



Rapport nr. 2025-R-14-NL

Statusrapport verkeersveiligheid 2025

Waar staan we na vier jaar All For Zero?



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Rapportnummer	2025 - R - 14 – NL
Wettelijk depot	D/2025/0779/37
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	19/01/2026
Auteur(s)	Freya Sloomans, Sofie Boets, Naomi Wardenier, Nina Nuyttens, Nathalie Moreau
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.; Wardenier, N.; Nuyttens, N. & Moreau, N. (2026). Statusrapport verkeersveiligheid 2025 – Waar staan we na vier jaar All For Zero?, Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français.

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	4
Samenvatting	6
1 All for Zero	10
2 Aantal verkeersdoden en zwaargewonden	12
3 Gedragsindicatoren	14
3.1 Overdreven snelheid	14
3.2 Rijden onder invloed van alcohol	16
3.3 Gebruik van de veiligheidsgordel	18
3.4 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen	19
3.5 Afleiding	21
3.6 Helmdracht bij (gemotoriseerde) tweewielers	22
4 Voertuigveiligheid	26
5 Medische zorg na een verkeersongeval	28
6 Overzicht	30
Referenties	31

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1. Streefdoelen voor 2030 en 2050. Bron: Federaal Plan voor Verkeersveiligheid, 2021-2025 & Slootmans, F. (2022)	10
Tabel 2. Percentielen van de responstijd door ambulances/PIT in 2024 (2de semester) (in minuten). Bron: FOD VVWL \ Verwerking: Vias institute	29
Figuur 1 Evolutie van het aantal doden 30 dagen, 2012-2024. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	12
Figuur 2 Evolutie van het aantal zwaargewonden, 2012-2024. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	13
Figuur 3 Evolutie van gehospitaliseerde verkeersslachtoffers ernstige verwondingen (MAIS3+), 2012-2023. Bron: FOD Volksgezondheid	13
Figuur 4 Percentage bestuurders dat sneller dan de snelheidslimiet rijdt, 2007-2024, en streefdoel voor 2030. Bron: Wardenier et al. (2025a)	15
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)	16
Figuur 6 Aantal geteste bestuurders en percentage positieve bestuurders in de BOB eindejaarscampagnes, 1995-2025 Bron: Federale politie geciteerd in Slootmans & Van den Berghe (2021), update in 2025	16
Figuur 7 Percentage bestuurders met een alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet, 2003-2024, en streefdoel voor 2030. Bron: Boets et al. (2026a)	17
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	18
Figuur 9 Percentage bestuurders en passagiers die de gordel niet dragen, 2003-2022, en streefdoel voor 2030. Bron: Moreau et al. (2023)	19
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	19
Figuur 11 Gewogen verdeling van kinderen op basis van de kwaliteit van het gebruik van kinderzitjes in België en op basis van regio's. Bron: Moreau et al., 2026	20
Figuur 12 Percentage bestuurders met een GSM (2013) / mobiel schermtoestel (2020, 2023) in de hand. Bron: Boets et al. (2026b)	21
Figuur 13 Zelfgerapporteerde afleiding onder automobilisten: percentage bestuurders dat aangeeft in de laatste 30 dagen minstens eenmaal tijdens het rijden een mobiele telefoon te hebben gebruikt, of een sms/email te hebben gelezen of sociale media geraadpleegd te hebben. Bron: Areal et al., 2024	22
Figuur 14. Percentage bestuurders en passagiers van gemotoriseerde tweewielers die de helm dragen, per type voertuig. Bron: Vermeulen et al. (2023)	23
Figuur 15. Gewogen nationaal percentage helmgebruik op basis van de plaats die de gebruiker op de fiets inneemt, onder gebruikers van elektrische fietsen en niet-elektrische fietsen (in %). Bron: Moreau et al., 2026	23
Figuur 16. Gewogen nationaal percentage van het dragen van een fietshelm (bestuurders en passagiers), naar leeftijd (in %). Bron: Moreau et al., 2026	24
Figuur 17. Gewogen nationaal percentage van het dragen van een fietshelm (bestuurders en passagiers), naar regio (in %). Bron: Moreau et al., 2026	24
Figuur 18 Aandeel respondenten die rijden zonder helm met een bromfiets/motorfiets of met een fiets aanvaardbaar vindt. Bron: Vias institute, 2023a	25
Figuur 19. Gemiddelde leeftijd van het personenwagenpark, 2021. Bron: ACEA (2023)	26
Figuur 20. Evolutie van de leeftijd van het personenwagenpark, 2015-2024. Bron: Statbel	27
Figuur 21 Gemiddelde leeftijd van in ongeval betrokken personenwagens, 2017-2024. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & DIV	27
Figuur 22. 95 ^{ste} percentiel van de responstijd, Europese vergelijking. Bron: Van den Berghe (2025)	28

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 2024 bedroeg het aantal doden 470, wat neerkomt op een daling van 6% tegenover 2023 en een daling van 27% 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 eerste trimester van 2025 tonen echter opnieuw een stijgende trend, met een toename van het aantal doden 30 dagen met 12% ten opzichte van het eerste trimester van 2024.

Het aantal zwaargewonden in het verkeer vertoont de afgelopen jaren een dalende trend. De politie registreerde in 2019 3.605 zwaargewonden, een aantal dat tegen 2024 gedaald is tot 2.996 (-17%). Ook tussen 2023 en 2024 was er een daling van 8%. Ondanks deze afname blijft het gemeten aantal zwaargewonden hoger dan de doelstelling aangeeft.

Daarnaast tonen ziekenhuisgegevens, gebaseerd op de ernstscore MAIS3+, een gelijkaardig beeld: het aantal MAIS3+ slachtoffers daalde licht van 3.493 in 2019 naar 3.348 in 2023 (-4% tegenover 2022). Ook hier blijft het aantal slachtoffers boven de beoogde waarde voor 2030.

Risicogedragingen

Tussen 2020 en 2022 werden gedragsmetingen uitgevoerd in het kader van het Europese Baseline (2019-2022) 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 (2022-2025) uitgevoerd, waarbinnen opnieuw gedragsmetingen in België plaatsvonden.

Data van zelfgerapporteerd gedrag in het verkeer wordt verzameld in het kader van het ESRA E-Survey of Road users' Attitudes initiatief. In wat volgt, worden de resultaten van ESRA3 (2023) toegelicht, alsook de resultaten van de Baseline en de Trendline-metingen.

Overdreven snelheid

Uit de gedragsmetingsresultaten blijkt dat er nog veel vooruitgang te boeken is op het vlak van overdreven snelheid. Volgens de laatste meting in het kader van Trendline in 2024 rijdt, afhankelijk van het type weg, 23 tot 83% van de Belgen te snel. Op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u rijdt 83% van de bestuurders te snel. Daarmee wordt op dit type weg veruit het vaakst te snel gereden. Het aandeel bestuurders in overtreding op deze wegen steeg tegenover de vorige meting. Iets minder dan de helft van de bestuurders rijdt te snel op wegen waar een maximale snelheid geldt van 50 km/u (49%) en op wegen met een snelheidslimiet 70 km/u rijdt 44% te snel. Op autosnelwegen was er in de meting van 2024 een relatief grote daling van het aandeel snelheidsovertredingen t.o.v. de meting in 2021, van 44% naar 23%. Dit cijfer ligt reeds dicht bij het vooropgestelde streefdoel. Ook op wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u is er een daling van het aandeel bestuurders dat te snel rijdt. Wanneer België vergeleken wordt met de andere Europese landen, dan bevindt België zich over het algemeen in de middenpositie voor het percentage bestuurders dat te snel rijdt voor de verschillende wegtypes.

Volgens de ESRA3-enquête (2023) presteert België slechter dan gemiddeld, wat snelheidsovertredingen betreft. Belgische respondenten (autobestuurders) rapporteren meer snelheidsovertredingen dan het EU22-gemiddelde in alle onderzochte snelheidsregimes:

- Binnen de bebouwde kom: 55,7% in België vs. 47,3% EU22-gemiddelde.
- Buiten de bebouwde kom: 58,7% in België vs. 52,8% EU22-gemiddelde.
- Op snelwegen: 59% in België vs. 49,7% EU-gemiddelde.

Daarnaast geeft 35,7% van de Belgen toe minstens één keer in de laatste 30 dagen te snel te hebben gereden voor de omstandigheden op dat moment vergeleken met 30,5% in de EU22.

Rijden onder invloed van alcohol

Uit de gedragsmetingsresultaten blijkt dat het nationaal percentage autobestuurders onder invloed van alcohol 1,4% bedroeg in 2024. Dit ligt iets lager dan in de twee vorige metingen (1,6% in 2018 en 2021). Er zullen nog heel wat inspanningen nodig zijn om de streefdoelstelling tegen 2030 te behalen (0,8%). Het aandeel rijden onder invloed blijft sterk variëren naargelang de weekperiode. Bestuurders zijn significant vaker onder invloed van alcohol op weekendnachten (7,2%) en weeknachten (3,9%), ten opzichte van overdag in de week (0,6%) en het weekend (1,3%). Bovendien blijkt in de laatste meting dat het aandeel rijden onder invloed in Wallonië (2,4%) 2,5 keer hoger ligt dan in Vlaanderen (0,8%). Vergeleken met Europese landen die ook random ademtesten op de baan gebruiken om de prevalentie van rijden onder invloed te meten, behoort het Belgisch resultaat bij de slechtere: 5^{de} plaats op 6 landen.

Uit de ESRA3-enquête (2023) blijkt ook dat België slecht scoort op rijden onder invloed van alcohol. 19% van de Belgische autobestuurders reed minstens één keer in de afgelopen 30 dagen met een alcoholgehalte dat wellicht boven de wettelijke limiet lag (vs. 11,6% EU22-gemiddelde). Voor rijden onder invloed van drugs en medicatie liggen de Belgische cijfers dicht bij het EU-gemiddelde. Wat drugs betreft, reed 8,5% van de Belgische autobestuurders minstens één keer binnen een uur na drugsgebruik in de laatste 30 dagen (vs. 7,2% EU22-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. In het kader van het Trendline-project werd geen meting uitgevoerd in België met betrekking tot het dragen van de gordel.

Uit de ESRA3-enquête (2023) blijkt dat Belgische respondenten (autobestuurders) over het algemeen iets beter scoren dan het EU22-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 (EU22-gemiddelde van 15%). 15% van de Belgen rapporteerde minstens één keer geen gordel voorin te hebben gedragen (EU22-gemiddelde van 14,7%), voor de gordel achterin gaat het om 28,3% (EU22-gemiddelde van 32%).

Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Hoewel er geen concreet streefdoel is vastgelegd voor het correct gebruik van kinderbeveiligingssystemen, blijft dit een belangrijke indicator voor de verkeersveiligheid van kinderen. In 2022 voerde Vias institute een pilootonderzoek uit met een vernieuwde methodologie bij 312 kinderen in 230 voertuigen. Daaruit bleek dat 68% van de kinderen niet correct werd vervoerd, en dat een kleine minderheid helemaal geen beveiliging had.

In het Trendline-project werd vervolgens een grootschaliger meting uitgevoerd met een nieuw observatie-instrument, om foutief gebruik beter in kaart te brengen. In totaal werden 1.768 kinderen geobserveerd op locaties zoals parkeerplaatsen van scholen, crèches en sportcentra. Bijna zeven op de tien kinderen zaten in een geschikt systeem en een vergelijkbaar aandeel was correct vastgemaakt.

Toch bleek slechts de helft zowel correct bevestigd als in een passend systeem te zitten. Concreet zat 22,8% in een geschikt maar foutief gebruikt systeem, 19,4% in een ongeschikt maar correct gebruikt systeem, 9,1% in geen van beide, en 3,9% was helemaal niet vastgemaakt. Deze resultaten tonen aan dat correct gebruik van kinderzitjes nog steeds een belangrijk aandachtspunt blijft.

Afleiding

De gedragsmeting in 2023 toont aan dat gemiddeld 2,0% van de bestuurders, over alle voertuigtypes (wagens, bestelwagens, vrachtwagens en bussen) heen, een mobiel schermtoestel in de hand gebruikt tijdens het rijden. Dit aandeel is het laagst bij bestuurders van bussen (0,4%) en het hoogst bij bestuurders van bestelwagens (3,3%) en vrachtwagens (3,7%). In personenwagens werd dit bij 1,6% van de bestuurders geobserveerd. Mobiel schermtoestelgebruik in de hand wordt vaker geobserveerd op snelwegen (2,7%) dan op lagere snelheidswegen (1,5%). We zien een verdergezette daling van het nationaal gemiddeld percentage over de edities heen (2013 (4,5%), 2021 (3,2%) en 2023 (2,0%)), dus we kunnen spreken van een positieve trend richting de streefdoelstelling tegen 2030 (1,6%). Maar 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 EU22-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%.

Het Trendline-project onderzocht het dragen van de fietshelm bij verschillende soorten fietsers. Helmdracht bij zowel bestuurders als passagiers werd in kaart gebracht. Helmgebruik bleek duidelijk hoger bij elektrische fietsers dan bij niet-elektrische fietsers, zowel bij bestuurders (42,6% versus 25,3%) als passagiers (68,8% versus 45,8%). Daarnaast hangt helmdracht sterk samen met leeftijd: meer dan 6 op 10 kinderen jonger dan 13 jaar draagt de helm, waarna het helmgebruik scherp daalt bij jongeren tot 24 jaar om vervolgens opnieuw te stijgen bij oudere fietsers. Deze trend geldt voor alle fietstypes. Het dragen van een fietshelm wordt vaker waargenomen in het Brussels Gewest (63,8%) en het Waals Gewest (60,7%) dan in het Vlaams Gewest (24,8%); deze verschillen zijn statistisch significant (Moreau et al., 2026).

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 EU22-gemiddelde. De zelfgerapporteerde aanvaardbaarheid van fietsen zonder fietshelm ligt veel hoger: 27,8% van de Belgische respondenten geeft aan dat ze dit aanvaardbaar vinden.

Voertuigveiligheid

Een indicator voor voertuigveiligheid is moeilijk samen te stellen en op te volgen. De huidige Trendline KPI voor voertuigveiligheid bestaat uit twee indicatoren: (1) het percentage nieuwe personenwagens ingeschreven in het laatste jaar met een Euro NCAP veiligheidsscore gelijk aan of hoger dan een op voorhand bepaalde drempelwaarde en (2) dezelfde indicator maar dan voor personenwagens met leeftijd 0 tot en met 5 jaar. In België heeft 83% van de nieuw ingeschreven personenwagens in 2022 een Euro NCAP rating van 4 sterren of hoger, en 66% heeft een Euro NCAP rating van 5 sterren. 60% van de personenwagens met leeftijd 0 tot en met 5 jaar in 2022 heeft een Euro NCAP beoordeling van 4 sterren of hoger. 50%, dus de helft, van de personenwagens met leeftijd 0 tot en met 5 jaar heeft een Euro NCAP beoordeling 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 in België de responstijd - de tijd verstreken tussen de noodoproep na een letselongeval en de aankomst van de hulpdiensten op de plaats van het ongeval - niet meer dan 15 minuten mag bedragen voor 90% van de interventies.

In 2024 bleven 73% van de interventies onder het interval van 15 minuten. Het algemene 95ste percentiel, over alle periodes en alle locaties heen, bedroeg 26,8 minuten (ofwel 26 minuten en 49 seconden) in 2024. Een verdere opsplitsing naar gewest toont dat het 95ste percentiel 24,4 minuten bedraagt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 26,1 minuten in het Vlaams Gewest en 28,5 minuten in het Waals Gewest. Volgens tijdstip is het 95ste percentiel korter overdag (26,6 minuten) dan 's nachts (29,6 minuten).

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 vijfde editie van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid plaats in België. Hier werd het concept "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 werden 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 liep, kunnen de KPI's verder opgevolgd worden. De Trendline resultaten zijn beschikbaar sinds het najaar van 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+)	3.493 ⁵	< 1747	< 349
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%

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 KPI's van de EC met dataverzameling in het kader van het Baseline project.

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.

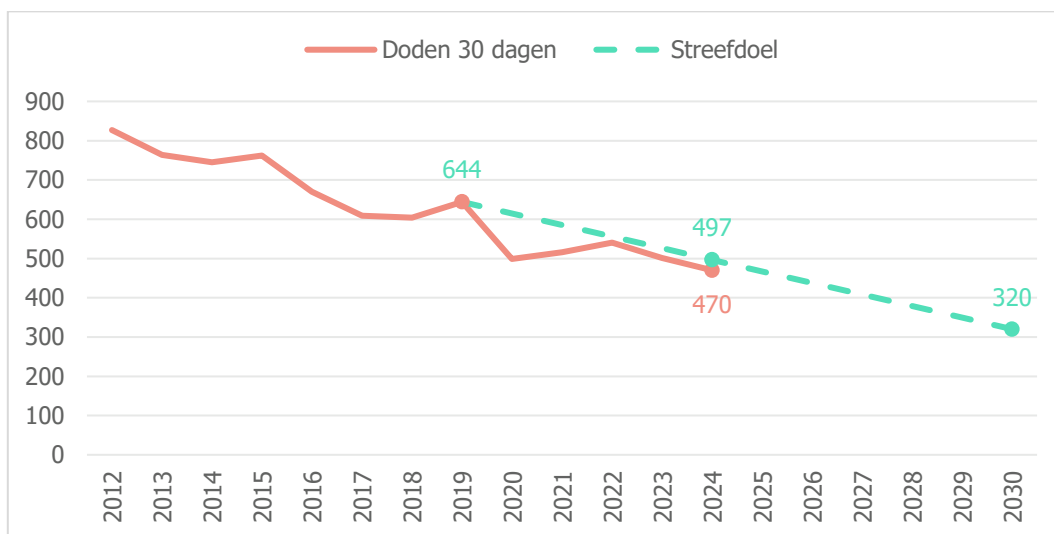
Voor de responstijd van hulpdiensten werd als streefdoel geformuleerd dat in België deze responstijd - de tijd verstreken tussen de noodoproep na een letselongeval en de aankomst van de hulpdiensten op de plaats van het ongeval - niet meer dan 15 minuten mag bedragen - voor 90% van de interventies.

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 2024 bedroeg het aantal doden 30 dagen 470, wat neerkomt op een daling van 27% tegenover het referentiejaar en een daling van 6% tegenover 2023. 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 het eerste trimester van 2025 tonen echter opnieuw een stijgende trend, met een toename van het aantal doden 30 dagen met 12% ten opzichte van het eerste trimester van 2024 (Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL).

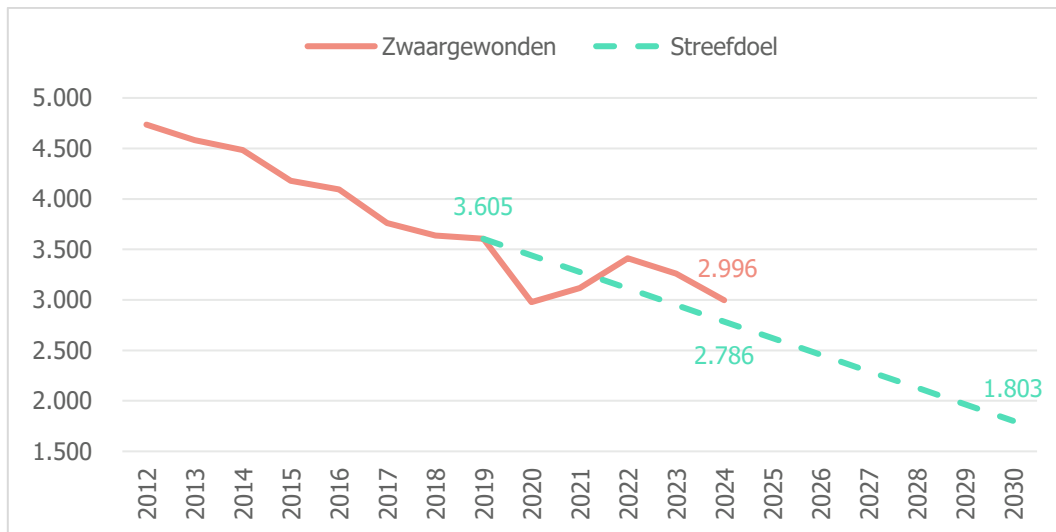
Figuur 1 Evolutie van het aantal doden 30 dagen, 2012-2024. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



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 letselernst na een ongeval en kan dit dus in de officiële ongevallendatabank 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 17% tot 2.996 zwaargewonden in 2024. Het aantal zwaargewonden daalde in 2024 met 8% tegenover 2023, van 3261 zwaargewonden naar 2.996 zwaargewonden. Ondanks de daling van het aantal zwaargewonden in 2024 tegenover het referentiejaar (-17%), valt het aantal zwaargewonden boven de lijn die het streefdoel voorstelt (zie figuur 2).

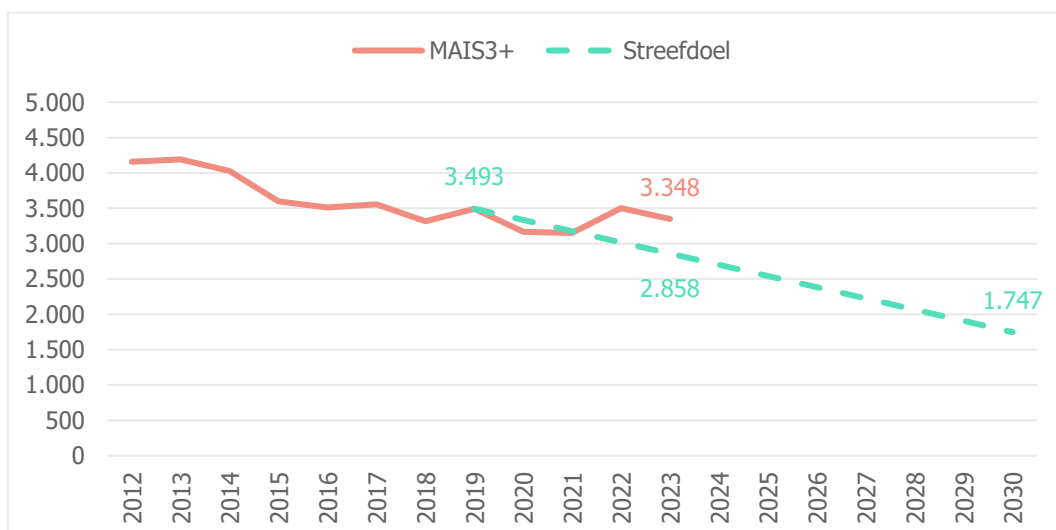
Figuur 2 Evolutie van het aantal zwaargewonden, 2012-2024. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



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 zwaargewond verkeersslachtoffer is een verkeersslachtoffer met een MAIS-score van 3 of meer (MAIS3+) (Bouwen, 2024).

In het referentiejaar 2019 waren er 3.493 MAIS3+ slachtoffers in de Belgische ziekenhuizen als gevolg van een verkeersongeval. De cijfers voor 2023 vormen de meest recente beschikbare gegevens. Het aantal MAIS3+ slachtoffers daalde licht, tot 3.348 in 2023. We zien een lichte daling van het aantal MAIS3+ slachtoffers in 2023 tegenover 2022 (-4%). Daarmee doen we het slechter dan het streefdoel (2.858) (zie figuur 3).

Figuur 3 Evolutie van gehospitaliseerde verkeersslachtoffers ernstige verwondingen (MAIS3+), 2012-2023. 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](#) uitgevoerd, waarbinnen opnieuw gedragsmetingen in België plaatsvonden (snelheid, alcohol, afleiding, helmdracht fietsers, correct gebruik kinderzitjes).

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, alsook de resultaten van de gedragsmetingen.

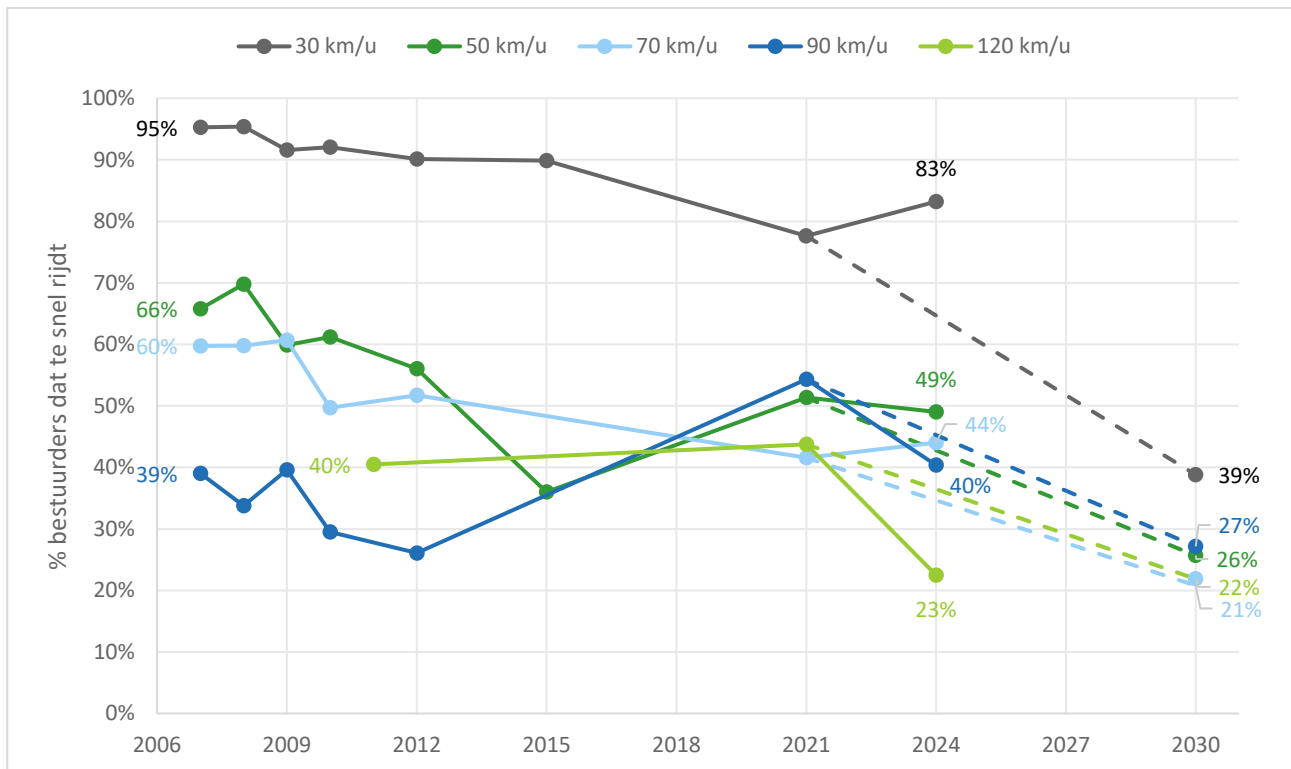
Hierbij dient benadrukt te worden dat resultaten van gedragsmetingen op de weg en surveys niet direct vergelijkbaar zijn. "Zelfrapportage"-percentages zijn in het algemeen hoger dan de "waargenomen" percentages. Beide bieden specifieke informatie en zijn m.a.w. complementair. Gedragsmetingen omvatten 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 tot en met de laatste meting in 2024 in het kader van Trendline en de streefdoelen die daaruit afgeleid werden voor 2030 (zoals weergegeven in Tabel 1). Deze gedragsmaatregelen houden alleen rekening met bestuurders die onder vrije snelheidsomstandigheden rijden. Op die manier weerspiegelt de KPI het gedrag van bestuurders die vrij hebben gekozen met welke snelheid ze rijden, zonder dat deze keuze wordt beïnvloed door bijvoorbeeld de frequentie van files. Zoals uit de figuur blijkt, is er nog veel vooruitgang te boeken op het vlak van overdreven snelheid. Afhankelijk van het type weg, rijdt 23 tot 83% van de Belgen te snel (Wardenier et al., 2025a). Op autosnelwegen was er in de meting van 2024 een relatief grote daling van het aandeel bestuurders dat te snel reed t.o.v. de meting in 2021, van 44% naar 23%. Dit cijfer ligt reeds dicht bij het vooropgestelde doel van 22% voor het percentage bestuurders dat te snel rijdt op autosnelwegen in 2030. Ook op wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u is er een daling van het aandeel bestuurders dat te snel rijdt, van 54% in 2021 naar 40% in 2024. Het aandeel bestuurders in overtreding op wegen met een limiet van 30 km/u steeg tegenover de vorige meting, van 78% naar 83% (Wardenier et al. 2025a).

Figuur 4 Percentage bestuurders dat sneller dan de snelheidslimiet rijdt, 2007-2024, en streefdoel voor 2030. Bron: Wardenier et al. (2025a)



Andere resultaten van de gedragsmeting in 2024 betreffen de gemiddeld gereden snelheid en de V85 (snelheid waar 85% van de bestuurders zich aan houdt) voor elk snelheidsregime: (gemiddelde / V85) 40,3 / 49,0 km/u voor 30 km/u-wegen, 51,1 / 58,4 km/u voor 50 km/u-wegen, 69,1 / 77,7 km/u voor 70 km/u-wegen, 89,2 / 100,6 km/u voor 90 km/u-wegen en 113,2 / 123,2 km/u voor 120 km/u-wegen (Wardenier et al, 2025a).

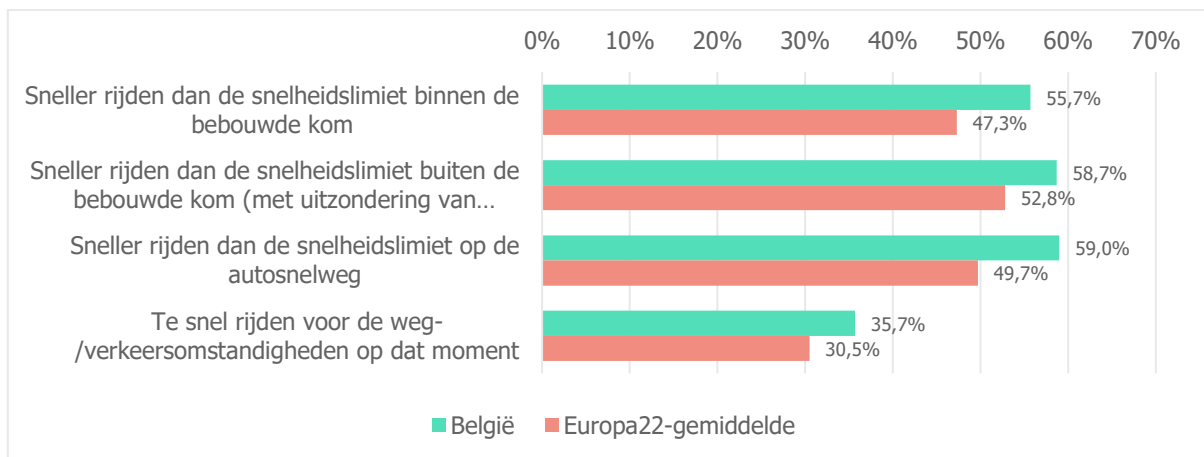
De resultaten van de gedragsmeting in het kader van Trendline kunnen ook vergeleken worden met de data van andere EU-landen die KPIs voor snelheid opleverden. België bevindt zich over het algemeen in de middenpositie t.o.v. de andere Europese landen voor het percentage bestuurders dat te snel rijdt voor de verschillende wegtypes (Folla et al., 2025).

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)



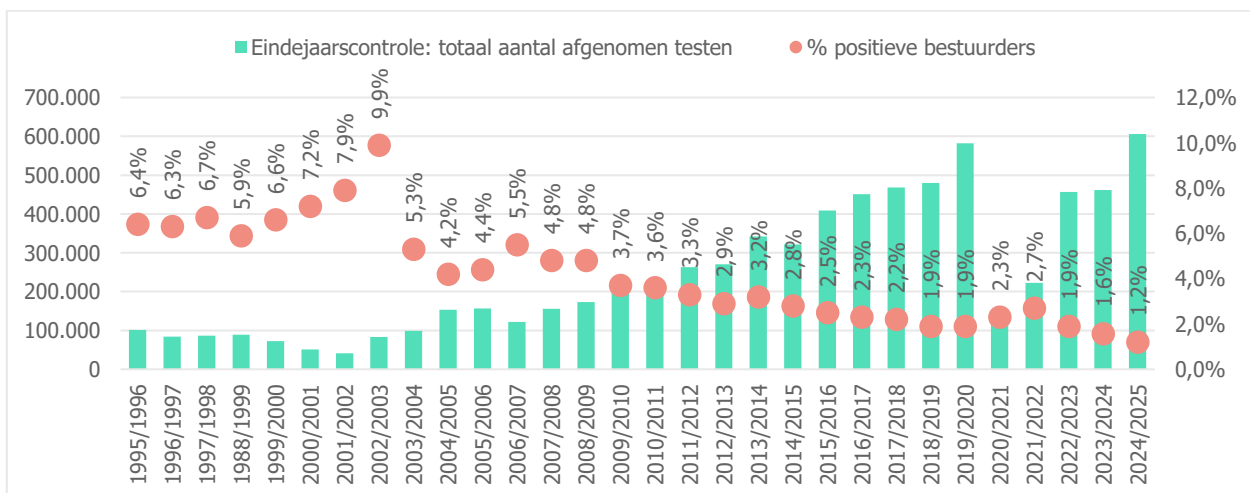
Mannen melden vaker snelheidsovertredingen dan vrouwen, ongeacht het wegtype. In Europa was het grootste verschil te zien bij 'te snel rijden voor de weg- en verkeersomstandigheden op dat moment'. Daarnaast rapporteren jongere leeftijdsgroepen het meest frequent snelheidsovertredingen, met het sterkste 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, en de alertheid, het gezichtsvermogen, het beoordelingsvermogen en de reflexen afnemen (Vias institute, 2024). In de Belgische ongevallenstatistieken van 2015 t/m 2024 is 8 à 9% van de bestuurders betrokken in letselongevallen onder invloed van alcohol (Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)). Het werkelijke aandeel alcoholgerelateerde ongevallen wordt echter geschat op 25% (ETSC, 2022).

In de onderstaande figuur wordt het aantal alcoholtests dat tijdens de BOB-eindejaarscampagnes van 1995 tot 2025 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 vanaf 2023. 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).

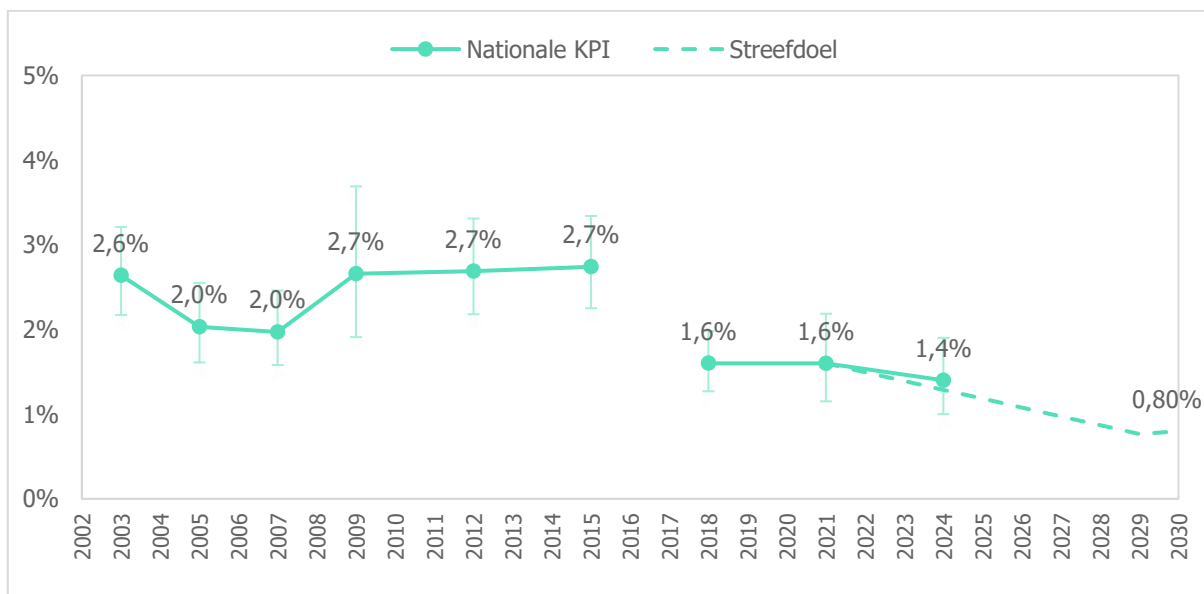
Figuur 6 Aantal geteste bestuurders en percentage positieve bestuurders in de BOB eindejaarscampagnes, 1995-2025
Bron: Federale politie geciteerd in Slootmans & Van den Berghe (2021), update in 2025



Het streefdoel voor rijden onder invloed van alcohol in België is een halvering tegen 2030 van het aandeel bestuurders dat in overtreding was in de prevalentiemeting van 2021. Op basis van de nationaal representatieve gedragsmeting in 2021, met random ademtesten door de politie in het verkeer, bleek 1,6% van de autobestuurders met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet te rijden (0,5 promille algemeen; 0,2 promille voor professionele bestuurders) (Boets et al., 2023a). Het streefdoel tegen 2030 is dus 0,8% autobestuurders onder invloed van alcohol.

In 2024 vond een volgende editie van de gedragsmeting plaats op basis waarvan nationaal gemiddeld 1,4% van de autobestuurders onder invloed bleek te rijden (Boets et al., 2026a). Dit betreft een kleine (niet significante) daling ten opzichte van 2021 (zie Figuur 7). Om de doelstelling van 0,8% te behalen tegen 2030 zullen dus nog heel wat inspanningen vereist zijn. Op basis van de prevalentieresultaten van 2024 zien we een stabiel significant groter aandeel bestuurders onder invloed tijdens weeknachten (3,9%) – sinds 2009 – en vooral tijdens weekendnachten (7,2%) – sinds 2003 – dan tijdens wekdagen (0,6%) en weekenddagen (1,3%). Een andere constante overheen de metingen is dat mannen (1,7%) vaker onder invloed rijden dan vrouwen (0,9%) en dat bestuurders die uit een café/bar of restaurant komen het vaakst onder invloed zijn, respectievelijk 14,8% en 10,7% in 2024. Het percentage bestuurders onder invloed ligt in deze editie voor het eerst significant (2,5 keer) hoger in Wallonië (2,0%) dan in Vlaanderen (0,8%) (Boets et al., 2026a).

Figuur 7 Percentage bestuurders met een alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet, 2003-2024, en streefdoel voor 2030. Bron: Boets et al. (2026a)

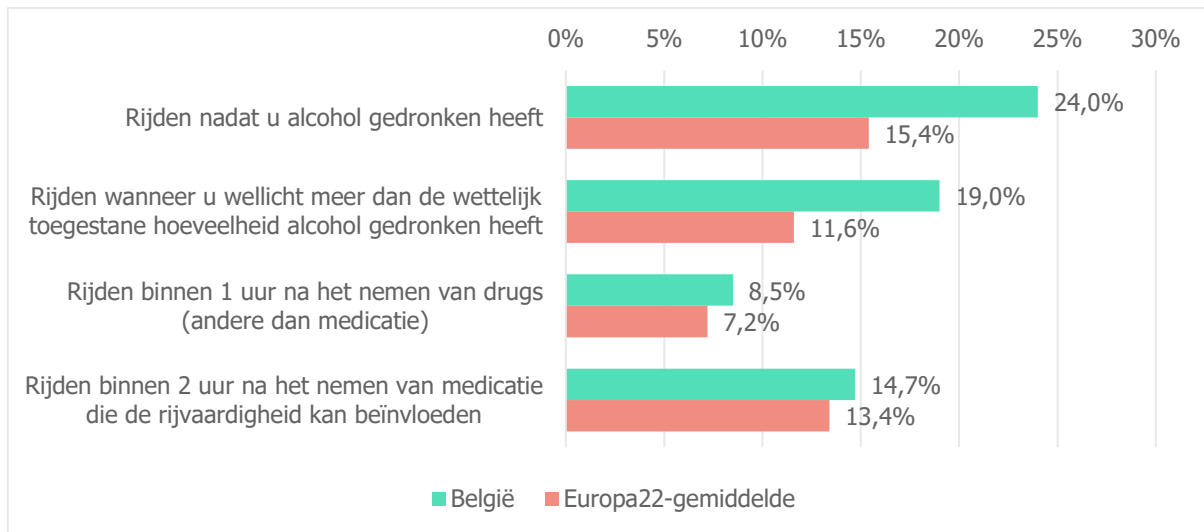


Uit de internationale vergelijking van de Trendline resultaten voor KPI Alcohol blijkt dat België op de 5^{de} plaats staat van de 6 landen die deze KPI (percentage autobestuurders 'onder' de wettelijke BAC-limiet) opleverden op basis van random ademtesten op de baan. Enkel Spanje scoort slechter dan België. Net als in Baseline zien we in de meerderheid van de Europese landen een patroon van meer rijden met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet tijdens weekendnachten, en in mindere mate ook tijdens weeknachten. België scoort het slechtst (op de 6 landen) op rijden onder invloed op weeknachten en is het op één na slechtst scorende land voor weekendnachten (Boets, 2026a; Van den Berghe & Stelling, 2025).

Op basis van de ESRA3-enquête (2023) stellen we eveneens vast dat België slecht scoort op het vlak van rijden onder invloed van alcohol (zie Figuur 8). 24% procent van de ondervraagde Belgische autobestuurders gaf toe minstens éénmaal in de laatste 30 dagen gereden te hebben na het drinken van alcohol. Dit percentage ligt ver boven het Europese gemiddelde van 15,4%. Bovendien gaf 19% toe minstens één keer gereden te hebben met een alcoholgehalte dat mogelijk boven de wettelijke limiet lag. Het EU22-gemiddelde ligt duidelijk lager, namelijk 11,6%.

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 zei minstens éénmaal te hebben gereden binnen het uur na het nemen van drugs (tegenover het EU22-gemiddelde van 7,2%) en 14,7% verklaarde minstens één keer te hebben gereden binnen de 2 uur na het nemen van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden (tegenover het 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.

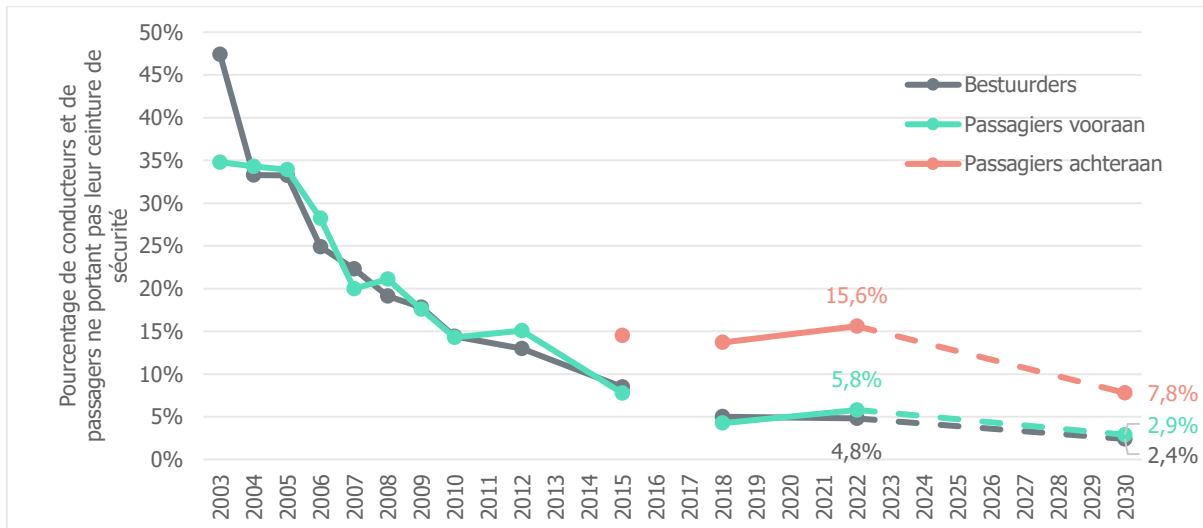
Vias institute voert sinds 2003 gedragsmetingen uit in verband met het dragen van de veiligheidsgordel. De laatste meting kaderde binnen het Baseline project en vond plaats in 2022 (Moreau et al., 2023). Figuur 9 geeft de resultaten van de laatste meting weer, alsook van de vorige edities en van de streefdoelstellingen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

In het kader van het Trendline-project werd geen meting uitgevoerd in België met betrekking tot het dragen van de gordel, maar wel een meting met betrekking tot het correct gebruik van kinderzitjes, zie 3.4.

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.

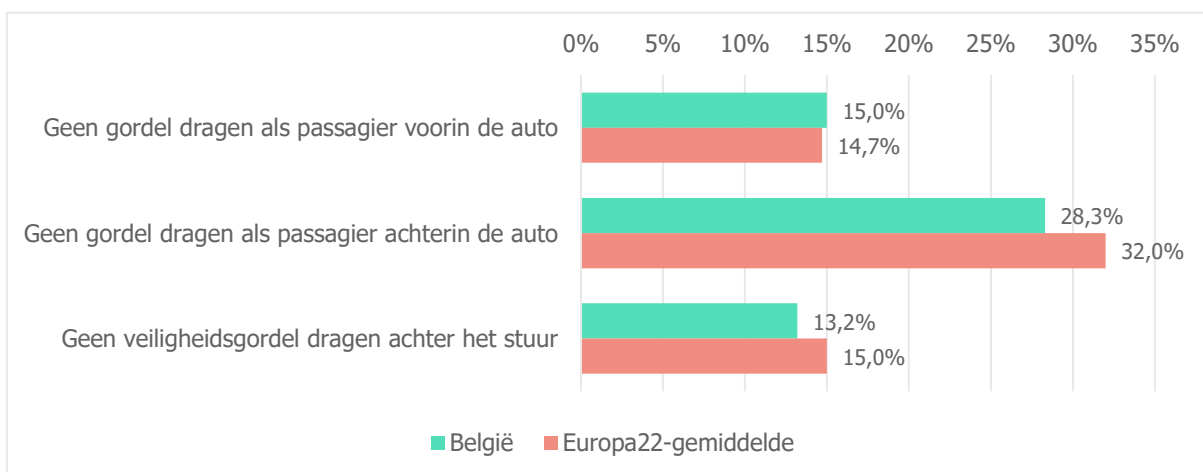
Figuur 9 Percentage bestuurders en passagiers die de gordel niet dragen, 2003-2022, en streefdoel voor 2030. Bron: Moreau et al. (2023)



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. 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 beter 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 melden de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal geen gordel te hebben gedragen. Bron: Vias institute, 2023a



3.4 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Hoewel er geen streefdoel geformuleerd werd voor het correct gebruik van kinderbeveiligingssystemen, is deze indicator wel belangrijk om op te volgen. Kinderen in de auto op een correcte manier vervoeren, is namelijk essentieel voor hun veiligheid.

In 2022 voerde Vias institute een pilootonderzoek uit, waarin met een vernieuwde methodologie vooral kwalitatieve gegevens werden 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).

In het Trendline project werd een nieuwe meting omtrent kinderzitjes voorzien. Het doel was om in reële omstandigheden op Belgische parkeerplaatsen te observeren hoe kinderen in voertuigen worden vastgemaakt. Deze observaties werden aangevuld met informatie die tijdens een gesprek met de bestuurder wordt verzameld. Door strengere regels rond privacybescherming konden geen foto's van de observaties worden gebruikt, waardoor een latere evaluatie door een expert niet mogelijk was (zoals in vorige metingen wel gebeurde). Daarom werd in 2022 een nieuw observatie-instrument ontwikkeld en getest, om de waarnemers beter te ondersteunen en alle mogelijke vormen van foutief gebruik van kinderzitjes nauwkeurig te registreren (Moreau et al., 2026).

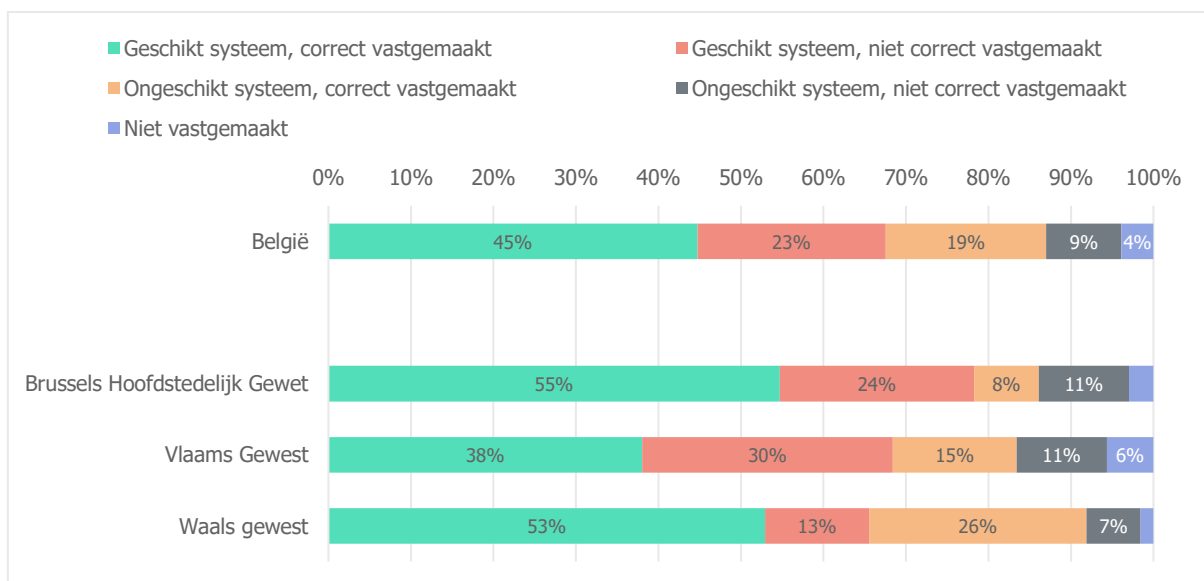
De locaties omvatten voornamelijk crèches, kleuter- en basisscholen, supermarkten, speciaalzaken voor kinderartikelen, vrijetijdscentra en sportcentra. De uiteindelijke steekproef omvatte 1.768 kinderen, voor wie het gebruik en de kwaliteit van het kinderbeveiligingssysteem (DRE) grondig konden worden geobserveerd (Moreau et al., 2026).

Bijna zeven op de tien kinderen zat in een geschikt kinderbeveiligingssysteem, en een vergelijkbaar aandeel was correct vastgemaakt in het gebruikte systeem. Meer in detail bleek dat bijna één op de twee kinderen zowel correct was vastgemaakt én in een geschikt systeem zat. Dit betekent echter ook dat ongeveer de helft van de kinderen niet correct of niet in een passend systeem was geplaatst (Moreau et al., 2026).

Concreet ging het om:

- 23% van de kinderen die in een geschikt maar niet correct gebruikt systeem zaten;
- 19% die correct vastgemaakt waren maar in een ongeschikt systeem;
- 9% die noch correct bevestigd, noch in een geschikt systeem zaten;
- 4% waarbij het kind niet was vastgemaakt of het systeem zelf niet aan het voertuig was bevestigd.

Figuur 11 Gewogen verdeling van kinderen op basis van de kwaliteit van het gebruik van kinderzitjes in België en op basis van regio's. Bron: Moreau et al., 2026



3.5 Afleiding

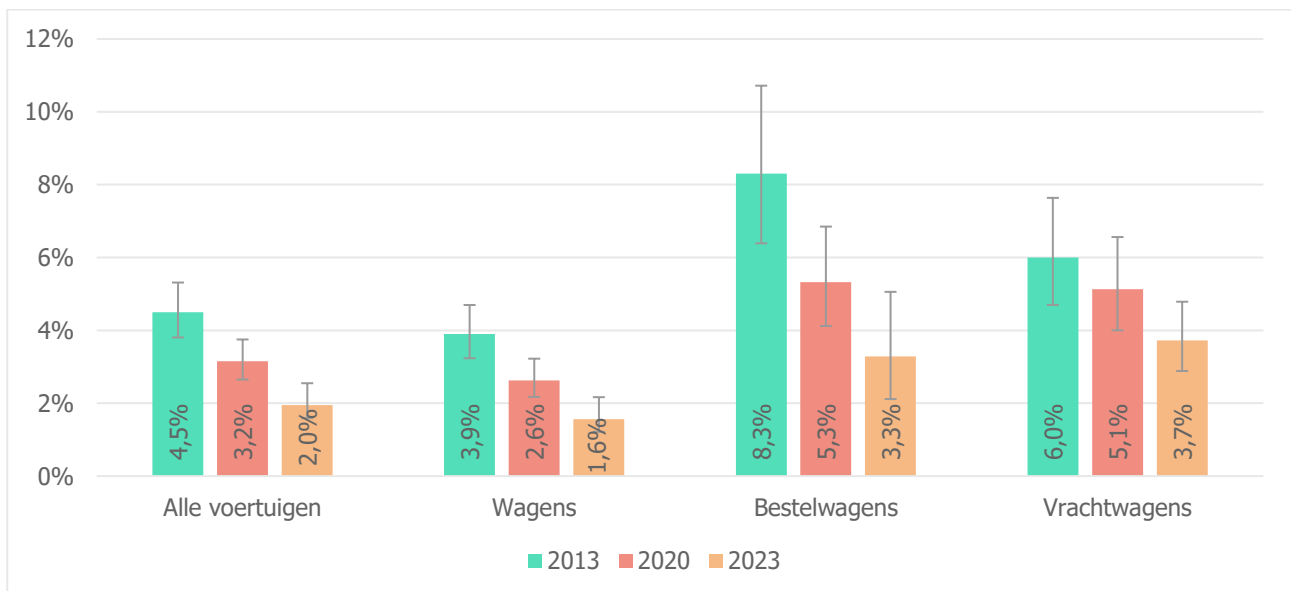
Afgeleid rijden, of het nu gaat om visuele, auditieve of cognitieve afleiding, heeft een aanzienlijke impact op onze rijvaardigheden. Wij kunnen onze volledige aandacht niet tegelijk besteden aan een visuele taak, zoals autorijden, en een auditieve taak, zoals een telefoongesprek. Hoewel onze hersenen 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 kaderde binnen Trendline, bleek dat het aandeel bestuurders dat een mobiel elektronisch schermtoestel/GSM gebruikt tijdens het rijden in 2023 lager lag dan in 2013 en in 2020 (Boets et al., 2026b). Over alle geobserveerde voertuigtypes (wagens, bestelwagens, vrachtwagens en bussen) heen hield gemiddeld 2,0% van de bestuurders in 2023 een mobiel schermtoestel in de hand (zie Figuur 12). In 2013 was dit 4,5% en in 2020 3,2%. Dit gedrag werd in 2023, net als in de vorige metingen, significant vaker geobserveerd bij bestelwagenbestuurders (3,3%) en vrachtwagenbestuurders (3,7%) dan bij autobestuurders (1,6%).

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 en 1,6% voor het algemeen nationaal percentage, inclusief bussen.

Uit de laatste meting bleek ook dat het gebruik van mobiele schermtoestellen in de hand toeneemt naargelang het snelheidsregime: het percentage was het hoogst op autosnelwegen (2,7%) en duidelijk lager op 30-50 km/u- en 70-90km/u-wegen (beide 1,5%). Het percentage schermtoestel in de hand neemt ook stelselmatig af met stijgende geschatte leeftijdscategorie en dit verschil is statistisch significant tussen elke leeftijdsgroep (18-24-jaar: 4,6%; 25-64 jaar: 1,6% en 65+: 0,0%). We zien nog steeds een wat hoger percentage bij mannelijke autobestuurders (1,8%) dan bij vrouwen (1,2%) maar dit verschil is niet meer statistisch significant, wat wel nog het geval was in de twee vorige edities.

Figuur 12 Percentage bestuurders met een GSM (2013) / mobiel schermtoestel (2020, 2023) in de hand. Bron: Boets et al. (2026b)



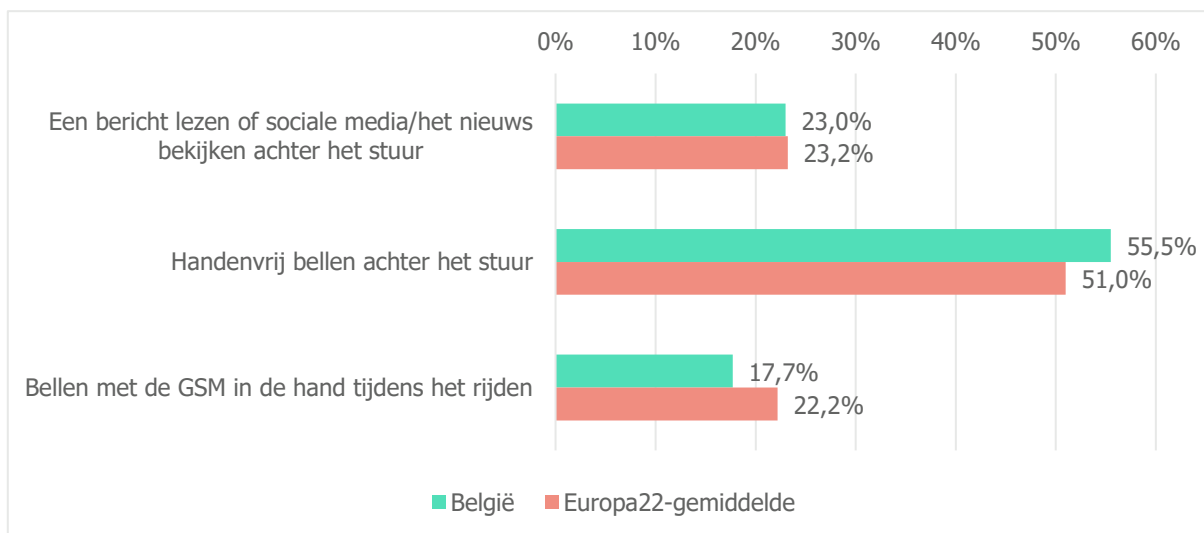
Vergeleken met de andere Europese landen in het kader van Trendline behoort België tot de best presterende landen voor de KPI Afleiding (% bestuurders – het gemiddelde voor personenwagens, bestelwagens en vrachtwagens – dat GEEN mobiel schermtoestel in de hand gebruikt). België rapporteerde de hoogste waarde (97,9%) van de 18 deelnemende landen voor deze KPI. De KPIs variëren sterk tussen de landen (laagste waarde is 84,5%, Italië). De aanzienlijk hogere prevalentie van schermtoestelgebruik in de hand bij bestel- en vrachtwagenbestuurders ten opzichte van autobestuurders is een patroon in de meeste 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 (Stelling, 2025; Van den Berghe & Stelling, 2025).

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" (minstens 1 keer tijdens het autorijden in de laatste 30 dagen) gelijkaardig zijn aan het Europese gemiddelde (23%). België behoort hier tot de 5 best presterende 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 (17,7%) beter dan het EU22-gemiddelde (22,2%). 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 een omgekeerde tendens: de Belgische respondenten (55,5%) scoren slechter dan het EU22-gemiddelde (51,0%) (Areal et al., 2024). Hoewel handenvrij telefoneren tijdens het rijden toegelaten is, zorgt dit toch nog steeds voor cognitieve afleiding.

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



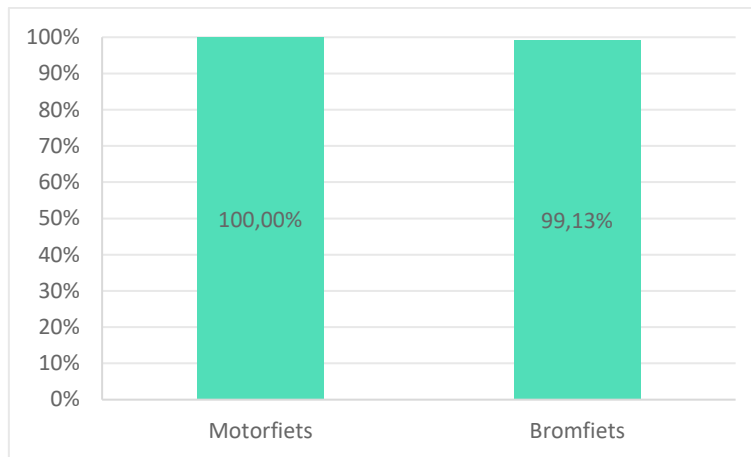
3.6 Helmdracht bij (gemotoriseerde) tweewielers

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 14).

In het kader van het Trendline-project werd geen meting uitgevoerd met betrekking tot helmdracht bij gemotoriseerde tweewielers.

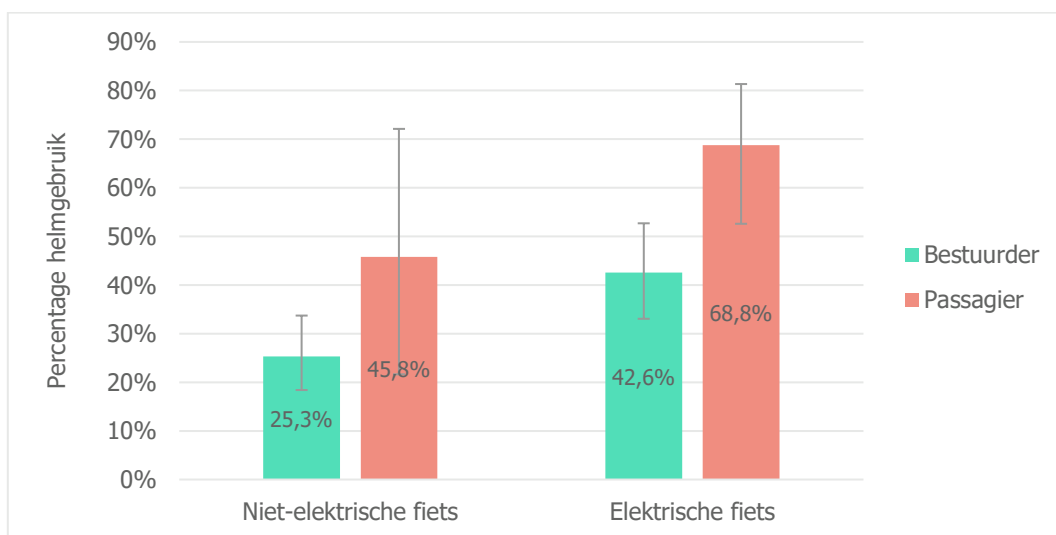
Figuur 14. Percentage bestuurders en passagiers van gemotoriseerde tweewielers die de helm dragen, per type voertuig.
Bron: Vermeulen et al. (2023)



Het Trendline-project omvatte wel een meting met betrekking tot het dragen van een helm door fietsers. Een fietser werd daarbij gedefinieerd als elk wegvoertuig met twee of meer wielen dat gewoonlijk wordt aangedreven door de spierkracht van de gebruiker, bijvoorbeeld via een pedaalsysteem, een hendel of een handgreep (zoals fietsen, driewielers, vierwielaars en invalidenwagens). Ook fietsen uitgerust met een hulpmotor, zoals e-bikes, werden onder deze definitie opgenomen. Speedpedelecs werden echter uitgesloten van de analyse. Eventuele passagiers op de fiets werden eveneens in de waarnemingen opgenomen (met een maximum van twee passagiers per fiets, voor of achter) (Moreau et al., 2026).

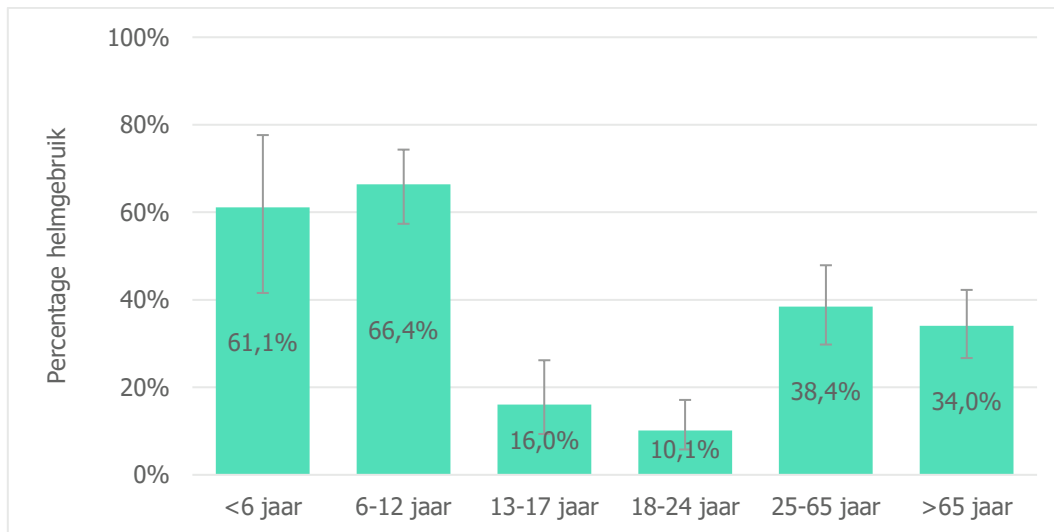
Het dragen van een helm komt vaker voor bij gebruikers van elektrische fietsen (44,4%) dan bij gebruikers van niet-elektrische fietsen (25,6%). Dit verschil is statistisch significant. Het hogere percentage helmgebruik bij gebruikers van elektrische fietsen wordt zowel waargenomen bij bestuurders als bij passagiers (Moreau et al., 2026).

Figuur 15. Gewogen nationaal percentage helmgebruik op basis van de plaats die de gebruiker op de fiets inneemt, onder gebruikers van elektrische fietsen en niet-elektrische fietsen (in %). Bron: Moreau et al., 2026



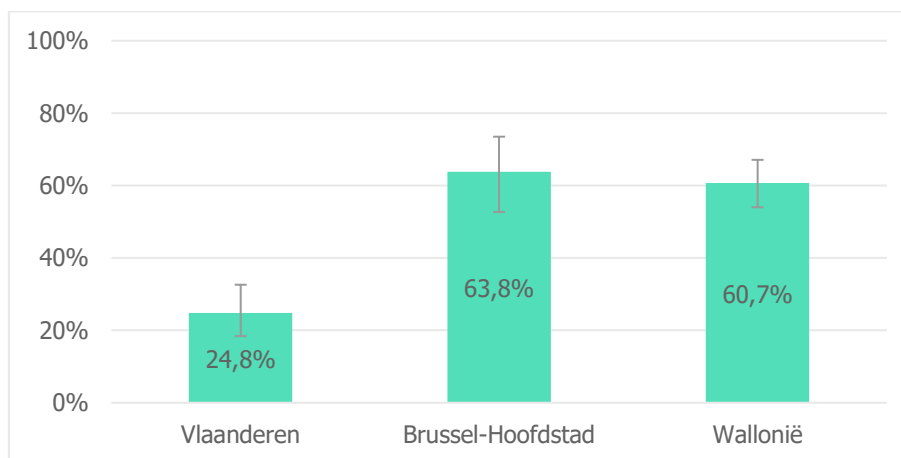
Het dragen van een fietshelm vertoont een statistisch significante samenhang met de leeftijd. De hoogste prevalenties worden waargenomen bij kinderen jonger dan 13 jaar. Vervolgens daalt het gebruik van de helm sterk bij jongeren van 13 tot 17 jaar, en nog verder bij de groep van 18 tot 24 jaar. Bij oudere fietsers stijgt het helmgebruik opnieuw (Moreau et al., 2026). Deze trends worden waargenomen ongeacht het type fiets dat gebruikt wordt.

Figuur 16. Gewogen nationaal percentage van het dragen van een fietshelm (bestuurders en passagiers), naar leeftijd (in %). Bron: Moreau et al., 2026



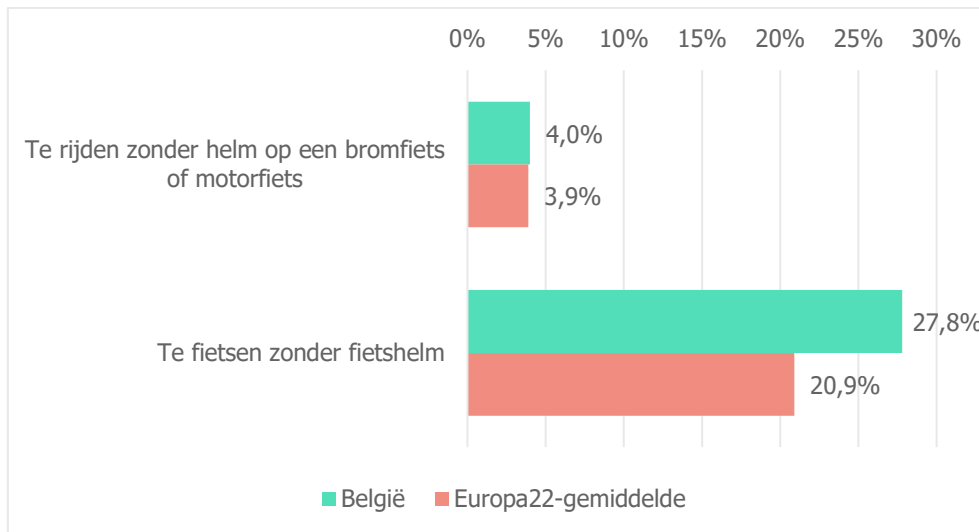
Het dragen van een fietshelm wordt vaker waargenomen in het Brussels Gewest (63,8%) en het Waals Gewest (60,7%) dan in het Vlaams Gewest (24,8%); deze verschillen zijn statistisch significant. De regionale verschillen zijn vooral duidelijk bij bestuurders: in Vlaanderen dragen zij bijna drie keer minder vaak een helm dan in Brussel en Wallonië. Bij passagiers zijn de verschillen kleiner, maar ook daar komt helmdracht vaker voor in Wallonië dan in Vlaanderen.

Figuur 17. Gewogen nationaal percentage van het dragen van een fietshelm (bestuurders en passagiers), naar regio (in %). Bron: Moreau et al., 2026



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 bromfiets of motorfiets. Dit is gelijk aan het Europa22-gemiddelde. De zelfgerapporteerde aanvaardbaarheid van fietsen zonder fietshelm ligt veel hoger dan het EU-gemiddelde: 27,8% van de Belgische respondenten geeft aan dat ze dit aanvaardbaar vinden (ten opzichte van 20,9% in de EU).

Figuur 18 Aandeel respondenten die rijden zonder helm met een bromfiets/motorfiets of met een fiets aanvaardbaar vindt. Bron: Vias institute, 2023a



4 Voertuigveiligheid

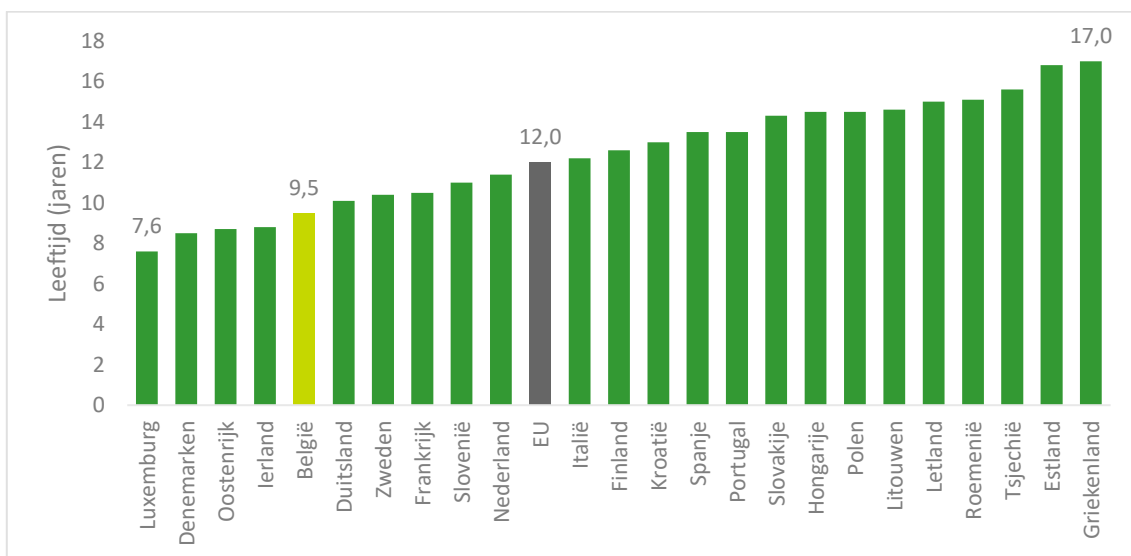
Een indicator voor voertuigveiligheid is moeilijk samen te stellen en op te volgen. In Baseline werd een indicator bepaald en in het vervolgproject Trendline bestaat de KPI voor voertuigveiligheid uit twee indicatoren. (1) De standaard indicator: het percentage nieuw ingeschreven personenwagens in een specifiek 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) (Wardenier, 2025). (2) De tweede indicator bestaat uit het percentage van de personenwagens met leeftijd 0 tot en met 5 jaar in een specifiek jaar met een Euro NCAP-veiligheidsscore gelijk aan of hoger dan een op voorhand bepaalde drempelwaarde. Dezelfde drempelwaardes van 4 Euro NCAP-sterren en 5 Euro NCAP-sterren werden gebruikt. Deze tweede indicator is een uitbreiding t.o.v. de Baseline indicator en omvat een groter deel van het wagenpark waardoor het meer zegt over de veiligheid van personenwagens in een bepaald land. Het meest recent beschikbare cijfer is voor 2022 (Wardenier, 2025).

83% van de nieuw ingeschreven personenwagens in België in 2022 had een Euro NCAP beoordeling van 4 sterren of hoger, wagens zonder Euro NCAP beoordeling werden wel meegerekend in het totale aantal personenwagens. Dit betekent dat in 2022, 83% van de nieuw ingeschreven personenwagens goede algemene prestaties op het gebied van voertuigveiligheid had. In 2022 had 66% van de nieuw ingeschreven personenwagens in België een Euro NCAP beoordeling van 5 sterren (Wardenier, 2025).

60% van de personenwagens met leeftijd 0 tot en met 5 jaar in 2022 heeft een Euro NCAP beoordeling van 4 sterren of hoger (wagens zonder Euro NCAP rating meegerekend in het totaal) (Wardenier, 2025). 50%, dus de helft, van de personenwagens met leeftijd 0 tot en met 5 jaar een Euro NCAP beoordeling van 5 sterren. Een relatief groot percentage, 32%, heeft geen Euro NCAP beoordeling. Het gaat vooral om personenwagens waarvan de Euro NCAP rating in 2022 niet meer geldig is. Een Euro NCAP beoordeling is 6 jaar geldig startend vanaf het jaar na de test (Wardenier, 2025).

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

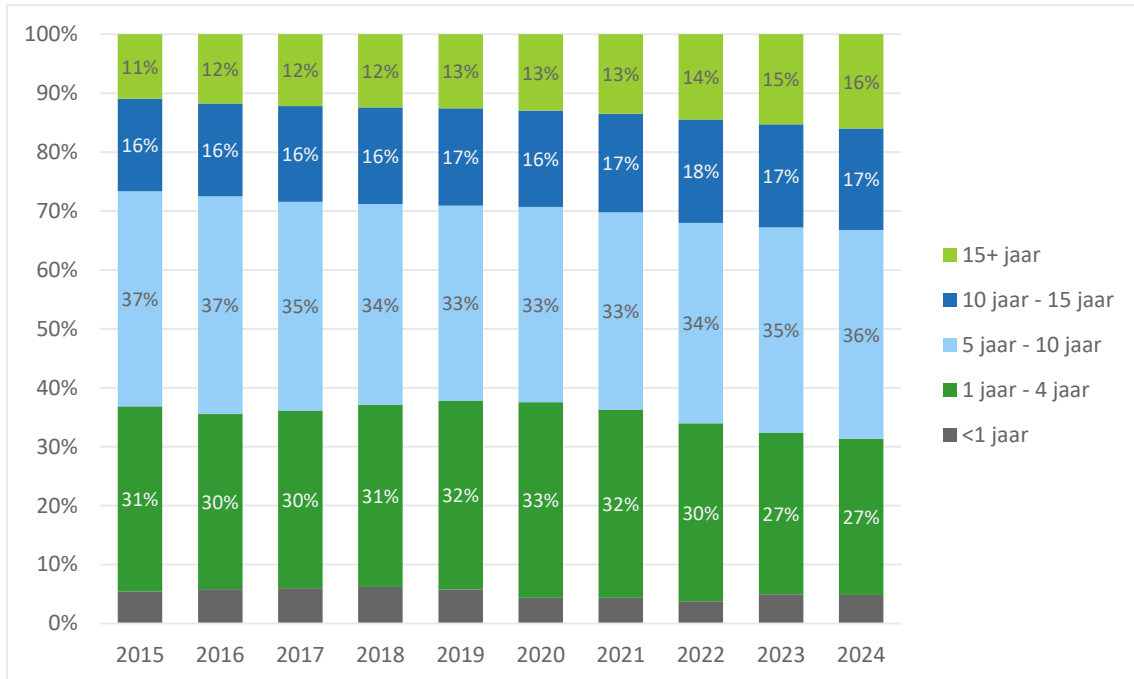


Statbel verzamelt gegevens over het voertuigenpark⁷, waaronder het jaar van eerste inschrijving van personenwagens. De evolutie van de verschillende leeftijdscategorieën van voertuigen wordt hieronder in kaart gebracht.

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

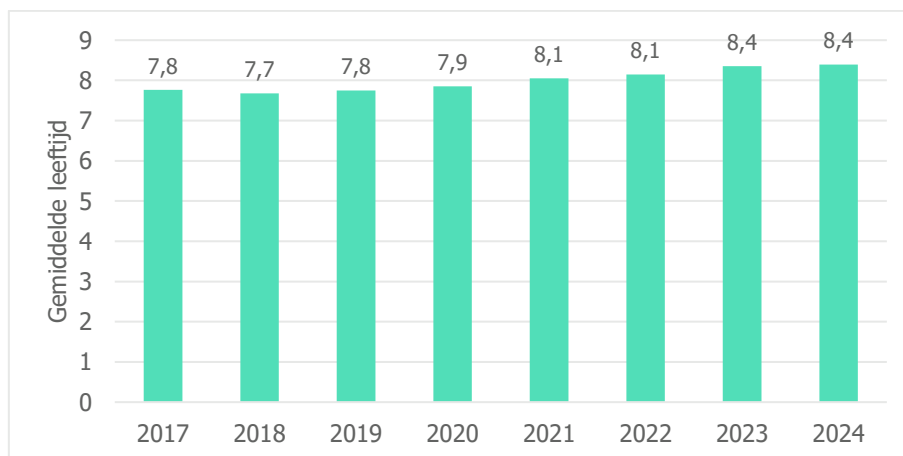
Figuur 20 toont dat de leeftijdsverdeling van het personenwagenvoertuigenpark redelijk stabiel gebleven is in de voorbije 10 jaar. Het aandeel personenwagens tussen 10 en 15 jaar oud en het aandeel personenwagens ouder dan 15 jaar nam lichtjes toe, terwijl het aandeel personenwagens tussen 1 en 4 jaar stabiel bleef.

Figuur 20. Evolutie van de leeftijd van het personenwagenvoertuigenpark, 2015-2024. Bron: Statbel



Een koppeling van de ongevalldata en de voertuigendatabase leert ons dat de gemiddelde leeftijd van in ongevallen betrokken personenwagens 8,4 jaar bedroeg in 2024.

Figuur 21 Gemiddelde leeftijd van in ongeval betrokken personenwagens, 2017-2024. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & DIV



5 Medische zorg na een verkeersongeval

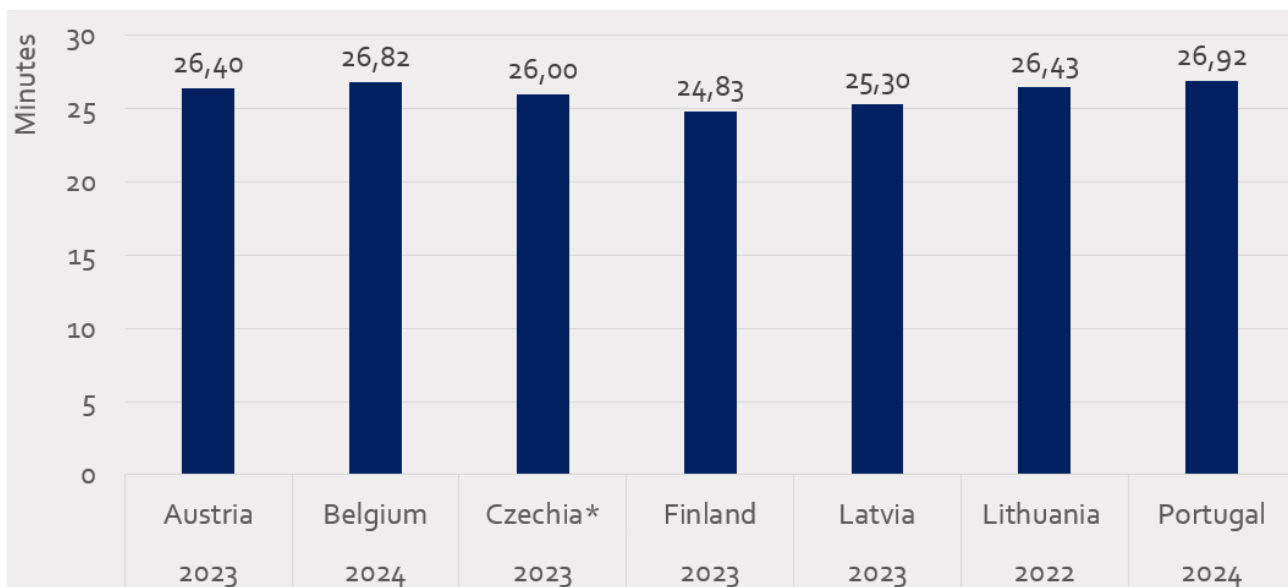
De KPI die in het Trendline project vastgesteld werd, is: "De tijd die verstrijkt tussen de noodoproep na een aanrijding met lichamelijk letsel en de aankomst van de hulpdiensten op de plaats van de aanrijding, ter waarde van het 95^{ste} percentiel)". Dit is de tijd waar 95% van de responstijden van de interventies onder vallen, terwijl 5% van de interventies in een langere tijdspanne plaatsvond (Weijermars et al., 2024). 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 werd geen doelstelling vooropgesteld wat het 95^{ste} percentiel maximaal mag bedragen, deze doelstelling zal door de EC pas in latere instantie worden geformuleerd (Nuyttens, 2026).

De schatting die voor België gemaakt werd door de FOD Volksgezondheid, op basis van deprehospitaalgegevens/AMBUREG-gegevens⁸, wordt aangeleverd in minuten en seconden. Verschillende uitsplitsingen worden gegeven in Nuyttens (2026) waaronder volgens tijdsperiode (dag/nacht, periode van de week), locatie (gewest, arrondissement, gemeente) en letselernst (patiënt overleden bij aankomst of niet).

Sinds midden 2024 heeft de FOD Volksgezondheid een nieuwe en verbeterde methode ter beschikking om verkeersongevallen uit de prehospitaalgegevens te selecteren waarbij een nieuwe categorie in de prehospitaalgegevens toelaat om alle verkeersongevallen op een directe wijze te selecteren (in plaats van op een indirecte wijze via proxy-variabelen ten tijde van Baseline). Deze methode werd dan ook gebruikt voor de Trendline rapportering maar dit vormt wel een breuklijn met de Baseline rapportering. Bijgevolg kunnen de resultaten van Baseline en Trendline niet vergeleken worden (Nuyttens, 2026).

Op het vlak van medische zorg na een ongeval 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 22. Zeven Europese landen berekenden het 95^{ste} percentiel van de responstijden in het Trendline project. Het verschil in het 95^{ste} percentiel tussen de deelnemende landen is klein. Finland heeft het kortste 95^{ste} percentiel (24,83 minuten), Portugal de langste (26,92 minuten). Bij een rangschikking van kort naar lang, bevindt België zich in de voorlaatste en dus zesde positie, net voor Portugal, maar er zijn nog drie andere landen – naast Portugal en België – met een P95 in de 26 minuten. (Van den Berghe, 2025).

Figuur 22. 95^{ste} percentiel van de responstijd, Europese vergelijking. Bron: Van den Berghe (2025)



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

De doelstelling op Belgisch niveau, afgesproken tussen de federale overheid en de spoedhulpdiensten is dat de responstijd voor 90% van de interventies niet meer dan 15 minuten mag bedragen (m.a.w. het 90^{ste} percentiel).

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.

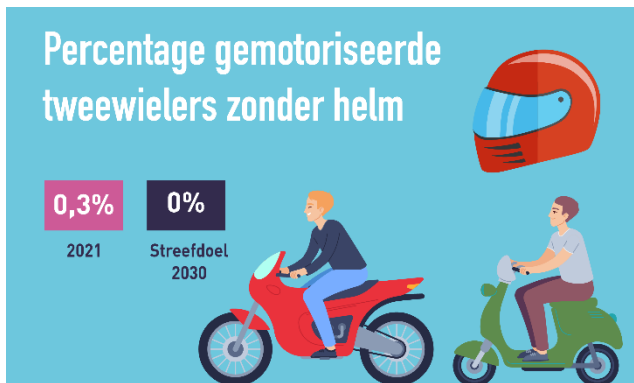
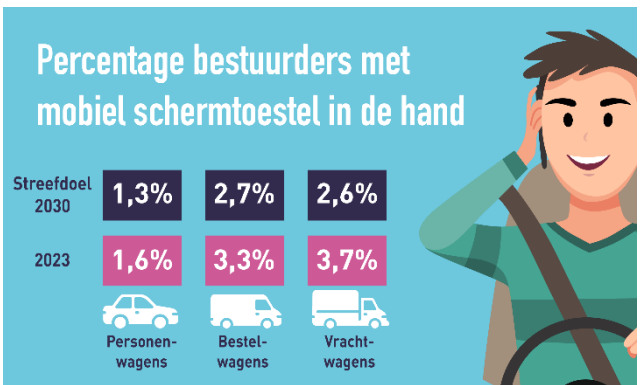
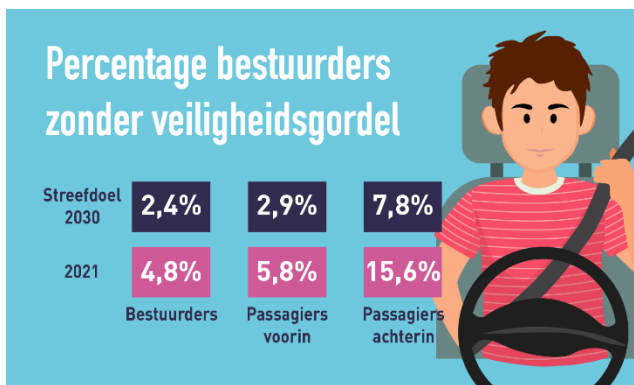
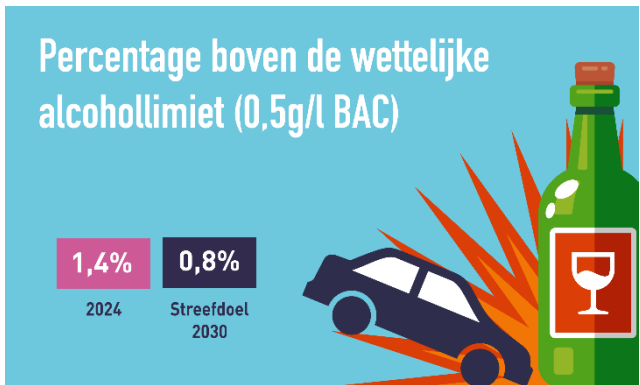
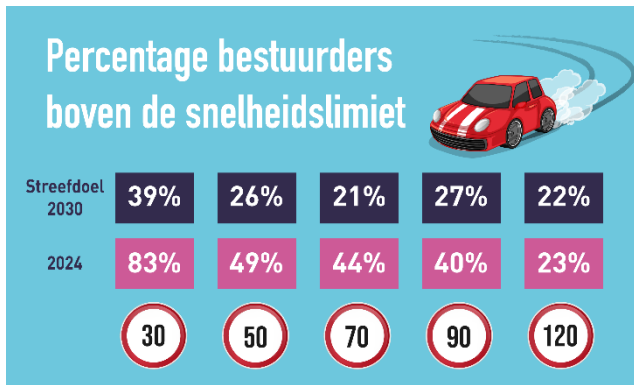
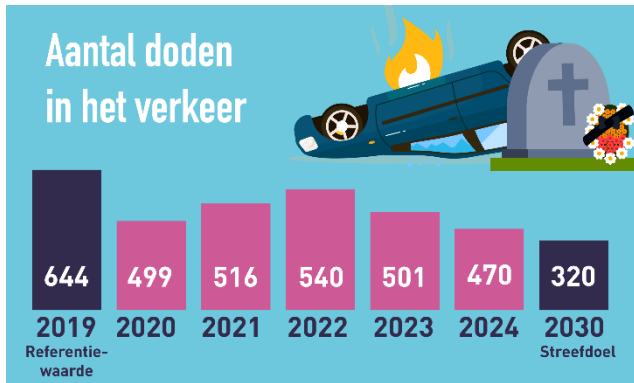
percentiel mag niet meer dan 15 minuten bedragen). De responstijd wordt op dezelfde manier gedefinieerd als in het Baseline project (Nuyttens, 2026).

Zoals we kunnen aflezen uit Tabel 2 bedraagt het algemene 95^{ste} percentiel, over alle periodes en alle locaties heen 26,8 minuten, ofwel 26 minuten en 49 seconden, in 2024. Het 50ste percentiel, ofwel de mediaan, bedraagt 11,7 minuten, ofwel 11 minuten en 42 seconden. De Belgische doelstelling, namelijk dat de responstijd niet meer dan 15 minuten mag bedragen voor 90% van de interventies, wordt niet gehaald. In 2024 bleven 73% van de interventies onder het interval van 15 minuten (Nuyttens, 2026).

Tabel 2. Percentielen van de responstijd door ambulances/PIT in 2024 (2de semester) (in minuten). Bron: FOD VWL \ Verwerking: Vias institute

Interventies wegens verkeersongevallen (2de semester 2024)	
P50	11,7
P75	15,4
P90	20,8
P95	26,8

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. & Debel (2026a). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2024 - Drinken en rijden in België, Brussel: Vias institute.
- Boets, S., Wardenier, N., Vervoort, M. & Moreau, N. (2026b). Derde nationale gedragsmeting "afleiding tijdens het rijden" – Prevalentie van zichtbare potentiële afleiding achter het stuur, Brussel: Vias institute.
- Boets, S. (2025) Trendline 2022-2025 - Data collection and analysis of road safety KPIs in Europe. Report on KPI Alcohol. Report produced as part the Trendline project, supported by the European Union.
- 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/>
- ETSC. Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in europe. ; 2022
- 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>
- Folla, K., Laiou, A. & Yannis, G. (2025). *Report on KPI Speed*. Trendline project, supported by the European Union.
- 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 kinderbeveiligingssysteem in België – Prevalentiemeting, Brussel: Vias institute
- Moreau, N., Vervoort, M., Boets, S., Silverans, P., Verwee, I. (2026). Le port du casque, de la veste fluorescente et d'autres équipements fluorescents à vélo – Quelles prévalences en Belgique ?, Bruxelles: institut Vias
- Moreau, N., Wardenier, N., Schoeters, A., Ben Messaoud, Y. & Verwee, I. (2026). La sécurité des enfants en voiture : où en sommes-nous ? – Mesure nationale de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants en 2023, Bruxelles: Institut Vias
- Nuyttens, N. (2026). Hoe lang is de responstijd van de spoedhulpdiensten 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.
- Stelling, A. (2025) Trendline 2022-2025 - Data collection and analysis of road safety KPIs in Europe. Report on KPI Distraction. Report produced as part the Trendline project, supported by the European Union.
- 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. (2025, August 22). *Trendline project: Report on KPI post-crash care (Version 1.1)* [Conference presentation]. General Assembly, Den Haag, The Netherlands.
- 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. & 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.
- 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 rijsnelheid 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.
- Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P. (2025). Nationale gedragsmeting snelheid 2024, Brussel: Vias institute
- Wardenier, N. (2025). De veiligheid van recente personenwagens – Analyse van de Trendline KPI voertuigveiligheid (voor België), Brussel: Vias institute Weijermars, W.; Van den Berghe, W.; Bijleveld, F.; Nuyttens, N., Forsman, Å; Folla, K., Segui Gomez, M. (2024). KPI Post-crash Care, Methodological Guidelines. Report produced as part the Trendline project, supported by the European Union. Retrieved from: <https://trendlineproject.eu/>



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be