



Rapport nr. 2024-R-35-NL

Statusrapport verkeersveiligheid 2024

Waar staan we na drie jaar All For Zero?



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Rapportnummer	2024 - R - 35 – NL
Wettelijk depot	D/2024/0779/83
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	25/03/2025
Auteur(s)	Freya Sloomans, Sofie Boets
Verantwoordelijke uitgever	Karin Genoe

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

Overname van informatie uit dit rapport is toegestaan mits expliciete bronvermelding:
Sloomans, F., Boets, S. (2025). Statusrapport verkeersveiligheid 2024 – Waar staan we na drie jaar All For Zero?, Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français.

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	4
Samenvatting	5
1 All for Zero	8
2 Aantal verkeersdoden en zwaargewonden	10
3 Gedragsindicatoren	12
3.1 Overdreven snelheid	12
3.2 Rijden onder invloed van alcohol	14
3.3 Gebruik van de veiligheidsgordel	16
3.4 Afleiding	19
3.5 Helmdracht bij gemotoriseerde tweewielers	20
4 Voertuigveiligheid	22
5 Medische zorg na een verkeersongeval	24
6 Overzicht	26
Referenties	27

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1. Streefdoelen voor 2030 en 2050. Bron: Federaal Plan voor Verkeersveiligheid, 2021-2025 & Slootmans, F. (2022)	8
Tabel 2. Percentielen voor var. TIMING (in minuten) per jaar, 2019 en 2020. Bron: FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, DGGG - Gezondheidszorg - Dienst Data- en beleidsinformatie	25
Figuur 1. Evolutie van het aantal doden 30 dagen, 2012-2023. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	10
Figuur 2. Evolutie van het aantal zwaargewonden, 2012-2023. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	11
Figuur 3. Evolutie van gehospitaliseerde verkeersslachtoffers ernstige verwondingen (MAIS3+), 2012-2022. Bron: FOD Volksgezondheid	11
Figuur 4. Percentage bestuurders dat sneller dan de snelheidslimiet rijdt, 2007-2021, en streefdoel voor 2030. Bron: Wardenier et al. (2023a)	13
Figuur 5. Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen: percentage autobestuurders dat aangeeft de snelheidslimiet in de afgelopen 30 dagen ten minste één keer te hebben overschreden. Bron: Harkin et al. (2024)	14
Figuur 6. Percentage bestuurders met een alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet, 2003-2021, en streefdoel voor 2030. Bron: Boets et al. (2023a)	15
Figuur 7. Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed: percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal onder invloed te hebben gereden in de afgelopen 30 dagen. Bron: Vias institute, 2023a	16
Figuur 8. Percentage bestuurders en passagiers die de gordel niet dragen, 2003-2018, en streefdoel voor 2030. Bron: Moreau et al. (2023)	17
Figuur 9. Zelfgerapporteerd gordelgebruik voor inzittenden van auto's: percentage automobilisten en passagiers die meldden de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal geen gordel te hebben gedragen. Bron: Vias institute, 2023a	18
Figuur 10. Percentage bestuurders met een GSM (2013) / mobiel schermtoestel (2020) in de hand. Bron: Boets et al. (2023b)	19
Figuur 11. Zelfgerapporteerde afleiding onder automobilisten: percentage bestuurders dat aangeeft in de laatste 30 dagen soms een mobiele telefoon te hebben gebruikt tijdens het rijden, of een sms/email te hebben gelezen of sociale media geraadpleegd te hebben tijdens het rijden. Bron: Areal et al., 2024	20
Figuur 12. Percentage bestuurders en passagiers van gemotoriseerde tweewielers die de helm dragen, per type voertuig. Bron: Vermeulen et al. (2023)	21
Figuur 13. Aandeel respondenten die rijden zonder helm met een bromfiets/motorfiets of met een fiets aanvaardbaar vindt. Bron: Vias institute, 2023a	21
Figuur 14. Gemiddelde leeftijd van het personenwagenpark, 2021. Bron: ACEA (2023)	22
Figuur 15. Evolutie van de leeftijd van het personenwagenpark, 2015-2024. Bron: Statbel	23
Figuur 16. 95 ^{ste} percentiel van de responstijd, Europese vergelijking. Bron: Nuyttens (2023)	24

Lijst van afkortingen

EC	Europese Commissie
EU	Europese Unie
KPI	Key Performance Indicator
MAIS	Maximum Abbreviated Injury Scale
MAIS3+	MAIS score van 3 of meer
BAC	Bloedalcoholconcentratie

Samenvatting

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

Doden 30 dagen en zwaargewonden

Het aantal doden 30 dagen (het aantal doden ter plaatse + het aantal personen dat sterft in de 30 dagen na een verkeersongeval) en het aantal zwaargewonden moet in 2030 gedaald zijn met 50%. Dit komt concreet neer op maximaal 320 doden 30 dagen en maximaal 1.750 zwaargewonden.

In het referentiejaar 2019 vielen er 644 dodelijke slachtoffers op de Belgische wegen. In 2023 bedroeg het aantal doden 501, wat neerkomt op een daling van 7% tegenover 2022 en een daling van 22% tegenover het referentiejaar 2019. Daarmee zitten we op koers om het streefdoel van een halvering van het aantal doden 30 dagen in 2030 te behalen. De voorlopige cijfers voor het jaar 2024 tonen in de eerste zes maanden van dit jaar een daling van het aantal doden 30 dagen met 12% tegenover de eerste 6 maanden van 2023.

In het referentiejaar 2019 vielen er 3.131 zwaargewonden (op basis van MAIS3+). In 2022 vielen er 2.832 zwaargewonden, een daling van 10%. Het aantal MAIS3+ gewonden in 2022 steeg echter ten opzichte van 2021. Daarmee doen we het slechter dan het streefdoel.

Risicogedragingen

Tussen 2020 en 2022 werden gedragsmetingen uitgevoerd in het kader van het Europese Baseline project, waarbij verschillende Key Performance Indicators (KPIs) in Europese lidstaten verzameld werden. Deze resultaten vormen de basis voor de bepaling van de streefdoelstellingen. Het streefdoel is een vermindering met minstens 50% van de frequentie van risicogedragingen in het verkeer tegen 2030.

Intussen werd het Europese vervolgproject Trendline opgestart waarbinnen opnieuw gedragsmetingen in België zullen plaatsvinden (snelheid, alcohol, afleiding, helmdracht fietsers, correct gebruik kinderzitjes). Deze resultaten zullen in 2025 beschikbaar zijn. In dit rapport kan bijgevolg nog geen update gegeven worden van de vooropgestelde gedragsindicatoren. Als alternatief wordt een overzicht gegeven van de beschikbare resultaten met betrekking tot zelfgerapporteerd gedrag voor de betreffende risicogedragingen op basis van de ESRA3-enquête.

Overdreven snelheid

Uit de gedragsmetingsresultaten blijkt dat er nog veel vooruitgang te boeken is op het vlak van overdreven snelheid. Afhankelijk van het type weg, rijdt 42 tot 78% van de Belgen te snel. Op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u is 78% van de bestuurders in overtreding. Daarmee wordt op dit type weg veruit het vaakst te snel gereden. Meer dan de helft van de bestuurders rijdt te snel op wegen waar een maximale snelheid geldt van 50 km/u (51%) en op wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u (54%). Zowel op wegen met een snelheidslimiet van 70 km/u als op wegen met een snelheidslimiet van 120 km/u rijdt 44% van de bestuurder sneller dan toegestaan.

Ook volgens de ESRA3-enquête presteert België slechter dan gemiddeld wat snelheidsovertredingen betreft. Belgische respondenten rapporteren meer snelheidsovertredingen dan het EU22-gemiddelde in alle onderzochte snelheidsregimes:

- Binnen de bebouwde kom: 55,7% in België vs. 47,3% EU-gemiddelde.
- Buiten de bebouwde kom: 58,7% in België vs. 52,8% EU-gemiddelde.
- Op snelwegen: 59% in België vs. 49,7% EU-gemiddelde.

Daarnaast geeft 35,7% van de Belgen toe minstens één keer te snel te hebben gereden voor de omstandigheden op dat moment vergeleken met 30,5% in de EU.

Rijden onder invloed van alcohol

Uit de gedragsmetingsresultaten blijkt dat het nationaal percentage bestuurders onder invloed van alcohol 1,6% bedroeg in 2021. Dit aandeel varieert sterk naargelang de weekperiode. Bestuurders zijn vaker onder invloed van alcohol op weekendnachten, gevolgd door weeknachten.

Uit de ESRA3-enquête blijkt dat België slecht scoort op rijden onder invloed van alcohol. 24% van de Belgen reed minstens één keer in de afgelopen 30 dagen na alcoholgebruik (vs. 15,4% EU-gemiddelde). Voor rijden onder invloed van drugs en medicatie liggen de Belgische cijfers dicht bij het EU-gemiddelde. 8,5% van de Belgen reed binnen een uur na drugsgebruik (vs. 7,2% EU-gemiddelde).

Gebruik van de veiligheidsgordel

Uit de gedragsmetingsresultaten blijkt dat het aandeel bestuurders dat de gordel niet draagt, daalde in de periode 2003-2022 van 47% naar 4,8%. Ook voor passagiers voorin werd een duidelijk positieve evolutie vastgesteld: van 35% in 2003 naar 5,8% in 2021. Het aandeel passagiers achterin dat geen veiligheidsgordel draagt, werd voor het eerst in 2015 gemeten. Op dat moment was 15% van de bestuurders achterin in overtreding. Dit aandeel steeg licht tot 15,6% in de gedragsmeting in 2022. Er is nog een grote marge voor verbetering voor de gordeldracht achteraan.

Uit de ESRA3-enquête blijkt dat Belgische respondenten over het algemeen iets lager scoren dan het EU-gemiddelde in het gebruik van de veiligheidsgordel, al blijft gordeldracht achterin ook volgens zelfgerapporteerd gedrag een belangrijk aandachtspunt. 13,2% van de Belgische respondenten gaf aan minstens één keer zonder gordel te hebben gereden in de afgelopen 30 dagen (EU-gemiddelde van 15%). 15% van de Belgen rapporteerde minstens één keer geen gordel voorin te hebben gedragen (EU-gemiddelde van 14,7%), voor de gordel achterin gaat het om 28,3% (EU-gemiddelde van 32%).

Afleiding

De gedragsmeting in 2021 toont aan dat gemiddeld 3,2% van de bestuurders, over alle voertuigtypes (wagens, bestelwagens, vrachtwagens en bussen) heen, een mobiel schermtoestel in de hand heeft tijdens het rijden. Dit aandeel is het laagst bij bestuurders van bussen (0,9%) en het hoogst bij bestuurders van bestelwagens (5,3%) en vrachtwagens (5,1%). In personenwagens werd dit bij 2,6% van de bestuurders geobserveerd. Manueel mobiel schermtoestelgebruik wordt het vaakst geobserveerd op snelwegen. Het nationaal percentage in 2021 (3,2%) ligt lager dan in 2013 (4,5%). Ook hier is nog duidelijk marge voor verbetering, zeker voor wat bestel- en vrachtwagens betreft.

De ESRA3-enquête toont gemengde resultaten voor België wat betreft afleiding door mobiel telefoongebruik tijdens het rijden. Voor wat betreft berichten lezen/sociale media/nieuws bekijken en

bellen met de mobiele telefoon in de hand behoort België tot de top 5 best presterende landen. Voor handenvrij bellen scoort België slechter dan het EU-gemiddelde.

Gemotoriseerde tweewielers zonder helm

Met de gedragsmeting in 2022 in het kader van Baseline, werd voor het eerst het aandeel bestuurders van gemotoriseerde tweewielers zonder helm gemeten. De helmdracht op bromfietsen bedraagt 99,1% en op motorfietsen 100%.

Uit de ESRA3-enquête blijkt dat 4% van de Belgische respondenten het aanvaardbaar vindt om zonder helm te rijden op een bromfiets of motorfiets. Dit percentage is gelijk aan het EU-gemiddelde

Voertuigveiligheid

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

Een alternatief voor deze KPI is de gemiddelde leeftijd van het totale personenwagenpark. Het Belgische personenwagenpark was in 2021 9,5 jaar, het EU gemiddelde lag op 12,0 jaar.

Medische zorg na een ongeval

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

1 All for Zero

Op Europees vlak werd de ambitieuze doelstelling gesteld om tegen 2050 geen verkeersdoden meer te hebben op de wegen. De Valletta-verklaring over verkeersveiligheid van maart 2017 engageert zich daarnaast ook nog voor een halvering van het aantal zwaargewonden in de EU tegen 2030. In 2021 vond de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid plaats in België. Hier werd "All for zero" gelanceerd: de ambitie om ook in België het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nul te reduceren¹.

Om dit doel te bereiken, werd op elk bestuursniveau een verkeersveiligheidsplan opgesteld. In het [Federaal Plan voor Verkeersveiligheid](#) werden de streefdoelen voor 2030 en 2050 vastgelegd. Deze worden in Tabel 1 weergegeven. Door het atypische karakter van het jaar 2020², waarin de Covid-pandemie losbrak, wordt 2019 als referentiejaar gebruikt voor het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer.

Tegelijkertijd pleit de Europese Commissie (EC) voor een betere monitoring van een aantal Key Performance Indicators ("KPI's"). In dit kader liep een Europees project, [Baseline](#)³, waarin data met betrekking tot deze KPI's werd verzameld in Europese lidstaten. De Belgische resultaten van Baseline, die beschikbaar waren in 2022, worden gebruikt als referentiewaarde om de streefdoelen voor de verschillende risicogedragingen te bepalen. Deze data werd verzameld tussen 2020 en 2022. De streefdoelen houden een vermindering met minstens 50% in voor de periode 2020 tot 2030 en een vermindering van 90% voor de periode 2020-2050. Met het Europese opvolgproject [Trendline](#)⁴, dat van start ging in oktober 2022 en 3 jaar zal lopen, kunnen de KPI's verder opgevolgd worden. De Trendline resultaten zullen beschikbaar zijn in 2025.

Tabel 1. Streefdoelen voor 2030 en 2050. Bron: Federaal Plan voor Verkeersveiligheid, 2021-2025 & Slotmans, F. (2022)

	Referentie-waarde	Streefdoel 2030	Streefdoel 2050
Aantal doden in het verkeer	644	< 320	0
Aantal zwaargewonden in het verkeer (MAIS3+)	3.131 ⁵	< 1565	< 331
Percentage autobestuurders boven de snelheidslimiet			
30 km/u	78%	39%	8%
50 km/u	51%	26%	5%
70 km/u	42%	21%	4%
90 km/u	54%	27%	5%
120 km/u	44%	22%	4%
Percentage autobestuurders onder invloed (BAC ≥ 0.5‰)	1,6%	0,8%	0,2%
Percentage auto-inzittenden zonder veiligheidsgordel			
Bestuurders	4,8%	2,4%	0,5%
Passagiers voorin	5,8%	2,9%	0,6%
Passagiers achterin	15,6%	7,8%	1,6%
Percentage bestuurders dat een mobiel elektronisch schermtoestel in de hand gebruikt			
Personenwagens	2,6%	1,3%	0,3%
Bestelwagens	5,3%	2,7%	0,5%
Vrachtwagens	5,1%	2,6%	0,5%
Percentage gemotoriseerde tweewielers zonder helm	0,3%	0%	0%

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

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

³ <https://www.baseline.vias.be/en/>

⁴ <https://trendlineproject.eu/>

⁵ Door een verbetering van de methode om de ziekenhuisdata te analyseren, wijkt dit cijfer af van datgene wat eerder gepubliceerd werd in het Federaal Plan Verkeersveiligheid.

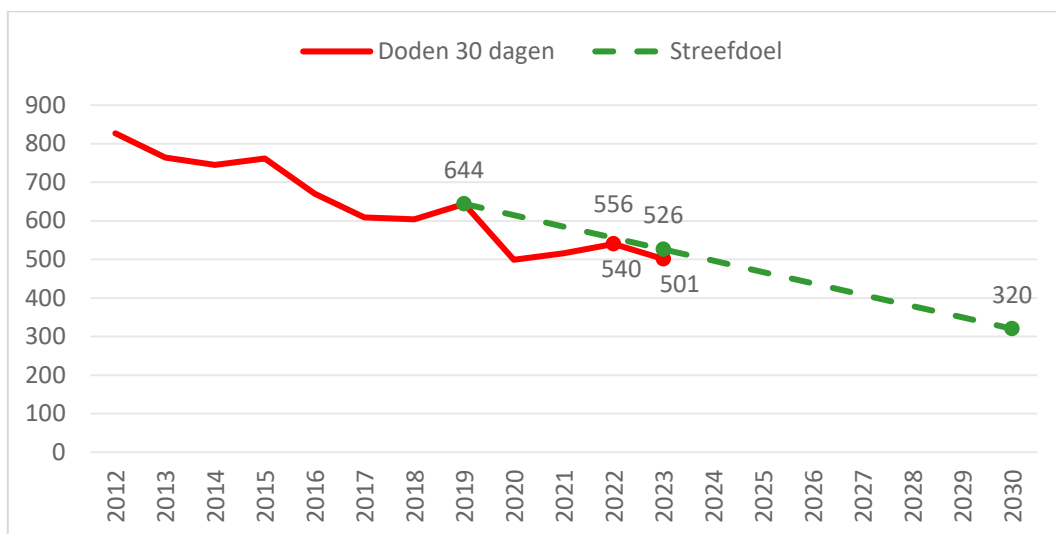
Verder werden doelstellingen vastgelegd in verband met de veiligheid van nieuwe personenwagens en de responstijd van hulpdiensten na een verkeersongeval. Beide maken ook deel uit van de vooropgestelde KPIs van de EC met dataverzameling in het kader van het Baseline project. Voor de responstijd van hulpdiensten werd als streefdoel geformuleerd dat België tot de top 5 in de EU moet behoren voor wat betreft de KPI van de EC, namelijk de tijd verstreken tussen de noodoproep na een letselongeval en de aankomst van de hulpdiensten op de plaats van het ongeval.

2 Aantal verkeersdoden en zwaargewonden

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

In het referentiejaar 2019 vielen er 644 dodelijke slachtoffers op de Belgische wegen. In 2023 bedroeg het aantal doden 30 dagen 501, wat neerkomt op een daling van 22% tegenover het referentiejaar en een daling van 7% tegenover 2022. Daarmee zitten we op koers om het streefdoel van een halvering van het aantal doden 30 dagen in 2030 te behalen (zie Figuur 1). De voorlopige cijfers voor de eerste 6 maanden van 2024 tonen een daling aan van het aantal doden 30 dagen met 12% ten opzichte van de eerste 6 maanden van 2022.

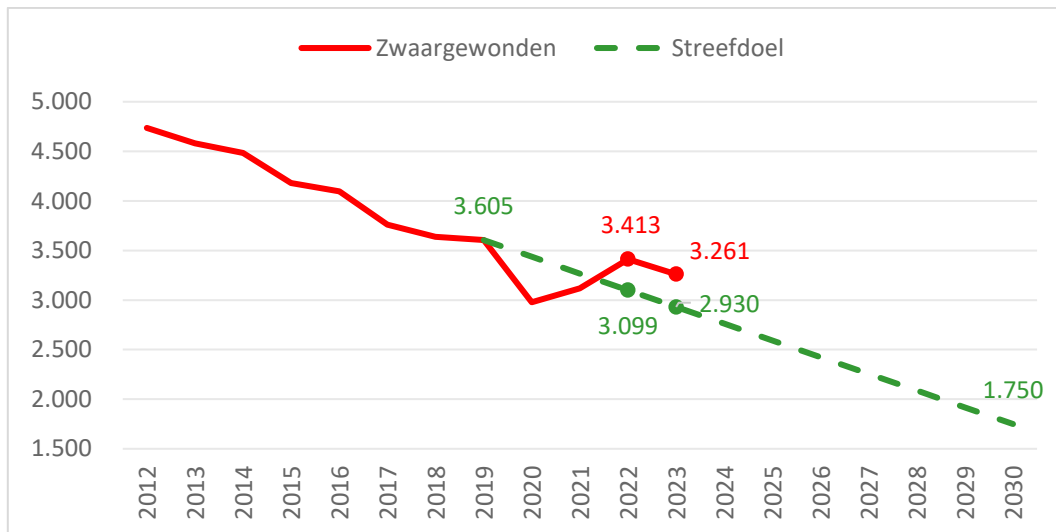
Figuur 1 Evolutie van het aantal doden 30 dagen, 2012-2023. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Ook voor het aantal zwaargewonden werd de doelstelling van een halvering tegen 2030 opgesteld. De evolutie van het aantal **zwaargewonden** in het verkeer kan op verschillende manieren in kaart gebracht worden. Enerzijds registreert de politie de letselerst na een ongeval en kan dit dus in de [officiële ongevalledatabank](#) opgezocht worden. Een zwaargewonde wordt gedefinieerd als een gewonde die minstens 24 uur in een ziekenhuis wordt opgenomen.

In het referentiejaar 2019 vielen er 3.605 zwaargewonden. Dit aantal daalde met 10% tot 3.261 zwaargewonden in 2023. Het aantal zwaargewonden daalde in 2023 met 4% tegenover 2022. Ondanks de daling van het aantal zwaargewonden in 2023 tegenover het referentiejaar, valt het aantal zwaargewonden boven de lijn die het streefdoel voorstelt (zie figuur 2).

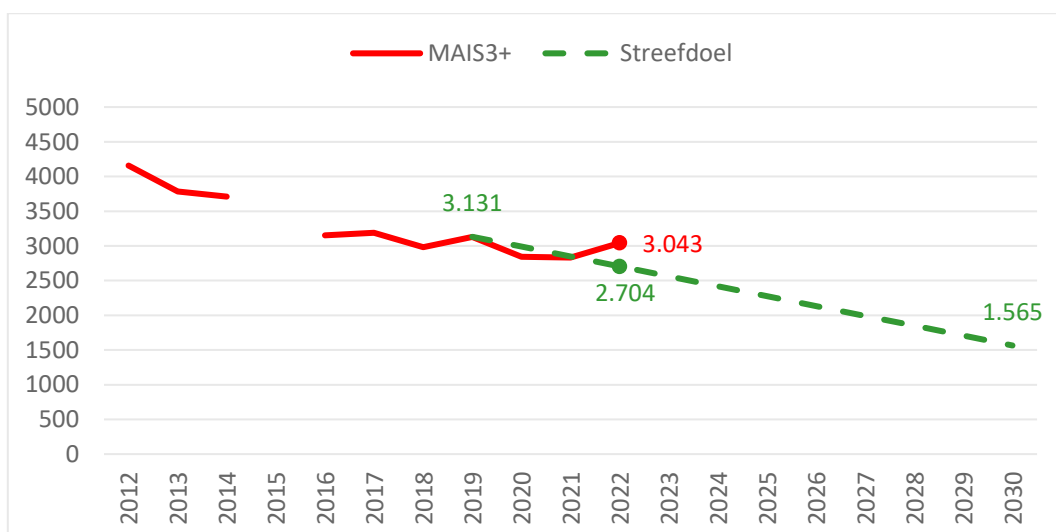
Figuur 2 Evolutie van het aantal zwaargewonden, 2012-2023. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Hoewel politiegegevens zeer gedetailleerde informatie bevatten over verkeersongevallen, zijn ze niet volledig. Bepaalde ongevallen worden niet geregistreerd, omdat de politie er niet van op de hoogte gebracht wordt. Bovendien is het voor de politiediensten, die hun registratie baseren op de omstandigheden op de ongevalslocatie, niet eenvoudig om te oordelen over de opnameduur. Uit **ziekenhuisgegevens** kan de Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS) afgeleid worden, de maximale letselscore van een persoon. De definitie van een zwaar gewond verkeersslachtoffer is een verkeersslachtoffer met een MAIS-score van 3 of meer (MAIS3+) (Bouwen, 2024).

In het referentiejaar 2019 waren er 3.131 MAIS3+ slachtoffers in de Belgische ziekenhuizen als gevolg van een verkeersongeval. Dit aantal daalde tot 2.832 in 2022. We zien evenwel een toename van het aantal MAIS3+ slachtoffers in 2022 tegenover 2021, tot 3.043 MAIS3+ slachtoffers. Daarmee doen we het slechter dan het streefdoel (2.704) (zie figuur 3).

Figuur 3 Evolutie van gehospitaliseerde verkeersslachtoffers ernstige verwondingen (MAIS3+), 2012-2022. Bron: FOD Volksgezondheid



3 Gedragsindicatoren

In het statusrapport verkeersveiligheid van 2022 werden de resultaten van de meest recente nationale gedragsmetingen in België opgenomen. Deze vonden plaats tussen 2020 en 2022 en kaderden binnen het Europese [Baseline](#) project. De Baseline resultaten vormden de basis voor de bepaling van de referentiewaarden en streefdoelen voor de gedragsindicatoren voor 2030 en 2050 zoals vooropgesteld in het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025.

Intussen werd het Europese vervolgproject [Trendline](#) opgestart waarbinnen opnieuw gedragsmetingen in België plaatsvinden (snelheid, alcohol, afleiding, helmdracht fietsers, correct gebruik kinderzitjes). Deze resultaten zullen in 2025 beschikbaar zijn. In dit rapport kan bijgevolg nog geen update gegeven worden van de vooropgestelde gedragsindicatoren.

Als alternatief nemen we in deze sectie up-to-date resultaten op van zelfgerapporteerd risicogedrag van weggebruikers. Data van zelfgerapporteerd gedrag in het verkeer wordt verzameld in het kader van het [ESRA](#) (E-Survey of Road users' Attitudes) initiatief, dat tot doel heeft vergelijkbare gegevens over verkeersveiligheidsprestaties en verkeersveiligheidscultuur te verzamelen en te analyseren. Er hebben al drie edities van ESRA plaatsgevonden: ESRA1 in 2015-2017, ESRA2 in 2018-2020 en ESRA3 in 2023. In wat volgt worden de resultaten van ESRA3 toegelicht.

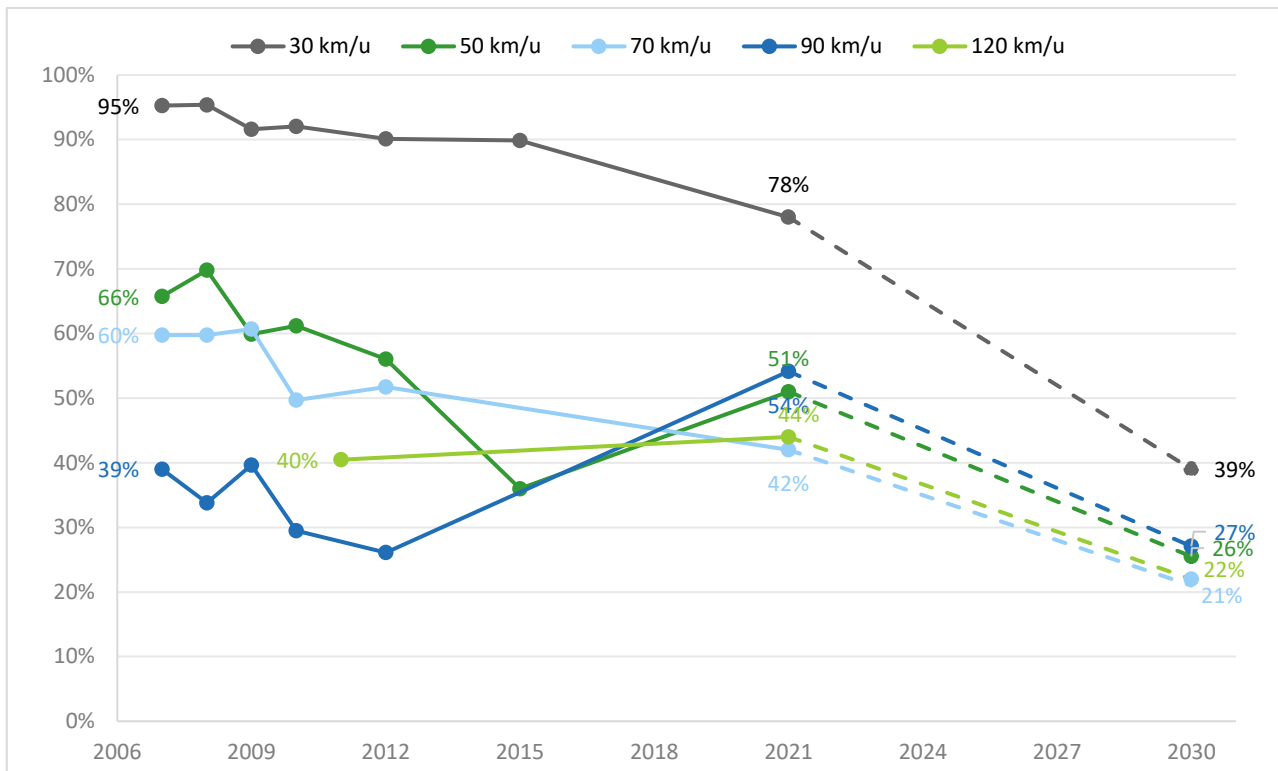
Hierbij dient benadrukt te worden dat resultaten van gedragsmetingen op de weg en surveys niet direct vergelijkbaar zijn. Beide bieden specifieke informatie en zijn m.a.w. complementair. Gedragsmetingen omvatten een objectieve meting van de frequentie van risicogedrag op de weg via directe observatie en meten op die manier de puntprevalentie van het gedrag (i.e. op een bepaalde plaats en tijdstip). Surveys peilen daarentegen naar de zelfgerapporteerde frequentie van gesteld risicogedrag over een bepaalde periode (bijv. laatste jaar) en bieden zo zicht op de periodeprevalentie van het gedrag. We kunnen dus geen wetenschappelijk onderbouwde hypothetische uitspraken doen over de evolutie van de gedragsindicatoren op basis van de ESRA3-gegevens.

3.1 Overdreven snelheid

Snelheid speelt een belangrijke rol in de verkeersonveiligheid: het beïnvloedt zowel de kans op een ongeval als de ernst ervan (Van den Berghe en Pelssers, 2020). Volgens de Europese Commissie draagt snelheid bij aan ongeveer 30% van de dodelijke ongevallen (Europese Commissie, 2024). Een verlaging van de beginsnelheid met 10 km/u kan leiden tot ongeveer 50% minder dodelijke ongevallen.

Figuur 4 toont de historische evolutie van de resultaten (percentage bestuurders dat sneller dan de snelheidslimiet rijdt naargelang snelheidsregime) van de nationale snelheidsmetingen t/m de laatste meting in 2021 in het kader van Baseline en de streefdoelen die daaruit afgeleid werden voor 2030 (zoals weergegeven in Tabel 1). Bij deze gedragsmetingen wordt enkel gekeken naar bestuurders die zelf vrij hun snelheid kunnen kiezen. Op die manier reflecteert de KPI het gekozen snelheidsgedrag van de bestuurders en is deze niet beïnvloed door bijvoorbeeld hoe vaak men in de file staat. Zoals uit de figuur blijkt, is er nog bijzonder veel vooruitgang te boeken op het vlak van overdreven snelheid. Afhankelijk van het type weg, rijdt 42 tot 78% van de Belgen te snel (Wardenier et al., 2023a).

Figuur 4 Percentage bestuurders dat sneller dan de snelheidslimiet rijdt, 2007-2021, en streefdoel voor 2030. Bron: Wardenier et al. (2023a)



Andere resultaten van de gedragsmeting in 2021 betreffen de gemiddeld gereden snelheid en de V85 (snelheid waar 85% van de bestuurders zich aan houdt) voor elk snelheidsregime: (gemiddeld / V85) 38,3 / 47,2 km/u voor 30 km/u-wegen, 51,5 / 59,7 km/u voor 50 km/u-wegen, 69,2 / 78,1 km/u voor 70 km/u-wegen, 93,2 / 106,1 km/u voor 90 km/u-wegen en 119,1 / 130,9 km/u voor 120 km/u-wegen.

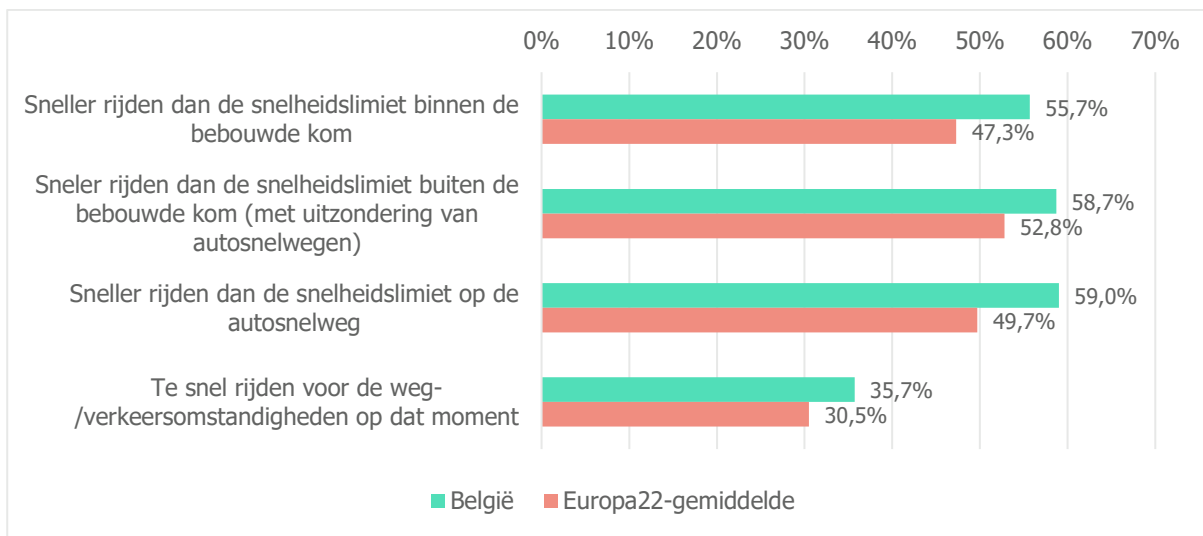
De resultaten van de laatste gedragsmeting kunnen ook vergeleken worden met de data van de 17 EU-landen die KPIs voor snelheid opleverden in Baseline. België bevindt zich over het algemeen in de middenmoot voor het percentage bestuurders dat zich aan de snelheidslimiet houdt voor de drie wegtypes die in Baseline gerapporteerd werden (urbaan, ruraal en snelweg).

In de ESRA3-enquête werd zelfgerapporteerd gedrag beoordeeld voor drie snelheidsregimes (Harkin et al., 2024): binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom (behalve autosnelwegen) en op autosnelwegen. In Figuur 5 worden de resultaten voor België vergeleken met het Europa22-gemiddelde⁶.

België ligt boven het Europese gemiddelde als het gaat om snelheidsovertredingen. Binnen de bebouwde kom meldt 55,7% van de Belgische respondenten een overtreding, terwijl het EU22-gemiddelde op 47,3% ligt. Buiten de bebouwde kom, met uitzondering van autosnelwegen, is dit percentage zelfs 58,7%, vergeleken met 52,8% in de EU. Ook op snelwegen blijkt België onder het Europese gemiddelde te presteren, met 59% van de respondenten die aangeeft zich niet aan de snelheid te houden, tegenover 49,7% in de EU. Bovendien geeft 35,7% van de Belgische respondenten toe minstens één keer te snel te hebben gereden voor de omstandigheden op dat moment, wat hoger ligt dan het EU22-gemiddelde van 30,5%.

⁶ Het ESRA3 Europa22 gemiddelde is gebaseerd op de resultaten van de 22 Europese landen die deelnamen aan de ESRA3-enquête: België, Bosnië en Herzegovina, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Letland, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Servië, Slovenië, Spanje, Tsjechië, Verenigd Koninkrijk, Zweden en Zwitserland

Figuur 5 Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen: percentage autobestuurders dat aangeeft de snelheidslimiet in de afgelopen 30 dagen ten minste één keer te hebben overschreden. Bron: Harkin et al. (2024)



Mannen melden vaker snelheidsovertredingen dan vrouwen, ongeacht het wegtype. In Europa was het grootste verschil te zien bij 'te snel rijden voor de weg- en verkeersomstandigheden op dat moment'. Daarnaast rapporteren jongere leeftijdsgroepen het meest frequent snelheidsovertredingen, met het sterkste effect voor te snel rijden voor de omstandigheden (Harkin et al., 2024).

3.2 Rijden onder invloed van alcohol

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

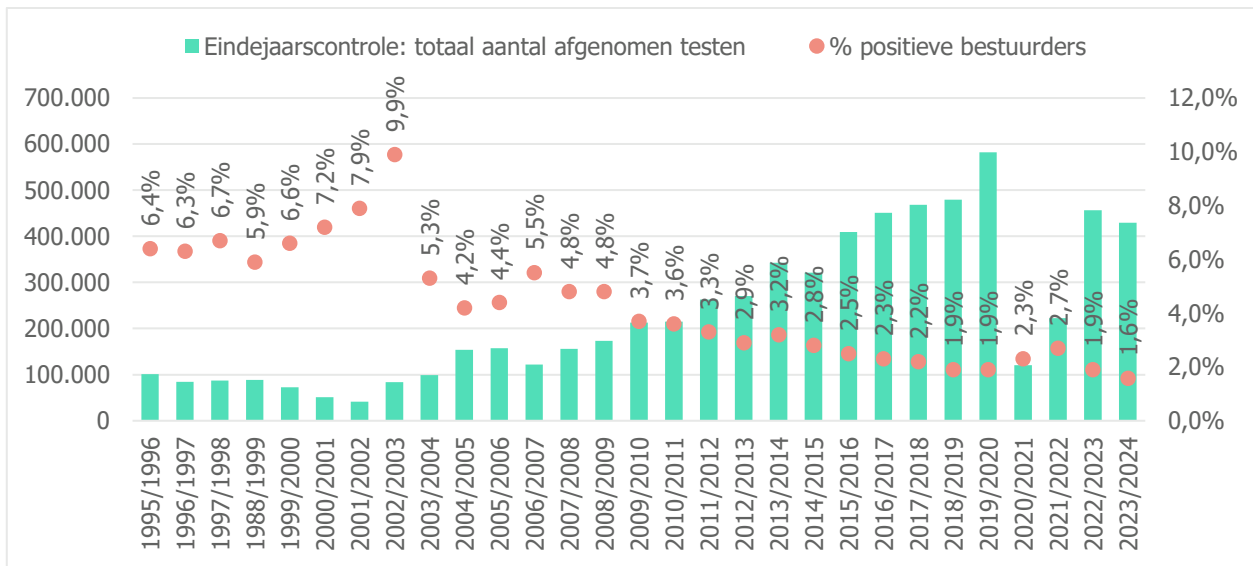
België is één van de Europese landen waar rijden onder invloed van alcohol het vaakst gerapporteerd wordt door bestuurders. Er is nog veel ruimte voor verbetering (Slootmans et al, 2022).

Ook voor wat het rijden onder invloed van alcohol betreft, is het streefdoel een halvering van het aandeel bestuurders in overtreding tegen 2030. Uit de laatste nationale gedragsmeting op basis van random ademtesten in het verkeer in 2021, de inmiddels 8^{ste} editie sinds 2003, blijkt dat het percentage bestuurders met een BAC boven de wettelijke limiet gelijk gebleven is tegenover de vorige meting in 2018, nl. 1,6% (Boets et al., 2023a). Het significant verhoogd aandeel bestuurders boven de limiet tijdens weeknachten (sinds editie 2009) en tijdens weekendnachten (sinds de eerste editie in 2003), tegenover week- en weekenddagen is stabiel. Een andere constante overheen de metingen is dat mannen vaker onder invloed rijden dan vrouwen en dat bestuurders die uit een café, bar of restaurant komen het vaakst onder invloed rijden.

In de onderstaande figuur wordt het aantal alcoholtests dat tijdens de BOB-eindejaarscampagnes van 1995 tot 2020 door de politie is uitgevoerd en het aandeel positieve tests weergegeven. Tussen 1995 en 2000 werd er steeds een percentage van positieve bestuurders rond de 6 à 7 procent vastgesteld. Dit percentage daalde tot ongeveer 2 procent in de jaren 2023-2024. Het is echter belangrijk om te vermelden dat er onvoldoende gegevens beschikbaar zijn over het percentage bestuurders die op basis van verdenking (of andere selectieve

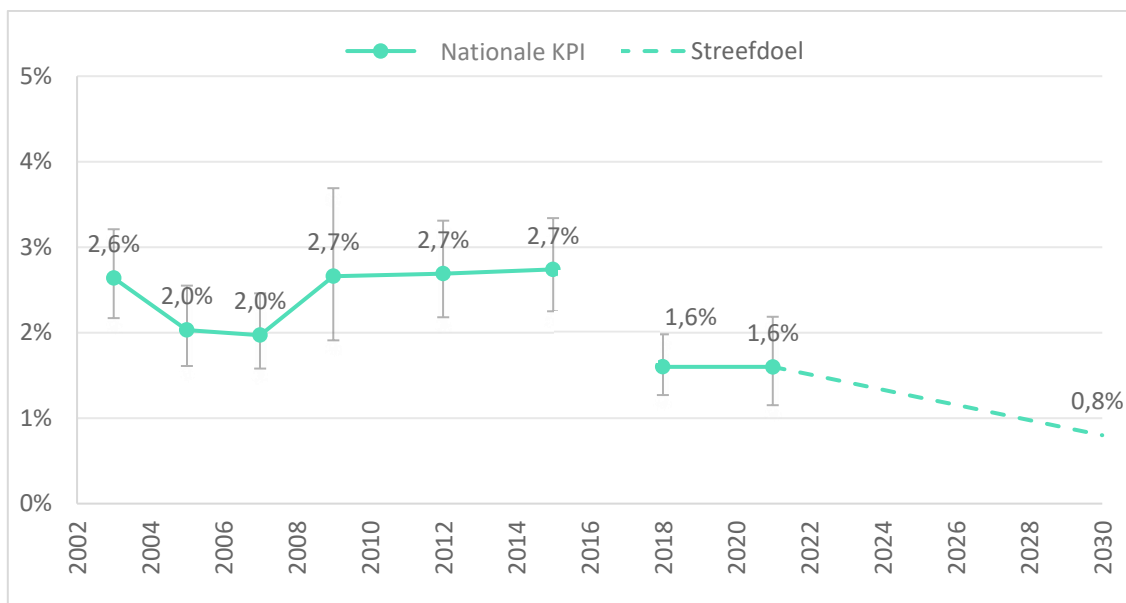
controles op specifieke locaties en tijdstippen) getest werden. Hierdoor kunnen deze cijfers niet zomaar als een maatstaf voor gedragsverandering worden beschouwd (Vias institute, 2024).

Figuur 6 Aantal geteste bestuurders en percentage positieve bestuurders in de BOB eindejaarscampagnes, 1995-2020
Bron: Federale politie geciteerd in Slootmans & Van den Berghe (2021), update in 2024



Als we uitgaan van een daling met 50% ten opzichte van het referentiejaar 2021, dan zou tegen 2030 0,8% van de bestuurders nog onder invloed van alcohol mogen rondrijden. Om dit te bereiken, zullen grote inspanningen vereist zijn, des te meer aangezien deze referentiemeting tijdens de COVID-19 pandemie liep met mogelijke invloed op (risicofactoren) voor rijden onder invloed van alcohol (Boets et al., 2023a).

Figuur 7 Percentage bestuurders met een alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet, 2003-2021, en streefdoel voor 2030. Bron: Boets et al. (2023a)



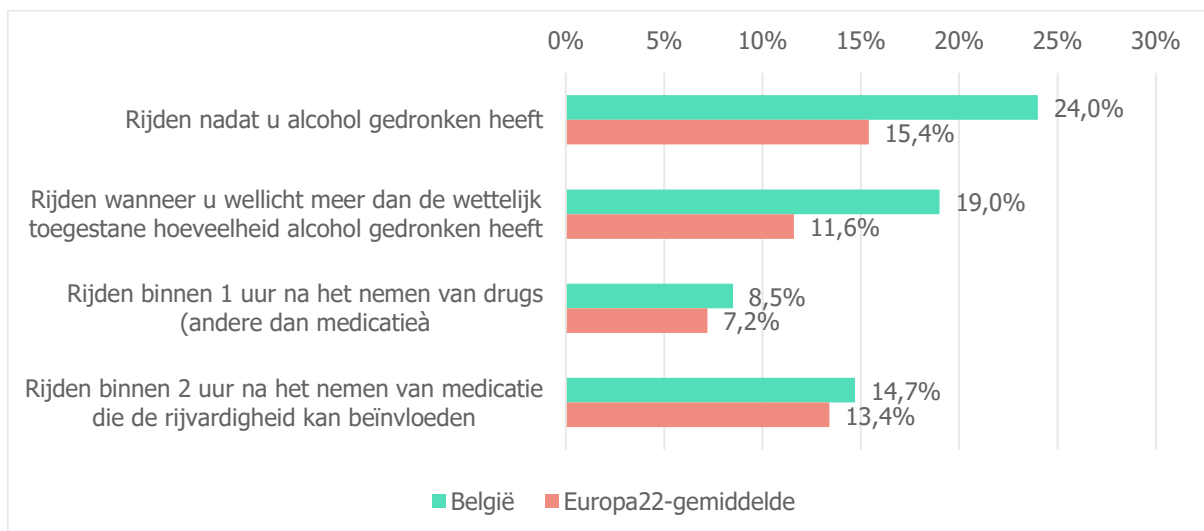
Uit de internationale vergelijking van de Baseline resultaten voor KPI alcohol blijkt dat het percentage bestuurders 'onder' de wettelijke BAC-limiet naargelang weekperiode een gemeenschappelijk patroon volgt in de 7 landen die data op basis van random ademtesten bij bestuurders opleverden. De KPI-waarden liggen 's nachts lager dan overdag en overall vinden we de laagste KPI (i.e. hoogste percentage bestuurders boven de limiet) voor weekendnachten. De KPIs voor weekdays verschillen amper tussen de lidstaten (meer dan 99,2%

voor de 4 landen die dit opleverden), terwijl de KPIs voor weekenddagen (3 landen) variëren tussen 98,2% en 99,5% - België ligt tussen beide in (98,9%).

Op basis van het zelfgerapporteerde gedrag in de ESRA3-enquête stellen we eveneens vast dat België slecht scoort op het vlak van rijden onder invloed van alcohol. 24% procent van de ondervraagde Belgen gaf toe minstens éénmaal in de laatste 30 dagen te hebben gereden nadat ze alcohol hadden gedronken. Dit percentage ligt ver boven het Europese gemiddelde van 15,4%. Bovendien geeft 19% van de Belgische respondenten toe minstens één keer te hebben gereden nadat men meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol gedronken heeft. Het EU22-gemiddelde bedraagt 11,8%.

Voor wat het rijden onder invloed van drugs en medicatie betreft, liggen de Belgische resultaten dicht tegen het EU22-gemiddelde: 8,5% van de Belgische respondenten zegt minstens éénmaal te hebben gereden binnen het uur na het nemen van drugs (tegenover een EU22-gemiddelde van 7,2%) en 14,7% verklaart minstens één keer te hebben gereden binnen 2 uur na het nemen van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden (tegenover een EU22-gemiddelde van 13,4%).

Figuur 8 Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed: percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal onder invloed te hebben gereden in de afgelopen 30 dagen. Bron: Vias institute, 2023a



3.3 Gebruik van de veiligheidsgordel

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

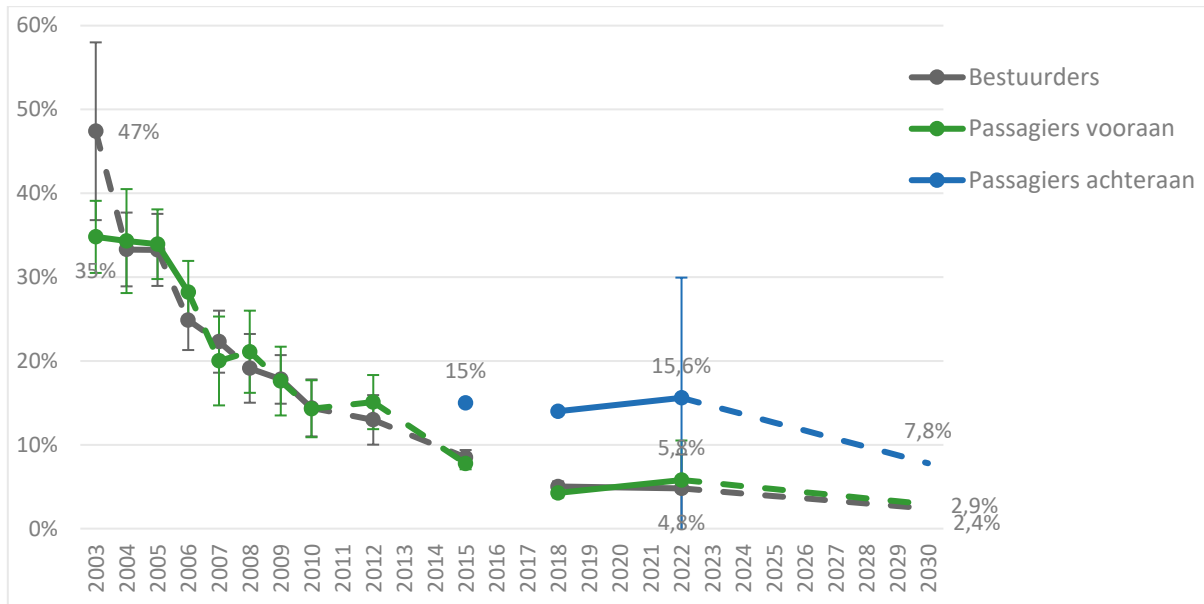
Vias institute voert sinds 2003 op regelmatige basis gedragsmetingen uit in verband met het dragen van de veiligheidsgordel. De laatste meting kaderde binnen het Baseline project en vond plaats in 2022 (Moreau et al., 2023). Figuur 9 geeft de resultaten van de laatste meting weer, alsook van de vorige edities en van de streefdoelstellingen voor 2030 naargelang de zitplaats in de wagen.

In 2022 blijkt het dragen van een veiligheidsgordel in België een wijdverbreide praktijk en dit in het bijzonder vooraan in de wagen: 95,3% van de bestuurders en 94,3% van de passagiers vooraan dragen een gordel. Uit de resultaten blijkt dat er nog een grote marge voor verbetering is voor de gordeldracht achteraan (15,6% draagt geen gordel; in 2018 was dit ongeveer hetzelfde percentage: 15,2%). Incorrect gebruik van de gordel blijkt relatief weinig voor te komen maar dit dient bevestigd te worden door andere metingen. Mannelijke

bestuurders en jonge inzittenden blijken vaker de gordel niet te dragen. En tenslotte blijkt ook dat men vaker de gordel niet draagt op wegen binnen de bebouwde kom in vergelijking met wegen buiten de bebouwde kom en snelwegen.

Tegen 2030 is het doel de percentages niet-gordeldracht (inclusief kinderbeveiligingssystemen) terug te brengen tot 2,4% van de bestuurders, 2,9% van de passagiers vooraan en 7,8% van de passagiers achteraan.

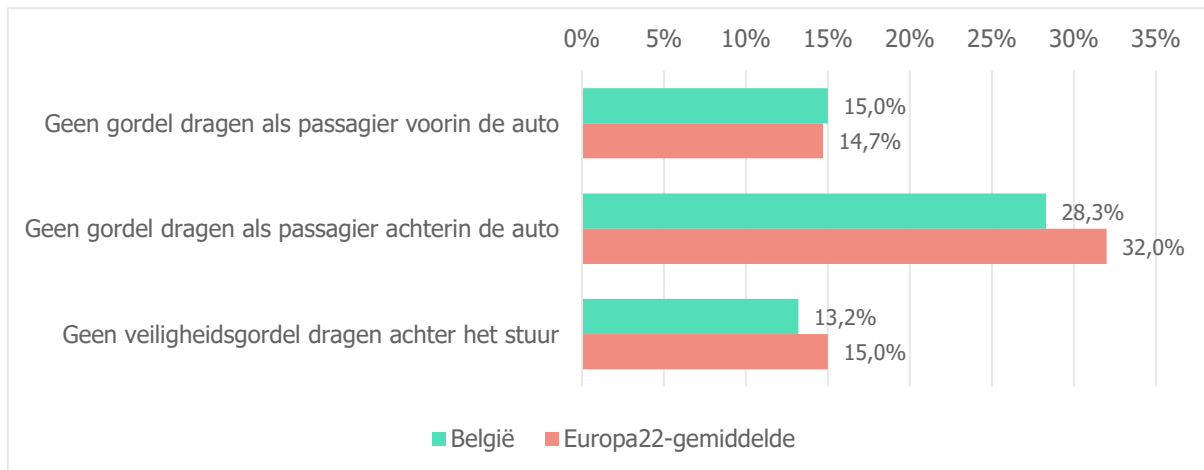
Figuur 9 Percentage bestuurders en passagiers die de gordel niet dragen, 2003-2018, en streefdoel voor 2030. Bron: Moreau et al. (2023)



Bij de 15 landen die in het kader van Baseline indicatoren opleverden over gordeldracht bij bestuurders, varieert het percentage voor 'correct' gebruik op weekdays tussen 69,8% en 99,2%. In België is het percentage 94,3% (plaats 9 van 15). Wat de inzittenden vooraan betreft, staat België op plaats 8 van de 12 landen die dit opleverden en voor passagiers achteraan op plaats 6 van 14.

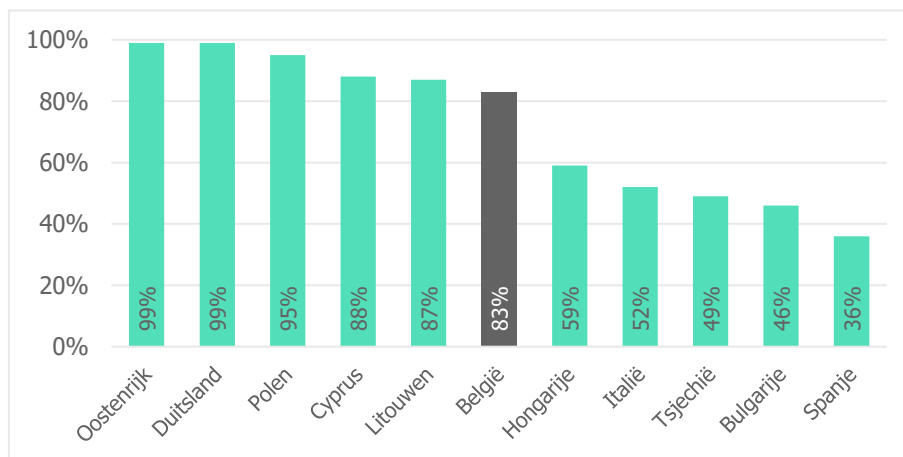
In de ESRA3-enquête (Vias institute, 2023a) werd de respondenten gevraagd naar het gebruik van de gordel als passagier voorin, passagier achterin en als bestuurder in de afgelopen 30 dagen. Het is van belang op te merken dat deze "zelfrapportage"-percentages in het algemeen hoger zijn dan de "waargenomen" percentages. 13,2% van de Belgische respondenten zei dat ze als bestuurder ten minste één keer hadden gereden zonder een gordel te dragen. Dit is iets lager dan het EU22-gemiddelde van 15%. Wat de passagiers voorin betreft, doet België (15,0%) het even goed als het EU22-gemiddelde (14,7%). Het aandeel Belgische respondenten dat beweert minstens één keer als passagier achterin in de auto te hebben gezeten zonder daarbij gebruik te maken van de veiligheidsgordel ligt hoog, op 28,3%. Dit is iets lager dan het EU22-gemiddelde van 32%.

Figuur 10 Zelfgerapporteerd gordelgebruik voor inzittenden van auto's: percentage automobilisten en passagiers die meldden de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal geen gordel te hebben gedragen. Bron: Vias institute, 2023a



Hoewel er geen streefdoel geformuleerd werd voor het correct gebruik van kinderzitjes, is deze indicator wel belangrijk om op te volgen. Kinderen in de auto op een correcte manier vervoeren is namelijk essentieel voor hun veiligheid. De laatste gedragsmeting omtrent kinderzitjes dateert intussen van 2018. In het Baseline project werd het gebruik van kinderzitjes nagegaan. Er zijn echter heel wat nadelen verbonden aan deze meting. Zo gaat het om observaties vanaf de kant van de weg. Er kan dus hoogstens iets gezegd worden over het gebruik van een kinderzitje, en niets over het *correct* gebruik ervan. Daarnaast is het waarschijnlijk dat bepaalde kinderzitjes, zoals bijvoorbeeld booster zitjes, niet opgemerkt kunnen worden vanaf de kant van de weg. De resultaten tonen dat in België 83% van de kinderen in personenwagens in een kinderzitje zitten (tijdens weekdagen) (Van den Broek et al., 2022). In het Trendline project wordt een gedragsmeting voorzien waarmee het correct gebruik van kinderzitjes beter in kaart gebracht kan worden. De resultaten zullen in de loop van 2025 beschikbaar zijn.

Figuur 11 Aandeel kinderen in personenauto's dat gebruik maakt van een kinderzitje tijdens weekdag/dag volgens waarneming langs de weg. Bron: Van den Broek et al., 2022



In 2022 voerde Vias institute een pilootonderzoek uit, waarin met een vernieuwde methodologie vooral kwalitatieve gegevens worden verzameld over de manier waarop kinderen in België veilig in voertuigen worden vervoerd. 312 kinderen, verdeeld over 230 voertuigen, werden geobserveerd. Gezien de kleine steekproefgrootte moeten de verkregen resultaten als indicatief worden beschouwd. Uit de resultaten blijkt dat 68% (ofwel twee op de drie) van de kinderen niet op de juiste manier werd vervoerd: dit varieerde van

het ontbreken van een kinderbeveiligingssysteem tot het verkeerde gebruik van het systeem. 3% van de kinderen had zelfs helemaal geen beveiliging, terwijl 2% op de schoot of in de armen van een passagier zat (Tant & Ben Messaoud, 2023).

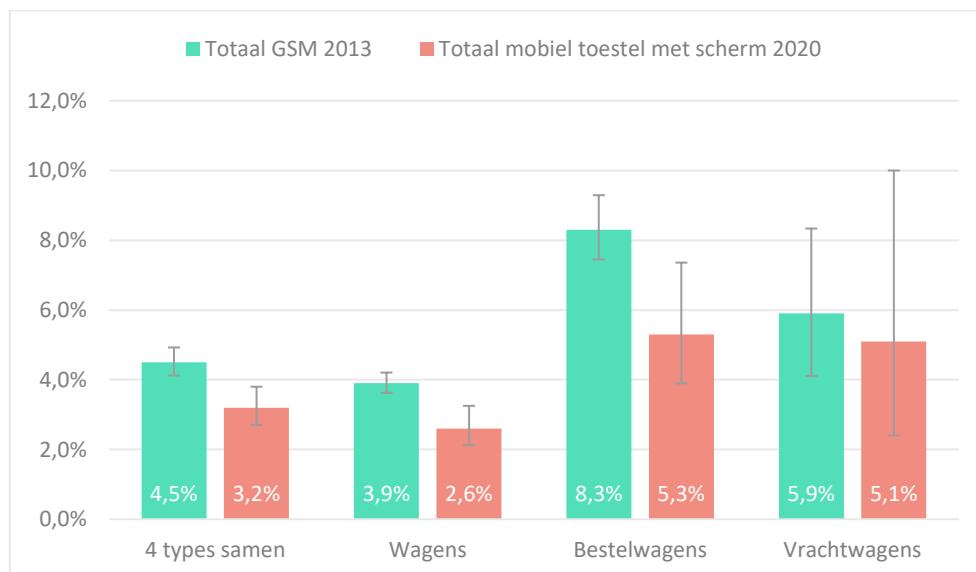
3.4 Afleiding

Afgeleid rijden, of het nu gaat om visuele, auditieve of cognitieve afleiding, heeft een aanzienlijke impact op onze rijvaardigheden. Wij kunnen onze volledige aandacht niet tegelijk besteden aan een visuele taak, zoals autorijden, en een auditieve taak, zoals een telefoongesprek. Hoewel onze hersenen zeer snel overschakelen van de ene taak naar de andere, waardoor we de illusie hebben dat we effectief twee taken tegelijk kunnen uitvoeren, is dit in werkelijkheid niet het geval (Slootmans & Desmet, 2019). Handelingen die dwingen de blik af te wenden van de baan en tegelijk manuele manipulatie vereisen, zijn risicvoller dan voornamelijk mentale activiteiten (Vias institute, 2023b).

Uit de laatste nationale gedragsmeting van afleiding bij bestuurders, die ook kaderde binnen Baseline, bleek dat het aandeel bestuurders dat een mobiel elektronisch schermtoestel/GSM gebruikt in het verkeer in 2020 lager lag dan in 2013 (Boets et al., 2023b). Over alle voertuigtypes (wagens, bestelwagens, vrachtwagens en bussen) heen hield 3,2% van de bestuurders in 2020 een mobiel schermtoestel in de hand (zie Figuur 10). Dit werd significant vaker geobserveerd bij bestelwagen- (5,3%) en vrachtwagenbestuurders (5,1%) dan bij autobestuurders (2,6%). Voor deze drie voertuigtypes geldt als streefdoelstelling een halvering van deze percentages tegen 2030: 1,3% voor personenwagens, 2,7% voor bestelwagens en 2,6% voor vrachtwagens (algemeen nationaal percentage, inclusief bussen: 1,6%).

Uit de laatste meting bleek ook dat het handmatige gebruik van mobiele schermtoestellen toeneemt naargelang het snelheidsregime: het percentage was het hoogst op autosnelwegen en het laagst op 30 tot 50 km/u-wegen. Mannen rijden significant vaker met de mobiel schermtoestel in de hand dan vrouwen en dit gedrag neemt ook toe met stijgende leeftijd.

Figuur 12 Percentage bestuurders met een GSM (2013) / mobiel schermtoestel (2020) in de hand. Bron: Boets et al. (2023b)



Vergeleken met de andere Europese landen in het kader van Baseline behoort België tot de beter presterende landen voor de KPI Afleiding. De aanzienlijk hogere prevalentie van schermtoestelgebruik in de hand bij bestelwagenbestuurders ten opzichte van wagenbestuurders is een gemeenschappelijk patroon in alle landen

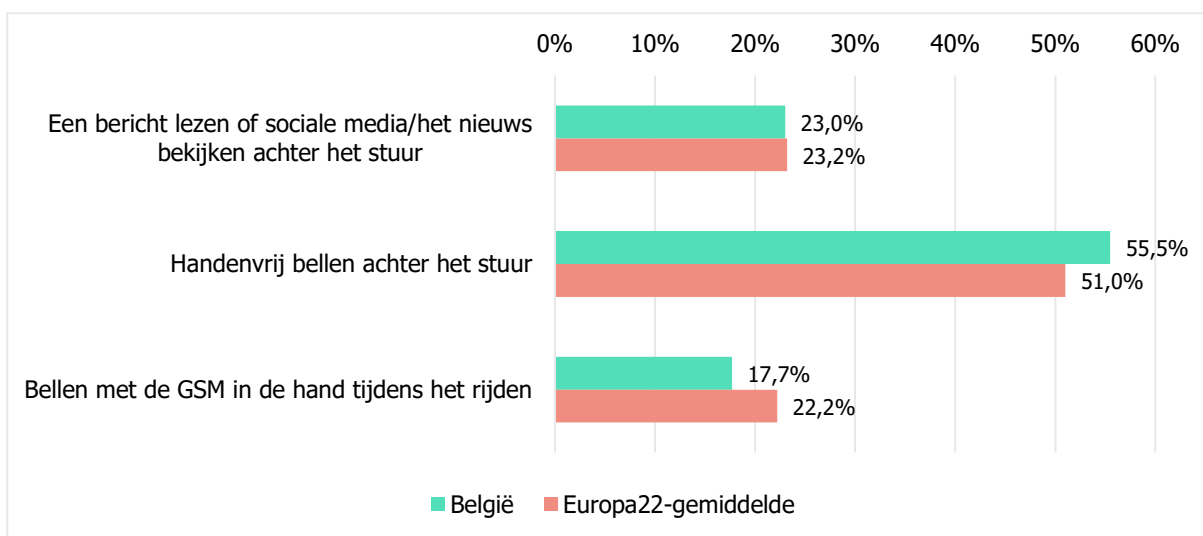
die deze KPI opleverden. Daarentegen is België eerder een uitzondering voor wat betreft het significant hoger percentage mobiel schermtoestelgebruik in de hand op snelwegen tegenover op lagere snelheidswegen.

Uit de ESRA3-enquête (Areal et al., 2024) blijkt dat de prevalentiecijfers voor België voor wat "een bericht lezen of sociale media/het nieuws bekijken achter het stuur" gelijkaardig zijn aan het Europese gemiddelde. België behoort hier tot de 5 best scorende landen (de andere landen zijn het Verenigd Koninkrijk (14,2%), Nederland (18,8%), Duitsland (20,4%) en Frankrijk (20,8%)). Ook voor wat het "bellen met de GSM in de hand tijdens het rijden" betreft scoren de Belgische respondenten lager dan het EU22-gemiddelde. Ook voor dit item behoort België tot de top 5 van best presterende landen, waarbij alleen Nederland (14,6%), het Verenigd Koninkrijk (15,9%) en Duitsland (17,4%) ons voorgaan.

Voor "handenvrij bellen achter het stuur" zien we de omgekeerde tendens: de Belgische respondenten scoren hoger dan het EU22-gemiddelde (Areal et al., 2024).

Wat het telefoneren zonder handsfree-kit betreft, staat België (22%) in de top vijf van best scorende landen (de andere landen zijn het Verenigd Koninkrijk (10%), Nederland (12%), Spanje (22%) en Ierland (22%)). België 'zakt' echter in de rangschikking als we rekening houden met het raadplegen van berichten met de mobiele telefoon: met 28% van de respondenten die beweren wel eens een bericht te lezen tijdens het rijden, zit België dicht bij het Europese gemiddelde (24%). Het Verenigd Koninkrijk en Nederland behoren nog steeds tot de best presterende landen (Areal et al., 2024).

Figuur 13 Zelfgerapporteerde afleiding onder automobilisten: percentage bestuurders dat aangeeft in de laatste 30 dagen soms een mobiele telefoon te hebben gebruikt tijdens het rijden, of een sms/email te hebben gelezen of sociale media geraadpleegd te hebben tijdens het rijden. Bron: Areal et al., 2024

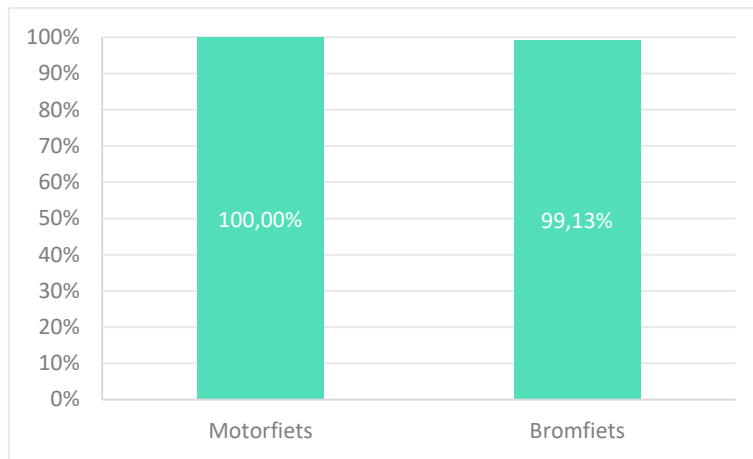


3.5 Helmdracht bij gemotoriseerde tweewielers

Met de gedragsmeting in het kader van het Baseline project werd voor het eerst het aandeel bestuurders van gemotoriseerde tweewielers zonder helm gemeten (Vermeulen et al., 2023). Alle geobserveerde passagiers droegen een helm. Bij de bestuurders bleek het aandeel met helm de 100% te benaderen: 99,7%.

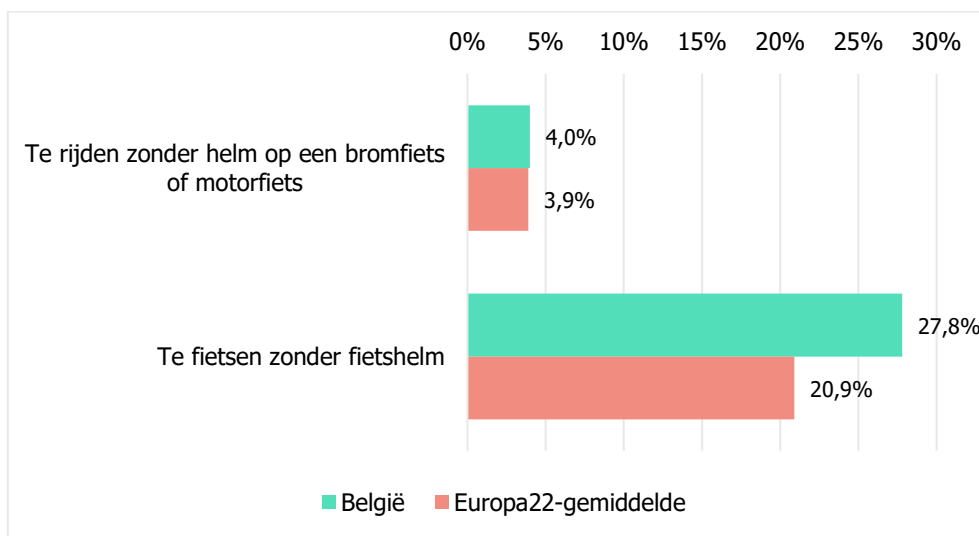
Bij bestuurders van bromfietsen (inclusief speedpedelecs) benadert de helmdracht de 100% (99,1%); bij bestuurders van motorfietsen bedraagt dit 100% (Figuur 12).

Figuur 14. Percentage bestuurders en passagiers van gemotoriseerde tweewielers die de helm dragen, per type voertuig.
Bron: Vermeulen et al. (2023)



De ESRA3-enquête (Vias institute, 2023a) toont aan dat 4% van de bevroegde Belgische respondenten het aanvaardbaar vindt om zonder helm te rijden op een een bromfiets of motorfiets. Dit is gelijk aan het Europa22-gemiddelde. De zelfgerapporteerde aanvaardbaarheid van fietsen zonder fietshelm ligt veel hoger: 27,8% van de Belgische respondenten geeft aan dat ze dit aanvaardbaar vinden.

Figuur 15 Aandeel respondenten die rijden zonder helm met een bromfiets/motorfiets of met een fiets aanvaardbaar vindt. Bron: Vias institute, 2023a



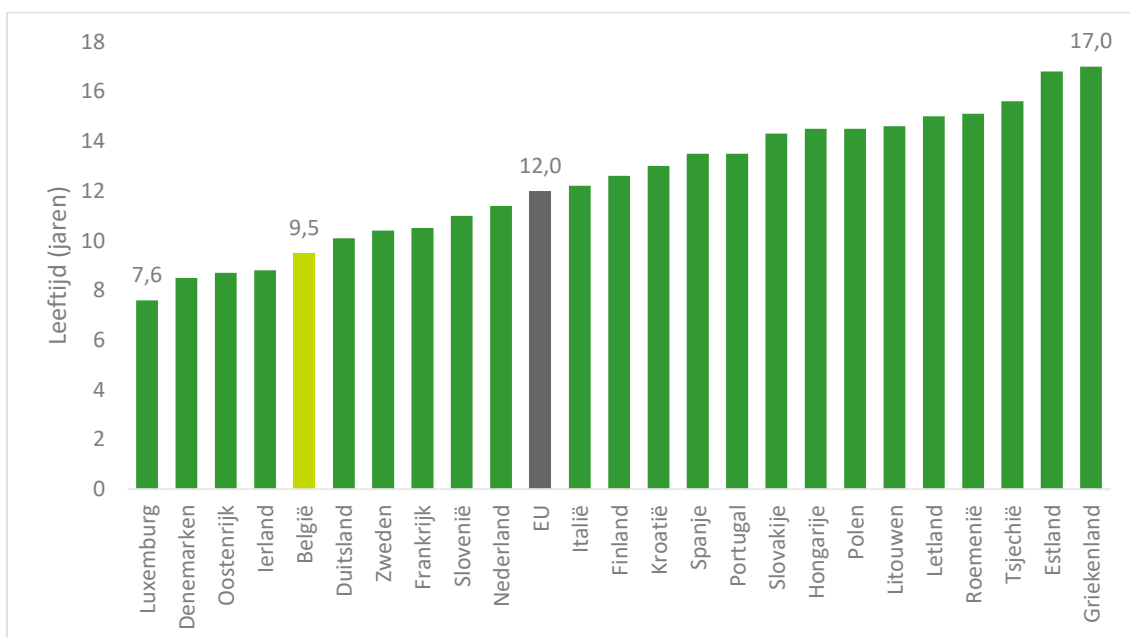
4 Voertuigveiligheid

Een indicator voor voertuigveiligheid is moeilijk samen te stellen en op te volgen. De huidige Baseline KPI voor voertuigveiligheid bestaat uit het percentage nieuw ingeschreven personenwagens in het laatste jaar met een Euro NCAP-veiligheidsscore gelijk aan of hoger dan een op voorhand bepaalde drempelwaarde. De gebruikte drempelwaardes zijn 4 Euro NCAP-sterren en 5 Euro NCAP-sterren (de hoogst mogelijke score). Deze indicator heeft echter te veel tekortkomingen om een valide indicator te zijn van de voertuigveiligheid in een land. De indicator betreft immers enkel nieuwe personenwagens die worden ingeschreven in het laatste jaar. Het zou beter zijn om een indicator te ontwikkelen die het hele voertuigenpark omvat. Dit is echter een grote uitdaging om meerdere redenen (Wardenier & Silverans, 2023). Euro NCAP-veiligheidsscores bestaan op dit moment enkel voor personenwagens. Het Euro NCAP-beoordelingssysteem evolueert ook voortdurend, omdat technologie evolueert en nieuwe innovaties beschikbaar worden (Euro NCAP, 2022). Daarom zijn bestaande Euro NCAP-ratings slechts zes jaar geldig. Indien men dus het hele voertuigenpark in kaart zou willen brengen, is onder andere een herschaling van de bestaande Euro NCAP-sterrenclassificaties nodig (Wardenier & Silverans, 2023). In België heeft 83% van de nieuwe personenwagens ingeschreven in 2019 een Euro NCAP-rating van 4 sterren of hoger, en 69% heeft een Euro NCAP-rating van 5 sterren (personenwagens zonder Euro NCAP-rating meegerekend in het totaal) (Wardenier, 2023).

Om tegemoet te komen aan de tekortkomingen van de Baseline KPI, wordt voor de KPI voor voertuigveiligheid binnen Trendline een uitbreiding voorzien naar voertuigen met leeftijd 0 t.e.m. 5 jaar. Deze KPI omvat een groter deel van het voertuigenpark personenwagens en zegt meer over de veiligheid van personenwagens in een bepaald land. In 2025 zal deze meer uitgebreide KPI voertuigveiligheid beschikbaar zijn voor België (Wardenier et al., 2023b).

Een alternatief voor deze KPI is de gemiddelde leeftijd van het totale personenwagenpark. Volgens cijfers van de European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) (2023) was de gemiddelde leeftijd van het personenwagenpark in 2021 in België 9,5 jaar. In 2015 was dit 7,7 jaar. Het EU-gemiddelde lag in 2021 op 12,0 jaar. Personenwagens in België zijn daarmee gemiddeld gezien jonger, het Belgische personenwagenpark behoort zelfs tot één van de jongste van Europa.

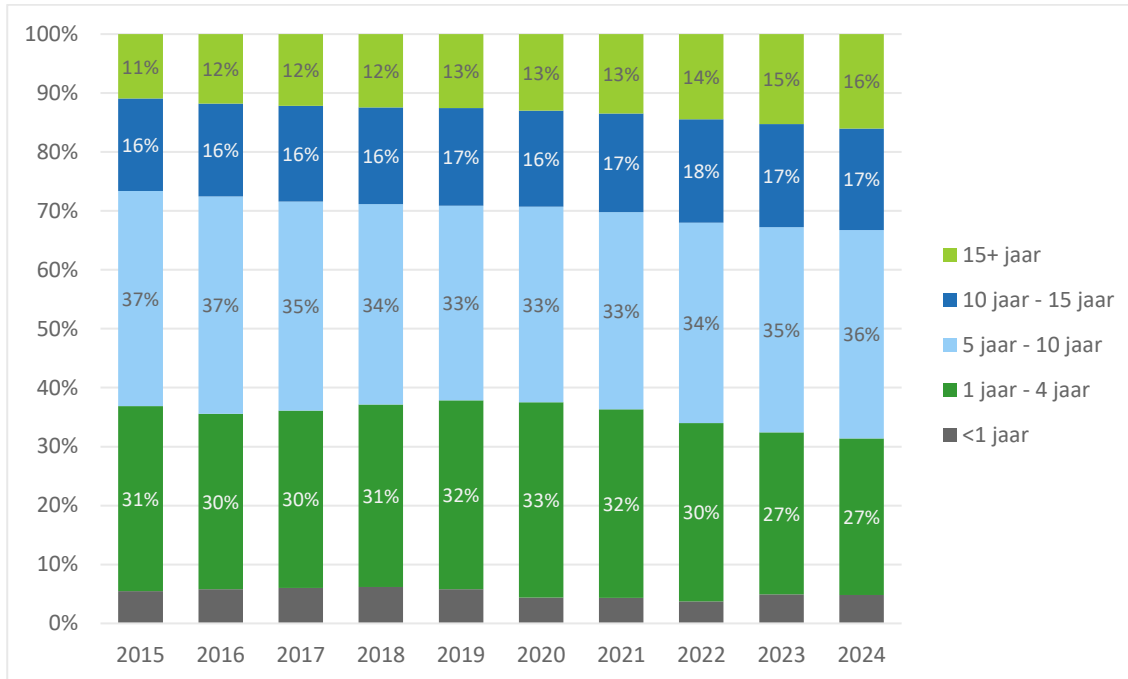
Figuur 16. Gemiddelde leeftijd van het personenwagenpark, 2021. Bron: ACEA (2023)



Statbel verzamelt gegevens over het voertuigenpark⁷, waaronder het jaar van eerste inschrijving van personenwagens. Deze data laat ons echter niet toe de gemiddelde leeftijd van het personenwagenpark te berekenen. De evolutie van de leeftijds categorieën kan wel in kaart gebracht worden.

Figuur 15 toont dat de leeftijdsverdeling van het personenwagenpark redelijk stabiel gebleven is in de voorbije 10 jaar. Het aandeel personenwagens tussen 10 en 15 jaar oud en het aandeel personenwagens ouder dan 15 jaar nam lichtjes toe, terwijl het aandeel personenwagens tussen 1 en 4 jaar stabiel bleef.

Figuur 17. Evolutie van de leeftijd van het personenwagenpark, 2015-2024. Bron: Statbel



Een koppeling van ongevallendata en de voertuigendatabase leert ons dat de gemiddelde leeftijd van in ongeval betrokken personenwagens 8,1 jaar bedroeg in de periode 2021-2022.

⁷ <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/voertuigenpark#documents>

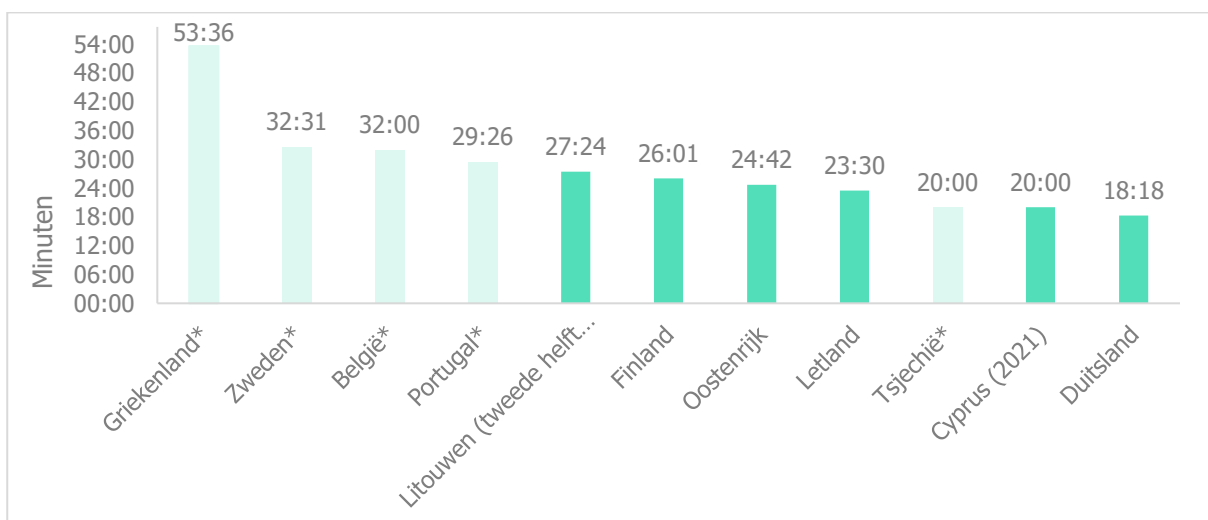
5 Medische zorg na een verkeersongeval

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

De schatting die voor België gemaakt werd door de FOD Volksgezondheid, op basis van de ambureg⁸ databank, wordt aangeleverd in minuten (niet in seconden). Er is geen variabele waarmee verkeersongevallen rechtstreeks uit de interventies geselecteerd kunnen worden. In de plaats daarvan worden twee proxy-variabelen gebruikt. Het is bovendien niet mogelijk om de responstijden van interventies met artsen of verpleegkundigen uit de ambureg databank te selecteren; enkel interventies met twee hulpverlener-ambulanciers kunnen worden geselecteerd. Dit creëert een selectiebias. Een verdere beperking van de data is dat 15,5% van de interventies niet geïnccludeerd zijn wegens ontbrekende informatie over tijdstip van aankomst op de ongevalsplaats (Nuyttens, 2023).

In dit kader wil België tot de top 5 in Europa behoren. Een vergelijking met andere deelnemende Europese landen dringt zich dan ook op. Deze wordt weergegeven in figuur 16. Elf Europese landen berekenden het 95^{ste} percentiel van de responstijden. De gemiddelde ongewogen responstijd bedraagt 27 minuten en 57 seconden. Met 32 minuten ligt België boven dit gemiddelde, en behoort ons land niet tot de 5 best presterende landen. Er zijn nogal wat verschillen tussen de gebruikte methodologieën van de deelnemende landen. Daarom is het moeilijk te bepalen of de waargenomen verschillen tussen de landen echte verschillen zijn of verschillen die te wijten zijn aan de gebruikte methodologie (Nuyttens et al., 2023).

Figuur 18. 95^{ste} percentiel van de responstijd, Europese vergelijking. Bron: Nuyttens (2023)



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

⁸ AMBUREG is een verplichte registratie van gegevens over de interventies van alle erkende ziekenwagens in België. Deze registratie omvat de gegevens van alle interventies op basis van een eengemaakt oproepsysteem (centrum 112) waarvoor een ziekenwagenequipe op weg gestuurd wordt. Deze registratie is verplicht sinds januari 2019

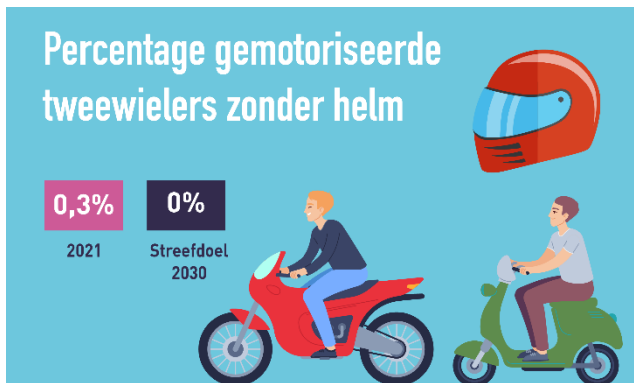
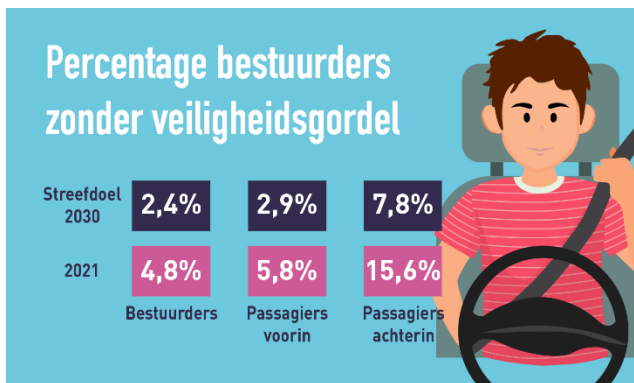
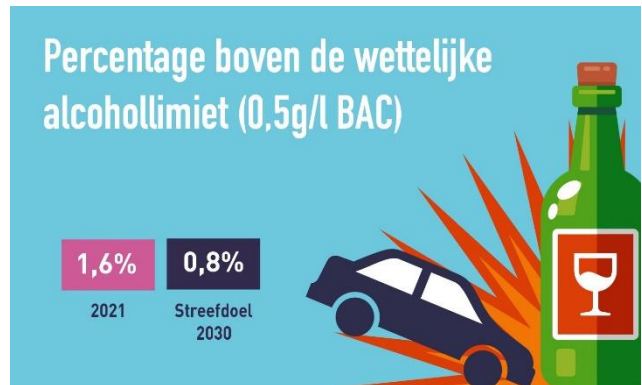
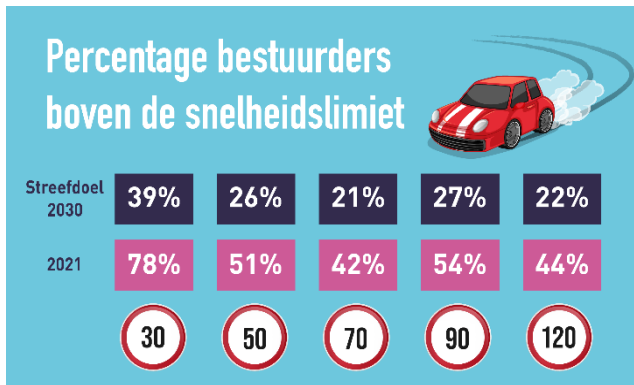
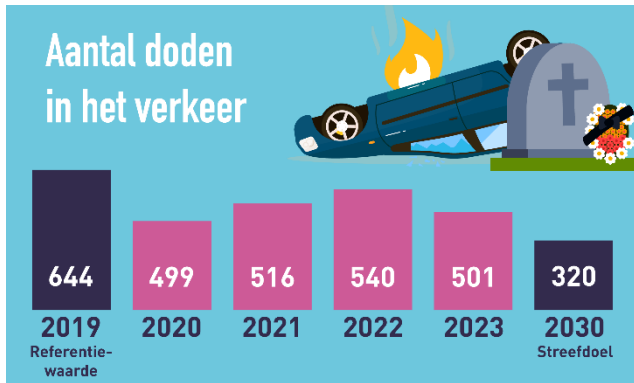
De huidige 'good practice' houdt in dat 95% van de hulpdiensten binnen 15 minuten na de noodoproep ter plaatse is (Van den Berghe, W. et al., 2021). Dit is ook de doelstelling op Belgisch niveau: de responstijd voor 90% van de interventies mag niet meer dan 15 minuten bedragen (m.a.w. het 90ste percentiel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

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

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

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

6 Overzicht



Referenties

- ACEA (2023) Average age of the EU vehicle fleet, by country. <https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>
- Areal A., Pires C., Pita R., Marques P., & Trigo J. (2024). Distraction (mobile phone use) & fatigue. ESRA3 Thematic report Nr. 3. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). (2024-R-20-EN). Portuguese Road Safety Association. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023thematicreportno3distractionandfatigue.pdf>
- Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N. & Bouwen, L. (2023a). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2021 - Drinken en rijden in België, Brussel: Vias institute.
- Boets, S., Wardenier, N., Moreau, N. & De Roeck, M. (2023b). Tweede nationale gedragsmeting "afleiding tijdens het rijden" – Prevalentie van zichtbare potentiële afleiding achter het stuur, Brussel: Vias institute.
- Bouwen, L. (2024). Gehospitaliseerde verkeersgewonden in 2022 – Statistisch rapport, Brussel: Vias institute
- ETSC. (2019). Drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe (Issue December). <https://etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-in-europe-2019/>
- Euro NCAP. (2022). Hoe moeten de sterren gelezen worden? <https://www.euroncap.com/nl/euro-ncap/hoemoeten-de-sterren-gelezen-worden/>
- Europese Commissie. (2024). Road safety thematic report – Main factors causing fatal crashes. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/a7428369-8eaf-4032-806e-ea08b46028c0_en?filename=ERSO-TR-MainCauses.pdf
- Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025. Volledige versie. <https://all-for-zero.be/storage/minisites/federaal-plan-verkeersveiligheid-volledige-versie.pdf>
- Harkin, A. M., Nikolaou, D., Yannis, G. & Surges, F. (2024). Speeding. ESRA3 Thematic report Nr. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). (2024-R-28-EN). Federal Highway Research Institute Germany (BASt). <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023thematicreportno7speeding.pdf>
- Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opendakker, E. (2017) Themadossier Verkeersveiligheid nr. 13. Alcohol. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Moreau N., Vervoort M., Boets S., Silverans P., Verwee I. (2023). Gordeldracht en het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in België – Prevalentiemeting, Brussel: Vias institute
- Nuyttens, N. (2023). Hoe lang is de responstijd van de hulpdiensten na een verkeersongeval? Analyse van de EU KPI over "post-crash care" in België, Brussel: Vias institute.
- Slootmans, F. (2023). Statusrapport verkeersveiligheid – Waar staan we na één jaar All For Zero?, Brussel: 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. & Desmet, C. (2019). Themadossier Verkeersveiligheid nr. 5. Afleiding, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Tant, M., & Ben Messaoud, Y. (2023). Klikken we onze kinderen wel veilig vast? – Resultaten van een observatiestudie over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2022, Brussel: Vias institute
- Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Themadossier, nr. 9 - Snelheid en te snel rijden. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Van den Berghe, W.; Nuyttens, N., Segui Gomez, M.; Bijleveld, F.; Weijermars, W. (2021). Methodological guidelines – KPI Post-crash Care. Baseline project, Brussels: Vias institute.

- Van den Broek B., Aarts, L. & Silverans, P. (2022). Baseline report on the KPI Safety belt and Child restraint systems. Baseline project, Brussels: Vias institute
- Vermeulen, C., Vervoort, M., Moreau, N., Boets, S., Wardenier, N., & Silverans, P. (2023). Helmdracht en rijnsnelheid bij de gebruikers van gemotoriseerde tweewielers – Prevalentie in België, Brussel: Vias institute.
- Vias institute. (2023a). Belgium – ESRA3 Country Fact Sheet. ESRA3 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Version 2 (01/2024). [Fact sheet].
<https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023countryfactsheetbelgium-nl.pdf>
- Vias institute (2023b) Briefing "Afleiding in het verkeer". Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing
- Vias institute (2024) Briefing "Rijden onder invloed van alcohol". Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing
- Wardenier, N. (2023). De veiligheid van nieuwe personenwagens. Analyse van Baseline KPI vehicle safety voor België. Brussel: Vias institute.
- Wardenier, N., & Silverans, P. (2023). Baseline report on the KPI Vehicle Safety. Baseline project, Brussels: Vias institute.
- Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S. & Ben Messaoud; Y. (2023a) Nationale gedragsmeting snelheid 2021, Brussel : Vias institute.
- Wardenier, N., Van den Berghe, W., Schram, R., Gaillet, J.-F., Thomas, P., Folla, K., Cleij, D., Silverans, P. & Rizzi, M. (2023b). KPI Vehicle Safety. Methodological Guidelines. Report produced as part the of Trendline project, supported by the European Union. Report in preparation.



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be