diende hij/zij deze brief te tonen.

Onderzoekers van Vias institute bezochten verschillende sessies in het begin van het veldwerk om de observatoren bij te staan en om te verifiëren of de instructies goed begrepen en nageleefd werden.

Op autosnelwegen is het ingewikkelder om observaties langs de kant van de weg uit te voeren. Deze observaties werden deels uitgevoerd vanuit een rijdende wagen die tussen het verkeer op de autosnelweg reed. Twee personen zaten in de wagen: een bestuurder en de observator achterin. De wagen reed afwisselend aan lagere en hogere snelheid (90-120 km/u) en op verschillende rijvakken om het gedrag van zowel inhalende als ingehaalde bestuurders te observeren. De snelwegsecties zijn algemeen gedefinieerd als delen tussen twee belangrijke knooppunten. De waarnemingsduur varieerde dus en hing af van de lengte van de snelwegsecties (streefdoel was ong. 15 min. aan lagere snelheid en ong. 15 min. aan hogere snelheid). Tussen de secties werd gestopt op een rustplaats<sup>7</sup> om gedurende 10 minuten een telling van het passerende verkeer (apart voor de vier voertuigcategorieën) uit te voeren om een representatieve voorstelling van de verkeersdichtheid op de snelwegsectie en het respectieve aandeel van de verschillende voertuigtypes te verkrijgen. Vanaf de rustplaats werd ook gedurende 15 minuten gefocust op het gedrag van vrachtwagen- en busbestuurders. Aangezien deze voertuigcategorieën bijna altijd aan maximaal 90 km/u op de rechterrijstrook rijden, zijn deze gemakkelijker te observeren langs de kant van de snelweg (staande observatie). Deze aangepaste waarnemingsmethode voor vrachtwagens/bussen op snelwegen werd gebruikt met als doel een

<sup>7</sup> Rustplaatsen waar het mogelijk was om voldoende dicht bij de autosnelweg te gaan staan, zodat de observatie vanaf een legale en veilige plaats kon worden verricht (aan de rand van de rustplaats, achter de vangrail of omheining).

voldoende aantal observaties van deze subgroepen te bereiken. Dankzij de verkeerstellingen op de autosnelweg kan eventuele oververtegenwoordiging van deze subgroepen in de steekproef gecorrigeerd worden om representatieve indicatoren voor de verkeerssamenstelling in België te berekenen.

Voor elk geobserveerd voertuig werden de volgende variabelen gecodeerd:

- **Voertuigtype:** wagen, bestelwagen, vrachtwagen, bus/touringcar (Voertuigen zoals Renault Kangoo en Citroën Berlingo werden gecodeerd als personenwagen wanneer ze zitplaatsen/ramen achterin hadden en als bestelwagen wanneer ze ingericht waren voor goederenvervoer).
- **Geobserveerd geslacht** van de bestuurder: man, vrouw, weet het niet.
- **Geschatte leeftijdscategorie** van de bestuurder: 18-24, 25-64, 65+, weet het niet.
- **Aanwezigheid van passagier:** alleen, passagier, weet het niet.
- **Zichtbaar potentieel afleidend gedrag:** de instructie was om enkel gedrag te coderen als men er zeker van was dit gezien te hebben en anders 'geen' (van bovenstaande categorieën) te coderen<sup>8</sup>. De resultaten van dit onderzoek vormen dan ook een voorzichtige schatting van het potentieel afleidingsgedrag in het verkeer, aangezien sommige gedragingen onopgemerkt blijven door het vluchtige karakter ervan of omdat bestuurders voorwerpen op een manier vasthouden dat het moeilijk te observeren is van buiten het voertuig. Bepaalde vormen van afleiding kunnen sowieso niet gevat worden in dit type onderzoek, zoals louter cognitieve/mentale afleiding (bijv. dagdromen, luisteren naar muziek) of afleiding door externe factoren (bijv. kijken naar reclameborden). Zes potentieel afleidende hoofdgedragingen konden gecodeerd worden, soms met bijkomende subcategorieën (optioneel) die als pop-up verschenen als de hoofdcategorie aangeduid werd:
  - o **Mobiele telefoon (gsm) [in de hand] aan het oor:** bellen met het toestel in de hand aan/tegen het oor.
  - o **Mobiele telefoon (gsm) in de hand:** telefoon in de hand, niet aan het oor, met optionele subcategorieën:
    - **Bellen:** telefoon in de hand, niet aan het oor en bestuurder is aan het converseren.
    - **Sms'en: tikken** (telefoon in de hand, bestuurder kijkt ernaar en deze wordt bediend: tikken, typen, scrollen...), **lezen/kijken** (telefoon in de hand en bestuurder kijkt ernaar zonder deze te bedienen).
  - o **Ander voorwerp in de hand:** ander mobiel voorwerp dan een telefoon, met optionele subcategorieën:
    - **Elektronisch schermtoestel:** bijv. navigatiesysteem, tablet.
    - **(E-)sigaret:** rokende/dampende bestuurders (in de mond of hand).
    - **Voedsel/drank:** voeding/drank in de hand.
    - **Ander:** alle andere voorwerpen, bijv. krant, make-up... De observatoren konden achteraf aangeven welke andere voorwerpen gezien werden.
  - o **Handelingen aan een mobiel schermtoestel in een gefixeerde houder** aan het instrumentenbord van het voertuig<sup>9</sup>.
  - o **Handelingen aan het instrumentenbord van het voertuig:** manuele handelingen aan de volledige voorste console van het voertuig, bijv. om de radio, navigatie of de airco in te stellen of het handschoenenkastje te openen.
  - o **Communicatie-interactie:** bijv. praten, gesticuleren, zonder telefoon in de hand en in geval van een aanwezige passagier: kijken naar de passagier. Deze categorie wordt geanalyseerd in combinatie met de aan- of afwezigheid van een passagier. Bij afwezigheid van een passagier geldt dit als voorzichtige indicator van handenvrij bellen, ook al zal dit steeds een onderschatting zijn omdat bestuurders met passagiers ook handenvrij kunnen bellen. In

<sup>8</sup> Weinig bestuurders rijden met beide handen aan het stuur. In veel gevallen moesten de observatoren wachten tot de voertuigen zich precies tegenover hen bevonden om te kunnen zien of de bestuurders een voorwerp in de hand hadden. De observatoren moesten bijv. opletten dat ze bestuurders die zich krabden aan het hoofd of hun haar in model brachten niet percipieerden als telefonerende bestuurders. Een codering was enkel valide als minstens één afleidingscategorie of 'geen' van de betreffende categorieën aangeduid werd; een ontbrekend antwoord hier op betekende een invalide codering.

<sup>9</sup> Toegevoegd als aparte categorie in deze editie. In 2020 viel dit gedrag onder 'Handelingen aan het instrumentenbord van het voertuig'.

sommige gevallen praten bestuurders tegen zichzelf of gebruiken zij spraakgestuurde technologie. We schatten echter in dat dat eerder uitzonderlijk is.

- Tot slot kon het al dan niet **dragen van oortjes of een hoofdtelefoon** gecodeerd worden. Het dragen van oortjes is niet altijd goed zichtbaar, bijvoorbeeld omwille van haar dat er over hangt. Dit zal dus eveneens een voorzichtige schatting opleveren.

Deze afleidingscategorieën zijn gebaseerd op de FERSI aanbeveling en vormen een uitbreiding van de categorieën die gebruikt werden in de eerste Belgische gedragsmeting (vijf hoofdcategorieën in 2013, nl. gsm aan het oor; gsm in de hand; sigaret; ander voorwerp in de hand; instrumentenbord - zonder subcategorieën). In 2020 vielen handelingen aan een mobiel schermtoestel in een gefixeerde houder onder de hoofdcategorie 'Handelingen aan het instrumentenbord van het voertuig'. In de huidige editie wordt dit gesplitst om deze differentiatie te evalueren. Vergelijking met 2020 blijft mogelijk door combinatie van beide categorieën. Een vergelijking met 2013 is ook mogelijk voor de overeenkomende categorieën.

Roken<sup>10</sup>, eten en drinken komen vaak voor tijdens het rijden, zijn niet per definitie verboden en gemakkelijk te observeren. De FERSI aanbeveling is deze categorieën te gebruiken als benchmark om de frequentie van andere afleidingscategorieën mee te vergelijken.

De gemeten hoofdcategorieën voor afleiding zijn het gebruik van een mobiel schermtoestel in de hand en handelingen ter hoogte van het instrumentenbord. Beide komen vaak voor in het verkeer (Huemer et al., 2018) en leiden tot een verhoging van het risico op verkeersongevallen (zie Vias institute, 2023). Voorop staat het niet-handenvrij gebruik van de mobiele telefoon en in het verlengde, van andere elektronische schermtoestellen, wat de enige gemeten potentieel afleidende gedragingen zijn die in België wettelijk verboden zijn tijdens het rijden. Algemeen geldt dat handelingen die de bestuurder dwingen de blik af te wenden van de baan en tegelijk manuele bediening vereisen, het meest risicovol zijn. Daar vallen ook handelingen ter hoogte van het instrumentenbord onder.

'Communicatie-interactie' kan zowel met passagiers als handenvrij bellen betekenen. Beide vormen van afleiding kunnen eveneens tot een verhoging van gevaar leiden, maar in mindere mate en minder veralgemeend dan de andere categorieën. De observatie van deze hoofdcategorie en van de subcategorieën bij mobiel telefoongebruik 'bellen, lezen, tikken' is complex en vergt mogelijk meer observatie- en interpretatietijd dan de andere categorieën. Deze resultaten dienen dan ook voorzichtig geïnterpreteerd te worden.

Naast de gegevens over elke geobserveerde bestuurder, dienden op aparte formulieren op de tablet ook gegevens gecodeerd te worden over de telling (tellingsresultaat per voertuigtype) en over de sessie en (finale) meetlocatie (datum, naam observator, code locatie, adres, regio, start-uur observatie, stop-uur observatie, weekperiode [week piek, week dal, weekend], opgegeven snelheidsregime, werkelijk snelheidsregime, wegtype, meting onderbroken en zo ja, hoe lang [minuten], mate van zichtbaarheid, weersomstandigheden, algemene opmerkingen [alles wat de meting eventueel beïnvloedde; indien 'ander' object: welke], upload van foto's [plaats observator en zicht op de baan], rijrichting).

## 2.4 Beschrijving van de steekproef

In totaal werden 19 098<sup>11</sup> bestuurders van personenwagens, bestelwagens, vrachtwagens en touringcars/bussen geobserveerd, een aantal dat een goede representativiteit van de resultaten verzekert. Tabel 1 geeft een overzicht van de bestuurderssteekproef naar de belangrijkste stratificaties (deelsteekproeven vervoersmodi naargelang wegtype, weekperiode en regio), met in het rood gekleurd de strata met kleine steekproef (<500 bestuurders). Bij kleine steekproeven zijn de betrouwbaarheidsmarges van de indicatorwaarden groter; de betreffende resultaten zullen speciaal gemarkeerd worden in de resultatensectie. Voor de kleinste subgroepen worden geen aparte analyses uitgevoerd.

De meest geobserveerde bestuurders zijn personenwagenbestuurders (13 678), gevolgd door bestuurders van vrachtwagens (2 907) en bestelwagens (2 226). Er werden naar verhouding weinig bus- of touringcarbesteduurders (287) geobserveerd, ondermeer omdat de locaties niet afgestemd waren op routes van het openbaar vervoer. De resultaten voor busbestuurders zullen dan ook niet apart geïnterpreteerd worden

<sup>10</sup> Geavanceerde e-sigaretten hebben een schermpje en vallen onder Artikel 8.4 (mobiel schermtoestel).

<sup>11</sup> De Trendline minimale totale steekproefgrootte (2 000) wordt ruimschoots gehaald, maar het minimum per subgroep (500) voor analyse wordt niet gehaald voor bestuurders van bussen.

maar worden wel opgenomen in de nationale prevalentie voor de vier voertuigtypes samen. De steekproef van de bestelwagens en vrachtwagens is eveneens te klein voor een aantal subgroep analyses (wegtype: vrachtwagens op 30-50 km/u-wegen en bestelwagens op snelwegen).

Tabel 1 Verdeling van de steekproef op basis van het gewest, wegtype en weekperiode (ongewogen)

		<i>Alle voertuigen</i>	<i>%</i>	<i>Wagen</i>	<i>%</i>	<i>Bestelwagen</i>	<i>%</i>	<i>Vrachtwagen</i>	<i>%</i>	<i>Bus</i>	<i>%</i>
<i>Gewest</i>	<b>Brussels Hoofdstedelijk Gewest</b>	2 401	12.6%	1 974	14.4%	260	11.7%	92	3.2%	75	26.1%
	<b>Vlaams Gewest</b>	9 424	49.4%	6 346	46.4%	1 163	52.3%	1 780	61.2%	135	47.0%
	<b>Waals Gewest</b>	7 273	38.1%	5 358	39.2%	803	36.1%	1 035	35.6%	77	26.8%
<i>Periode</i>	<b>Week - daluren</b>	7 000	36.7%	4 543	33.2%	834	37.5%	1 515	52.1%	108	37.6%
	<b>Week - piekuren</b>	7 682	40.2%	5 534	40.5%	1 034	46.5%	972	33.4%	142	49.5%
	<b>Weekend</b>	4 416	23.1%	3 601	26.3%	358	16.1%	420	14.5%	37	12.9%
<i>Wegtype</i>	<b>Binnen bebouwde kom</b>	7 330	38.4%	6 093	44.6%	848	38.1%	250	8.6%	139	48.4%
	<b>Buiten bebouwde kom</b>	8 249	43.2%	6 305	46.1%	1 171	52.6%	684	23.5%	89	31.0%
	<b>Snelweg</b>	3 519	18.4%	1 280	9.4%	207	9.3%	1 973	67.9%	59	20.6%
<i>Totaal</i>		19 098	100%	13 678	(71.6%)	2 226	(11.7%)	2 907	(15.2%)	287	(1.5%)

Rood: kleine steekproef (< 500 observaties)

De totale steekproef is ongeveer even groot als in de vorige editie (2020: 19 169 bestuurders).

De verhouding tussen de verschillende voertuigcategorieën van de steekproef komt niet helemaal overeen met de werkelijke verhouding in het verkeer. Dankzij inclusie in een wegingscoëfficiënt op basis van onder andere verkeerstellingen tijdens de sessies en officiële verkeersvolumedata per voertuigtype op de verschillende wegtypes per gewest kunnen de gegevens gewogen worden zodat de berekende eindindicatoren representatief zijn voor het verkeersvolume in België. De wegingscoëfficiënt corrigeert disproportionaliteit in de steekproef voor wat betreft gewest (3), wegtypes (3), voertuigtypes (4), weekperiodes (3), en verkeersvolume tijdens de sessie (zie sectie 2.5).

Voor de vier voertuigtypes samen maakten mannen 71.2% van de steekproef uit, maar hun aandeel varieert sterk afhankelijk van het voertuigtype. In de steekproef autobestuurders was 61.0% man, terwijl dit in bestelwagens 93.3% en in vrachtwagens zelfs 99.7% was. In totaal valt 91.8% van de bestuurders binnen de geschatte brede leeftijdscategorie 25-64 jaar. In vrachtwagens en bestelwagens geldt dit voor bijna alle bestuurders (99.5%; 98,4%) en in personenwagens is dat 88.92% (met 7.9% geschatte 65+ en 3.2% 18 tot 24-jarigen). De steekproefverdeling naargelang geslacht en leeftijd is verwacht representatief te zijn voor de algemene bestuurderspopulatie (overdag), want de observatoren hadden geen enkele instructie om meer bestuurders van een bepaald(e) geslacht of leeftijdscategorie te observeren (random selectie). Gezien de beperkte variatie in geslacht en leeftijd zullen voor bestel- en vrachtwagenbestuurders geen aparte analyses uitgevoerd worden. Verder was 73.1% van de bestuurders op het moment van de waarneming alleen in het voertuig. Dit varieert licht naargelang voertuigtype: 69.6% alleen in de personenwagen, 72.4% in de bestelwagen en 94.3% in de vrachtwagen. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vonden minder observaties plaats (12.6% van het totaal; tegenover in Vlaanderen (49.4%) en Wallonië (38.1%)), o.a. omdat in dat gewest geen enkele sessie op een autosnelweg werd gedaan. Binnen elk van de vijf snelheidsregimes werd ten minste 15% van de observaties gedaan, ofwel minstens 2 930 observaties (30km/u). Op 50- en 70 km/u-wegen werden de meeste bestuurders geobserveerd (nl. 4 400 en 4 972, samen meer dan de helft van het totaal). Voor de drie 'Baseline' wegtypes werden de 30- en 50 km/u-wegen samengenomen (urbaan/binnen bebouwde kom) en zo ook de 70- en 90 km/u-wegen (ruraal/buiten bebouwde kom). Deze categorieën omvatten 38.4%, respectievelijk 43.2% van de observaties. Tenslotte werd het merendeel van de observaties gedaan tijdens de piekuren op weekdays (40.2%), gevolgd door daluren op weekdays (36.7%) en iets minder op weekenddagen (23.1%).

De vorige gedragsmeting liep tijdens de COVID-19 pandemie (oktober-december 2020) met een sterke impact op de mobiliteit (vervoersmodi en afgelegde kilometers) wat ook een impact gehad kan hebben op de representativiteit van de toenmalige meting wat betreft kenmerken van bestuurders in die periode, voertuigtypes en verkeersvolume.

## 2.5 Weging en analyse

Opdat de resultaten representatief zouden zijn voor het verkeer op Belgische wegen werd, zoals in de vorige editie (2020), aan elke meeteenheid (bestuurder) een wegingscoëfficiënt toegekend. Deze weging houdt rekening met de weekperiode (correctie aantal controles per weekperiode naargelang de werkelijke proportie [tijdsduur] van de periodes in een week), de controleduur (standaardisering) en de verkeersdrukke tijdens de sessie (telling passerende voertuigen, per voertuigtype), alsook met verkeersvolumedata per voertuigtype op het wegennetwerk in elk gewest.

Meer specifiek omvat de wegingscoëfficiënt volgende factoren:

1. Wegingsfactor 1 - steekproeftrekking fase 1 (sessies): correctie weekperiode in de steekproef: (percentage tijd van elke weekperiode in een week) gedeeld door (aantal sessies per weekperiode).
2. Wegingsfactor 2- steekproeftrekking fase 2 (selectie van bestuurders tijdens een sessie): correctie van de kans dat een bepaalde bestuurder in een sessie geobserveerd wordt: (aantal getelde voertuigen – per type – per minuut) gedeeld door (aantal geobserveerde bestuurders – per type – per minuut x duur van de sessie).
3. Wegingsfactor 1 en 2 worden vermenigvuldigd en op basis van deze weging wordt het aandeel van de gewogen frequenties per regio x wegtype berekend.

4. Wegingsfactor 3 - correctie naar het verkeersvolume per voertuigtype x wegtype x gewest op basis van nationale gegevens (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2017)<sup>12</sup> : (percentage voertuigkilometers per voertuigtype x wegtype x gewest) gedeeld door punt 3.
5. Finale wegingsformule: wegingsfactor 1 x wegingsfactor 2 x wegingsfactor 3.

In de huidige editie werd dezelfde wegingsprocedure gebruikt als in de vorige meting.

Het gebruik van verkeersvolumedata (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2017; in wegingsfactor 3) voor de weging was een vernieuwing in de vorige editie (2020). Deze aanpassing komt tegemoet aan de aanbevelingen voor statistische verwerking in Trendline (Elgner et al., 2024). De nationale verkeersvolumedata van de FOD Mobiliteit en Vervoer (2017) bevat geen differentiatie naargelang weekperiode en dus bevat wegingsfactor 3 (verkeersvolume) geen correctie naargelang de weekperiode. Er wordt wel gecorrigeerd voor duur van de weekperiodes in wegingsfactor 1 voor wat het aantal sessies per weekperiode betreft en in wegingsfactor 2 naar drukte tijdens de sessies (tellingen) die ook varieert naargelang weekperiode. Wegingsfactor 1 voor correctie van het aantal sessies naar werkelijke duur van de weekperiodes en wegingsfactor 2 met weging van de sessie naar verkeersvolume op basis van tellingen zijn dezelfde als in de twee vorige edities. In de vorige editie (2020) werd de nieuwe weging ook retrospectief toegepast op de eerste editie (2013) wat een correcte vergelijking toelaat van de resultaten van 2013 en die 2020 en 2023.

Door deze weging wordt aan de 'percentages afgeleide bestuurders' van de verschillende subgroepen een betrouwbaarheidsinterval (BI) gegeven. De proporties worden steeds voorgesteld met de 95%-betrouwbaarheidsintervallen, d.w.z. de grenzen waartussen de geschatte proporties een kans van 95% hebben om te liggen. Bij het berekenen van de betrouwbaarheidsintervallen en de significantieproeven werd rekening gehouden met de complexe steekproeftrekking. De omvang van het betrouwbaarheidsinterval is afhankelijk van het aantal observaties in de bestudeerde subgroep: groepen met een beperkt aantal observaties hebben een grotere foutenmarge (betrouwbaarheidsinterval).

De voornaamste analyse betreft het '% bestuurders dat een mobiel elektronisch toestel met scherm in de hand gebruikt', wat ook de Baseline/Trendline KPI is, maar dan omgekeerd geformuleerd<sup>13</sup>. Deze indicator omvat verschillende subcategorieën die gecodeerd werden tijdens het veldwerk, nl. mobiele telefoon aan het oor, mobiele telefoon in de hand (bellen, sms'en/tikken, lezen/kijken) en ander mobiel elektronisch toestel met scherm in de hand. Deze indicator wordt geanalyseerd in functie van verschillende factoren, conform de Trendline aanbevelingen en de vorige metingen (nationaal gemiddelde voor de 4 voertuigtypes samen en per voertuigtype, alsook gedesaggregeerd naar weekperiode, wegtype, gewest, geslacht en leeftijdscategorie voor de voertuigtypes samen en – indien voldoende steekproef – apart). Dezelfde analyses worden uitgevoerd voor de overige potentiële afleidingsbronnen maar de resultaten hiervan worden minder uitgebreid gepresenteerd.

Voor de analyses werd versie 4.0.2 gebruikt van het statisch programma R (R Core Team, 2020) met het 'survey' package versie 4.0 (Lumley, 2020) voor de statistische analyses met een complex surveydesign (steekproeftrekking in 2 fases: eerst selectie controles [locatie en periode], dan selectie bestuurders genest binnen de controle). Om de gegevens te beschrijven, werden descriptieve statistieken gebruikt. Om proporties te vergelijken werden chi-squared (Adjusted Wald) testen uitgevoerd, indien aan de voorwaarden voor de toepassing ervan voldaan was. Wanneer de p-waarde minder dan 5% bedroeg ( $p \leq 0,05$ ), werd het waargenomen verschil tussen de vergeleken verhoudingen als statistisch significant beschouwd. Een p-waarde  $\leq 0.05$  geeft aan dat de kans minder is dan 5 op 100 dat de waargenomen associatie aan het toeval te wijten is, een p-waarde  $\leq 0.1$  geeft aan dat die kans minder is dan 1 op 100 en een p-waarde  $\leq 0.001$  geeft aan dat de kans minder is dan 1 op 1 000. De prevalentieresultaten worden gepresenteerd op een schaal van 0% tot max. 20% (in de figuren, op de y-as), om de verschillen visueel duidelijker te kunnen weergeven. Deze uitvergroting van de verschillen mag echter niet misleiden: de percentages zijn algemeen klein.

Dit rapport omvat de beschrijvende analyse van de gedragsmetingsdata, wat toelaat de elementen te identificeren die de kans op afleiding achter het stuur beïnvloeden, maar dit laat niet toe het effect van elke variabele afzonderlijk te bepalen. Dit vereist diepgaandere analyses wat buiten de context van het huidige rapport valt.

<sup>12</sup> FOD Mobiliteit en Vervoer op basis van gegevens van de gewesten. Gebruikte cijfers in miljoen voertuig-kilometers nationaal en per gewest zijn van 2017 (laatst beschikbare data).

<sup>13</sup> Baseline/Trendline KPI: % bestuurders dat GEEN gebruik maakt van een mobiel toestel met scherm in de hand

### 3 Resultaten

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de resultaten van de gedragsmeting afleiding anno 2023, met nadruk op de Europese indicator ‘% gebruik van een mobiel schermtoestel in de hand’ (gedetailleerde beschrijving van de resultaten en evolutie per stratificatie) en aansluitend de belangrijkste resultaten voor de andere potentieel afleidende gedragingen. De nationale gewogen gemiddelde indicatoren (nationale prevalentie) omvatten steeds de vier voertuigtipes samen (wagens, bestelwagens, vrachtwagens en bussen). Indicatorwaarden voor kleine subgroepen zijn lichter gekleurd in de figuren om aan te geven dat deze resultaten louter indicatief zijn omwille van de beperkte steekproef (bijv. busbestuurders). Voor de vlotte leesbaarheid gebruiken we in deze sectie ‘afleiding’ waarbij we steeds verwijzen naar de gemeten ‘potentiële zichtbare afleiding’.

De resultaten en figuren geven het gewogen gemiddeld percentage (indicatorwaarde) met 95%-betrouwbaarheidsinterval weer.

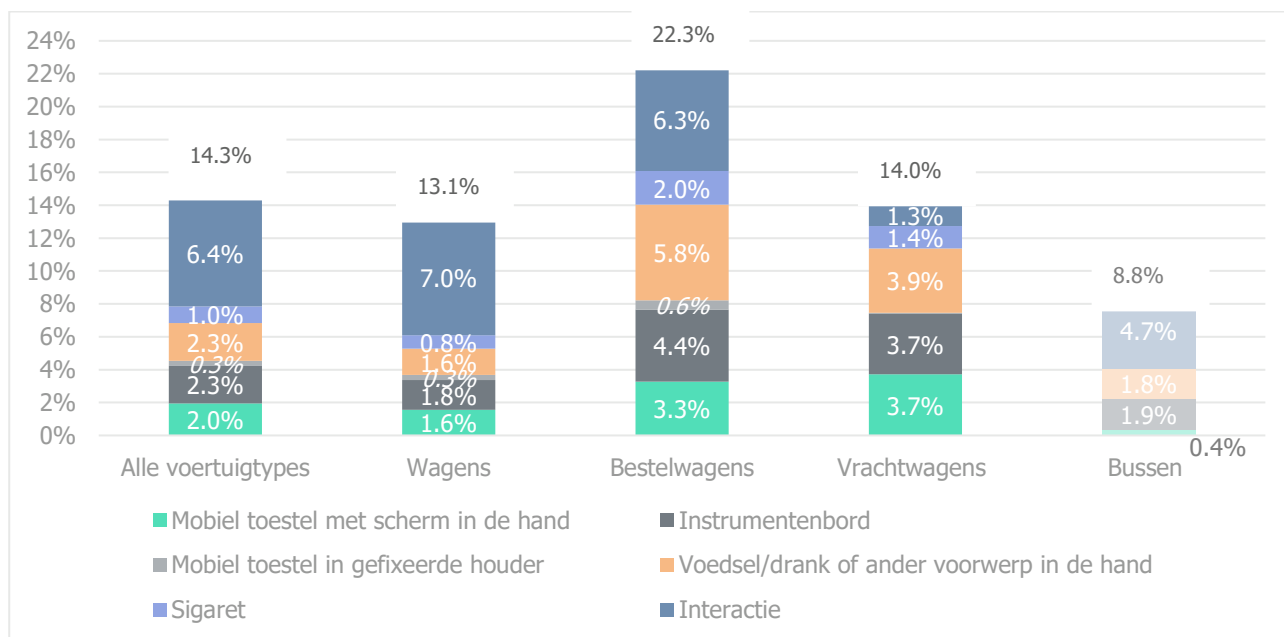
#### 3.1 Overzicht van alle afleidingen

##### 3.1.1 Status 2023

In dit deel geven we een overzicht van alle waargenomen afleidingscategorieën. In de secties hierna worden de resultaten per hoofdcategorie gepresenteerd.

Figuur 2 geeft de prevalentie weer van zes gemeten hoofdcategorieën van afleiding (zichtbaar potentieel afgeleid gedrag) bij bestuurders, voor de vier voertuigtipes samen en per voertuigtype. Op basis hiervan zien we dat 14.3% van de bestuurders op Belgische wegen potentieel afgeleid rijdt; bij autobestuurders is dat 13.1%, bij bestelwagenbestuurders 22.3% en bij vrachtwagenbestuurders 14.0%.

Aangezien deze resultaten representatief zijn voor het verkeersvolume op Belgische wegen kan gesteld worden dat algemeen 14.3% van de gereden voertuigkilometers potentieel ‘afgeleid’ was. De afleidingscategorieën zijn uiteraard niet allemaal even risicovol (bijv. roken en eten/drinken vs. mobiel schermtoestel in de hand) en ook enkel het gebruik van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand is strafbaar gedrag (Vias institute, 2023). Wat de andere afleidende gedragingen betreft, bepaalt de politieagent of deze al dan niet een negatieve invloed op de rijvaardigheid hebben.



Licht gekleurd: beperkte steekproef (<500). De percentages voor ‘handelingen aan een mobiel schermtoestel in gefixeerde houder’ zijn schuingedrukt - deze categorie viel in de vorige editie onder ‘handelingen aan het instrumentenbord’.

Figuur 2 Percentage bestuurders in België dat (potentieel) afgeleid is per afleidingscategorie voor de vier voertuigtipes samen en per voertuigtype in 2023

We zien duidelijke verschillen naargelang type afleiding en voertuig. Anno 2023 houdt 2.0% van de bestuurders (over alle modi heen) een mobiel schermtoestel in de hand tijdens het rijden. Bestel- (3.3%;  $p \leq 0.01$ ) en vrachtwagenbestuurders (3.7%;  $p \leq 0.001$ ) doen dit significant vaker dan personenwagenbestuurders (1.6%) (zie sectie 3.2). Bestuurders houden ook regelmatig andere voorwerpen in de hand. Het vasthouden van voedsel/drank of iets anders (uitgezonderd rookwaar) is gezien bij 2.3% van de bestuurders en dit significant vaker bij bestelwagens- (5.8%) en vrachtwagenbestuurders (3.9%) dan bij autobestuurders (1.6%;  $p \leq 0.001$ ) (zie sectie 3.4). Rokende bestuurders zien we significant vaker in bestelwagens (2.0%;  $p \leq 0.001$ ) en vrachtwagens (1.4%;  $p \leq 0.05$ ) dan in personenwagens (0.8%) (zie sectie 3.3). Als we handelingen aan het instrumentenbord en aan een mobiel toestel in een gefixeerde houder samennemen (zoals in de vorige editie)<sup>14</sup>, zien we dat 2.6% van de bestuurders hiermee bezig is. Dit werd significant vaker geobserveerd in bestelwagens (5.0%) en vrachtwagens (3.7%) t.o.v. personenwagens (2.1%;  $p \leq 0.001$ ) (zie sectie 3.5). Handelingen aan een toestel in een houder vastgemaakt aan de voorconsole van het voertuig werden veel beperkter geobserveerd dan handelingen aan het instrumentenbord (0.3% t.o.v. 2.3%), ook iets vaker in bestelwagens dan in personenwagens en niet in vrachtwagens. Gezien de lage incidentie en het feit dat dit een complexe (detail) observatie betreft, zullen we in resultatensectie 3.5 beide categorieën weer samennemen. Bestuurders in zichtbare 'communicatieve interactie'<sup>15</sup> tijdens het rijden is de vaakst geobserveerde potentiële afleidingscategorie in deze meting. Dit betreft echter gedrag dat moeilijk te observeren is (m.n. de bestuurder moet duidelijk aan het communiceren zijn, zoals praten, gesticuleren...), dus dit resultaat is slechts een voorzichtige schatting. Bestuurders van personenwagens (7.0%) zijn het vaakst zichtbaar in interactie, gevolgd door bestelwagenbestuurders (6.3%), terwijl dit bij vrachtwagenbestuurders (1.5%;  $p \leq 0.001$ ) amper voorkomt (significant minder) ((zie sectie 3.6). Tijdens de hele meting zijn 22 bestuurders waargenomen waarvoor meerdere afleidingscategorieën tegelijk gecodeerd werden (0.001% van de steekproef)<sup>16</sup>.

### 3.1.2 Evolutie

In de vorige editie werden de resultaten van 2013 herwogen om vergelijkbaar te zijn met de resultaten van 2020 (zie sectie 2.5). Net als in 2020 kunnen we de resultaten van 2023 vergelijken voor de overeenkomende afleidingsvariabelen van beide vorige edities, nl. gsm aan het oor (incl. bellen met de gsm in de hand); gsm in de hand (algemeen en sms'en); ander voorwerp dan gsm in de hand; bediening aan het instrumentenbord incl. aan een toestel in gefixeerde houder; roken.

Figuur 3 geeft een overzicht van de resultaten in 2013, 2020 en 2023. De bussteekproef werd omwille van de te kleine steekproef in de drie edities buiten beschouwing gelaten.

Eerst en vooral zien we in 2023 een daling van het totaal percentage afleiding voor alle voertuigcategorieën, behalve voor bestelwagens (2020: 4 voertuigen samen 15.7%, personenwagens 14.8%, bestelwagens 20.1%, vrachtwagens 17.4%; respectievelijk in 2023: 14.3%, 13.1%, 22.3% en 14.0%). In 2023 daalt het nationaal gemiddeld % bestuurders dat een gsm in de hand vasthoudt tijdens het rijden verder (4.5% in 2013, 3.0% in 2020 en 2.0% in 2023), en dit betreft zowel de gsm aan het oor/niet-handenvrij bellen (2013: 2.5%, 2020: 1.0%, 2023: 0.6%) als het gebruik ervan in de hand (2013: 2.0%, 2020: 2.0%, 2023: 1.4%). Wat het vasthouden van een ander object (dan de gsm of rookwaar) betreft, bijv. voeding, drank, papier, zakdoek, schmink, zien we geen eenduidige evolutie in de nationale KPI (2013: 3.1%, daling in 2020 naar 1.7%, stijging in 2023 naar 2.3%). Handelingen aan het instrumentenbord waren in 2020 sterk toegenomen t.o.v. 2013 (2013: 0.8%, 2020: 3.4%). In 2023 zien we dat dit weer wat lager (2.6% nationaal gemiddelde) ligt, vooral door een daling bij autobestuurders (2020: 3.2%, 2023: 2.1%) terwijl dit ongeveer gelijk bleef voor bestelwagens- (lichte stijging: 2020 4.6% naar 2023 4.9%) en vrachtwagenbestuurders (lichte daling: 2020 3.9% naar 2023 3.7%). Roken tenslotte is blijven dalen over de drie edities heen (2.2% naar 1.3% naar 1.0%), behalve bij bestelwagenbestuurders (na een daling in 2020, weer licht gestegen in 2023; 3.9% naar 1.7% naar 2.0%).

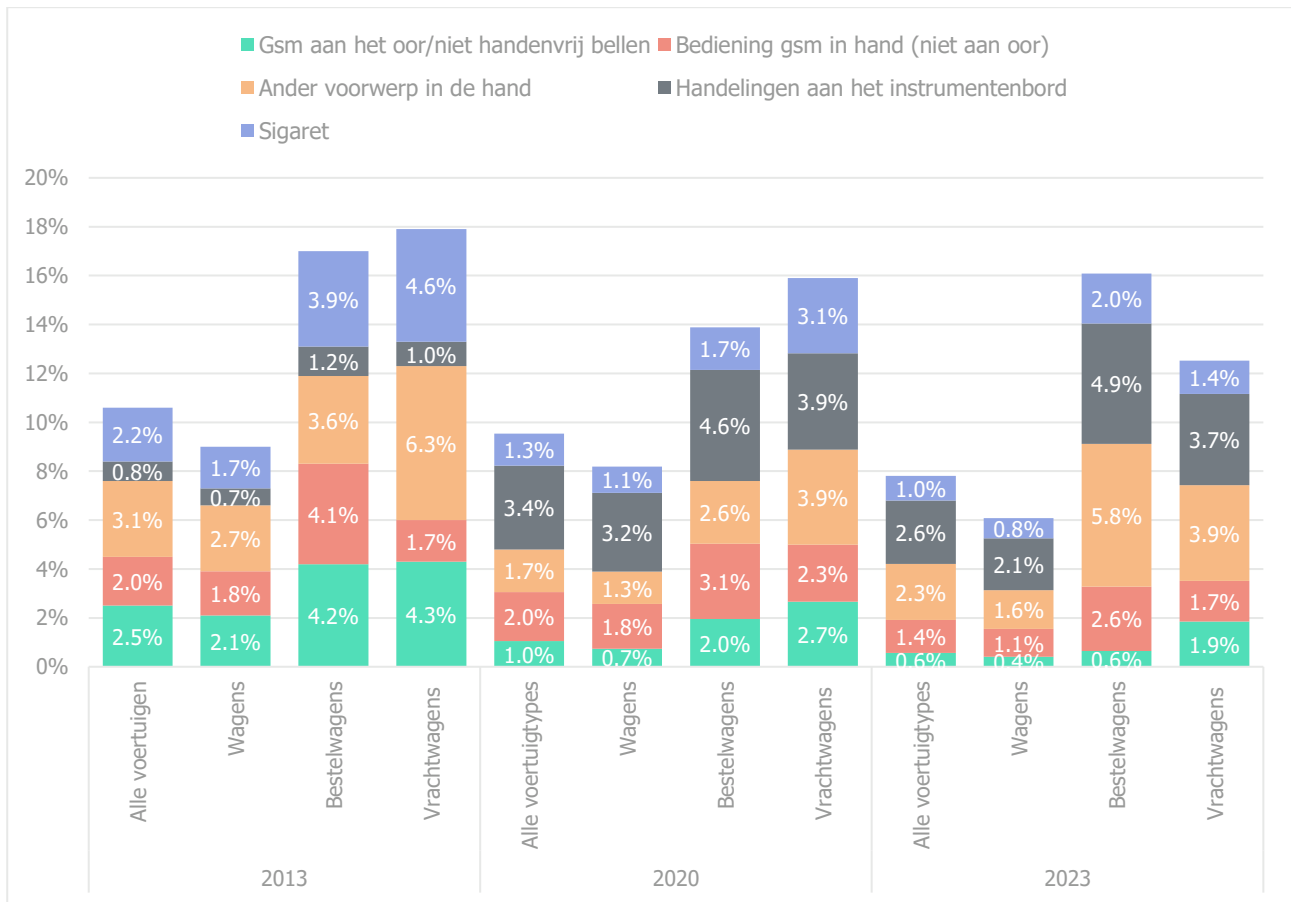
Over de drie edities heen blijven de gemeten afleidingscategorieën het meest prevalent in bestelwagens en vrachtwagens, duidelijk meer dan in personenwagens. In de edities 2013 en 2020 zagen we meer potentieel afleidingsgedrag in vrachtwagens dan in bestelwagens terwijl dit in 2023 omgekeerd is, door meer afleiding

<sup>14</sup> In de vorige editie (2020) werd geen onderscheid gemaakt en vielen handelingen aan een schermtoestel in een gefixeerde houder onder handelingen aan het instrumentenbord.

<sup>15</sup> i.e. duidelijk communicerend, terwijl men al dan niet alleen in het voertuig zit, zonder toestel in de hand (mogelijk omwille van handenvrij bellen of met passagier(s)).

<sup>16</sup> Aantal combinaties van de categorie 'interactie' met andere categorieën: 2x met schermtoestel in de hand, 12x met handelingen aan instrumentenbord, 3x met handelingen aan toestel in gefixeerde houder, 3x met (e-)sigaret, 2x met ander object in de hand.

in bestelwagens met betrekking tot alle categorieën (gsm in de hand, ander object in de hand, instrumentenbord, roken) behalve gsm aan het oor/niet-handenvrij bellen wat vaker gezien werd in vrachtwagens.



Figuur 3 Percentage bestuurders in België dat potentieel afgeleid is per afleidingscategorie voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2013 (nieuwe weging) vs. 2020 vs. 2023

## 3.2 Gebruik van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand

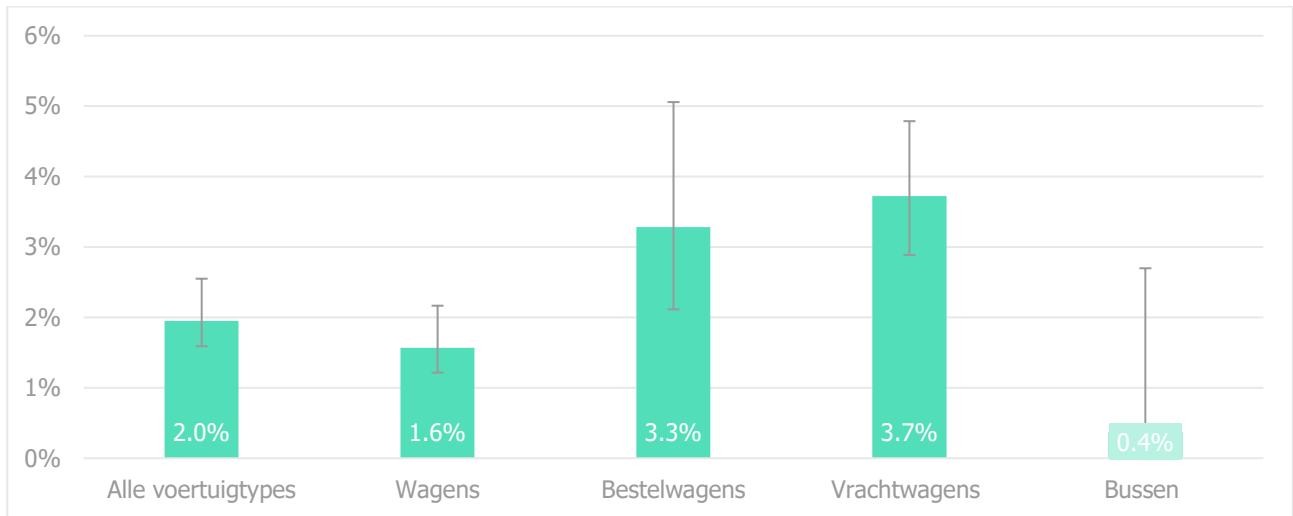
Het '% bestuurders dat een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand gebruikt' is de vereiste KPI voor afleiding voor Europa (Trendline) en omvat de volgende subcategorieën: gsm aan het oor, gsm in de hand, incl. subcategorieën bellen en sms'en (lezen en/of tikken), en ander elektronisch schermtoestel in de hand. Hieronder worden de resultaten gepresenteerd naargelang verschillende strata en variabelen (gewest, wegtype, weekperiode, leeftijdscategorie, geslacht en aanwezigheid van passagiers). We vergelijken ook kort met de resultaten van de vorige metingen.

### 3.2.1 Nationale prevalentie en per voertuigtype

De gewogen nationale schatting van het '% bestuurders dat een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand gebruikt' voor de vier voertuigcategorieën is 2.0%. Dat betekent dat over de drie wegtypes, de week- en weekendperiodes overdag en de vier voertuigtypes heen gemiddeld 2% van de bestuurders een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand gebruikt tijdens het rijden. Aangezien dit percentage gewogen is op basis van verkeersvolumedata naar regio, wegtype en voertuigtype kan afgeleid worden dat in 2.0% van de gereden voertuigkilometers op de Belgische wegen, een bestuurder een schermtoestel in de hand gebruikt tijdens het rijden.

Dit percentage varieert naargelang het voertuigtype: bestelwagens- (3.3%;  $p \leq 0.01$ ) en vrachtwagenbestuurders (3.7%;  $p \leq 0.001$ ) gebruiken statistisch significant vaker een schermtoestel in de hand dan bestuurders van personenwagens (1.6%). Dit gedrag wordt ook significant minder bij busbestuurders (0.4%) gezien in vergelijking met bestuurders van bestelwagens ( $p \leq 0.05$ ) en vrachtwagens ( $p \leq 0.01$ ). Het

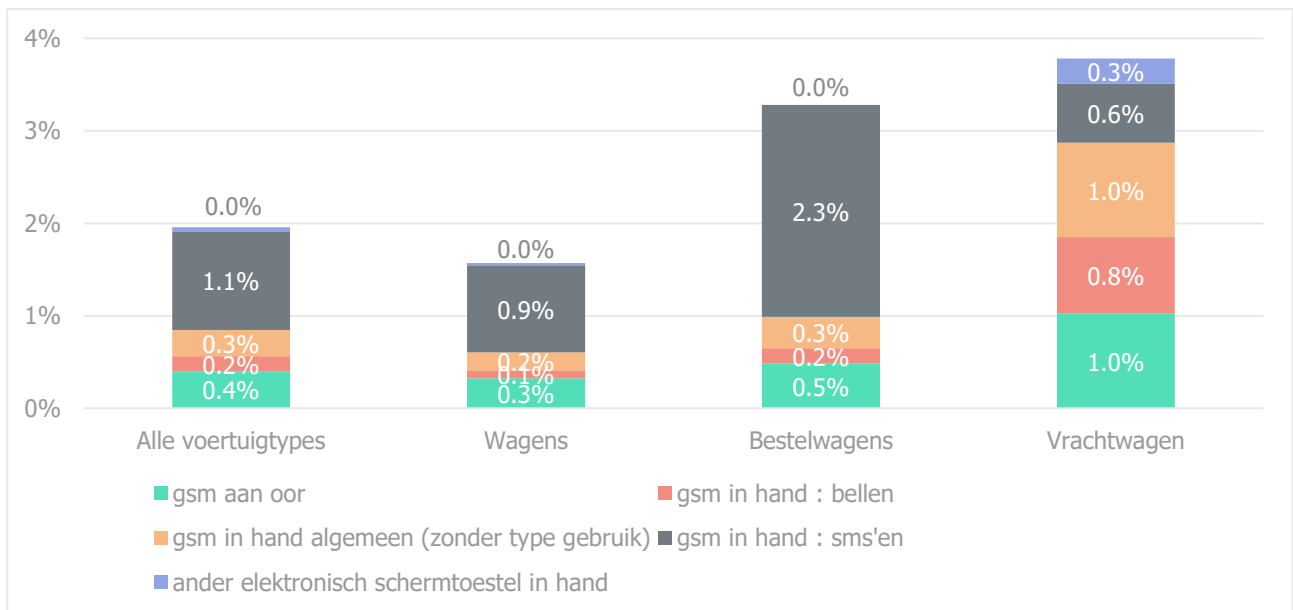
percentage voor bussen is erg klein en dient met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden gezien de beperkte steekproef (N=287). In de rest van dit hoofdstuk worden geen verdere analyses voor bussen apart gepresenteerd.



Licht gekleurd: beperkte steekproef (<500)

Figuur 4 Percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023 (95%-BI)

Het gebruik van een mobiel schermtoestel in de hand omvat verschillende subcategorieën. Figuur 5 geeft een overzicht van de prevalentie van de onderliggende subcategorieën in detail.



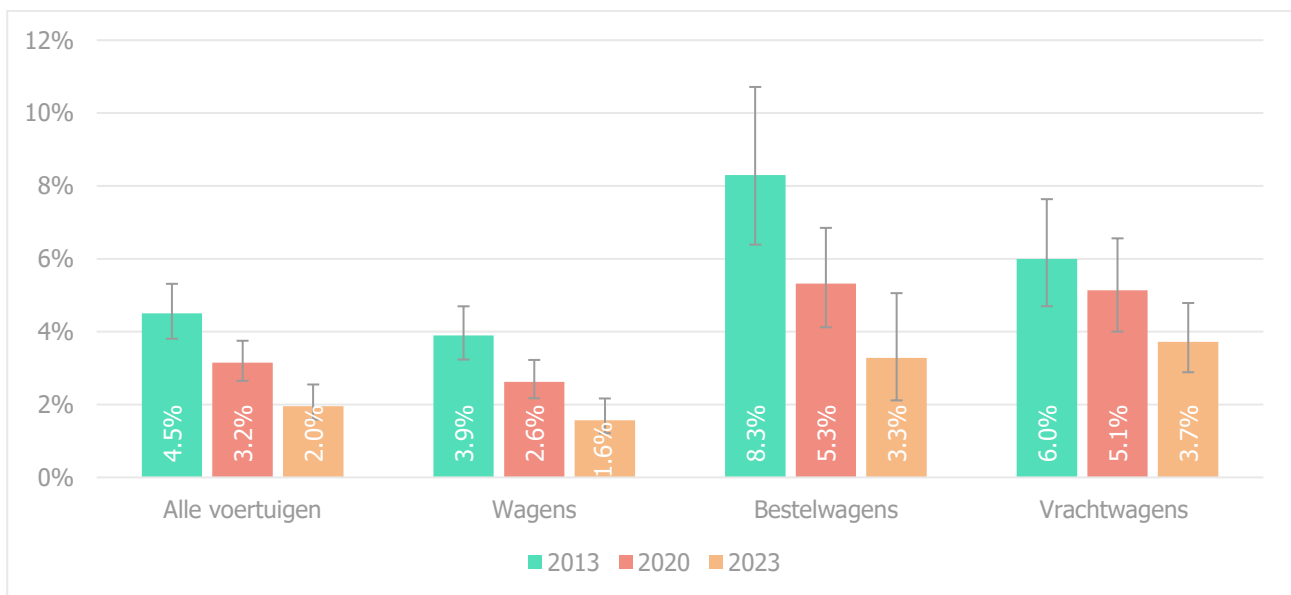
Figuur 5 Percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand naargelang de subcategorieën voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023

Uit figuur 5 blijkt dat binnen de groep bestuurders met een mobiel schermtoestel in de hand het merendeel met het scherm bezig was (sms'en = lezen en/of typen/tikken: 1.1%). Dit gedrag is het vaakst gezien bij bestelwagenbestuurders (2.3%;  $p \leq 0.001$ ), significant meer dan in personenwagens (0.9%) en vrachtwagens (0.6%). Dit wordt gevolgd door gsm-gebruik aan het oor (0.4%) dat samen met gsm in de hand om te bellen (0.2%) 'niet-handenvrij bellen' aangeeft (samen 0.6%) en tenslotte gsm in de hand zonder verdere typering van gebruik (0.3%). Daar waar sms'en duidelijk het meest geobserveerde gsm-gedrag is in personenwagens (0.9%) en bestelwagens (2.3%), komen de verschillende soorten gsm-gebruik gelijkmatiger voor in vrachtwagens, met dus duidelijk meer 'niet-handenvrij bellen' (gsm aan oor + gsm in hand/bellen; samen

1.8%) en 'gsm in de hand/ongespecificeerd' (1.0%) dan in de andere voertuigen. Verder werd enkel in vrachtwagens het vasthouden van een ander schermtoestel dan een gsm geobserveerd (0.3%).

In vergelijking met 2020 is er sprake van een daling van gsm-gebruik in alle voertuigtypes. De nationale schatting voor sms'en achter het stuur was in 2020 1.7% en in 2023 1.1%. Voor personenwagenbestuurders was dit in 2020 1.4% vs. in 2023 0.9%, voor bestelwagenbestuurders was dit 2.6% in 2020 en 2.3% in 2023 en in vrachtwagens tenslotte zakte dit naar 0.6% in 2023 van 2.0% in 2020. Bellen met de gsm aan het oor zakte nog duidelijker tegenover de vorige editie, nl. van 0.8% in 2020 naar 0.4% in 2023 (nationaal); in personenwagens van 0.6% naar 0.3%, in bestelwagens van 1.7% naar 0.5% en in vrachtwagens van 1.9% naar 1.0%. Verder zien we dat in 2023 enkel in vrachtwagens een ander schermtoestel dan de gsm in de hand geobserveerd is (0.3%), terwijl dit in 2020 het vaakst voorkwam in bestelwagens (0.3%), zij het ook beperkt.

Alle categorieën samengenomen, geeft de vergelijking met de vorige edities (Figuur 6) dus een verdergaande dalende trend aan voor het percentage gsm(/schermttoetsel)<sup>17</sup> gebruik in het verkeer, voor de verschillende voertuigtypes.



Figuur 6 Vergelijking van het percentage gebruik van gsm/mobiel elektronisch schermtoestel bij bestuurders: 2013 (nieuwe weging) vs. 2020 vs. 2023 (95%-BI)

De daling van de nationale prevalentie van het gebruik van de gsm in de hand is zowel het gevolg van een daling van het percentage 'bellen met de gsm in de hand' als van het percentage 'gebruik van de gsm in de hand' (zie ook Figuur 3).

In de meest recente ESRA-enquête ([ESRA3, 2023: dashboard](#)) waarin gepeild werd naar zelfgerapporteerd gedrag gedurende de laatste 30 dagen, gaf 17.7% van de Belgische respondenten die met de auto rijden aan met de gsm in de hand gebeld te hebben tijdens het rijden. 55.5% gaf aan handenvrij gebeld te hebben, en 23% gaf aan een bericht gelezen of sociale media/het nieuws bekeken te hebben achter het stuur. In vergelijking met andere Europese landen (gemiddeld 22.2% in Europa,  $p \leq 0.001$ ) ligt het percentage gsm in de hand bellen tijdens het rijden significant lager in België, terwijl het gebruik van een handenvrije kit significant couranter is (51% voor Europa,  $p \leq 0.01$ ) (Wardenier et al. 2025).

### 3.2.2 Gewest

Figuur 7 toont de percentages mobiel schermtoestel in de hand bij bestuurders in de drie gewesten in 2023 en Figuur 8 geeft de resultaten van de twee vorige edities weer.

Over de vier voertuigtypes heen zien we mobiel schermtoestel in de hand iets minder achter het stuur in het Vlaams Gewest (1.8%) tegenover in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2.1%) en het Waals Gewest (2.2%), maar dit verschil is niet statistisch significant.

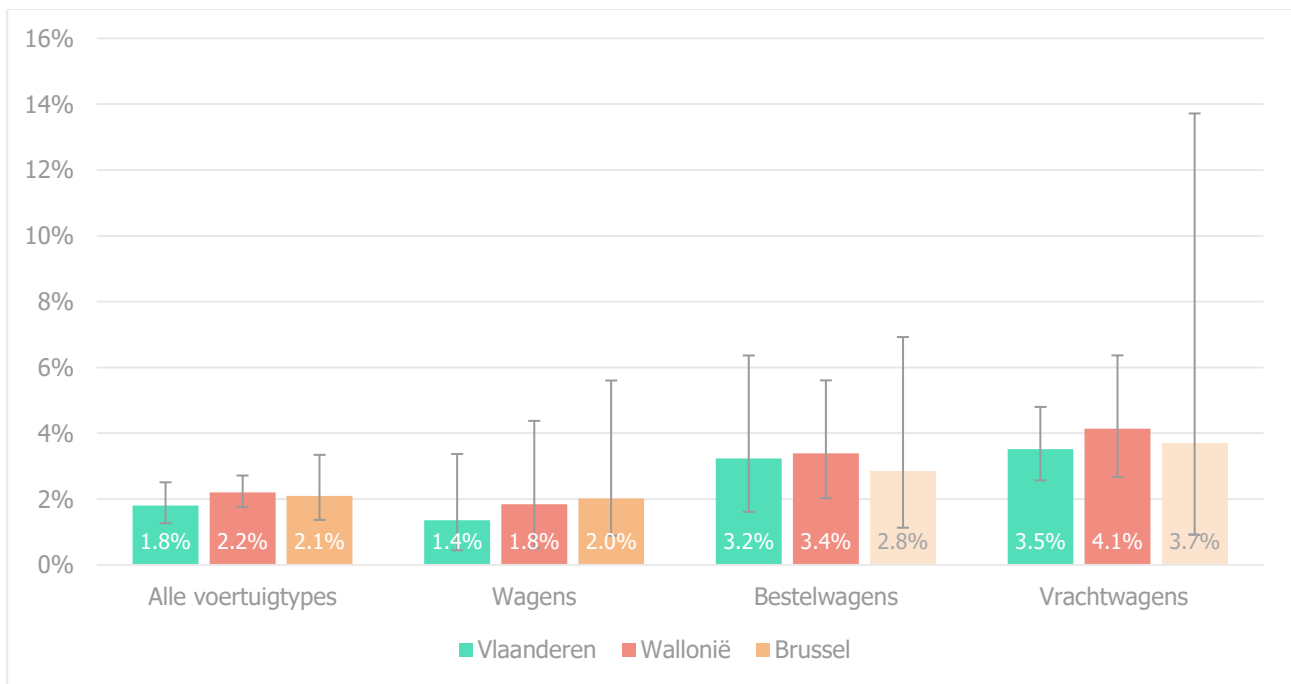
<sup>17</sup> Enkel gsm in 2013; ook elektronisch schermtoestel in 2020 en 2023 maar dit werd telkens amper geobserveerd.

Wat specifiek autobestuurders betreft, werd dit gedrag in 2023 ook het minst geobserveerd in het Vlaams Gewest (1.4%) en het meest in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2.0%). De prevalentie in het Waals Gewest ligt daartussen (1.8%). Ook deze verschillen zijn niet statistisch significant, wat verschilt met de resultaten in 2020 toen dit gedrag significant minder vaak voorkwam in Vlaanderen (2.1%) t.o.v. in de twee andere gewesten (W: 3.2%; B: 4.1%). In 2013 zagen we ook de hoogste prevalentie in Brussel (5.9%), terwijl het percentage toen hetzelfde was in Vlaanderen en Wallonië (beide 4.5%), zonder statistisch significant verschil.

Dit suggereert een positieve evolutie van dit gedrag bij autobestuurders in de 3 gewesten, tot zelfs een halvering van de KPI in Brussel tegenover 2020. Terzijde dient vermeld te worden dat de KPI in Brussel niet enkel voor rekening is van Brusselaars, maar ook van Vlaamse en Waalse pendelaars en andere bestuurders die het Brusselse wegennet gebruiken (wat overigens voor elk gewest geldt).

Wanneer we tentatief vergelijken met de meest recente zelfgerapporteerde gegevens van België (ESRA3, 2023) blijkt dat in Brussel wonende autobestuurders wel in significant grotere mate dan in Vlaanderen en Wallonië wonende respondenten aangeven de gsm in de hand te gebruiken (laatste 30 dagen). Voor bellen met de gsm in de hand bedraagt de proportie in Brussel 31.5% tegenover 15.2% in Vlaanderen ( $p \leq 0.001$ ) en 18.3% in Wallonië ( $p \leq 0.01$ ). Voor een bericht lezen of sociale media bekijken, bedraagt de proportie in Brussel 39.9% tegenover 22% in Vlaanderen ( $p \leq 0.001$ ) en 20.6% in Wallonië ( $p \leq 0.001$ ). Gewest verwijst in de ESRA-resultaten echter naar de woonplaats van de respondent terwijl dit in de gedragsmeting de plaats van de observatie betreft.

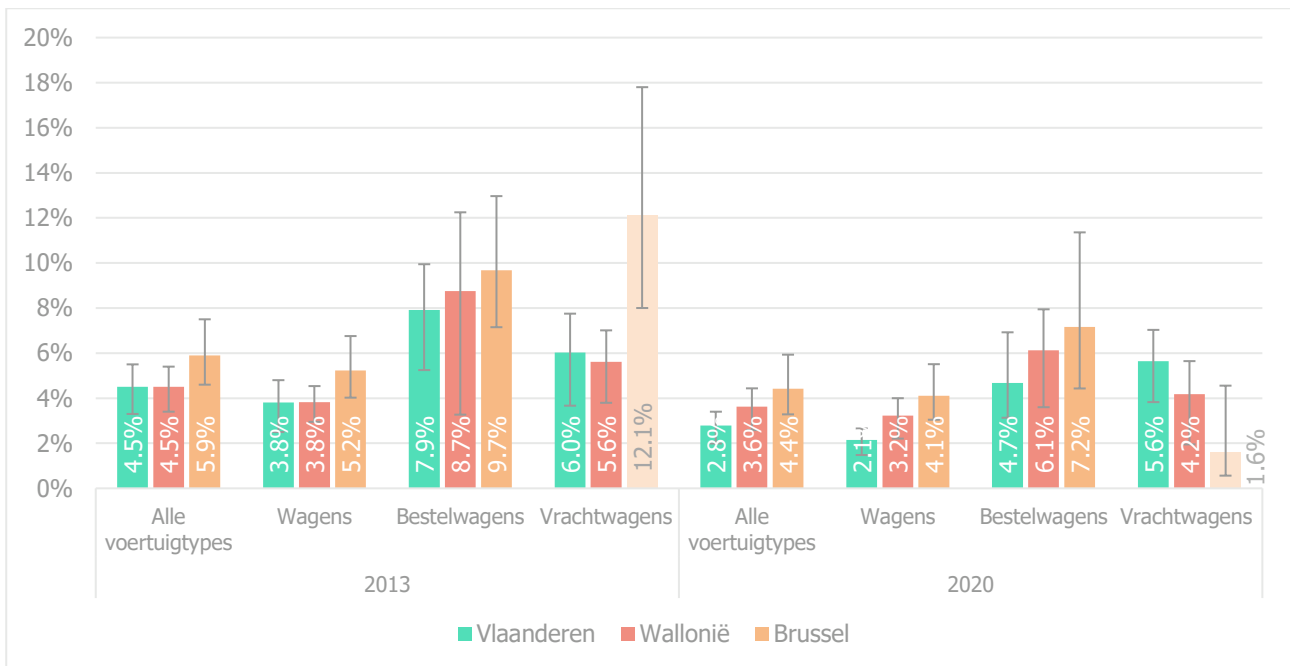
De steekproef bestelwagen- en vrachtwagenbestuurders in Brussel is beperkt (zie lichtgekleurde balken in Figuur 7). Deze KPI resultaten worden bijgevolg niet apart geïnterpreteerd. We vinden geen statistisch significante verschillen naargelang gewest (Vlaanderen vs. Wallonië) binnen deze twee modi, net als in 2020.



Licht gekleurd: beperkte steekproef (<500)

Figuur 7 Percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand naar gewest voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023 (95%-BI)

De cijfers van 2023 suggereren een algemene daling van het percentage mobiel schermtoestelgebruik in elk gewest, voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype, tegenover de vorige edities (Figuur 8). De relatief grootste daling zien we in Brussel, gevolgd door Wallonië, terwijl in 2020 de grootste daling in Vlaanderen plaatsvond (alle modi samen).



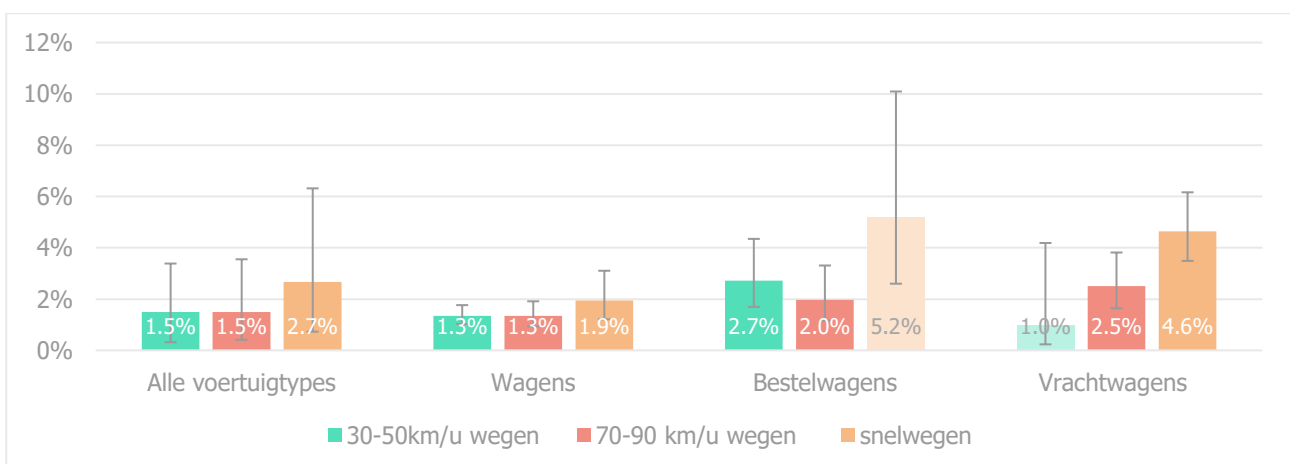
Licht gekleurd: beperkte steekproef (<500)

Figuur 8 Percentage gebruik van gsm/mobiel elektronisch schermtoestel bij bestuurders naar gewest in de vorige edities: 2013 (nieuwe wegging) en 2020 (95%-BI)

### 3.2.3 Wegtype

Figuur 9 geeft het geobserveerde percentage mobiel schermtoestel in de hand bij bestuurders weer per wegtype (30-50 km/u-wegen, 70-90 km/u-wegen en 120 km/u snelwegen). Bepaalde subgroepsteekproeven van bestel- en vrachtwagens zijn te klein om een valide schatting te maken (bestelwagens op snelwegen en vrachtwagens binnen de bebouwde kom; zie lichtgekleurde balken).

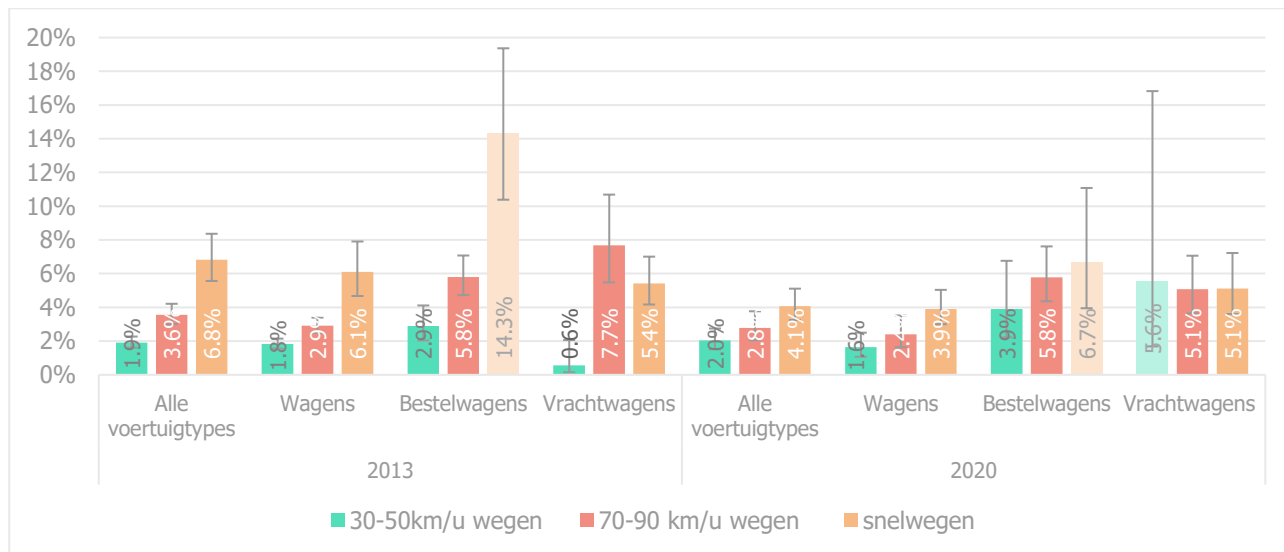
We zien dat het percentage geobserveerd mobiel schermtoestel in de hand significant hoger ligt op snelwegen (2.7%) dan op de lagere snelheidswegen (beide 1.5%;  $p \leq 0.01$ ). Het hogere algemene percentage op snelwegen is vooral gerelateerd aan het vaker geobserveerde gedrag op snelwegen dan op de lagere snelheidswegen in vrachtwagens en bestelwagens ( $p \leq 0.05$ ). We dienen op te merken dat de hogere snelweg KPI voor bestelwagens gebaseerd is op een beperkte steekproef ( $N=207$ ) die gewogen meetelt in de algemene snelweg KPI (een ongeveer even groot gewicht als de vrachtwagens op snelwegen). Bij de autobestuurders verschillen de geschatte KPI-waarden niet significant naargelang wegtype.



Licht gekleurd: kleine steekproef (<500)

Figuur 9 Percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand naar wegtype voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023 (95%-BI)

In 2013 en 2020 zagen we een trapsgewijs effect van stijgend gsm-gebruik bij stijgende snelheidslimiet (zie Figuur 10). In 2013 waren alle verschillen (nationaal en per modus) statistisch significant behalve bij vrachtwagens. In 2020 was enkel de snelweg KPI voor personenwagens significant hoger dan voor de lagere snelheidswegen.

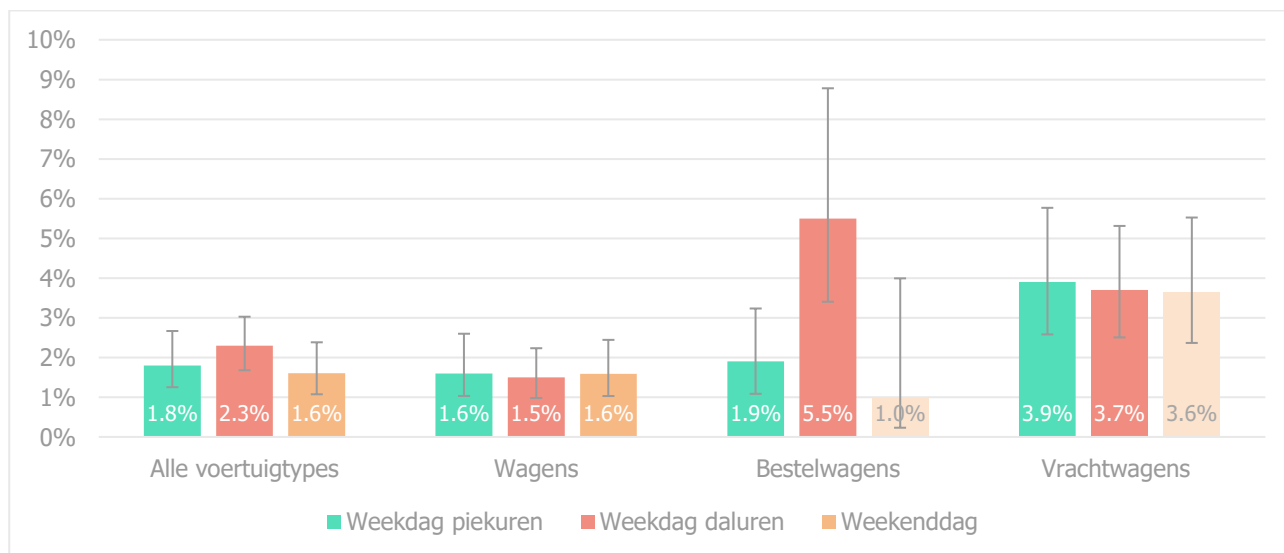


Lichtgekleurd: beperkte steekproef (<500)

Figuur 10 Vergelijking van het percentage gebruik van gsm/mobiel elektronisch schermtoestel bij bestuurders naar wegtype : 2013 (nieuwe weging) vs. 2020 (95%-BI)

### 3.2.4 Weekperiode

Figuur 11 geeft de geobserveerde percentages schermtoetsel in de hand achter het stuur weer naargelang weekdag piekuren, weekdag daluren en weekenddag<sup>18</sup>. Er waren geen metingen 's nachts. De weekendsteekproef van bestelwagens (N=358) en vrachtwagens (N=420) is beperkt (licht gekleurde balken) – de betreffende resultaten dienen voorzichtig geïnterpreteerd te worden.



Licht gekleurd: beperkte steekproef (<500)

Figuur 11 Percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand naar weekperiode voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023 (95%-BI)

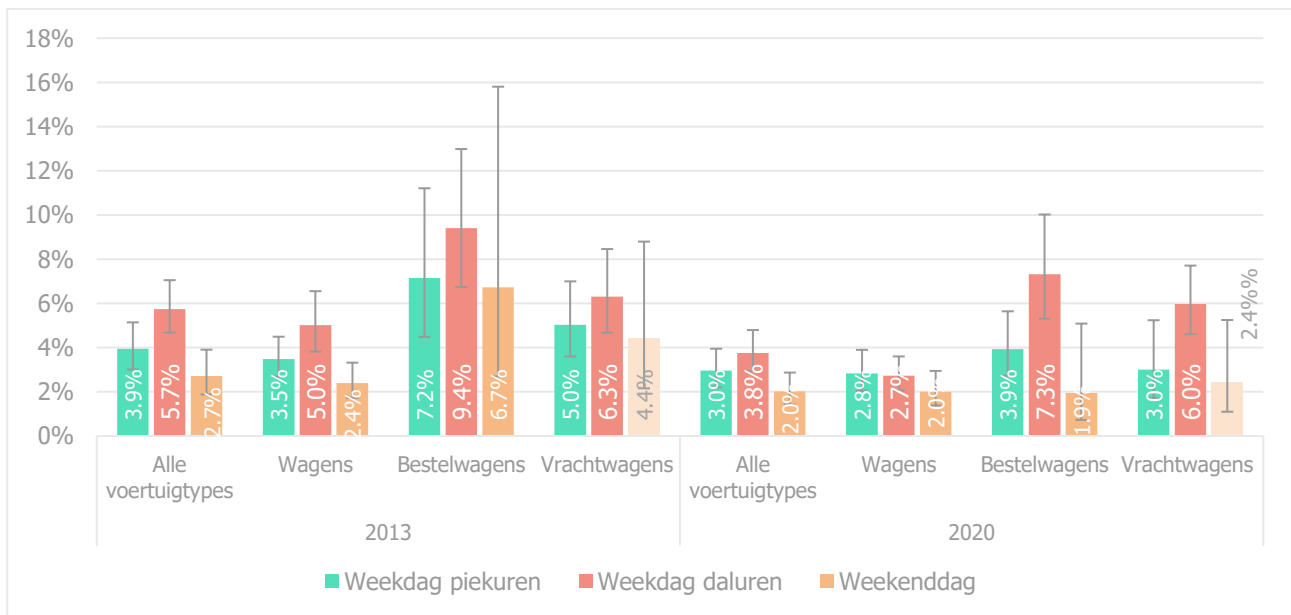
Het gebruik van een mobiel schermtoestel in de hand tijdens het rijden varieert niet significant naargelang weekperiode in personenwagens en vrachtwagens. Bij bestelwagenbestuurders daarentegen is dit gedrag

<sup>18</sup> Week-piek: maandag-vrijdag 07u-09u of 16u-18u; week-dal: maandag-vrijdag 10u-15u; weekenddag: zaterdag en zondag 09u-18u

statistisch significant vaker geobserveerd tijdens weekdag daluren (5.5%) dan tijdens piekuren in de week (1.9%;  $p \leq 0.001$ ) en in het weekend (1.0%;  $p \leq 0.01$ ; beperkte steekproef  $N=358$ ). Dit verschil werd ook al in 2020 gevonden. De nationaal geschatte KPI-waarden naargelang weekperiode (vier voertuigtypes samen) variëren niet significant.

Zoals uit Figuur 12 blijkt, was het geobserveerde gebruik van de gsm/schermt toestel in de hand in de vorige metingen bijna standaard het hoogst tijdens weekdag-daluren en was het verschil tussen week en weekend (minst gebruik) algemeen groter, met een significant verschil tussen de KPI voor daluren en weekenddag (4 modi, bestelwagens) en tussen de KPI-waarde voor daluren enerzijds en die voor piekuren en weekend anderzijds (bestelwagens, vrachtwagens). Bij de autobestuurders verschilden de KPI's naar weekperiode in 2020 ook al minder.

T.o.v. 2020 zijn in 2023 binnen de groep autobestuurders voornamelijk de geobserveerde percentages tijdens de week gedaald en is binnen de groep vrachtwagenbestuurders vooral het percentage tijdens de daluren gedaald.



Licht gekleurd: te kleine steekproef

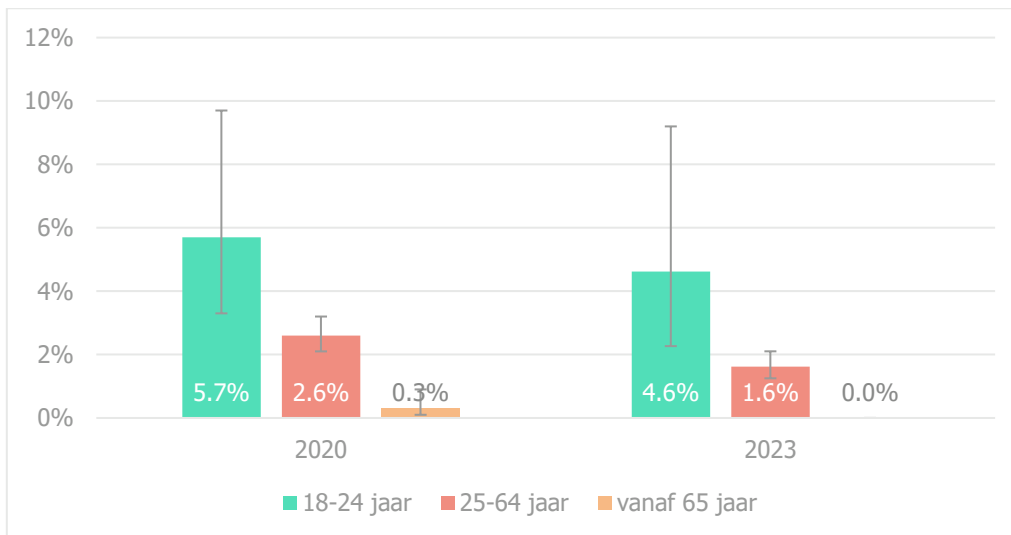
Figuur 12 Vergelijking van het percentage gebruik van gsm/mobiel elektronisch schermt toestel bij bestuurders naar weekperiode: 2013 (nieuwe weging) vs. 2020 (95%-BI)

### 3.2.5 Leeftijdscategorie

Analyses naar geobserveerde leeftijdscategorie werden enkel uitgevoerd voor autobestuurders aangezien er amper 18-24-jarige en 65+ bestuurders in de bestelwagen- ( $N=20$  en  $15$ ) en vrachtwagensteekproef ( $N=12$  en  $3$ ) geobserveerd zijn. Ook in de groep autobestuurders is het aantal 18-24-jarigen logischerwijs kleiner dan de oudere groepen ( $N=441$  tegenover 25-65:  $12\ 145$  en 65+:  $1\ 072$ ).

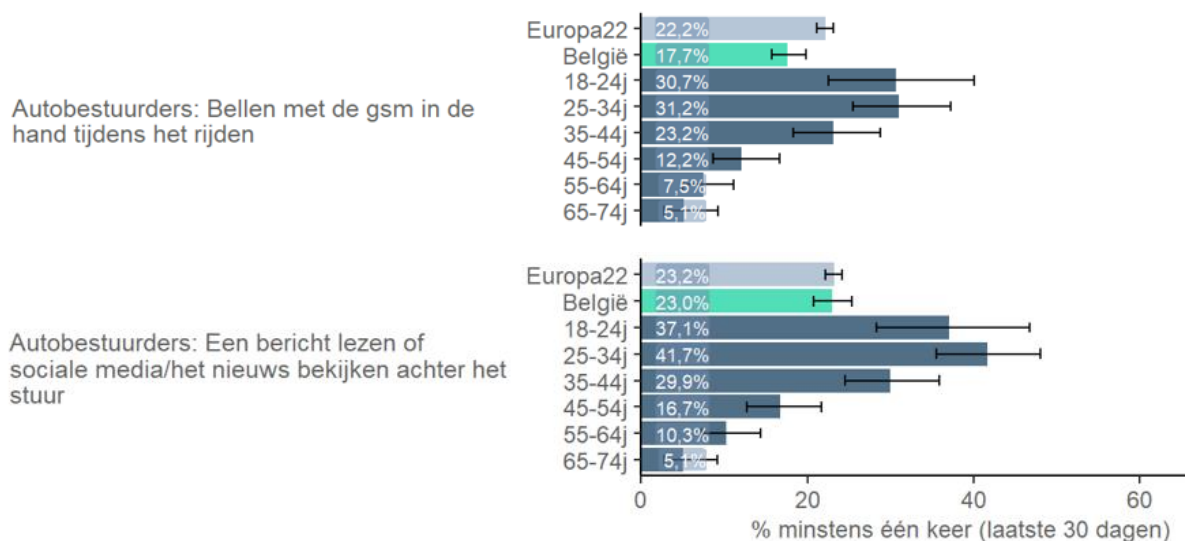
Figuur 13 geeft weer dat het geobserveerd percentage schermt toestel in de hand stelselmatig afneemt met stijgende leeftijdscategorie en dit verschil is statistisch significant tussen elke leeftijdsgroep. In deze meting werden geen bestuurders van 65 jaar of ouder geobserveerd met een mobiel schermt toestel in de hand tijdens het rijden (0.0%) wat statistisch significant verschilt met 25-64-jarige bestuurders (1.6%;  $p \leq 0.05$ ) en vooral met 18-24-jarige bestuurders (4.6%;  $p \leq 0.001$ ). Het verschil tussen de 18-24-jarigen en 25-65-jarigen is ook significant ( $p \leq 0.01$ ).

We zien wel een daling van de verschillende geschatte KPI-waarden naar leeftijd tegenover in 2020 maar de significante leeftijdsverschillen van 2020 houden stand. In 2013 werd geen data rond leeftijd verzameld tijdens het veldwerk.



Figuur 13 Percentage autobestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand naar geschatte leeftijdscategorie in 2020 vs. 2023 (95%-BI)

Ook uit vragenlijstonderzoek bij Belgische bestuurders (ESRA3, 2023) blijkt dat de frequentie van het gebruik van de mobiele telefoon in de hand statistisch significant verschilt naargelang de leeftijdscategorie (zie Figuur 14). Dit resultaat komt deels overeen met onze bevinding. Het percentage zelfgerapporteerd gebruik is bijzonder hoog bij de 25- tot 34-jarigen en 18- tot 24-jarigen, gevolgd door 35- tot 44-jarigen en ligt voor wat bellen betreft statistisch significant lager bij de oudere groepen ( $p \leq 0.001$ ). De verschillen tussen de leeftijdsgroepen voor het bekijken van zaken op de gsm zijn nagenoeg allemaal significant ( $p \leq 0.001$ ) (Wardenier et al., 2025).

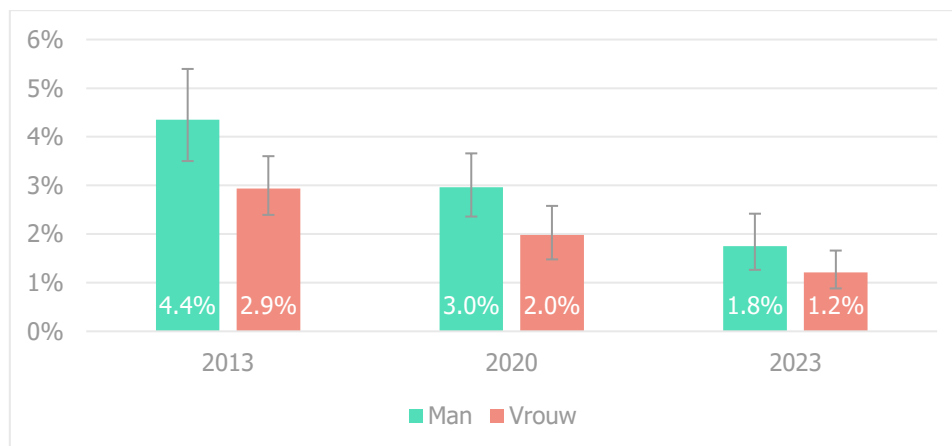


Figuur 14 Zelfgerapporteerde prevalentie van het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden, naargelang de leeftijd, in België in 2023, en het gemiddelde van de 22 deelnemende Europese landen (Wardenier et al., 2025; ESRA: [www.esranet.eu](http://www.esranet.eu)) (95%-BI)

### 3.2.6 Geslacht

Analyses naar geobserveerd geslacht werden enkel uitgevoerd voor autobestuurders aangezien het aandeel vrouwen sterk ondervertegenwoordigd is onder bestuurders van bestelwagens (N=148) en vrachtwagens (N=8). Figuur 15 geeft de resultaten voor 2023 weer, in vergelijking met de vorige edities.

Mannelijke (1.8%) autobestuurders lijken vaker een mobiel schermtoestel in de hand tijdens het rijden te gebruiken dan vrouwelijke (1.2%), maar dit verschil is niet statistisch significant. In de vorige edities was dit verschil wel significant.



Figuur 15 Vergelijking van het percentage gebruik van gsm/mobiel elektronisch schermtoestel bij bestuurders naar geobserveerd geslacht: 2013 (nieuwe weg) vs. 2020 vs. 2023 (95%-BI)

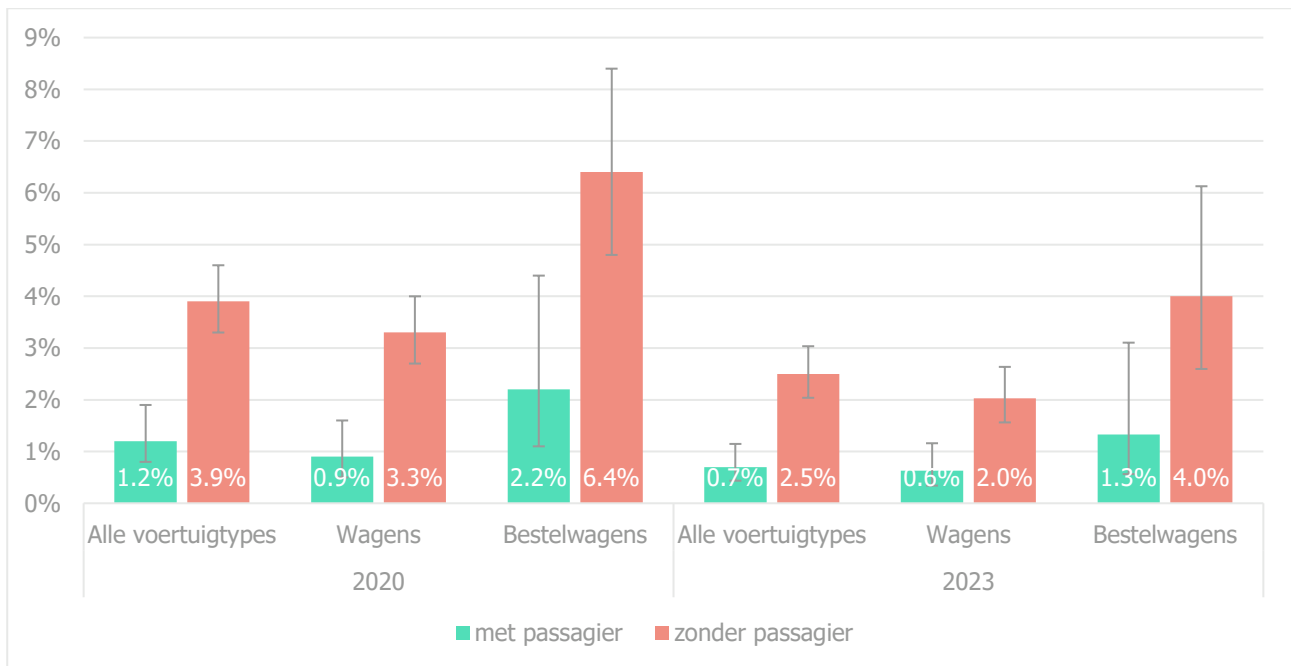
Dit komt overeen met de resultaten uit recent zelfgerapporteerd onderzoek (Wardenier et al., 2025). In de Belgische resultaten van de ESRA3-bevraging (2023) werden geen significante verschillen naar geslacht waargenomen in zelfgerapporteerd gsm-gebruik achter het stuur, ongeacht het type gebruik (niet-handenvrij bellen achter het stuur en een sms of e-mail lezen of sociale media controleren of updaten achter het stuur).

### 3.2.7 Aanwezigheid van passagiers

Manueel gsm-gebruik neemt sterk af wanneer de bestuurder gezelschap heeft van ten minste één passagier (Figuur 16). Op elk moment gebruikt 2.5% van de alleen rijdende bestuurders (voor de vier voertuigtypes samen) een gsm in de hand, tegenover 0.7% van de bestuurders met één of meer passagiers. Dit verschil is statistisch significant ( $p \leq 0.001$ ). Het gebruik neemt dus af wanneer er één of meer passagiers in het voertuig aanwezig zijn. Dit verschil zien we ook bij auto- en bestelwagenbestuurders apart. Deze analyse werd niet apart uitgevoerd bij vrachtwagenbestuurders aangezien deze in 94.6% van de observaties alleen in het voertuig zaten.

In vergelijking met de resultaten in 2020 zijn alle percentages gedaald, zowel bij alleen-rijdende bestuurders als vergezeld bestuurders. Ook in 2020 gebruikten bestuurders significant vaker de gsm als ze alleen zaten ( $p \leq 0.001$ ).

Voor deze bevinding werden reeds in kader van de eerste editie verschillende hypothesen geformuleerd (Riguelle & Roynard, 2014): "Een passagier kan mogelijk in plaats van de bestuurder de telefoon opnemen of een sms intikken, maar het is ook mogelijk dat een vorm van sociale controle meespeelt, waarbij de bestuurder in het bijzijn van passagier(s) geen blijk wil geven van gevaarlijk gedrag. Daarnaast zullen bestuurders die geneigd zijn een mobiel schermtoestel/gsm tijdens het rijden te gebruiken om 'de tijd te verdrijven' of 'de autorit zo nuttig mogelijk te besteden', dat minder doen als er passagiers zijn. Tenslotte is een groter deel van de alleen rijdende bestuurders beroepsmatig onderweg dan van bestuurders die gezelschap hebben. Beroepsmatig rijden (bijv. bestelwagens, op weekdagen, op snelwegen) geeft aanleiding tot een hoger schermtoestelgebruik achter het stuur."



Figuur 16 Percentage bestuurders dat gebruik maakt van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand naar aanwezigheid van passagiers voor de vier voertuigtypes samen en voor personenwagens en bestelwagens in 2020 (95%-BI)

### 3.3 Handelingen aan het instrumentenbord, inclusief schermtoestel in gefixeerde houder vooraan in het voertuig

Voertuigen zijn steeds meer uitgerust met ondersteunende, informerende en entertainende functies voor bestuurders. Deze potentiële afleidingscategorie omvat alle mogelijke taken waarvoor het instrumentenbord moet worden aangeraakt (radio of airco instellen, infotainment, navigatie regelen enz.), met inbegrip van handelingen aan een schermtoetsel in een gefixeerde houder aan of nabij het instrumentenbord (incl. aan de voorruit).

Tabel 2 geeft een overzicht van de indicatorschattingen naar de verschillende strata voor 2023 (met uitzondering van geschat(te) leeftijd en geslacht voor bestel- en vrachtwagenbestuurders wegens te kleine steekproeven). Tabel 3 geeft de resultaten van de gedragsmeting in 2020 weer.

Tabel 2 Percentage bestuurders die het instrumentenbord van het voertuig bedienen (inclusief schermtoetsel in gefixeerde houder) naar de verschillende stratificaties voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023

	Vier voertuigtypes			Wagens			Bestelwagens			Vrachtwagens		
		95% BI	95% BI		95% BI	95% BI		95% BI	95% BI		95% BI	95% BI
<i>België</i>	<b>2.6%</b>	2.1%	3.2%	<b>2.1%</b>	0.3%	1.7%	<b>4.9%</b>	0.8%	3.5%	<b>3.7%</b>	0.5%	2.8%
<i>Vlaanderen</i>	<b>2.3%</b>	1.8%	2.9%	<b>2.4%</b>	1.5%	3.7%	<b>3.9%</b>	2.4%	6.2%	<b>3.3%</b>	2.3%	4.7%
<i>Wallonië</i>	<b>3.1%</b>	2.0%	4.6%	<b>1.9%</b>	1.4%	2.6%	<b>6.7%</b>	4.0%	11.0%	<b>4.6%</b>	3.2%	6.7%
<i>Brussel</i>	<b>2.3%</b>	0.9%	5.5%	<b>2.6%</b>	1.0%	6.6%	<b>1.1%</b>	0.3%	3.5%	<b>1.7%</b>	0.2%	11.2%
<i>30-50 km/u</i>	<b>1.5%</b>	1.1%	2.2%	<b>1.4%</b>	0.9%	2.1%	<b>2.2%</b>	1.3%	3.8%	<b>4.2%</b>	1.5%	11.6%
<i>70-90 km/u</i>	<b>1.2%</b>	0.9%	1.7%	<b>1.0%</b>	0.6%	1.5%	<b>1.9%</b>	1.2%	3.0%	<b>2.6%</b>	1.6%	4.3%
<i>Snelwegen</i>	<b>4.6%</b>	3.5%	6.0%	<b>3.8%</b>	2.8%	5.2%	<b>10.0%</b>	6.4%	15.4%	<b>4.3%</b>	3.0%	6.1%
<i>Weekdag piek</i>	<b>2.4%</b>	1.8%	3.1%	<b>2.3%</b>	1.7%	3.0%	<b>2.9%</b>	1.8%	4.6%	<b>2.5%</b>	1.3%	4.5%
<i>Weekdag dal</i>	<b>2.5%</b>	1.5%	4.1%	<b>1.7%</b>	0.9%	3.2%	<b>5.4%</b>	2.9%	10.0%	<b>4.3%</b>	3.0%	6.2%
<i>Weekenddag</i>	<b>3.1%</b>	2.1%	4.3%	<b>2.5%</b>	1.6%	3.8%	<b>8.4%</b>	4.8%	14.1%	<b>4.0%</b>	2.1%	7.5%

18-24 jaar	<b>0.2%</b>	0.0%	1.7%	<b>0.3%</b>	0.0%	1.8%						
25-64 jaar	<b>2.8%</b>	2.3%	3.4%	<b>2.3%</b>	1.8%	3.0%						
≥65 jaar	<b>0.1%</b>	0.0%	0.3%	<b>0.1%</b>	0.0%	0.3%						
Man	<b>3.1%</b>	2.5%	3.9%	<b>2.6%</b>	2.0%	3.4%						
Vrouw	<b>1.2%</b>	0.9%	1.7%	<b>1.2%</b>	0.9%	1.7%						
Met passagier	<b>1.0%</b>	0.6%	1.6%	<b>1.0%</b>	0.6%	1.6%	<b>1.0%</b>	0.3%	3.3%	<b>1.9%</b>	0.6%	6.3%
Zonder passagier	<b>3.3%</b>	2.6%	4.1%	<b>2.7%</b>	2.0%	3.5%	<b>6.3%</b>	4.4%	9.0%	<b>3.8%</b>	2.9%	5.1%

Licht gekleurd: beperkte steekproef (<500)

De nationaal geschatte KPI-waarde voor handelingen aan het instrumentenbord, inclusief schermtoestel in gefixeerde houder, is 2.6% (vier voertuigtypes samen) wat betekent dat op elk moment gemiddeld 2.6% van de bestuurders bezig is met handelingen ter hoogte van het instrumentenbord tijdens het rijden. Dit een daling ten opzichte van in 2020 (3.4%). In 2013 werden amper handelingen aan het instrumentenbord gezien (0.6%).

We zien een statistisch significant verschil naargelang het type voertuig. Bestuurders van **bestelwagens** (4.9%) en **vrachtwagens** (3.7%) zijn vaker bezig ter hoogte van het instrumentenbord dan bestuurders van personenwagens (2.1%;  $p \leq 0.001$ ). In 2020 werd ook een significant verschil gevonden tussen wagens (3.2%) en bestelwagens (4.6%) maar niet met vrachtwagens (3.9%). Vooral het percentage in wagens is gedaald tussen 2020 en 2023.

Net als in 2020 wordt dit potentieel afleidingsgedrag significant vaker geobserveerd op **snelwegen** (4.6%) dan op de lagere snelheidswegen (1.5% op 30-50km/u-wegen en 1.2% op 70-90km/u-wegen) ( $p \leq 0.001$ ). Dit manifesteert zich zowel bij personenwagens ( $p \leq 0.001$ ) als bestelwagens ( $p \leq 0.001$ ). Mogelijke verklaringen hiervoor zijn dat veel van de rijtaakondersteunende systemen vooral bedoeld zijn voor gebruik op snelwegen, dan wel dat op snelwegen 'meer rechtdoor' gereden wordt waardoor bestuurders mogelijk het idee hebben dat ze meer tijd en ruimte hebben om die handelingen te doen.

De percentages variëren niet significant naargelang weekperiode of regio.

Tot slot zien we dat een significant hoger percentage autobestuurders tussen de **25 en 65 jaar** (2.3%) het instrumentenbord manipuleert dan de jongere (18-24 jaar; 0.3%;  $p \leq 0.01$ ) en oudere (>65 jaar: 0.1%;  $p \leq 0.001$ ) groep. **Mannen** (2.6%) doen dit ook significant vaker dan vrouwen (1.2%) ( $p \leq 0.001$ ). In 2020 werd dit ook al significant vaker geobserveerd bij mannen maar verschilde het niet naargelang leeftijdsgroep. Bestuurders zonder passagier (3.3%) doen dit vaker dan bestuurders met minstens één passagier (1.0%) ( $p \leq 0.001$ ).

Tabel 3 Percentage bestuurders die het instrumentenbord van het voertuig bedienen naar de verschillende stratificaties voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2020

	Vier voertuigtypes			Wagens			Bestelwagens			Vrachtwagens		
		95% BI			95% BI			95% BI		95% BI		
België	<b>3.4%</b>	2.9%	4.1%	<b>3.2%</b>	2.7%	3.9%	<b>4.6%</b>	3.5%	5.9%	<b>3.9%</b>	3.1%	5.0%
Vlaanderen	<b>3.5%</b>	2.8%	4.4%	<b>3.3%</b>	2.5%	4.2%	<b>5.1%</b>	3.8%	7.0%	<b>3.7%</b>	2.9%	4.8%
Wallonië	<b>3.4%</b>	2.5%	4.6%	<b>3.2%</b>	2.3%	4.5%	<b>3.8%</b>	2.3%	6.3%	<b>4.4%</b>	2.8%	6.9%
Brussel	<b>2.5%</b>	1.4%	4.3%	<b>2.4%</b>	1.3%	4.3%	<b>3.7%</b>	1.8%	7.2%	<b>0.6%</b>	0.2%	2.3%
30-50 km/u	<b>1.9%</b>	1.5%	2.6%	<b>1.8%</b>	1.3%	2.4%	<b>3.2%</b>	1.9%	5.3%	<b>2.1%</b>	0.5%	8.5%
70-90 km/u	<b>3.0%</b>	2.3%	3.9%	<b>2.8%</b>	2.1%	3.8%	<b>4.1%</b>	2.8%	6.1%	<b>3.4%</b>	2.4%	4.8%
Snelwegen	<b>4.6%</b>	3.6%	5.9%	<b>4.5%</b>	3.4%	5.9%	<b>5.8%</b>	3.7%	8.8%	<b>4.4%</b>	3.3%	6.0%
Weekdag piek	<b>3.2%</b>	2.2%	4.7%	<b>3.1%</b>	2.1%	4.5%	<b>4.1%</b>	2.7%	6.2%	<b>4.1%</b>	2.5%	6.7%
Weekdag dal	<b>3.8%</b>	3.1%	4.8%	<b>3.6%</b>	2.8%	4.7%	<b>5.1%</b>	3.4%	7.5%	<b>3.9%</b>	3.0%	5.2%
Weekenddag	<b>2.8%</b>	2.0%	3.9%	<b>2.7%</b>	1.8%	3.9%	<b>3.9%</b>	2.1%	7.1%	<b>3.2%</b>	1.5%	6.6%
18-24 jaar	<b>2.4%</b>	1.3%	4.5%	<b>2.7%</b>	1.5%	5.1%						
25-64 jaar	<b>3.5%</b>	2.9%	4.1%	<b>3.2%</b>	2.7%	3.9%						
≥65 jaar	<b>3.0%</b>	1.5%	5.8%	<b>3.0%</b>	1.5%	6.0%						

Man	<b>3.8%</b>	3.1%	4.6%	<b>3.6%</b>	2.9%	4.5%						
Vrouw	<b>2.7%</b>	2.0%	3.5%	<b>2.6%</b>	2.0%	3.5%						
Met passagier	<b>1.9%</b>	1.4%	2.6%	<b>1.9%</b>	1.3%	2.6%	<b>2.1%</b>	0.9%	4.7%	<b>3.8%</b>	1.4%	9.7%
Zonder passagier	<b>4.0%</b>	3.3%	4.8%	<b>3.8%</b>	3.1%	4.7%	<b>5.5%</b>	4.2%	7.1%	<b>4.0%</b>	3.1%	5.1%

### 3.4 (E-)sigaret in de hand

Roken achter het stuur betreft zowel personen die een (e-)sigaret in de hand houden als personen die met een (e-)sigaret in de mond rijden (dit vereist nl. sowieso dat de (e-)sigaret op een gegeven moment in de hand genomen wordt). Dit gedrag is niet verboden tijdens het rijden, tenzij er minderjarigen mee in het voertuig zitten, maar het idee achter deze categorie is dit als benchmark op te nemen om de frequentie van andere afleidingscategorieën mee te vergelijken.

Tabel 4 geeft een globaal overzicht van alle percentages rokende bestuurders naar de verschillende strata (met uitzondering van leeftijd en geslacht voor bestuurders van bestel- en vrachtwagens wegens te kleine steekproeven). Het nationaal gewogen gemiddelde (vier voertuigtypes samen) is 1.0% in 2023. Dit is iets minder dan in 2020 (1.3%). In 2013 rookte nog 2.2% van de bestuurders tijdens het rijden.

Uit de meest recente nationale Gezondheidsenquête van Sciensano blijkt dat het aantal mensen (15+) dat dagelijks rookt (tabak) gedaald is, nl. tot 12.8% (tegenover 15.4% in 2018). Anderzijds blijkt uit deze bevraging dat het gebruik van de e-sigaret wel iets toegenomen is: van 4.1% in 2018 tot 6.3% in 2023-2024, vooral door een sterke stijging bij jongeren 15-24-jarigen (Sciensano, 2025).

Net als in 2020 komt roken in 2023 significant vaker voor bij bestuurders van **vrachtwagens** (1.4%;  $p \leq 0.05$ ) en **bestelwagens** (2.0%,  $p \leq 0.001$ ) dan bij autobestuurders (0.8%), alsook in situaties **zonder passagiers** (1.3%) tegenover met passagier(s) (0.3%).

Tabel 4 Percentage bestuurders met sigaret in de hand/mond naar de verschillende stratificaties voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023

	Vier voertuigtypes			Wagens			Bestelwagens			Vrachtwagens		
	95% BI			95% BI			95% BI			95% BI		
België	<b>1.0%</b>	0.8%	1.3%	<b>0.8%</b>	0.6%	1.1%	<b>2.0%</b>	1.4%	3.0%	<b>1.4%</b>	0.8%	2.3%
Vlaanderen	<b>1.0%</b>	0.7%	1.4%	<b>0.9%</b>	0.6%	1.4%	<b>1.4%</b>	0.7%	2.8%	<b>1.5%</b>	0.8%	2.8%
Wallonië	<b>1.0%</b>	0.7%	1.4%	<b>0.7%</b>	0.5%	1.0%	<b>2.8%</b>	1.7%	4.5%	<b>1.1%</b>	0.5%	2.5%
Brussel	<b>1.2%</b>	0.8%	1.9%	<b>0.7%</b>	0.4%	1.2%	<b>4.6%</b>	2.9%	7.3%	<b>0.0%</b>	0.0%	0.0%
30-50 km/u	<b>1.2%</b>	0.9%	1.6%	<b>0.9%</b>	0.7%	1.3%	<b>3.2%</b>	1.8%	5.6%	<b>0.9%</b>	0.3%	3.4%
70-90 km/u	<b>1.0%</b>	0.7%	1.4%	<b>0.9%</b>	0.6%	1.3%	<b>1.4%</b>	0.8%	2.5%	<b>1.7%</b>	0.7%	4.6%
Snelweg	<b>0.9%</b>	0.6%	1.5%	<b>0.7%</b>	0.4%	1.4%	<b>2.1%</b>	0.9%	4.7%	<b>1.2%</b>	0.8%	1.9%
Weekdag piek	<b>1.0%</b>	0.8%	1.4%	<b>1.0%</b>	0.7%	1.4%	<b>1.5%</b>	0.8%	2.8%	<b>1.0%</b>	0.6%	1.7%
Weekdag dal	<b>1.1%</b>	0.8%	1.7%	<b>0.9%</b>	0.5%	1.5%	<b>2.3%</b>	1.3%	4.0%	<b>1.3%</b>	0.6%	2.9%
Weekenddag	<b>0.8%</b>	0.5%	1.2%	<b>0.5%</b>	0.3%	0.9%	<b>2.5%</b>	1.0%	5.9%	<b>2.8%</b>	1.1%	6.9%
18-24 jaar	<b>1.0%</b>	0.3%	3.3%	<b>1.1%</b>	0.3%	3.5%						
25-64 jaar	<b>1.1%</b>	0.8%	1.3%	<b>0.9%</b>	0.6%	1.2%						
≥65 jaar	<b>0.4%</b>	0.2%	0.9%	<b>0.4%</b>	0.2%	0.9%						
Man	<b>1.2%</b>	0.9%	1.6%	<b>1.0%</b>	0.7%	1.5%						
Vrouw	<b>0.5%</b>	0.3%	0.7%	<b>0.4%</b>	0.3%	0.7%						
Met passagier	<b>0.3%</b>	0.2%	0.5%	<b>0.2%</b>	0.1%	0.5%	<b>0.8%</b>	0.4%	1.9%	<b>0.0%</b>	0.0%	0.0%
Zonder passagier	<b>1.3%</b>	1.0%	1.7%	<b>1.1%</b>	0.8%	1.5%	<b>2.5%</b>	1.7%	3.7%	<b>1.4%</b>	0.9%	2.4%

Licht gekleurd: beperkte steekproef (<500)

De nationaal gewogen indicatoren voor rokende bestuurders verschillen niet statistisch significant naargelang regio, wegtype en weekperiode. In 2020 waren er wel significante verschillen naargelang regio (minder in Vlaanderen (1.0%) dan in Wallonië (1.7%) en Brussel (2.3%)).

Binnen de verschillende voertuigtypes zien we ook geen significante verschillen naargelang deze strata, behalve bij bestelwagens. Bestelwagenbestuurders roken significant vaker binnen de bebouwde kom (3.2%) dan buiten (1.4%) ( $p \leq 0.05$ ) en significant meer in Brussel (4.6%) dan in Vlaanderen (1.4%) ( $p \leq 0.01$ ) maar dit laatste dient voorzichtig geïnterpreteerd te worden gezien de beperkte steekproef in Brussel ( $N=260$ ).

Wat bestuurderskenmerken betreft, kijken we vooral naar autobestuurders aangezien de bestuurders van bestelwagens en vrachtwagens te weinig variëren naargelang geslacht en leeftijdscategorie. Hier zien we dat roken significant vaker geobserveerd is bij **25 tot 65-jarige** bestuurders (0.9%) dan bij 65-plussers (0.4%) ( $p \leq 0.05$ ). Tenslotte roken **mannen** (1.0%) achter het stuur net als in 2020 significant vaker dan vrouwen (0.4%) ( $p \leq 0.01$ ).

### 3.5 Ander voorwerp in de hand

Tabel 5 geeft een globaal overzicht van alle percentages 'ander voorwerp in de hand' (i.e. iets anders dan gsm, mobiel schermtoestel of (e-)sigaret) naar de verschillende strata, met uitzondering van leeftijd en geslacht voor bestel- en vrachtwagenbestuurders wegens te kleine steekproeven voor de subgroepen.

Deze afleidingscategorie omvat twee subtypes: **voedsel/drank** en nog een **ander object** dan dat (bijv. zakdoek, papier, zonnebril, schmink). Over alle voertuigtypes en strata heen is het nationaal geobserveerd percentage voedsel/drank in de hand 1.2%; het percentage 'ander object' in de hand is 1.1%. Tabel 5 geeft de resultaten weer voor beide subtypes samen, dus voedsel/drank én ander.

Tabel 5 Percentage bestuurders met voedsel/drank of nog een ander voorwerp in de hand naar de verschillende stratificaties voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023

	Vier voertuigtypes			Wagens			Bestelwagens			Vrachtwagens		
	95% BI		95% BI	95% BI		95% BI	95% BI		95% BI		95% BI	
<i>België</i>	<b>2.3%</b>	1.8%	2.9%	<b>1.6%</b>	1.2%	2.1%	<b>5.8%</b>	3.5%	9.4%	<b>3.9%</b>	2.9%	5.2%
<i>Vlaanderen</i>	<b>2.7%</b>	2.0%	3.7%	<b>2.0%</b>	1.4%	2.8%	<b>6.8%</b>	3.3%	13.4%	<b>3.6%</b>	2.3%	5.7%
<i>Wallonië</i>	<b>1.7%</b>	1.2%	2.4%	<b>1.1%</b>	0.7%	1.6%	<b>4.7%</b>	2.7%	8.0%	<b>4.5%</b>	3.7%	5.5%
<i>Brussel</i>	<b>1.2%</b>	0.7%	2.1%	<b>0.9%</b>	0.5%	1.7%	<b>2.7%</b>	0.7%	9.5%	<b>3.1%</b>	0.9%	10.1%
<i>30-50 km/u</i>	<b>1.6%</b>	0.8%	3.0%	<b>1.3%</b>	0.6%	3.0%	<b>3.2%</b>	1.8%	5.4%	<b>2.6%</b>	1.1%	6.3%
<i>70-90 km/u</i>	<b>1.4%</b>	0.9%	2.0%	<b>1.1%</b>	0.7%	1.7%	<b>2.8%</b>	1.8%	4.3%	<b>2.0%</b>	1.0%	4.0%
<i>Snelweg</i>	<b>3.6%</b>	2.8%	4.7%	<b>2.3%</b>	1.7%	3.2%	<b>11.0%</b>	5.6%	20.6%	<b>5.1%</b>	3.8%	6.8%
<i>Weekdag piek</i>	<b>2.0%</b>	1.3%	3.0%	<b>1.4%</b>	0.9%	2.2%	<b>3.7%</b>	2.2%	6.2%	<b>5.2%</b>	3.0%	8.9%
<i>Weekdag dal</i>	<b>2.8%</b>	2.0%	4.0%	<b>1.7%</b>	1.1%	2.6%	<b>8.9%</b>	4.4%	17.2%	<b>3.2%</b>	2.3%	4.5%
<i>Weekenddag</i>	<b>1.9%</b>	1.2%	3.1%	<b>1.8%</b>	1.0%	3.1%	<b>3.0%</b>	1.0%	8.5%	<b>4.0%</b>	1.8%	8.6%
<i>18-24 jaar</i>	<b>2.3%</b>	0.8%	5.9%	<b>2.4%</b>	0.9%	6.4%						
<i>25-64 jaar</i>	<b>2.4%</b>	1.9%	3.0%	<b>1.7%</b>	1.3%	2.2%						
<i>≥65 jaar</i>	<b>0.3%</b>	0.1%	1.0%	<b>0.3%</b>	0.1%	1.0%						
<i>Man</i>	<b>2.6%</b>	2.0%	3.3%	<b>1.6%</b>	1.1%	2.2%						
<i>Vrouw</i>	<b>1.6%</b>	1.1%	2.3%	<b>1.6%</b>	1.1%	2.3%						
<i>Met passagier</i>	<b>1.1%</b>	0.7%	1.9%	<b>0.8%</b>	0.4%	1.5%	<b>3.8%</b>	1.2%	10.8%	<b>3.1%</b>	0.6%	13.6%
<i>Zonder passagier</i>	<b>2.8%</b>	2.3%	3.5%	<b>2.0%</b>	1.5%	2.6%	<b>6.6%</b>	4.3%	10.0%	<b>4.0%</b>	3.0%	5.3%

Licht gekleurd: beperkte steekproef (<500)

Op elk moment heeft 2.3% van de bestuurders een ander voorwerp (voedsel/drank of ander; niet schermtoestel/(e-)sigaret) in de hand tijdens het rijden. Dit ligt hoger dan in 2020 (1.6%).

We zien statistisch significante verschillen volgens het type voertuig ( $p \leq 0.001$ ). Net als in 2020 tonen de cijfers meer specifiek aan dat bestuurders van **bestelwagens** (5.8%) en **vrachtwagens** (3.9%) meer geneigd zijn om een ander voorwerp in de hand vast te houden dan autobestuurders (1.6%). In bestelwagens en personenwagens werd zowel voedsel/drank als 'ander voorwerp' geobserveerd; in vrachtwagens enkel voedsel/drank. In 2020 lag het percentage in bestelwagens lager (2.3%), terwijl deze voor personenwagens (1.3%) en vrachtwagens (3.8%) minder verschillen tussen 2020 en 2023.

Verder zien we significante verschillen naargelang wegtype en regio: meer op **snelwegen** (3.6%) dan binnen (1.6%;  $p \leq 0.05$ ) en buiten (1.4%;  $p \leq 0.001$ ) de bebouwde kom, en meer in **Vlaanderen** (2.7%) dan in Brussel (1.2%) ( $p \leq 0.01$ ).

In personenwagens is het verschil tussen snelweg (2.3%) en buiten de bebouwde kom (1.1%) significant ( $p \leq 0.01$ ), alsook tussen Vlaanderen (2.0%) en de twee andere regio's ( $p \leq 0.05$ ; Wallonië: 1.1%, Brussel: 0.9%). In bestelwagens is het verschil tussen snelweg en de lagere snelheidswegen significant (binnen bebouwde kom  $p \leq 0.01$ ; buiten bebouwde kom  $p \leq 0.001$ ) net zoals tussen spits- en daluren ( $p \leq 0.05$ ). In vrachtwagens is het verschil tussen snelwegen en wegen buiten de bebouwde kom significant ( $p \leq 0.01$ ).

Wat leeftijd en geslacht van autobestuurders betreft, zien we dat 65-plus bestuurders significant minder vaak iets in de hand houden dan bestuurders onder de 65 jaar ( $p \leq 0.001$ ). Naar geslacht wordt geen statistisch significant verschil gevonden.

Net zoals bij andere afleidingscategorieën merken we op dat ook voor dit gedrag de aanwezigheid van een passagier een verschil maakt. Er is meer kans op het vasthouden van een ander voorwerp wanneer de **bestuurder alleen** in het voertuig rijdt (2.8%) dan met minstens één passagier (1.1%) ( $p \leq 0.001$ ).

### 3.6 Communicatie-interactie

Tabel 6 geeft een globaal overzicht van het percentage bestuurders in interactie naar de verschillende strata (met uitzondering van geschat(te) leeftijd en geslacht voor bestel- en vrachtwagenbestuurders wegens te kleine steekproeven). Deze categorie werd geanalyseerd in combinatie met de aan- of afwezigheid van een passagier. Bij afwezigheid van een passagier geldt dit als voorzichtige indicator van handenvrij bellen, ook al zal dit steeds een onderschatting zijn omdat bestuurders met passagiers ook handenvrij kunnen bellen.

Dit gedrag werd gecodeerd bij duidelijk zichtbaar interactiegedrag van de bestuurder, nl. de bestuurder is aan het praten of gesticuleren (los van een ev. passagier) of aan het kijken naar een passagier, zonder dat hij/zij een mobiele gsm of ander schermtoestel in de hand heeft. Dit gedrag werd in de vorige editie toegevoegd aan de meting bij wijze van test, op basis van de FERSI aanbevelingen (Vollrath et al., 2019), wetende dat dit moeilijk te observeren is en dat er meer kans is op misinterpretatie. Handenvrij bellen en communiceren met passagiers zijn sowieso moeilijk te observeren gedragingen van buitenaf, tenzij in heel duidelijke gevallen. Net als in 2020 zijn de percentages in de tabel dan ook een conservatieve schatting van afleiding door interactie.

Tabel 6 Percentage bestuurders in communicatie-interactie naar de verschillende stratificaties voor de vier voertuigtipes samen en per voertuigtype in 2023

	Vier voertuig-tipes			Wagens			Bestel-wagens			Vracht-wagens		
		95% BI		95% BI		95% BI		95% BI		95% BI		95% BI
<i>België</i>	<b>6.4%</b>	5.7%	7.3%	<b>7.0%</b>	6.2%	8.0%	<b>6.3%</b>	4.8%	8.1%	<b>1.3%</b>	0.8%	2.1%
<i>Vlaanderen</i>	<b>6.5%</b>	5.5%	7.6%	<b>7.2%</b>	6.1%	8.5%	<b>5.8%</b>	4.1%	8.2%	<b>1.4%</b>	0.8%	2.5%
<i>Wallonië</i>	<b>6.4%</b>	5.3%	7.9%	<b>6.9%</b>	5.5%	8.5%	<b>6.9%</b>	4.6%	10.2%	<b>1.0%</b>	0.4%	2.9%
<i>Brussel</i>	<b>6.0%</b>	4.2%	8.6%	<b>5.9%</b>	3.9%	8.8%	<b>7.7%</b>	5.3%	11.1%	<b>2.9%</b>	1.6%	5.0%
<i>30-50 km/u</i>	<b>6.7%</b>	5.3%	8.3%	<b>7.0%</b>	5.5%	8.8%	<b>5.1%</b>	3.6%	7.1%	<b>2.7%</b>	1.1%	6.5%
<i>70-90 km/u</i>	<b>5.7%</b>	4.5%	7.2%	<b>5.8%</b>	4.5%	7.5%	<b>6.7%</b>	5.1%	8.7%	<b>2.7%</b>	1.7%	4.2%
<i>Snelweg</i>	<b>7.1%</b>	5.9%	8.5%	<b>8.4%</b>	7.2%	9.9%	<b>6.5%</b>	3.6%	11.6%	<b>0.4%</b>	0.1%	1.1%
<i>Weekdag piek</i>	<b>6.4%</b>	5.1%	8.0%	<b>6.8%</b>	5.3%	8.7%	<b>6.9%</b>	4.9%	9.6%	<b>1.7%</b>	0.8%	3.7%
<i>Weekdag dal</i>	<b>5.2%</b>	4.3%	6.2%	<b>5.8%</b>	4.8%	7.0%	<b>5.7%</b>	3.6%	9.1%	<b>1.0%</b>	0.5%	2.2%
<i>Weekenddag</i>	<b>8.7%</b>	7.3%	10.3%	<b>9.2%</b>	7.8%	10.8%	<b>6.3%</b>	3.5%	11.0%	<b>1.6%</b>	0.5%	4.8%

18-24 jaar	<b>6.7%</b>	4.5%	9.9%	<b>6.7%</b>	4.4%	10.0%						
25-64 jaar	<b>6.5%</b>	5.7%	7.4%	<b>7.2%</b>	6.3%	8.2%						
≥65 jaar	<b>5.8%</b>	3.7%	8.9%	<b>5.9%</b>	3.8%	9.0%						
Man	<b>6.5%</b>	5.6%	7.5%	<b>7.4%</b>	6.4%	8.6%						
Vrouw	<b>6.5%</b>	5.3%	7.9%	<b>6.4%</b>	5.2%	7.9%						
Met passagier	<b>18.5%</b>	16.7%	20.5%	<b>18.4%</b>	16.5%	20.5%	<b>21.2%</b>	16.7%	26.4%	<b>13.6%</b>	9.3%	19.4%
Zonder passagier	<b>1.2%</b>	0.8%	1.9%	<b>1.4%</b>	0.9%	2.2%	<b>0.8%</b>	0.3%	2.2%	<b>0.6%</b>	0.2%	1.4%

Licht gekleurd: beperkte steekproef (<500)

Nationaal geschat is gemiddeld 6.4% van de bestuurders op de baan overdag in communicatie/interactie met iemand tijdens het rijden. In 2020 was dit 6.1%.

De resultaten tonen statistisch significante verschillen naargelang type voertuig: dit werd significant minder geobserveerd in vrachtwagens (1.3%) dan in **personenwagens** (7.0%) en **bestelwagens** (6.3%) ( $p \leq 0.001$ ). De geobserveerde vrachtwagenbestuurders zaten ook meestal alleen in hun voertuig, wat minder het geval was in de andere modi. Verder werd dit net als in 2020 significant vaker gezien in het **weekend** (8.7%) dan in de week (week piek: 6.4%,  $p \leq 0.05$ ; week dal: 5.2%,  $p \leq 0.001$ ), met vooral een groot verschil in personenwagens (weekend: 9.2% en week dal: 5.8%;  $p \leq 0.001$ ). Eventuele hypothesen hiervoor zijn dat in het weekend meer privé verplaatsingen plaatsvinden waarvoor communicatie belangrijk is, men dan meer in gezelschap rijdt, of met een ander type gezelschap, bijv. kinderen.

Er zijn geen verschillen in de gemiddelde indicatorwaarden voor de 4 modi samen naar wegtype, regio, geslacht en leeftijd (idem 2020). Enkel binnen de categorie personenwagens zien we wel een verschil naargelang wegtype: significant meer op **snelwegen** (8.4%) dan op 70-90km/u-wegen (5.8%) ( $p \leq 0.05$ ).

Tot slot werd zichtbare interactie, net zoals in 2020, statistisch significant vaker geobserveerd bij bestuurders **met passagier** (18.5%) dan bij bestuurders zonder passagier (1.2%;  $p \leq 0.001$ ) en dit manifesteert zich zowel bij autobestuurders, bestelwagenbestuurders als vrachtwagenbestuurders ( $p \leq 0.001$ ). Deze bevinding is logisch aangezien de interactievariabele in de analyse gekoppeld is aan de passagiersvariabele en zichtbare interactie voornamelijk geobserveerd werd in situaties waar de bestuurder niet alleen in het voertuig zat.

### 3.7 Dragen van oortjes/hoofdtelefoon

Het dragen van oortjes, hoofdtelefoon of headsets tijdens het rijden kan ertoe leiden dat bestuurders relevante omgevingsgeluiden niet meer horen. Dit is in sommige Europese landen verboden voor bestuurders (bijv. Frankrijk).

Tabel 7 geeft een globaal overzicht van het percentage bestuurders dat oortjes of een hoofdtelefoon draagt naar de verschillende strata (met uitzondering van geschat(te) leeftijd en geslacht voor bestel- en vrachtwagenbestuurders wegens te kleine steekproeven). Dit betreft een conservatieve schatting aangezien dit niet gemakkelijk te observeren is, zeker als de bestuurder lang haar heeft en oortjes heel klein kunnen zijn. Het louter dragen van oortjes of een hoofdtelefoon betekent ook niet automatisch dat deze op dat moment gebruikt worden. Over alle voertuigen heen werd dit in 2023 geobserveerd bij 0.2% van de bestuurders, een heel gering aandeel, dat nog iets lager ligt dan in 2020 (0.5%).

Tabel 7 Percentage bestuurders met oortjes/koptelefoon naar de verschillende stratificaties voor de vier voertuigtypes samen en per voertuigtype in 2023

	Vier voertuigtypes	Wagens			Bestelwagens			Vrachtwagens				
		95% BI		95% BI	95% BI		95% BI	95% BI				
België	<b>0.2%</b>	0.1%	0.3%	<b>0.1%</b>	0.1%	0.2%	<b>0.3%</b>	0.1%	0.6%	<b>0.8%</b>	0.3%	1.9%
Vlaanderen	<b>0.2%</b>	0.1%	0.4%	<b>0.0%</b>	0.0%	0.1%	<b>0.4%</b>	0.1%	1.0%	<b>1.0%</b>	0.3%	2.7%
Wallonië	<b>0.2%</b>	0.1%	0.5%	<b>0.2%</b>	0.1%	0.5%	<b>0.2%</b>	0.1%	0.8%	<b>0.4%</b>	0.1%	2.2%
Brussel	<b>0.5%</b>	0.3%	0.8%	<b>0.5%</b>	0.3%	0.9%	<b>0.3%</b>	0.0%	2.1%	<b>0.0%</b>	0.0%	0.0%
30-50 km/u	<b>0.2%</b>	0.1%	0.4%	<b>0.2%</b>	0.1%	0.3%	<b>0.0%</b>	0.0%	0.3%	<b>1.3%</b>	0.4%	3.9%
70-90 km/u	<b>0.3%</b>	0.2%	0.6%	<b>0.1%</b>	0.1%	0.3%	<b>0.7%</b>	0.3%	1.5%	<b>2.1%</b>	1.0%	4.3%

<i>Snelweg</i>	<b>0.1%</b>	0.0%	0.4%	<b>0.1%</b>	0.0%	0.6%	<b>0.0%</b>	0.0%	0.0%	<b>0.0%</b>	0.0%	0.0%
<i>Weekdag piek</i>	<b>0.2%</b>	0.1%	0.4%	<b>0.1%</b>	0.1%	0.3%	<b>0.3%</b>	0.1%	0.8%	<b>0.4%</b>	0.1%	2.3%
<i>Weekdag dal</i>	<b>0.3%</b>	0.1%	0.6%	<b>0.2%</b>	0.1%	0.5%	<b>0.4%</b>	0.1%	1.3%	<b>0.9%</b>	0.3%	3.0%
<i>Weekenddag</i>	<b>0.1%</b>	0.0%	0.2%	<b>0.0%</b>	0.0%	0.1%	<b>0.1%</b>	0.0%	1.0%	<b>0.7%</b>	0.1%	4.9%
<i>18-24 jaar</i>	<b>0.5%</b>	0.1%	1.7%	<b>0.4%</b>	0.1%	1.8%						
<i>25-64 jaar</i>	<b>0.2%</b>	0.1%	0.4%	<b>0.1%</b>	0.1%	0.2%						
<i>≥65 jaar</i>	<b>0.0%</b>	0.0%	0.0%	<b>0.0%</b>	0.0%	0.0%						
<i>Man</i>	<b>0.2%</b>	0.1%	0.4%	<b>0.1%</b>	0.1%	0.2%						
<i>Vrouw</i>	<b>0.2%</b>	0.1%	0.5%	<b>0.2%</b>	0.1%	0.5%						
<i>Met passagier</i>	<b>0.0%</b>	0.0%	0.1%	<b>0.0%</b>	0.0%	0.1%	<b>0.0%</b>	0.0%	0.0%	<b>0.0%</b>	0.0%	0.0%
<i>Zonder passagier</i>	<b>0.3%</b>	0.2%	0.5%	<b>0.2%</b>	0.1%	0.3%	<b>0.4%</b>	0.2%	0.9%	<b>0.8%</b>	0.3%	2.0%

Licht gekleurd: beperkte steekproef (<500)

Net als in 2020 werden significant vaker oortjes geobserveerd bij **jonge** bestuurders (0.5%) dan bij 65-plussers (0.0%) ( $p \leq 0.001$ ) en dit betreft specifiek personenwagens. Daarnaast tonen de resultaten aan dat bestuurders **zonder passagiers** (0.3%) statistisch significant vaker oortjes of een hoofdtelefoon dragen dan bestuurders met passagier (0.0%) ( $p \leq 0.001$ ), en dit is significant zowel in personenwagens als in bestelwagens. Het dragen van oortjes of een hoofdtelefoon werd het vaakst gezien bij **autobestuurders in Brussel** (0.5%), significant meer dan in Vlaanderen (0.0%) ( $p \leq 0.05$ ); in Wallonië ligt dit percentage op 0.2%. Verder werd we dit vaker op **70-90km/u-wegen** dan op snelwegen ( $p \leq 0.05$ ) gezien, vooral door een groot verschil bij bestelwagens (significant meer op 70-90km/u- dan op 30-50km/u- en 120km/u-wegen;  $p \leq 0.05$ ). We zien in deze editie geen verschillen naargelang geslacht (in 2020 werd dit in bestelwagens significant vaker geobserveerd bij mannelijke bestuurders), noch naar weekperiode.

## 4 Vergelijking met EU landen

Zoals in de inleiding aangegeven, kadert deze studie deels binnen het Europese [Trendline](#) project. De EC definieerde de KPI voor afleiding als volgt: "Percentage bestuurders dat geen mobiel schermtoestel in de hand gebruikt" (zie bijlage 1 voor de minimale vereisten opgelegd door de EC). De Europese KPI is omgekeerd geformuleerd ten opzichte van de standaardindicatoren in België (percentage afgeleid). In Baseline werden de methodologische vereisten verder uitgewerkt (Boets et al., 2021). Trendline werden deze verder geoptimaliseerd en werd de minimum vereiste voertuigcategorie 'bussen' vervangen door 'vrachtwagens' (Stelling et al., 2023; zie bijlage 2 voor een samenvatting).

Van de 25 deelnemende landen (en 4 observerende landen) in Trendline leverden er 20 KPIs voor afleiding op: Oostenrijk, België, Kroatië, Bulgarije, Cyprus, Tsjechië, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Letland, Litouwen, Nederland, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije en Spanje (Stelling, 2025). Datacollectie vond, variërend per land, plaats tussen 2023 en 2025.

De meeste landen voldeden aan de meeste minimum methodologische vereisten:

- Gebruik Trendline definitie (excl. Frankrijk en Slowakije: bredere definitie)
- Directe observatie door getrainde observatoren op de openbare weg
- Gestratificeerde random steekproef van locaties (excl. 4 landen: simpel random; 3 landen: historisch gebruikte set van locaties verspreid over het land)
- Minimum 10 locaties per wegtype (excl. Kroatië, Frankrijk en Griekenland: minder snelwegen; Griekenland: minder rurale wegen)
- Minimum totale steekproef van 2000 voertuigen (personen-, bestel- en vrachtwagens samen); minimum 500 per voertuigcategorie (excl. Frankrijk, Griekenland, Spanje: minder vrachtwagens; Frankrijk: minder bestelwagens)
- Inclusie 3 voertuigtypes (excl. Duitsland -geen vrachtwagens- en Hongarije -geen bestelwagens-)
- Inclusie 3 wegtypes (excl. Letland: geen snelwegen)
- Gewogen KPIs (excl. Frankrijk)

De belangrijkste resultaten zijn hieronder gepresenteerd. Bij de vergelijking met andere landen dient gelet te worden op ev. afwijkingen qua methode. De lichtgekleurde balken in de figuren wijzen op afwijkingen in de methodologie (zie ook info onder elke figuur). De betreffende KPIs zijn niet volledig vergelijkbaar met die van de andere landen.

Figuur 17 geeft een overzicht van de minimum vereiste nationale KPI afleiding per land: de nationaal gewogen prevalentieschatting voor de 3 voertuigtypes (wagen, bestelwagen, vrachtwagen) en de drie wegtypes (binnen/buiten bebouwde kom en snelweg) samen, op weekdays.

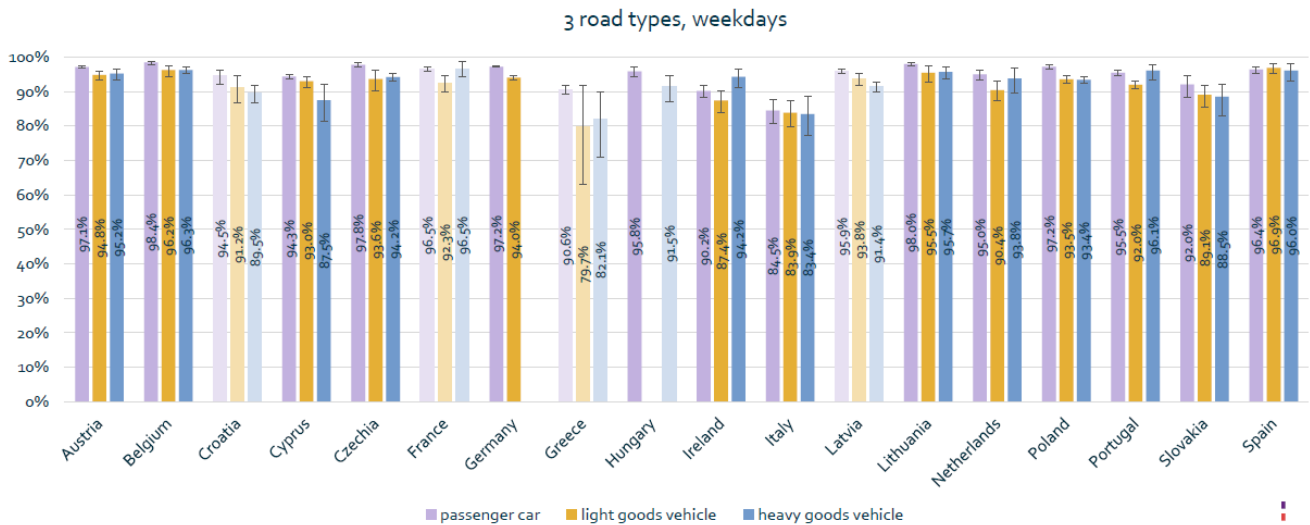


Niet inbegrepen: Frankrijk (KPI-waarde – 96,0%: geen weging, laag aantal locaties snelwegen), Roemenië (KPI-waarde – 94,4%: geen weging, het berekeningsproces wijkt af van de Trendline-methodologie, laag aantal locaties snelwegen); lichtgekleurd: Kroatië (laag aantal locaties snelwegen), Duitsland (geen vrachtwagens, afwijking wegingsmethodologie), Griekenland (laag aantal locaties snelwegen en rurale wegen), Hongarije (geen bestelwagens, geen urbane wegen voor vrachtwagens); Letland (geen snelwegen).

Figuur 17 KPI Trendline - nationaal percentage niet afgeleide bestuurders per land: 3 voertuigtypes en 3 wegtypes samen, op weekdays (Bron: Stelling, 2025)

De KPI's zijn over het algemeen vrij hoog: in de meeste landen boven de 90%. België is het best presterende land met het hoogste percentage (97.9%). Italië heeft het laagste percentage (84.7%).

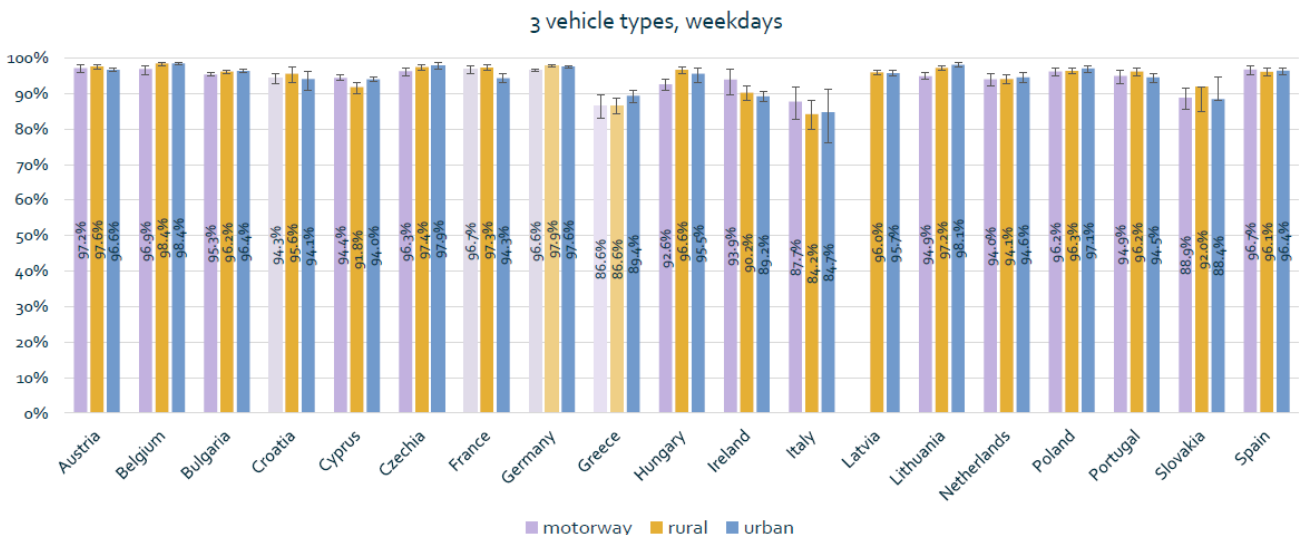
Figuur 18 geeft de KPI's weer per voertuigtype (aanbevolen), op de 3 wegtypes samen, op weekdagen. In de meerderheid van de landen, waaronder in België, is de KPI voor personenwagens hoger dan voor bestel- en/of vrachtwagens. Enkel in Ireland, Portugal en Spanje is de KPI voor personenwagens niet het hoogst.



Niet inbegrepen: Bulgarije en Roemenië (geen uitsplitsing per voertuigtype beschikbaar), lichtgekleurd: Kroatië en Frankrijk (laag aantal locaties voor snelwegen), Griekenland (laag aantal locaties voor snelwegen en rurale wegen), Hongarije (geen urbane wegen voor vrachtwagens), Letland (geen snelwegen).

Figuur 18 KPI Trendline: percentage niet afgeleide bestuurders per voertuigtype, op 3 wegtypes samen, op weekdagen, per land (Bron: Stelling, 2025)

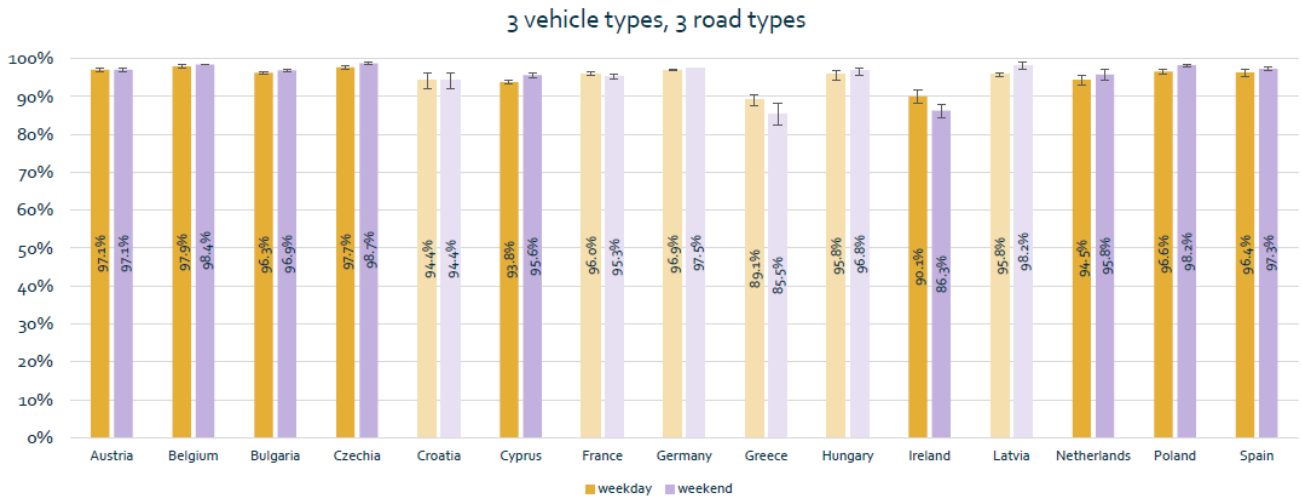
Figuur 19 toont de KPI's per wegtype, voor de drie voertuigtypes samen, op weekdagen. Er is geen duidelijk patroon naargelang wegtype overheen de landen. De laagste waarden worden over het algemeen gevonden voor snelwegen. België is daar dus geen uitzondering op. In vier landen is de KPI-waarde op snelwegen daarentegen het hoogst (Ierland, Italië, Cyprus, Spanje). De ranking van de urbane en rurale wegtype KPI's varieert. De verschillen zijn meestal klein met overlappende betrouwbaarheidsintervallen.



Niet inbegrepen: Roemenië (KPI snelwegen – 94,0%; rurale wegen – 94,4%, urbane wegen – 94,6%: berekeningsproces wijkt af van de Trendline-methodologie, 6 locaties voor snelwegen); lichtgekleurd: Kroatië en Frankrijk (weinig locaties voor snelwegen), Griekenland (laag aantal locaties voor snelwegen en rurale wegen). Letland (geen snelwegen).

Figuur 19 KPI Trendline: percentage niet afgeleide bestuurders per wegtype, voor de 3 voertuigtypes samen, op weekdagen, per land (Bron: Stelling, 2025)

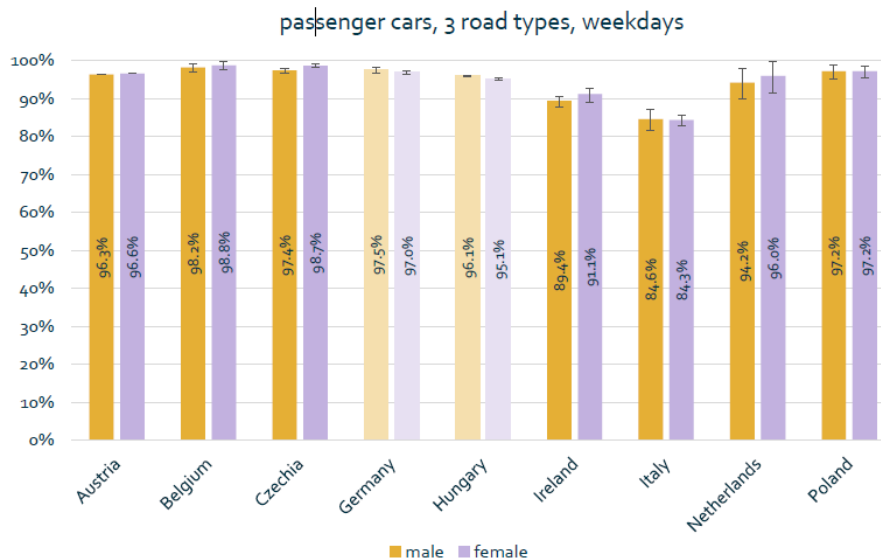
Figuur 20 geeft de KPIs naargelang weekperiode (overdag: week vs. weekend) weer. We zien geen duidelijk patroon en vaak kleine verschillen met overlappende betrouwbaarheidsintervallen. In de meerderheid van de landen (9) ligt de gemiddelde KPI-waarde in het weekend iets hoger dan op weekdays (in 9 landen, waaronder in België – niet significant). In enkele andere landen is er geen verschil (3) of hebben weekenden een hogere waarde (3). Duidelijke verschillen zijn te vinden in Bulgarije, Tsjechië, Cyprus, Ierland, Letland en Polen.



Licht gekleurd: Kroatië en Frankrijk (laag aantal locaties voor snelwegen), Duitsland (geen vrachtwagens), Griekenland (laag aantal locaties voor snelwegen en rurale wegen), Hongarije (geen bestelwagens, geen urbane wegen voor vrachtwagens), Letland (geen snelwegen).

Figuur 20 KPI Trendline: percentage niet afgeleide bestuurders per weekperiode, voor de 3 voertuigtypes en wegtypes samen, per land (Bron: Stelling, 2025)

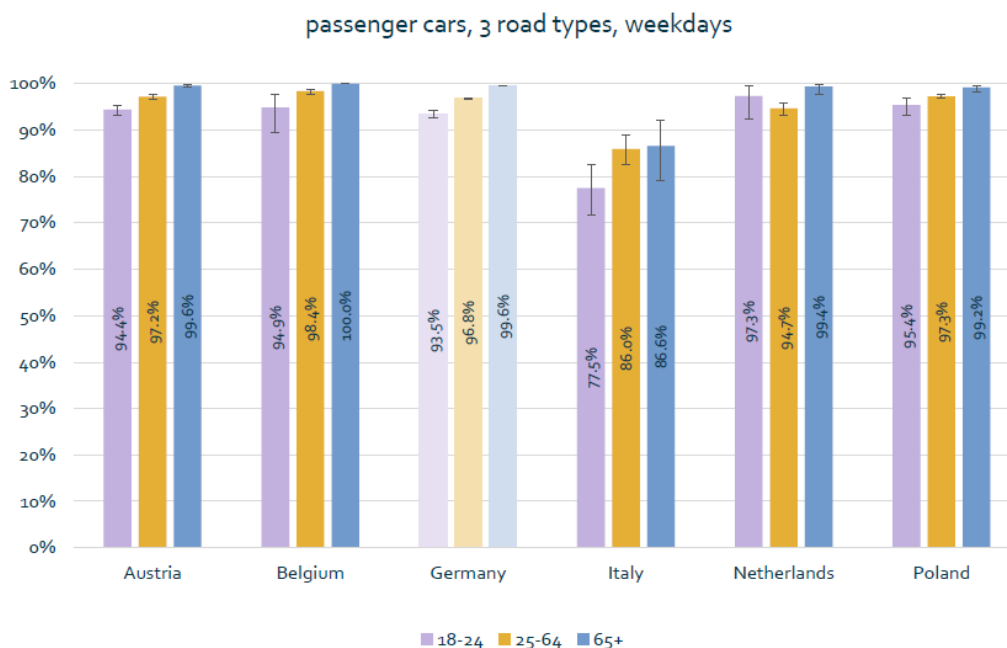
Verschillen naargelang geslacht worden getoond in Figuur 21. In 5 van de 9 landen die deze KPIs opleverden, werden hogere KPI-waarden voor vrouwen dan voor mannen gevonden. In drie landen (Duitsland, Italië en Hongarije) geldt het tegenovergestelde. De verschillen zijn echter meestal klein en met overlappende betrouwbaarheidsintervallen. Dit geldt ook voor het verschil in België (niet significant).



Lichtgekleurd: Duitsland (geen vrachtwagens), Hongarije (geen bestelwagens, geen urbane wegen voor vrachtwagens)

Figuur 21 KPI Trendline: percentage niet afgeleide bestuurders naargelang geslacht, voor de 3 voertuigtypes en wegtypes samen, op weekdays, per land (Bron: Stelling, 2025)

Figuur 22 geeft de KPIs naargelang drie leeftijdscategorieën weer. Net als in België zien we een algemeen patroon van toenemende KPI-waarde met stijgende leeftijd (behalve in Nederland).



Lichtgekleurd: Duitsland (geen vrachtwagens)

Figuur 22 KPI Trendline: percentage niet afgeleide bestuurders naargelang leeftijdscategorie, voor de 3 voertuigtypes en wegtypes samen, op weekdays, per land (Bron: Stelling, 2025)

Een aantal landen leverden ook al een KPI afleiding op in Baseline (Oostenrijk, België, Bulgarije, Cyprus, Tsjechië, Griekenland, Litouwen, Duitsland, Polen, Portugal en Spanje), wat een vergelijking mogelijk maakt. De algemene KPIs voor 3 voertuigtypes samen zijn echter niet vergelijkbaar omwille van het vervangen van de bussen door vrachtwagens in Trendline.

Wat de KPI-waarde voor personenwagens betreft (8 landen), zien we in Trendline een stijging in alle landen, behalve in Duitsland en Griekenland. De meest uitgesproken stijgingen vonden plaats in België, Cyprus, Polen en Spanje. Ook de KPI-waarde voor bestelwagens (7 landen) steeg in de meeste landen (waaronder in België), behalve in Tsjechië en Griekenland.

Finale beschouwingen en aanbevelingen m.b.t. de verschillende Trendline KPIs en het gebruik ervan in het beleidsproces zijn terug te vinden in Van den Berghe et al. (2025) en Aarts et al. (2025).

## 5 Conclusies en aanbevelingen

### 5.1 Conclusies

Dit rapport geeft de resultaten weer van de nationaal representatieve gedragsmeting afleiding tijdens het rijden (oktober - november 2023). De resultaten zijn onderverdeeld in zes grote categorieën van potentieel afleidingsgedrag (gebruik van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand, (e-)sigaret in de hand, ander voorwerp in de hand, handelingen aan het instrumentenbord, handelingen aan een schermtoestel in gefixeerde houder en communicatie-interactie), voor vier voertuigtypes (wagens, bestelwagens, vrachtwagen en bussen) en naar verschillende stratificaties en variabelen (gewest, wegtype, weekperiode; geschat(te) leeftijdscategorie, geslacht van de bestuurder en aanwezigheid van passagiers).

De belangrijkste resultaten van deze meting zijn de volgende:

#### *Prevalentie van het gebruik van een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand*

Deze indicator refereert naar overtredingsgedrag volgens Artikel 8.4 van de Belgische wegcode (geactualiseerd in 2022), nl. dat bestuurders geen mobiel elektronisch apparaat met scherm mogen gebruiken, vasthouden of manipuleren, tenzij het in een daartoe bestemde houder aan het voertuig bevestigd is. Bepaalde gedragingen zoals manipulatie van een schermtoestel dat op de schoot ligt, vallen ook onder deze wetgeving maar werden niet geobserveerd in de gedragsmeting (enkel schermtoestellen vastgehouden 'in de hand'). Dit betekent dat het percentage 'in overtreding met de nieuwe wetgeving' in realiteit hoger ligt dan de 2.0% die geschat is op basis van deze meting. Uit de resultaten blijkt dat gemiddeld genomen, over de verschillende voertuigtypes (personenwagen, bestelwagen, vrachtwagen en bus), wegtypes en weekmomenten overdag heen, 2.0% van de bestuurders een mobiel(e) gsm/schermttoestel in de hand gebruikt tijdens het rijden (nationale prevalentie/gewogen nationaal gemiddelde). Aangezien de data gewogen is op basis van verkeersvolumegegevens kan dit ook uitgedrukt worden in afgelegde voertuigkilometers, nl. dat 2.0% van de kilometers op de weg overdag in België afgelegd worden door bestuurders die een mobiel schermtoestel in de hand gebruiken. Dit percentage is een conservatieve schatting en dus mogelijk een onderschatting omdat dit gedrag niet altijd even gemakkelijk geobserveerd kan worden, bijv. wanneer het schermtoestel laag, bijv. tegen de schoot, gehouden wordt. Het betreft voornamelijk handelingen met een mobiele gsm. Minder dan 0.1% van de observaties betrof een 'ander' mobiel elektronisch schermapparaat zoals tablet of navigatiesysteem en dit werd enkel in vrachtwagens gezien.

Vergelijking met de geschatte nationaal gemiddelde KPI-waarden van 2013 (4.5%) en 2020 (3.2%) geeft aan dat het manueel gebruik van een mobiel(e) gsm/schermttoestel tijdens het rijden in 2023 (2.0%) verder gedaald is. Deze daling zet zich verder zowel bij personenwagens, bestelwagens als vrachtwagens.

#### *Types mobiel schermtoestelgebruik*

Uit nadere analyse van de subcategorieën blijkt dat het geobserveerd percentage mobiel(e) gsm/schermttoestel in de hand in 2023 voornamelijk het vasthouden en bedienen van de gsm in de hand (1.4%; waarvan 1.1% met specificatie sms'en) betreft en in mindere mate het niet-handenvrij telefoneren (0.6%). Daar waar de daling in 2020 tegenover 2013 vooral gerelateerd was aan een lager percentage bellen met de gsm in de hand is de daling in 2023 tegenover 2020 zowel zichtbaar voor 'niet-handenvrij bellen' (van 1.0% naar 0.6%) als voor het vasthouden van de gsm in de hand met subcategorisering 'sms'en' (1.7% naar 1.1%). Net zoals in 2020 is het relatieve aandeel 'bediening van de gsm in de hand' (i.e. gsm in de hand zonder subcategorie, 0.3% en met subcategorie sms'en, 1.1%; samen 1.4%) groter dan het aandeel 'niet-handenvrij bellen' (0.6%), terwijl dit in 2013 ongeveer gelijk liep. De huidige resultaten bevestigen dus de eerder gevonden (2020) verschuiving van de relatieve proporties van soorten gsm-gebruik tussen 2013 en 2020 bij bestuurders (minder bellen, meer schermhandelingen).

#### *Prevalentie naargelang voertuigtype*

Het geobserveerd percentage gsm/schermttoestel in de hand verschilt, net zoals in 2020, significant naargelang voertuigtype. Bestuurders van bestelwagens (3.3%) en vrachtwagens (3.7%) vertonen dit gedrag vaker dan autobestuurders (1.6%). De bussteekproef is te beperkt voor een valide indicatorschatting (0.4%) dus dit is louter indicatief. De algemene daling in 2023 t.o.v. 2020 is te wijten aan dalingen van het betreffende geobserveerde gedrag in elk voertuigtype.

### *Prevalentie naargelang gewest*

De proportie bestuurders die gebruik maken van een mobiel(e) gsm/schermttoestel in de hand verschilt niet significant naargelang gewest (Vlaanderen: 1.8%; Wallonië: 2.2%; Brussel: 2.1%). In 2020 werd dit significant minder geobserveerd in Vlaanderen t.o.v. in Wallonië en Brussel. In 2023 zijn dalingen t.o.v. 2020 te zien in de drie gewesten, met de relatief grootste daling in Brussel (4.4% naar 2.1%), dat nu tot een ongeveer gelijk percentage komt als Wallonië.

### *Prevalentie naargelang wegtype*

Het gemiddeld percentage geobserveerd gsm/schermttoestel in de hand ligt significant hoger op snelwegen (2.7%) dan op lagere snelheidswegen (30-50 en 70-90 km/u: beide 1.5%). We zien dit op significante wijze in vracht- en bestelwagens, alsook (niet significant) in personenwagens. In de vorige edities nam het percentage daarentegen trapsgewijs toe met stijgende snelheidslimiet.

### *Prevalentie naargelang weekperiode*

Wat de verschillende periodes binnen een week (enkel overdag) betreft, zien we minder uitgesproken resultaten dan in de vorige meting. De gemiddelde KPI-waarde is nog steeds het hoogst tijdens daluren op weekdays (2.3%), maar niet meer significant verschillend ten opzichte van de waarde voor weekenddagen (1.6%). In personenwagens (1.5-1.6%) en vrachtwagens (3.6-3.9%) zien we (bijna) geen verschil in KPI-waarden naargelang weekperiode. Enkel in bestelwagens zien we opnieuw een significant hogere KPI-waarde tijdens daluren (5.5%) in vergelijking met piekuren (1.9%) en weekenddag (1.0% - maar dit is indicatief gezien de beperkte steekproef).

### *Prevalentie naargelang geschat(te) leeftijdscategorie en geslacht van de bestuurder*

Leeftijd en geslacht (schatting) werden enkel binnen de autobestuurdersgroep geanalyseerd. We zien in 2023, net als in 2020, een statistisch significante daling van het percentage mobiel schermgebruik in de hand per hogere leeftijdscategorie, met dus het hoogste percentage gebruik bij de jongste groep bestuurders (18-24 jaar) en het laagste percentage bij de 65-plussers. Anderzijds lijken mannelijke bestuurders (1.8%) vaker een gsm/schermttoestel in de hand te gebruiken dan vrouwelijke (1.2%), maar dit verschil is kleiner geworden dan in de vorige edities en is voor het eerst niet meer significant.

### *Prevalentie naargelang de bestuurder alleen in het voertuig zit of met passagier*

Het algemeen percentage mobiel schermtoestelgebruik in de hand neemt sterk af wanneer er minstens 1 passagier in het voertuig zit. Dit statistisch significante verschil zien we ook in de aparte analyse van personenwagens en bestelwagens (niet gemeten voor vrachtwagens wegens te beperkte steekproef met passagier).

### *Andere potentiële afleidingsgedragingen*

De categorie 'handelingen aan het instrumentenbord' (2.3%) werd samengenomen met 'handelingen aan een schermtoestel in een gefixeerde houder aan/nabij het instrumentenbord' (0.3%) zoals in de vorige editie (geen onderscheid) omdat het aparte percentage van de tweede categorie beperkt is. Algemeen wordt verwezen naar 'handelingen aan het instrumentenbord'. De geschatte nationaal gemiddelde KPI-waarde bedraagt 2.6% voor de vier voertuigtypes samen, een daling ten opzichte van 2020 (3.4%). In 2013 werd dit gedrag amper geobserveerd (0.6%). Deze daling is vooral te wijten aan een daling in personenwagens (3.2% naar 2.1%). In bestelwagens zien we daarentegen een lichte stijging (4.6% naar 4.9%) en in vrachtwagens een redelijke status-quo (3.9% naar 3.7%). Net als voor gsm/schermttoestelgebruik in de hand komt dit gedrag vooral voor bij bestuurders van bestelwagens (4.9%) en vrachtwagens (3.7%) tijdens het rijden, en komt dit meer voor op snelwegen (4.6%) dan op lagere snelheidswegen (<1.5%). Mannen en personen in de grote middelste leeftijdsgroep doen dit duidelijk vaker dan vrouwen en de jongste (18-24) en oudste (65+) bestuurders.

Het vasthouden van andere voorwerpen dan een gsm/schermttoestel tijdens het rijden komt ook vaak voor bij bestuurders in België. Gemiddeld heeft 1.0% een (e-)sigaret vast (kleine daling ten opzichte van de 1.3% in 2020), 1.2% iets van voeding of drank en 1.1% nog iets anders zoals een zakdoek, papier, zonnebril, schmink – alles samen goed voor 3.3% van de bestuurders algemeen. Rokende bestuurders komen vooral voor in bestelwagens (2.0%) en vrachtwagens (1.4%), en zijn vooral mannen. Deze bestuurders hebben ook significant vaker nog iets anders dan een mobiel schermtoestel of (e-)sigaret in de hand (bestelwagens: 5.8%; vrachtwagens: 3.9%, tegenover wagen: 1.6%, steeds voornamelijk voedsel/drank). Dit laatste komt in 2023

vaker voor in wagens en bestelwagens dan in 2020 (idem voor vrachtwagens). De verschillen naargelang vervoersmodi zagen we ook al in 2020.

De hoogste geschatte KPI-waarde is net als in 2020 voor *zichtbare communicatie* (6.4%) wat ongeveer overeenkomt met de waarde in 2020 (6.1%). Dit kan zowel interactie met iemand in het voertuig of met iemand buiten het voertuig (bijv. handenvrij bellen) betreffen. Net als in 2020 werd dit vaker geobserveerd in het weekend (8.7%) dan in de week (<6.4%), met vooral een groot verschil in wagens tussen weekend (9.2%) en daluren in de week (5.8%). Bij auto- en bestelwagenbestuurders werd meer afleiding door interactie geobserveerd dan bij vrachtwagenbestuurders. En zoals verwacht kan worden, werd dit significant vaker geobserveerd bij bestuurders met passagier (18.5%) dan zonder passagier (1.2%). Deze potentiële afleidingscategorie is het meest onderhevig aan subjectiviteit bij de observatie, gezien de complexiteit van het waarnemen ervan. De betreffende indicatorwaarden dienen dus met de nodige voorzichtigheid en als indicatief geïnterpreteerd te worden.

Het dragen van *oortjes of een koptelefoon* werd net als in 2020 (0.5%) zelden geobserveerd (0.2%). De gebruikte methode is ook minder geschikt om dit te observeren.

### *Globale evaluatie*

De resultaten voor de zes gemeten hoofdcategorieën van potentiële zichtbare afleiding samen suggereren dat een geschatte 14.3% van de bestuurders op Belgische wegen potentieel afgeleid rijdt; bij autobestuurders is dat 13.1%, bij bestelwagenbestuurders maar liefst 22.3% en bij vrachtwagenbestuurders 14.0%.

Vergelijking van de overeenkomende categorieën sinds 2013 (nl. gsm aan het oor; gsm in de hand; ander voorwerp in de hand; bediening aan het instrumentenbord; roken) tonen een steeds verdergaande daling van de totaal geschatte respectievelijke percentages voor elke voertuigcategorie behalve voor bestelwagens.

De voornaamste samenvattende conclusies zijn:

### *Vooraf technologie-gerelateerd afleidingsgedrag*

Van de historisch gemeten en meest objectief observeerbare potentiële afleidingscategorieën sinds 2013 blijft afleidingsgedrag dat met technologie te maken heeft, nl. het gebruik van een mobiel(e) gsm/schermt toestel in de hand en manipulaties aan en ter hoogte van het instrumentenbord, het meest voorkomend, nl. bij 4.6% van de geobserveerde bestuurders (vier voertuigtypes samen). Dit betekent dat op elk moment overdag bijna één op de 22 bestuurders hiermee bezig is. Per voertuigtype bekeken, betreft dit 3.7% van de autobestuurders, 7.4% van de vrachtwagenbestuurders en bij bestelwagenbestuurders stijgt dit zelfs naar 8.3%. Hoewel het gebruik van een mobiel(e) gsm/schermt toestel in de hand wettelijk verboden is en handelingen ter hoogte van het instrumentenbord niet, gaan beide gedragingen veelal gepaard met het afwenden van de ogen van de baan en met manuele handelingen, wat deze risicovoller maken dan voornamelijk mentale activiteiten (Vias institute, 2023). Er is internationale consensus dat dergelijke handelingen het ongevalsrisico statistisch significant verhogen tegenover alert rijden (met een factor 2.5 voor interactie met voertuigsystemen en met een factor 3.6 voor telefoon in de hand; Dingus et al., 2016).

Zoals het studierapport van de eerste gedragsmeting (2013) ook al stelde, is de drang naar hyperconnectiviteit/digitale permanentie (overall, altijd verbonden zijn) in onze maatschappij alomtegenwoordig. Daar komt sinds de vorige editie (2020) en verdergaand in de huidige editie (2023) bij dat voertuigen steeds complexer worden en vaker ingebouwde apparatuur (rijtaakondersteunende, informatie-, entertainment- en infotainmentsystemen), al dan niet geconnecteerd met mobiele schermtoestellen, hebben die door bestuurders regelmatig bediend worden tijdens het rijden (Boets & Teuchies, 2019; Vias institute, 2022; Vias institute, 2024). Een steeds toenemend aantal wagens heeft touchscreens die tijd vergen om bediend te worden. Systemen als Apple CarPlay of Android Auto zijn ontwikkeld om de belangrijkste functies van de smartphone te bedienen via het multimediasysteem van het voertuig. Tegenwoordig moeten soms zelfs rijtaakgerelateerde functies via een scherm of menu-structuur bediend worden. Intussen is er echter consensus dat bepaalde basisfuncties in voertuigen (bijv. regeling van volume, temperatuur, ruitenwissers) beter door tactiele knoppen bediend worden dan door andere 'touch' systemen (of stemcommando's) (ETSC, 2024).

### *Vooraf mobiel schermtoestelgebruik in de hand bij beroepsverkeer*

Uit de resultaten leiden we af dat net als in 2013 en 2020 mobiel elektronisch schermtoestel (gsm) gebruik in de hand vooral voorkomt bij professionele bestuurders (bestelwagens, vrachtwagens). Hierbij geldt een gedeelde verantwoordelijkheid van bestuurders en werkgevers. Werkgevers kunnen zich duidelijk uitspreken tegen dit gedrag en veilig gedrag stimuleren. Anderzijds is het nog altijd de bestuurder om hierop in te gaan of niet. Voor de wet is de bestuurder verantwoordelijk.

### *Interactie komt vaak voor*

Bestuurders in interactie met andere personen werden vaak geobserveerd. Deze waren mogelijk handenvrij aan het bellen of in interactie met een passagier. Uit grootschalig Amerikaans naturalistisch rijonderzoek blijkt dat interactie met een passagier het vaakst voorkomende afleidingsgedrag tijdens het rijden is. Uit deze studie blijkt ook dat dit tot een klein (factor 1.4) maar statistisch significant groter ongevalsrisico leidt tegenover alert rijden.

### *EU benchmarking*

Vergeleken met de andere Europese landen in kader van het Trendline project is België het best presterende land voor de KPI 'niet afgeleid'. Het hogere geschat gemiddeld aandeel afgeleide bestuurders in bestel- en vrachtwagen en op snelwegen komt in meerdere landen voor, maar meestal zijn de verschillen beperkt. In de landen die bestuurdersleeftijd en -geslacht observeerden, zien we ook meestal een patroon van dalend mobiel schermtoestelgebruik in de hand bij stijgende leeftijd en geen uitgesproken geslachtseffect.

## 5.2 Aanbevelingen

### 5.2.1 Verder onderzoek

Dit onderzoek is gericht op zichtbare afleidingsbronnen die geobserveerd kunnen worden langs de kant van de baan. Bepaalde afleidingsbronnen zoals 'interactie' met passagier of handenvrij bellen zijn moeilijker te detecteren via observatie, wat tot een onderschatting van de prevalentie hiervan op basis van deze meting geleid kan hebben. Moeilijk te observeren afleidingsbronnen kunnen ook op andere manieren gemeten worden (bijv. zelf-rapportage van gestopte bestuurders op de baan, representatieve online enquêtes, 'naturalistic driving' studies bij representatieve steekproeven van bestuurders).

Voor zichtbaar afleidingsgedrag kunnen ook andere methodes van directe gedragsobservatie op de baan geëxploreerd worden, zoals het gebruik van video- of foto-beelden. Mogelijk kan wat voor een observator langs de weg niet of moeilijk zichtbaar is, voor de slimme camera wel zichtbaar zijn. Uit de Baseline ervaring blijkt dat zowel observatoren als camera's langs de weg gebruikt kunnen worden om data te verzamelen. Beide methodes hebben echter specifieke voor- en nadelen die grondig geëvalueerd dienen te worden. Bij het overwegen van het gebruik van camera's wordt idealiter eerst een teststudie georganiseerd om de technische haalbaarheid en camerakwaliteit te evalueren (bijv. op hogere snelheidswegen, in verschillende weersomstandigheden, voor verschillende voertuigtypes dus ook die met hogere zitpositie zoals vrachtwagens en bussen, op wegen met verschillende rijstroken). Een belangrijke uitdaging bij het gebruik van camera's zijn de GDPR-beperkingen, die vooraf behandeld dienen te worden. Voor meer informatie over het gebruik van camera's, zie Boets (2023) en Stelling-Kończak et al. (2020). Voor het analyseren van foto's zijn camera's van hoge kwaliteit, gericht op een goede hoek en het voorkomen van lichtreflectie, cruciaal. Anders kan het moeilijk zijn om bijv. het gebruik van een gsm te onderscheiden van ander gedrag, zoals het aanraken van het haar of een bril.

Het regelmatig meten van uniforme indicatoren voor afleiding bij bestuurders maakt deel uit van een evidentie-gebaseerd verkeersveiligheidsbeleid. Dit laat toe kennis te vergaren over de omvang van het probleem, te bepalen welke doelgroepen en risicofactoren primair aangepakt dienen te worden, en vooruitgang in de tijd op te volgen. Naast het monitoren in de tijd van afleiding bij bestuurders van gemotoriseerde voertuigen zou het interessant zijn om dit ook te doen voor andere en kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorfietsers) tijdens deelname aan het verkeer. Vias institute voerde in 2021 alvast een eerste gedragsmeting uit bij voetgangers en fietsers aan oversteekplaatsen geregeld door verkeerslichten (Moreau et al., 2022). Momenteel hebben we enkel informatie over de frequentie (in de laatste 30 dagen) van afleiding bij deze weggebruikersgroepen via zelfgerapporteerd gedrag. Uit de ESRA3-enquête (2023) blijkt ondermeer dat 28.2% van regelmatig rijdende motorfiets- en bromfietsbestuurders in België wel eens een bericht gelezen hebben, of sociale media of het nieuws bekeken hebben tijdens het rijden, wat boven het Europese gemiddelde van 20.7% ligt (niet significant). Bij de fietsers bedraagt deze proportie 22.7% in België en 20.6% in Europa (niet significant). Voor voetgangers bedraagt de algemene proportie 61.3%, wat ook niet significant verschilt van de Europese proportie (63.7%) (Wardenier et al., 2025).

Verder zou beter beoordeeld moeten worden in welke mate afleiding en meer in het bijzonder 'mobiele elektronische toestellen met scherm', de oorzaak zijn van verkeersongevallen in België. Daarvoor is het met name nodig dat de politie dit noteert in het verkeersongevallenformulier (VOF), zodat voor heel België

objectieve informatie wordt verkregen. Martensen & Daniels (2020) maakten op basis van de blootstellingspercentages en ongevalsrisico's uit Dingus et al. (2016; 2019) een schatting van het aantal slachtoffers dat jaarlijks in België vermeden zou kunnen worden indien niemand nog afgeleid zou rijden, nl. bijna 150 doden per jaar.

Dit rapport omvat de beschrijvende analyse van de metingsdata, wat toelaat de factoren te identificeren die de kans op potentiële afleiding bij bestuurders beïnvloeden. Diepgaandere analyses zoals logistische regressiemodellen zouden uitgevoerd kunnen worden om het effect van elke factor afzonderlijk te bepalen.

## 5.2.2 Maatregelen

Deze sectie omvat een update van een deel van de aanbevolen maatregelen uit twee recente briefingdocumenten van Vias institute rond afleiding (2023) en infotainment in het verkeer (2024). Het documenteren van effectieve maatregelen tegen afleiding was nl. een van de doelstellingen van beide documenten.

### 5.2.2.1 Wetgeving en handhaving

In België kan afleiding bestraft worden op basis van drie bepalingen in het Belgische **Verkeersreglement**:

- Artikel 7.2: "De weggebruikers moeten zich zo gedragen op de openbare weg dat ze geen hinder of gevaar veroorzaken voor de andere weggebruikers (...)"
- Artikel 8.3: "Elke bestuurder moet in staat zijn te sturen, en over de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid beschikken. Hij moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben."
- Artikel 8.4: "Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen mobiel elektronisch apparaat met scherm gebruiken, vasthouden of manipuleren, tenzij het in een daarvoor bestemde houder aan het voertuig is bevestigd."

De twee eerste artikelen zijn algemene bepalingen; het eerste betreft alle weggebruikers en het tweede (en derde) alle bestuurders van voertuigen. Artikelen 8.3 en 8.4 gelden voor alle bestuurders, ook fietsers en gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen zoals e-steps. De definitie van "stilstaand voertuig" is: een voertuig dat niet langer stilstaat dan nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken. Technisch gezien, is halt houden voor een rood licht of in de file staan dus niet hetzelfde als stilstaan. Overtredingen die verband houden met de artikelen 8.3 en 8.4 (vanaf 3/3/2022) worden beschouwd als overtredingen van de 3de graad. Dit zijn overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen. Ze leiden tot een onmiddellijke inning van 174 €. Bij niet betaling wordt een minnelijke schikking van 235 € voorgesteld. Verschijnt de bestuurder voor de rechtbank, dan riskeert die een boete van 240 tot 4 000 €. De rechter kan ook een verval van het recht tot sturen uitspreken (Vias institute, 2023).

Volgend op de actualisering van Artikel 8.4 in 2022 is sinds 01/02/2024 een nieuwe richtlijn voor politiediensten van het Parket van kracht, als zwaardere **handhavingsaanpak** tegen afleiding bij bestuurders (<https://www.politie.be/5383/nieuws/richtlijn-parket-intrekking-rijbewijs-gsm-gebruik>). Sinds die datum wordt bij vaststelling van gebruik van de gsm of van elk mobiel elektronisch apparaat met een scherm achter het stuur de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs bevolen voor een periode van 15 dagen. Dit gaat om:

- het besturen van een motorvoertuig met uitzondering van bromfietsen klasse A
- een motorvoertuig in beweging (niet stilstaand in de file of voor rood licht)

Alle andere inbreuken op Artikel 8.4 van de Wegcode (o.a. in de file of voor rood licht, bromfietsers klasse A, fietsers) worden op de gebruikelijke manier afgehandeld, namelijk via onmiddellijke inning zonder onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.

Het verhogen van de objectieve en subjectieve **pakkans** kan de vermindering van dit risicogedrag stimuleren. De meerderheid van de Belgen (80%) is ook voorstander van meer handhaving hier op (Schinckus et al., 2021).

Wat de objectieve pakkans betreft, hebben we geen gegevens van politionele handhavingsinspanningen (controles) over de jaren heen, maar wel van het aantal jaarlijks geregistreerde verkeersinbreuken op gsm-gebruik in België (zie Tabel 8). In dit overzicht sinds 2015 zien we de hoogste aantallen geregistreerde inbreuken in de laatste 3 beschikbare jaren (nl. 2021-2023), met telkens meer dan 114 500 inbreuken per jaar (Federale Politie, 2025: <https://www.politie.be/statistieken/nl/verkeer>). Dit lijkt niet te stroken met de

gevonden evolutie op basis van de gedragsmetingen (daling sinds 2013) maar beide databronnen kunnen uiteraard niet zomaar naast elkaar gelegd worden, bijv. het aantal geregistreerde inbreuken hangt sterk af van het handhavingsbeleid en zegt niet direct iets over de prevalentie van het risicogedrag.

Tabel 8 Geregistreerde verkeersinbreuken op GSM door politie in België 2015-2023 (Federale Politie, 2025)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
GSM inbreuken	108 893	108 760	100 357	98 687	104 733	107 676	114 532	116 435	114 678

De subjectieve pakkans betreft de inschatting van de kans om gecontroleerd te worden op een bepaald risicogedrag (en dus betrapt te worden). Dit is eerder beperkt voor het gebruik van een mobiele telefoon achter het stuur bij autobestuurders in België: uit de ESRA3-enquête blijkt dat 18.0% van de autobestuurders het waarschijnlijk acht om hierop gecontroleerd te worden op in 2023. In de vorige editie in 2018 was dit 14,5%. Dit is dus toegenomen maar niet significant (Wardenier et al., 2025).

Het is belangrijk om onwettig gebruik, zoals het in de hand houden van mobiele toestellen als bestuurder, te kunnen controleren en beboeten. Momenteel is het in België enkel mogelijk om bestuurders te controleren en beboeten op onwettig gebruik van infotainmentsystemen achter het stuur door middel van visuele controles door de bevoegde instanties. Er is nog geen mogelijkheid om onwettig gebruik achter het stuur via **slimme (AI) camera's** te laten detecteren. In Nederland, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Australië worden al systemen uitgerold waarbij camera's dit kunnen (en dus mogen). Het gebruik van een camerasysteem vergroot de pakkans en zal de werklast voor de bevoegde instanties beperken (Stelling-Kończak et al., 2020; Vias institute, 2025). Vias institute voerde recent een proefproject uit met dergelijke camera's (Vias institute, 2021). Hieruit bleek dat het systeem bestuurders die met de telefoon of andere elektronische toestellen bezig zijn, nauwkeurig detecteert. Het in gebruik nemen van slimme camera's in het kader van verkeersveiligheid is intussen opgenomen in het [Federaal Regeerakkoord 2025-2029](#): "*De federale regering zet in op een proportioneel en doelmatig gebruik van het ANPR-cameranetwerk en andere camera's, en beschermt daarbij maximaal de privacy. Deze camera's moeten bijvoorbeeld kunnen worden ingezet om wegpiraten en verkeerscriminelen te signaleren aan de politie. Een wettelijk kader, met respect voor alle geldende privacyregels, moet het mogelijk maken om het gebruik van de telefoon achter het stuur vast te stellen met behulp van een onbemand automatisch werkend toestel.*"

### 5.2.2.2 Technologie en infrastructuur

Wat technologie betreft, kunnen **waarschuwings- en rijhulpsystemen** (en verdere **automatisering**) geïnstalleerd in voertuigen afgeleide bestuurders waarschuwen over gevaar of ingrijpen bij een gevaarlijke situatie (bijv. *lane departure warning, lane keeping assist, autonomous emergency braking, collision avoidance*). Er is weinig ongevalsdata beschikbaar om de effectiviteit van waarschuwingssystemen te evalueren, maar uit een recente Amerikaanse analyse blijkt dat *forward collision warning* het aantal kopstaartongevallen met 20% vermindert (IHHS/IIHS, 2019; Vlakveld, 2019). Ook de combinatie hiervan met *autonomous emergency braking* blijkt heel effectief te zijn. Automatische afleidingsdetectiesystemen meten de tijd dat de bestuurder wegstijgt van de baan en geven een waarschuwing als een drempelwaarde bereikt wordt. Deze systemen evolueren voortdurend en hun nauwkeurigheid dient verder geoptimaliseerd te worden (Vlakveld, 2019). Het effect op ongevalsbetrokkenheid vereist verder onderzoek, maar theoretisch gezien, kan een nauwkeurig systeem de verkeersveiligheid vergroten, zeker als de bestuurder het krijgen van waarschuwingen probeert te vermijden. Sinds 2022 zijn ondermeer *lane keeping assist, advanced emergency braking, drowsiness and attention detection en distraction recognition/prevention* (driver monitoring systemen) verplicht voor nieuwe personen- en bestelwagens in Europa (European Commission, 2019).

Sinds 7 juli 2024 is het voor alle nieuwe modellen van personen- en bestelwagens verplicht om uitgerust te zijn met een *Advanced Driver Distraction Warning* (ADDW) systeem (Europese Commissie, 2023). Vanaf 7 juli 2026 zal dit verplicht worden voor alle nieuwe voertuigen. De bedoeling van dit systeem is om bestuurders te waarschuwen wanneer ze te lang afgeleid lijken te zijn van de rijtaak, nl. in de volgende situaties:

- Het voertuig rijdt 50 km/u of sneller en de bestuurder kijkt 3.5 sec neerwaarts;
- Het voertuig rijdt 20 km/u of sneller en de bestuurder kijkt 6 sec neerwaarts.

Een mogelijk nadeel van waarschuwings- en rijhulpsystemen is echter dat ze de kans vergroten dat bestuurders meer afleidende taken gaan doen omdat ze zich 'beschermd' voelen tijdens het rijden, ook al zijn

deze nog niet perfect (Vlakveld, 2018). Het is dan ook belangrijk dat bestuurders zich bewust zijn van het doel, de beperkingen en het mogelijke falen van de systemen in hun voertuig (Hungund et al., 2021).

Niet alle voertuigtechnologie leidt op dezelfde manier tot afleiding. Bepaalde nieuwe technieken voor voertuiginformatie en entertainment, zoals *head-up displays* en spraakbediening, kunnen tot minder visueel-manuele afleiding leiden. Hier kunnen evenwel ook nog nadelen aan verbonden zijn, vooral wat de cognitieve afleiding betreft (de cognitieve belasting blijft) (Vlakveld, 2018).

Uit een marktscan van Harms et al. (2025) blijkt dat HMIs in wagens de laatste jaren veel ingewikkelder geworden zijn door een toename van functies en *touchscreens*. Touchscreens blijken tussen 2020 en 2024 bovendien steeds groter geworden te zijn. Voor heel wat functies, zelfs voor basiscontrolefuncties voor het rijden, blijken de vroegere fysieke knoppen vervangen te zijn door touchscreens (Deguzman et al., 2024).

Om ervoor te zorgen dat de bestuurder zo weinig mogelijk afgeleid wordt van de rijtaak, dient de **voertuigindustrie** tijdens de ontwikkeling van HMI rekening te houden met wetenschappelijk onderbouwde aanbevelingen voor veilige en toegankelijke interfaces waarbij menselijk gebruik centraal staat in het ontwerp. Hierbij moet het belangrijkste uitgangspunt zijn dat de aandacht van de bestuurder zo weinig en zo kort mogelijk afgeleid wordt van de rijtaak (Vias institute, 2025). Uit studies blijkt dat het gebruik van tactiele knoppen, en zeker voor bepaalde basisfuncties in voertuigen, het risico op afleiding verminderen (ETSC, 2024). Hierop aansluitend zal Euro NCAP vanaf 2026 beoordelingscriteria invoeren voor het gebruik van algemene voertuigbedieningselementen om te voorkomen dat bestuurders hun ogen gedurende langere tijd van de weg halen. Dit is gebaseerd op bewijs dat HMI-ontwerp kan leiden tot werkdruk, afleiding, ogen van de weg en een verhoogd risico op ongevallen. Op deze manier worden autofabrikanten aangemoedigd om rekening te houden met menselijke factoren bij het ontwikkelen van nieuwe HMI in voertuigen (Euro NCAP, 2025).

Vanuit de voertuigindustrie is het ook mogelijk bepaalde technologie te gebruiken om afleiding door niet rijtaakondersteunende taken onmogelijk te maken, zoals infotainmentsystemen die bepaalde functies tijdens het rijden onmogelijk maken (bijv. tekstberichten sturen/lezen). Daarnaast is het belangrijk dat bestuurders zich vertrouwd maken met het infotainmentsysteem in hun wagen voor ze dit gebruiken tijdens het rijden (Boets & Teuchies, 2021). Nederland gebruikt specifieke richtlijnen voor de ontwikkeling en het gebruik van ingebouwde informatiesystemen (Harms et al., 2017; Kroon et al., 2019). Ook apps op de mobiele telefoon, door de bestuurder zelf te regelen, kunnen het gebruik hiervan verminderen, maar deze blijken redelijk gemakkelijk te omzeilen (Vlakveld, 2018).

Ook het gebruik van slimme (AI) camera's voor de handhaving van afleiding bij bestuurders valt onder mogelijke technologische maatregelen. Dit onderwerp wordt besproken in de vorige sectie, onder handhaving.

Wat infrastructuur betreft, blijken **ribbelstroken** aan de zijkant van de baan die afgeleide bestuurders waarschuwen dat hun voertuig bijna van de baan afrijdt, een kost-efficiënte maatregel die het aantal ongevallen door afleiding kan verminderen (Elvik et al., 2009). Daarnaast kan de prevalentie van afleiding verminderd worden door een **wegomgeving** die zelf niet inherent afleidt. Zo dient het plaatsen van mogelijk sterk afleidende reclamepanelen langs de weg (vooral lichtgevende digitale borden) vermeden te worden (Weekley & Helman, 2019: aanbevelingen voor wegbeheerders: [www.cedr-adverts.eu](http://www.cedr-adverts.eu); van Schagen et al., 2018; Vlakveld, 2018).

### 5.2.2.3 Voorlichting en educatie

**Voorlichtingscampagnes** hebben als doel aan de verkeersveiligheid bij te dragen door de bevolking o.a. bewust te maken van de gevaren van afleiding (Kaiser & Aigner-Breuss, 2017; Vlakveld, 2018). Zo was er recent de afleidingscampagne 'Wagen in, gsm uit' van Vias institute en Baloise Insurance (2021; [www.altijdalert.be/nl/social-media/](http://www.altijdalert.be/nl/social-media/)). Dergelijke campagnes worden best regelmatig herhaald, met doelgroepgerichte boodschappen en, in geval van verboden afleiding, gekoppeld aan verhoogde handhaving om de impact te vergroten (Delhomme et al., 2010). Bijzondere aandacht dient te gaan naar jongeren die de 'natuurlijke' reflex hebben om naar de telefoon te grijpen wanneer ze gebeld worden of een sms krijgen. Uit de huidige gedragsmeting bleek ook dat de jongste bestuurders (18-24 jaar) het vaakst de gsm in de hand gebruiken tijdens het rijden. Doelgerichte campagnes zijn dan ook cruciaal.

Eveneens volgend uit de bevindingen van de huidige gedragsmeting, zou voorlichting ook aan bod moeten komen in de rijopleiding van nieuwe bestuurders en in de voortgezette **opleiding** van professionele bestuurders (European Commission, 2018). Net zoals het gebruik van een navigatiesysteem toegevoegd werd aan het rijexamen in Vlaanderen, kan het interessant zijn om iets soortgelijks te overwegen voor het gebruik

van andere vormen van infotainment of informatiesystemen. Dit kan nieuwe bestuurders veiliger leren omgaan met infotainment en kan inzichten creëren in de mogelijke gevaren (Tant et al., 2024). Een meer intensieve aanpak zoals educatieve programma's om afleiding tegen te gaan en/of er zo veilig mogelijk mee om te gaan, kunnen tot gedragsverandering leiden. Het risico bestaat wel dat bestuurders meer afleidende taken gaan uitvoeren tijdens het rijden omdat ze zich daartoe in staat voelen na de training (Vlakveld, 2018). Dit ongewenste effect dient voorkomen te worden.

Tenslotte blijkt dat het stimuleren van **werkgevers** om een veiligheidsbeleid te implementeren rond afleiding tijdens het rijden ook effectief is. Uit onderzoek blijkt dat bestuurders in bedrijven met een duidelijke veiligheidscultuur minder de telefoon gebruiken tijdens het rijden (Vlakveld, 2018). In de resultaten van de huidige gedragsmeting zien we dat gsm-gebruik in de hand vooral veel voorkomt bij beroepsverkeer. Ook werkgevers hebben hier een verantwoordelijkheid, bijv. als zij verwachten dat werknemers voortdurend bereikbaar zijn, ook als ze onderweg zijn.

#### 5.2.2.4 Federaal en interfederaal plan voor de verkeersveiligheid

Het federaal actieplan voor de verkeersveiligheid 2021-2025 is het engagement van de federale overheid om, op de gebieden waarvoor ze bevoegd is, de maatregelen te nemen die nodig zijn om het aantal verkeersgewonden en doden te doen dalen ([Federaal Plan](#) voor de Verkeersveiligheid, 2021). Het KPI-resultaat van de gedragsmeting van 2020 vormde de basis voor de doelstelling voor afgeleid rijden tegen 2030. Het doel is een halvering van het algemeen percentage gebruik van een mobiel schermtoestel in de hand voor personenwagens, bestelwagens, vrachtwagens en bussen samen van 3,2% in 2020 naar 1,6% in 2030 en een vermindering met 90% tegen 2050. De doelstellingen van -50% tegen 2030 en -90% tegen 2050 gelden ook voor de afzonderlijke KPIs voor wagens, bestelwagens en vrachtwagens (Slootmans et al., 2022; Slootmans, 2023; Slootmans & Boets, 2025).

De gedragsmeting van 2023 is de eerste opvolgmeting in de monitoring die een indicatie geeft over de evolutie van de KPI in België. De resultaten suggereren alvast een positieve trend tussen 2020 en 2023 maar deze KPI dient verder in de tijd gemonitord te worden om te kunnen spreken over een duidelijke evolutie en om te kunnen bepalen of de doelstellingen tegen 2030 en 2050 al dan niet behaald worden.

In het federaal plan wordt gesteld dat de strijd tegen afgeleid rijden geïntensifieerd dient te worden. Een aantal van de hierboven besproken maatregelen zijn ook in dit plan opgenomen, o.a. doeltreffendere en meer gerichte controles ter verhoging van de pakkans, modernisering van Artikel 8.4 naar alle elektronische schermtoestellen (ingevoerd in 2022), en de (semi-)automatische detectie van mobiel schermtoestel gebruik (Federaal Plan, 2021).

Het [interfederaal plan](#) 'All for zero' (2021) omvat het gezamenlijk engagement van de overheden op regionaal en federaal niveau om maatregelen te nemen op het vlak van verkeersveiligheid, om de doelstellingen te halen. Deze gemeenschappelijke visie bouwt verder op de regionale en federale doelstellingen en actieplannen (<https://all-for-zero.be/>).

# Referenties

- Aarts, L., Mons, C., Van den Berge, W., Heffernan, S., Larsson, P.C., Markov, M., Salathe, M., Silverans, P., Sternlund, S., Vadeby, A. (2025). *The use of KPIs in the policy process. Results of the Trendline Policy Integration Questionnaires. Final. Report* produced as part of the Trendline project. [https://trendlineproject.eu/trendline-results/trendline\\_results-pac-questionnaires\\_final-2025.pdf](https://trendlineproject.eu/trendline-results/trendline_results-pac-questionnaires_final-2025.pdf)
- Boets, S., Schumacher, M., Stelling, A., Jankowska-Karpa, D., & Pavlou, D. (2021). *Methodological guidelines – KPI Distraction Baseline project*. Brussels: Vias institute.
- Boets, S. & Teuchies, M. (2019) *Afleiding achter het stuur: de impact van infotainment*. Een verkennende literatuurstudie. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. <https://www.vias.be/publications/Afleiding%20achter%20het%20stuur%20-%20de%20impact%20van%20infotainment/Afleiding%20achter%20het%20stuur%20de%20impact%20van%20infotainment.pdf>
- Boets, S. (2023). *Baseline report on the KPI Distraction*. Baseline project, Brussels: Vias institute.
- Boets, S., Wardenier, N., Moreau, N., & De Roeck, M. (2023). *Tweede nationale gedragsmeting "afleiding tijdens het rijden"*. Prevalentie van zichtbare potentiële afleiding achter het stuur. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. [https://www.vias.be/publications/2de\\_nationale\\_gedragsmeting\\_afleiding\\_tijdens\\_het\\_rijden/2de\\_nationale\\_gedragsmeting\\_afleiding\\_tijdens\\_het\\_rijden.pdf](https://www.vias.be/publications/2de_nationale_gedragsmeting_afleiding_tijdens_het_rijden/2de_nationale_gedragsmeting_afleiding_tijdens_het_rijden.pdf)
- Deguzman, C.A.; Donmez, B.; Harbluk, J.; Lau, C.; Burns, P.C. (2024). A Technology Scan of Touchscreen Trends in Passenger Vehicles. In Proceedings of the 16th International Conference on Automotive User Interfaces and Interactive Vehicular Applications, Automotive UI 2024 — Main Proceedings, Stanford, CA, USA, 22–25 September 2024; Association for Computing Machinery, Inc.: New York, NY, USA, 2024; pp. 149–159.
- Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., Simões, A., Adamos, G., Areal, A., Chappé, J., Eyssartier, C., Loukopoulos, P., Nathanail, T., Nordbakke, S., Peters, H., Phillips, R., Pinto, M., Ranucci, M.-F., Sardi, G. M., Trigo, J., Vaa, T., Veisten, K., & Walter, E. (2010). Road Safety Communication Campaigns. Manual for design, implementation and evaluation. CAST project. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2010. <https://doi.org/10.2832/65366>
- Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS), 113(10), 2636–2641. <https://doi.org/10.1073/pnas.1513271113>
- Elgner, J., Andrášik, R., Bijleveld, F., Boets, S. and Van den Berghe, W. (2024). *Suggested approach for weighting sample data and calculation of statistics*. Note produced as part the Trendline project, supported by the European Union. <https://trendlineproject.eu/media/pages/publications/32e9d29d7c-1719921954/statistical-analysis-of-kpi-data.pdf>
- ETSC. (2024). *Cars will need buttons not just touchscreens to get a 5-star Euro NCAP safety rating*. <https://etsc.eu/cars-will-need-buttons-not-just-touchscreens-to-get-a-5-star-euro-ncap-safety-rating>
- Euro NCAP (2025) *Safe Driving - Driver Engagement - Protocol*. Version 1.0, March 2025. Available at: <https://www.euroncap.com/media/85854/euro-ncap-protocol-safe-driving-driver-engagement-v10.pdf>
- European Commission. (2019). *COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero". SWD(2019) 283 final*. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf>
- European Commission (2023). *Road safety thematic report – Distraction*. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. Available at: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/3aa20fd9-b969-416a-9e43-094d445f6254\\_en?filename=ERSO-TR-Distraction\\_2023-12-19.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/3aa20fd9-b969-416a-9e43-094d445f6254_en?filename=ERSO-TR-Distraction_2023-12-19.pdf)
- European Commission. (2023). *Commission Delegated Regulation (EU) 2023/2590 of 13 July 2023 supplementing Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council by laying down detailed rules concerning the specific test procedures and technical requirements for the type-approval*

*of certain motor vehicles with regard to their advanced driver distraction warning systems and amending that Regulation.*

- European Union (2019). Regulation (Eu) 2019/2144 Of The European Parliament And Of The Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles... Official Journal of the European Union 16.12.2019. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex:32019R2144>
- Harms, I.M.; Auerbach, D.A.M.; Papadimitriou, E.; Hagenzieker, M.P. (2025). Frequently Used Vehicle Controls While Driving: A Real-World Driving Study Assessing Internal Human–Machine Interface Task Frequencies and Influencing Factors. *Appl. Sci.*, 15, 5230. <https://doi.org/10.3390/app15105230>.
- Harms, I. M., Dicke, M., Rypkema, J. A., & Brookhuis, K. A. (2017). Position paper. Verkeersveilig gebruik van smart devices én Smart Mobility Toegang tot Smart Mobility-diensten met aandacht voor het verkeer. Utrecht, Nederland: Smart Mobility Community for Standards and Practices, thema Human Behaviour.
- Huemer, A. K., Schumacher, M., Mennecke, M., & Vollrath, M. (2018). *Systematic review of observational studies on secondary task engagement while driving*. *Accident Analysis and Prevention*, 119(May), 225–236. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.07.017>
- Hungund, A. P., Pai, G., & Pradhan, A. K. (2021). Systematic Review of Research on Driver Distraction in the Context of Advanced Driver Assistance Systems. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2675(9), 756–765. <https://doi.org/10.1177/03611981211004129>.
- IHHS/IIHS. (2019). Real-world benefits of crash avoidance technologies. Insurance Institute for Highway Safety, Highway Loss Data Institute. [https://www.iihs.org/media/259e5bbd-f859-42a7-bd54-3888f7a2d3ef/shuYZQ/Topics/ADVANCED\\_DRIVER\\_ASSISTANCE/IIHS-real-world-CA-benefits.pdf](https://www.iihs.org/media/259e5bbd-f859-42a7-bd54-3888f7a2d3ef/shuYZQ/Topics/ADVANCED_DRIVER_ASSISTANCE/IIHS-real-world-CA-benefits.pdf)
- Kroon, E. C. M., Martens, M. H., Brookhuis, K. A., de Waard, D., Stuiver, A., Westerhuis, F., Angelis, M., Hagenzieker, M., Alferdock, J., Harms, I., & Hof, T. (2019). Human factor guidelines for the design of safe in-car traffic information services. Rijksuniversiteit Groningen.
- Lumley, T. (2020). *Survey: analysis of complex survey samples*. (R package version 4.0).
- Martensen, H., & Daniels, S. (2020). Hoeveel slachtoffers kunnen we vermijden door veiliger te rijden? Omvang van belangrijke risicofactoren. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. <https://www.vias.be/publications/Hoeveel%20slachtoffers%20kunnen%20we%20vermijden%20door%20veiliger%20te%20rijden/Hoeveel%20slachtoffers%20kunnen%20we%20vermijden%20door%20veiliger%20te%20rijden.pdf>
- Moreau N., Boets S., Wardenier N. & Silverans P. (2022) Meting van afleiding bij voetgangers en fietsers – Prevalentie van het gebruik van de mobiele telefoon aan kruispunten. Brussel, België: Vias institute. <https://www.vias.be/publications/Meting%20van%20afleiding%20bij%20voetgangers%20en%20fietsers/KF-19-DISTR-VRU%20Meting%20van%20afleiding%20bij%20voetgangers%20en%20fietsers.pdf>
- R Core Team. (2020). *R: A language and environment for statistical computing*. R Foundation for Statistical Computing. Vienna, Austria.
- Regan, M. A., Hallett, C., & Gordon, C. P. (2011). Driver distraction and driver inattention: Definition, relationship and taxonomy. *Accident Analysis and Prevention*, 43(5), 1771–1781. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.04.008>.
- 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. [https://www.vias.be/publications/Rijden zonder handen/Rijden zonder handen - Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet.pdf](https://www.vias.be/publications/Rijden%20zonder%20handen/Rijden%20zonder%20handen%20-%20Gebruik%20van%20de%20GSM%20en%20andere%20voorwerpen%20tijdens%20het%20rijden%20op%20het%20Belgische%20wegennet.pdf)
- Schincus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018). Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum verkeersveiligheid. <https://www.vias.be/publications/Hoe%20kijken%20weggebruikers%20naar%20verkeersveiligheid.final/Hoe%20kijken%20weggebruikers%20naar%20verkeersveiligheid-final.pdf>
- Sciensano, 2025. *Resultaten van de Gezondheidsenquête 2023-2024*. Gezondheidsdeterminanten. Online consultatie: <https://www.sciensano.be/nl/resultaten-van-de-gezondheidsenquête-2023-2024/gezondheidsdeterminanten#gebruik-tabak>

- Silverans, P., & Boets, S. (2021). *Considerations for sampling weights. Baseline project.* (Brussels: Vias institute (ed.)). Brussels: Vias institute.
- Slootmans, F., Delannoy, S. & Van den Berghe, W. (2022). Status van de verkeersveiligheid in België – Achtergrondinformatie bij de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2021, Brussel: Vias institute.
- Slootmans, F. (2023). Statusrapport verkeersveiligheid – Waar staan we na één jaar All For Zero?, Brussel: Vias institute.
- Stelling-Kończak, A., Goldenbeld, C., & van Schagen, I. N. L. G. (2020). *Handhaving van het verbod op handheld telefoongebruik Een kijkje in de keuken van Nederland en andere landen (R-2020-23).* Den Haag: SWOV.
- Stelling, A., Boets, S., González Hernández, B., Jankowska, D., Larsson, P., Schumacher, M., Vieira, S., & Ziakopoulos, A. (2023). *KPI Distraction. Methodological Guidelines. Report produced as part of the Trendline project, supported by the European Union.* <https://baseline.vias.be/storage/minisites/baseline-kpi-distraction.pdf>
- Stelling (2025) *Trendline project. Report on KPI Distraction.* Report produced as part the Trendline project, supported by the European Union. <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/d092c92acd-1764252485/kpi-distraction-report.pdf>
- Tant, M., Vervoort, M., & Vandael Schreurs, K. (2024). Gebruik van infotainment door autobestuurders— Invloed op het rijgedrag. Vias institute.
- Van den Berghe, W. & Stelling, A. (Eds.) (2025). *Trendline 2022-2025 - Data collection and analysis of road safety KPIs in Europe.* Report produced as part the Trendline project, supported by the European Union. <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/0009a5772a-1764261353/trendline-final-report.pdf>
- van Schagen, I., Boets, S., Daniels, S., Helman, S., Vlakveld, W., & Weekley, J. (2018). ADVERTS D1.2 Roadside advertising and road safety: what do we know, what do we do? Executive Summary. ADVERTS project, Assessing Distraction of Vehicle drivers in Europe from Roadside Technology-based Signage. CEDR Transnational Road Research Programme.
- Vias institute (2021) *Test camerasysteem gsm-gebruik: pakkans kan gevoelig verhoogd worden met dit systeem. (Persbericht 13 november 2020).* Brussel, België: Vias institute. <https://www.vias.be/nl/newsroom/ctest-camerasysteem-gsm-gebruik-pakkans-kan-gevoelig-verhoogd-worden-met-dit-systeem/>
- Vias institute (2022) *Briefing "Geavanceerde rijhulpsystemen".* Brussel, België, Vias institute, [www.vias.be/briefing https://briefings.vias.be/nl/briefings/geavanceerde-rijhulpsystemen/](https://briefings.vias.be/nl/briefings/geavanceerde-rijhulpsystemen/)
- Vias institute. (2023). *Briefing "Afleiding in het verkeer."* Brussel, België, Vias institute. Beschikbaar op: <https://briefings.vias.be/nl/briefings/afleiding-in-het-verkeer/>
- Vias institute (2024) *Briefing "De impact van infotainment op verkeersveiligheid".* Brussel, België, Vias institute, [briefings.vias.be https://briefings.vias.be/storage/minisites/kf-briefing-nl-final-de-impact-van-infotainment.pdf](https://briefings.vias.be/storage/minisites/kf-briefing-nl-final-de-impact-van-infotainment.pdf)
- Vlakveld, W. P. (2019). Veiligheidseffecten van rijtaakondersteunende systemen; Bijlage bij het convenant van de ADAS Alliantie. Den Haag: SWOV. [www.swov.nl](http://www.swov.nl)
- Vlakveld, W. P. (2018). Maatregelen tegen afleiding bij automobilisten. Een literatuurstudie. Den Haag: SWOV.
- Vollrath, M., Schumacher, M., Boets, S., & Meesmann, U. (2019). *Guidelines for assessing the prevalence of mobile phone use in traffic. FERSI technical paper, November 2019. November, 42.* <https://fersi.org/>
- Wardenier, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025). *De kijk van Belgische weggebruikers op verkeersveiligheid – Belgische resultaten van de ESRA3 survey (2023),* Brussel: Vias institute
- Weekley, J., & Helman, S. (2019). *Minimising distraction from roadside advertising Recommendations for road authorities.* ADVERTS project, Assessing Distraction of Vehicle drivers in Europe from Roadside Technology-based Signage. CEDR Transnational Road Research Programme.

# Bijlagen

## Bijlage 1: EC SWD KPI 5 for driver distraction by handheld devices

Commission Staff Working Document - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", SWD (2019) 238, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

### Rationale

Driver distraction is considered as a collision factor of growing importance due to the increased use of mobile devices - mainly smartphones - during the past years, and the widespread use of texting applications has aggravated the existing problem of phone calls. This is why the use of a handheld mobile device while driving is proposed as a proxy to assess the driver distraction problem.

### Definition of the KPI

**Percentage of drivers NOT using a handheld mobile device.**

### Minimum methodological requirements

Data collection method	Direct observation by trained observers on roadside or from moving vehicles. Other alternatives could be used if available, e.g. automatic detection. To be decided by Member States.
Road type coverage	The indicator should cover motorways, rural non-motorway roads, and urban areas. The results may be presented separately for these three different road types.
Vehicle/user type	Cars, light goods vehicles, buses/coaches as a minimum. Other user types if possible (disaggregated by user type).
Location	Random sample (methodology for Member States to decide).
Time of day	Observations to take place during daylight.

## Bijlage 2: Trendline methodologische vereisten KPI afleiding

Samenvattend overzicht van methodologische vereisten en aanbevelingen voor observatiestudies op de weg in het kader van de Trendline KPI afleiding (Stelling et al., 2023): extractie uit het rapport

# Appendix 5 Summary overview of on-road observation study requirements and recommendations

Trendline minimum requirements for on- road observation study	Trendline recommended options for on-road observation study
<ul style="list-style-type: none"> <li>KPI: % not using a handheld mobile device</li> <li>- % no device in the hand + CI aggregated</li> <li>- % no device in the hand + CI per road type (3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Different types of distraction</li> <li>- Driver characteristics</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direct observation by well-trained observers along the road or from moving vehicles; alternatively roadside cameras may be used for observations (preferably a pilot study first)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Three road types: rural roads, urban roads, motorways</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Locations: selection as random as possible, good view, safe, inconspicuous</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exclusion of locations with &lt;10 vehicles/hour is allowed</li> <li>- Geographical coverage</li> <li>- Region stratification</li> <li>- A representative set of locations instead of randomly selected locations is allowed</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Three vehicle types: passenger cars, light goods vehicles, heavy goods vehicles</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Min. sample size: 2,000 observations for the 3 vehicle types together (it is allowed not to report disaggregate data for the 3 included vehicle types)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Boost sample size for more accurate estimates and further (crossed) stratifications</li> <li>- Collect data of 2,000 drivers per vehicle type (i.e. 2,000 for passenger cars, 2,000 for LGVs and 2,000 for HGVs).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Min. 500 observations/road type (3)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Min. 10 different locations/road type</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 location = min. 1 observation session of min. 30 minutes</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fieldwork organisation: mix of daytime hours: on and off peak on week days, balanced over road types/locations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Time period stratification: week days versus weekend day (min. 10 locations per time period; min. 2 locations per time period x road type; min. 500 observations/ time period)</li> <li>- Additional time period stratification: week day peak, week day off-peak, weekend day (same requirements as above per time period)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Not during holidays or heavy winter period</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exclude observations of stopped vehicles, include all other</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traffic counts during sessions (10 min) for weighing data + estimates of road network length (3 types)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Use available traffic volume data to sample locations and to weigh data according to included stratifications</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Complete disaggregated data (crossed strata)</li> </ul>



**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)