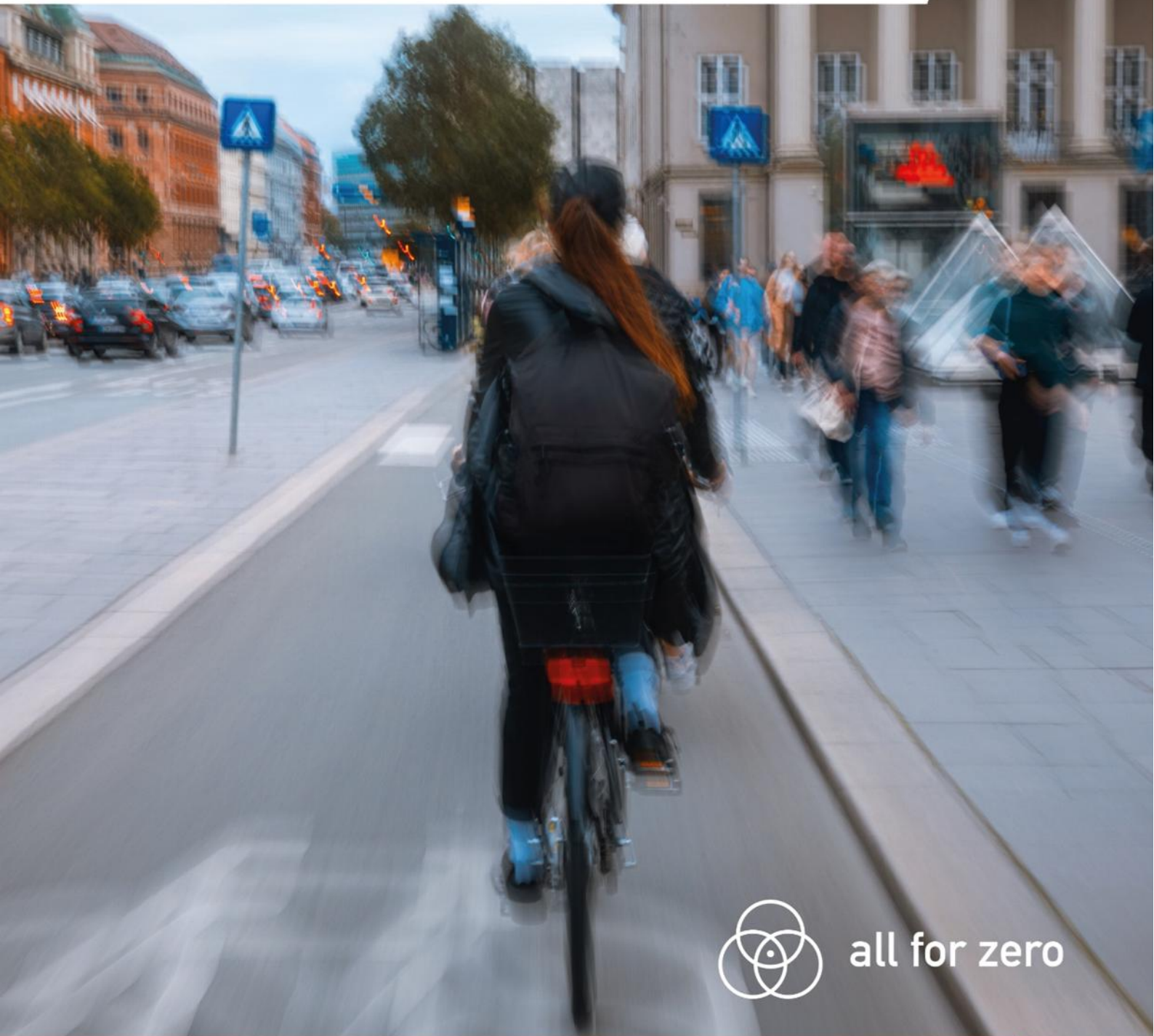




FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

FINAAL EVALUATIERAPPORT FEDERAAL PLAN VERKEERSVEILIGHEID 2021-2025



all for zero



www.mobilit.belgium.be

.be

Inleiding

Dit rapport rondt het eerste Federaal Plan voor Verkeersveiligheid (2021-2025), gelanceerd tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 21 november 2021, officieel af. Het rapport geeft enerzijds een becijferde status van de verkeersveiligheid in België: waar staan we ten opzichte van de in 2021 vastgelegde doelstellingen naar reductie van het aantal verkeersslachtoffers, hoe evolueren de grote killers op de weg.

Daarnaast maken we de eindbalans op van de 32 maatregelen die in dit Federaal Plan werden vooropgesteld. Ten opzichte van de tussentijdse evaluatie eind 2023, zijn er veelal positieve evoluties in de verschillende projecten op te merken, al werden een aantal maatregelen nog niet afgerond of anders ingevuld.

De cijfers tonen ons dat we vooruitgang hebben geboekt; het pakket aan maatregelen uit het Federaal Plan kwam de verkeersveiligheid dus ten goede, al kan de effectieve impact van elke maatregel apart niet worden gekwantificeerd. We doen het als lidstaat zelfs beter dan het EU-gemiddelde, maar moeten daar meteen aan toevoegen dat er nog een lange weg te gaan is om de ambitieuze doelstellingen van de halvering van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2030 en het streven naar nul dodelijk en zwaargewonde slachtoffers tegen 2050 ('Vision Zero') te halen. Laten we samen aan meer verkeersveiligheid werken, over bevoegdheden heen: All for Zero!

Jean-Luc Crucke, Minister van Mobiliteit: *“Verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit is een zaak die ons allen aanbelangt. Door de initiatieven en inspanningen van zowel overheden, betrokken organisaties en weggebruikers, in het kader van het afgelopen federaal verkeersveiligheidsplan, zijn we erin geslaagd om het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen. Maar we hebben het finale doel nog lang niet bereikt, dat blijkt uit het voorliggend rapport. **Ik zal de evaluatie dan ook gebruiken als basis voor een nieuw verkeersveiligheidsplan, dat ik op de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2026 zal voorstellen.** Ik wil van dit eindrapport dus een nieuw begin maken, een begin naar het verder streven naar nul verkeersdoden. Om dit te bereiken reken ik op iedereen, van overheid tot organisaties, van bedrijven tot iedere verkeersdeelnemer. Van elke verplaatsing een veilige verplaatsing maken, moeten we met z'n allen doen: All For Zero!”*



Inhoudstafel

I. STATUS VAN DE VERKEERSVEILIGHEID IN BELGIË: EVOLUTIE TUSSEN 2021 - 2025	6
II. EINDEVALUATIE VAN DE 32 MAATREGELEN IN HET FEDERAAL PLAN.....	18
Samen op (de) weg.....	19
1. Actualiseren en verduidelijken van de wegcode.....	19
2. Preventief verhinderen van ongevallen met actieve en kwetsbare weggebruikers	20
2.1. Verbeteren van de registratie en van de analyse van ongevallen waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn, met name aan de hand van de ziekenhuisgegevens.	20
2.2. De betrokken gebruikersverenigingen betrekken en mobiliseren en mobiliseren (via de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid)	22
3. Meer rekening houden met de factor ‘gewicht van voertuigen’ bij de verkeersveiligheid.....	24
4. Opvoeren van de controles op overtredingen die actieve en kwetsbare weggebruikers in gevaar brengen.....	25
5. Het gebruik van de politiedienstfiets stimuleren en faciliteren	26
6. De openbare ruimte vreedzamer maken door wederzijds respect van alle weggebruikers	27
7. De kennis van de weggebruikers over de reglementering vergroten	29
7.1. De regelgeving met betrekking tot steps en andere voortbewegingstoestellen	29
7.2. De personen die hun rijbewijs online zullen vernieuwen, de mogelijkheid geven om hun kennis van de verkeersregels op te frissen	30
Risicogedrag sociaal onaanvaardbaar maken	31
8. Doeltreffendere en meer gerichtere controles	31
8.1. Op termijn elk jaar een derde van de weggebruikers op de verschillende types van risicogedrag controleren	31
8.2. De capaciteit van de gewestelijke verwerkingscentra zal ook worden versterkt	35
9. Versterken van de strijd tegen rijden onder invloed	36
9.1. De controles beter toespitsen op de meest problematische plaatsen en tijdstippen (" <i>information led policing</i> ")......	37
9.2. Systematische opsporing van druggebruik bij ongevallen via de checklist drugs en, indien positief, een speekseltest.....	38
9.3. De operationele doeltreffendheid van alcoholcontroles verbeteren door gebruik te maken van recente technologische verbeteringen: de minimumdrempel voor de ademtest verlagen van 1,9 l tot 1,2 l en de mogelijkheid afschaffen om een wachttijd van 15 minuten vóór de ademtest te vragen	39
9.4. Versterken van de sancties bij rijden onder invloed van alcohol, met name nagaan welke aanvullende sancties echt tot een gedragswijziging leiden.....	40
9.5. Versterken van de sancties bij rijden onder invloed van drugs: opleggen van een consignatiesom bij een positieve speekseltest van een buitenlandse bestuurder, alsook in het algemeen het gebruik van de consignatie onderzoeken indien een onmiddellijke inning is uitgesloten.....	42
10. Bestrijding van afleiding achter het stuur	43
10.1. Modernisering van de definitie van afleiding door telefoongebruik in de wegcode	43
10.2. Zo snel mogelijk een proefproject opstarten om de concrete technische mogelijkheden te bestuderen voor de (semi-) automatische detectie van gsm-gebruik achter het stuur en hun mogelijke integratie in het afhandelingsproces van de overtredingen	44
10.3. Het nodige juridische kader creëren om het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden op semi-automatische wijze te kunnen identificeren	45
10.4. In samenwerking met onze regionale en internationale partners zullen wij de relevante gegevens analyseren van rijkhulpsystemen en handenvrije apparaten, om hun bijdrage aan de verkeersveiligheid in reële omstandigheden te objectiveren.....	46
11. Verbeteren van de veiligheid aan overwegen	47



11.1.	Verbetering van de procedure voor het opheffen/aanleggen van overwegen en van de instrumenten om het "gevaarlijke karakter" van een overweg objectief te beoordelen.	47
11.2.	De wetgeving aanpassen om dambordmarkeringen op spoorwegovergangen toe te staan en het gebruik van ANPR-camera's toe te laten om de controle en bestraffing van het onrechtmatig gebruik van de overwegen te vergemakkelijken	48
11.3.	Invoering van een systeem van administratieve boetes voor inbreuken op de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen.....	48
12.	Systematisch de quota en de operationele tolerantiemarge voor snelheidsovertredingen verlagen (of zelfs afschaffen)	49
13.	Verbeteren van de etikettering op geneesmiddelen	52
14.	Informeren en sensibiliseren.....	54
14.1.	De bewustmakingsfiches die momenteel als bijlage bij de onmiddellijke inning aan de overtreeders worden toegezonden, evalueren en nieuwe inhoud ontwikkelen.....	54
14.2.	Ontwikkelen van nieuwe formaten van informatie- en bewustmakingsboodschappen via de website voor de betaling van verkeersboetes	55
Controles, sancties, begeleiding en opleiding		56
15.	Sancties die overeenstemmen met het gevaar dat werd veroorzaakt	56
16.	Verbetering van de doeltreffendheid van de handhaving door het gebruik van intelligente camera's.....	58
17.	Verdere automatisering van verzekeringscontroles	59
18.	Systematisch identificeren van overtreeders.....	61
19.	Verbeteren van de verwerking van verkeersovertredingen door de oprichting van een nationaal parket van de verkeersveiligheid	63
20.	Een systeem van progressieve sancties invoeren om recidive tegen te gaan	65
21.	Uitbreiding van het gebruik van alternatieve leermaatregelen (opleidingen)	66
21.1.	Opleidingen als alternatief voor de onmiddellijke inning in het geval van herhaling (recidive).....	66
21.2.	Opleidingen ter vervanging van de theoretische en praktische herstelexamens na een verval van het recht tot sturen.....	67
22.	Toepassen van de procedure van schorsing van het rijbewijs bij het niet-betalen van het bevel tot betalen.....	69
23.	Faciliteren van de afhandeling van overtredingen begaan door Belgen en buitenlandse overtreeders.....	70
Data-analyse en kennisontwikkeling		71
24.	Verbeteren van onze kennis door een gericht onderzoeksbeleid	71
25.	Verbeteren van het gebruik van en van de koppeling tussen de bestaande gegevensbronnen ..	72
25.1.	Systematiseren van de vergelijking van de Belgische verkeersongevallendata en van de Belgische prestaties op het vlak van de verkeersveiligheid met de internationale en Europese databronnen	72
25.2.	Beter registreren en onderzoeken van ongevallen met scooters en steps, voetgangers en fietsers; en koppelen van de medische gegevens met betrekking tot verkeersslachtoffers, komende van de ziekenhuizen, met de politiegegevens (cf. supra).....	73
25.3.	Systematisch verkennen, binnen de werkgroep « Statistiek » en onder coördinatie van Statbel, van andere officiële gegevensbronnen en bestuderen van hun bijdrage tot de verkeersongevallendata.	76
26.	Verkennen en benutten van nieuwe gegevensbronnen en analysemethoden	78
26.1.	Diepgaand onderzoek naar de oorzaken en kenmerken van ongevallen vergemakkelijken door gebruik te maken van de officiële gegevensbronnen met betrekking tot ongevallen, rekening houdend met technologische hulpmiddelen die aanvullende informatie kunnen aanleveren.....	78
26.2.	De toegang vergemakkelijken tot de gegevens in de MaCH-databank (op het niveau van Justitie) om wetenschappelijk onderzoek mogelijk te maken over het fenomeen van de recidive in België en om recidivisten doeltreffend te identificeren en te bestraffen	80
26.3.	In overleg met de sector nagaan of meer (geanonimiseerde) gegevens uit de verzekeringssector toegankelijk kunnen worden gemaakt	81
De dynamiek « All-for-zero »		83



27.	In nauwe samenwerking met de gewesten, het eerste interfederale verkeersveiligheidsplan uitwerken.....	83
28.	De website www.all-for-zero.be ontwikkelen tot een echt platform.....	84
29.	Een regelmatige dialoog met de burgers onderhouden door de organisatie van kwalitatieve uitwisselingen over relevante thema's.....	84
30.	De rol van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) als adviserend en raadgevend orgaan stimuleren.....	86
31.	In samenwerking met de gewesten lokale verkeersveiligheidsevenementen organiseren (ongeveer 10 per jaar) in de verschillende provincies van het land om goede praktijken onder de aandacht te brengen en een regelmatige dialoog te onderhouden tussen het beleid en de uitvoering op het terrein	87
32.	In samenwerking met de gewesten een jaarlijkse interfederale verkeersveiligheidsvergadering organiseren om de "All for Zero"-initiatieven van het voorbije jaar te evalueren en de aandacht toe te spitsen op een of meer actuele thematieken	88
III.	HANDICAP- EN GENDERRAPPORTERING	89
	Rapportering over de maatregelen gelinkt aan een handicap en personen met een beperkte mobiliteit	89
	Rapportering over de maatregelen met een genderdimensie	93
IV.	SLOTWOORD EN PERSPECTIEVEN.....	96



I. Status van de verkeersveiligheid in België: evolutie tussen 2021 - 2025¹

In 2021 werd met de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid het concept “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 (het aantal doden ter plaatse + het aantal personen dat sterft binnen de 30 dagen na een verkeersongeval) en het aantal zwaargewonden (MAIS3+²) maar ook voor verschillende risicogedragingen (zie Tabel 1), voertuigveiligheid en medische zorg na een verkeersongeval³. Door het atypische karakter van het jaar 2020⁴, waarin de Covid-pandemie losbrak, wordt 2019 als referentiejaar gebruikt voor het aantal doden en zwaargewonden (MAIS3+) in het verkeer.

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

¹ Sloomans, F., Boets, S.; Wardenier, N.; Nuyttens, N. & Moreau, N. (2025). Statusrapport verkeersveiligheid 2025 – Waar staan we na vier jaar All for Zero?, Brussel: Vias institute

² MAIS staat voor de “Maximum Abbreviated Injury Scale”, een internationaal erkende schaal die gebruikt wordt in ziekenhuizen om de letselernt van het verkeersslachtoffer weer te geven. MAIS3+ verwijst naar personen met een score van 3 of meer, wat overeenkomt met (zeer) ernstige verwondingen.

³ De doelstellingen op het gebied van voertuigveiligheid en medische zorg na een verkeersongeval vloeien voort uit het [interfederale plan voor verkeersveiligheid](#).

⁴ 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.

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.

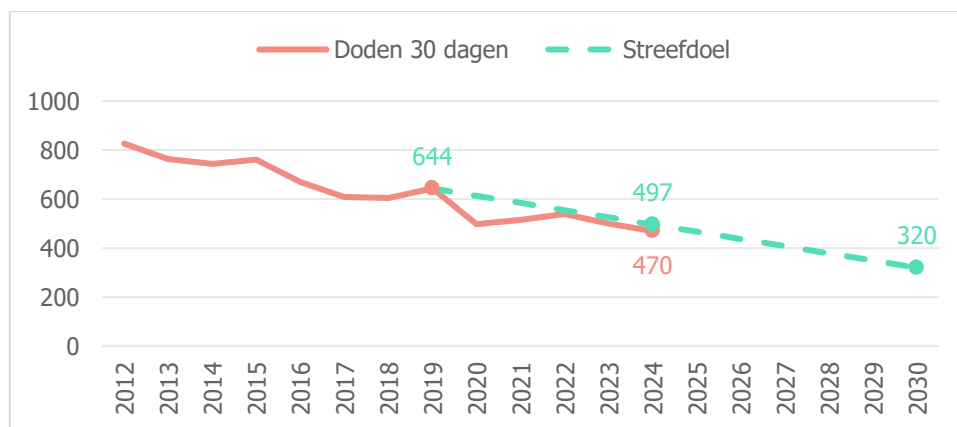


Doden 30 dagen en zwaargewonden

Het aantal doden 30 dagen 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.

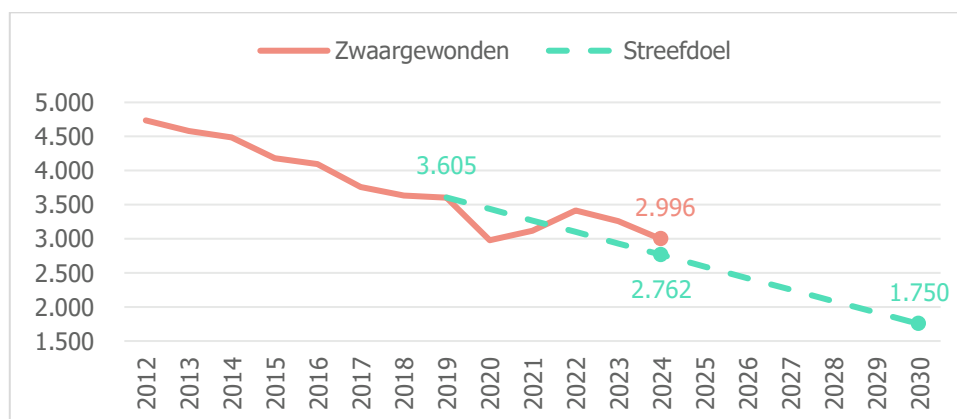
In het referentiejaar 2019 vielen er 644 dodelijke slachtoffers op de Belgische wegen te betreuren. In 2024 bedroeg het aantal doden 470, wat neerkomt op een daling van 6% tegenover 2023 en een daling van 27% tegenover het referentiejaar 2019. Daarmee zitten we op koers om het streefdoel van een halvering 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.

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



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.

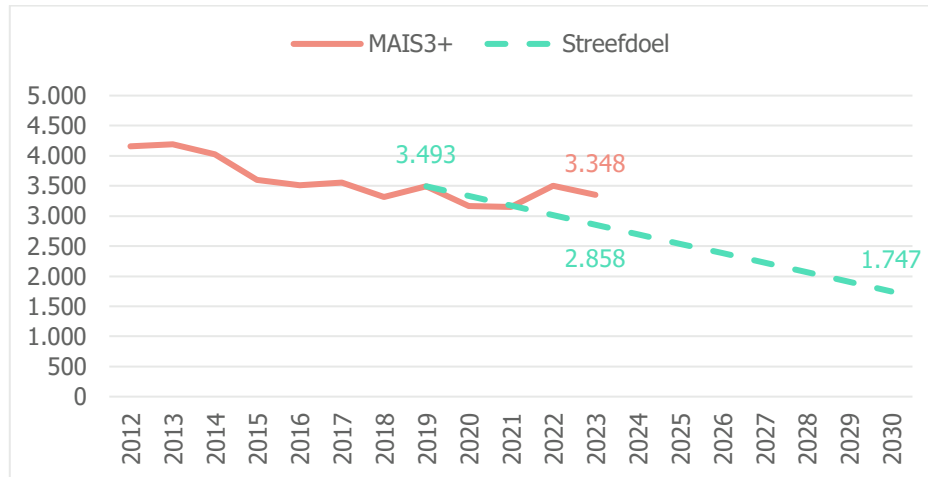
Figuur 2: Evolutie van het aantal zwaargewonden, 2012-2024. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)





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.

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



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.

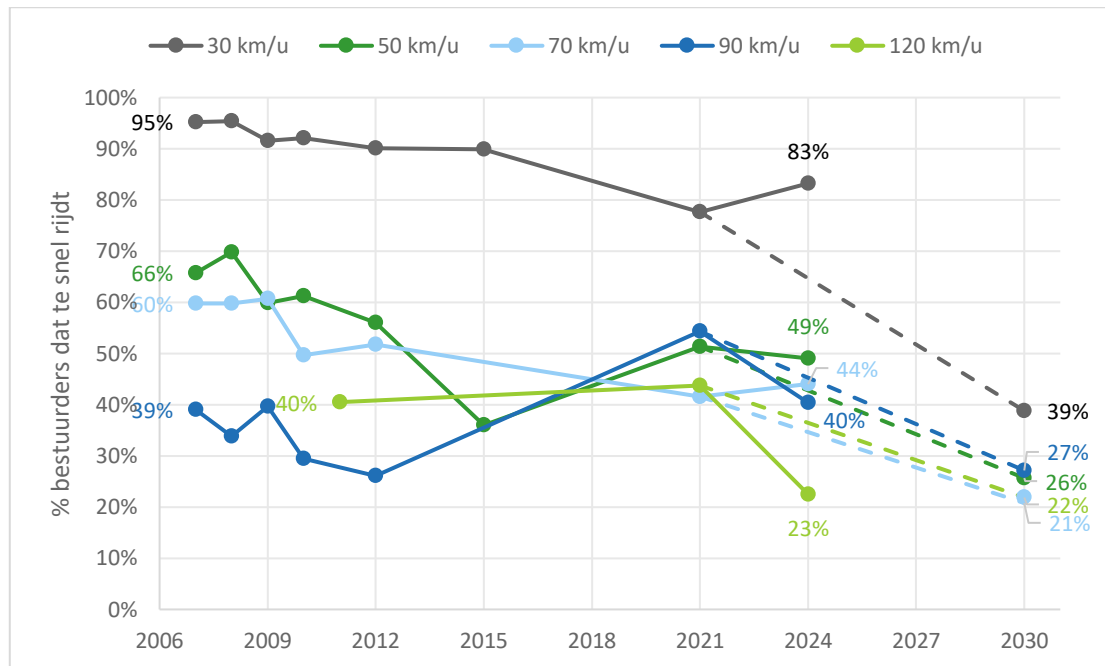
Overdreven snelheid

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 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.

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



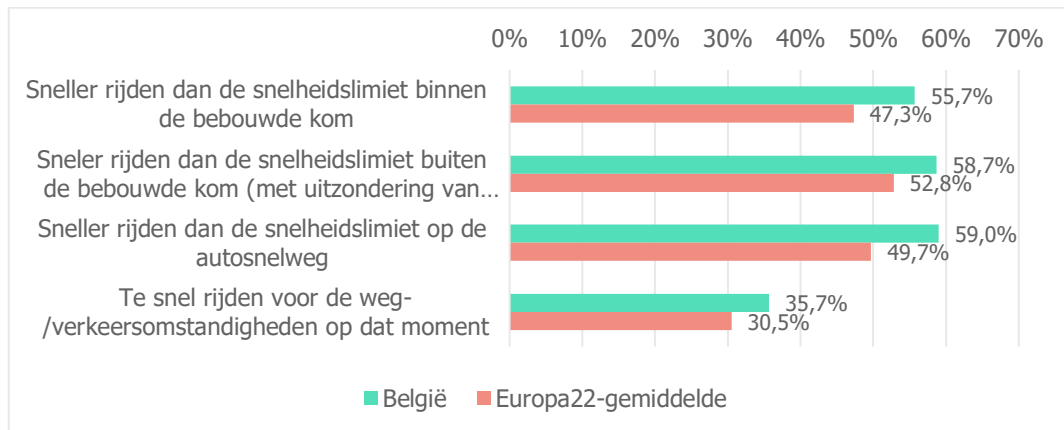
Volgens de ESRA3-enquête presteert België slechter dan gemiddeld, wat snelheidsovertredingen betreft. Belgische respondenten (autobestuurders) rapporteren meer snelheidsovertredingen dan het EU22-gemiddelde in alle onderzochte snelheidsregimes:

- 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 te snel te hebben gereden voor de omstandigheden op dat moment vergeleken met 30,5% in de EU22.



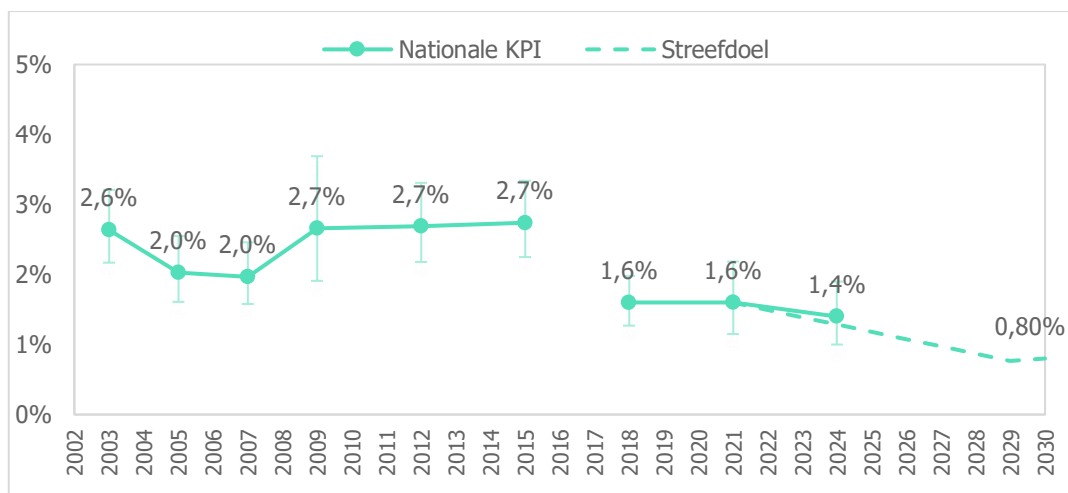
Figuur 5: Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen: percentage autobestuurders dat aangeeft de snelheidslimiet in de afgelopen 30 dagen ten minste één keer te hebben overschreden. Bron: Harkin et al. (2024)



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: 5de plaats op 6 landen.

Figuur 6: Percentage bestuurders met een alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet, 2003-2024, en streefdoel voor 2030. Bron: Boets et al. (2026a)

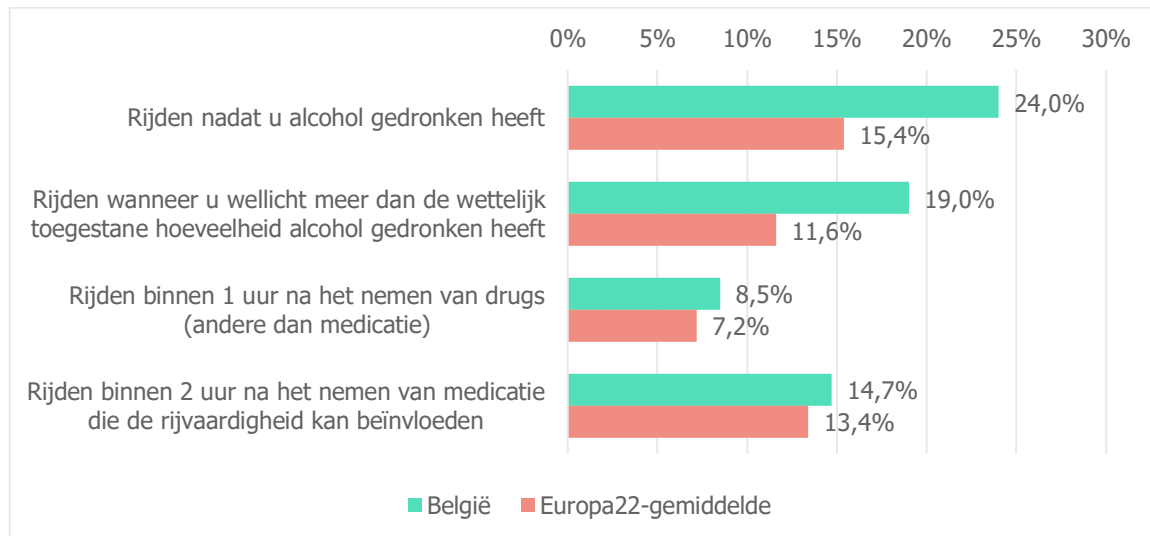


Uit de ESRA3-enquête blijkt ook dat België slecht scoort op rijden onder invloed van alcohol. 19% van de Belgische autobestuurders reed minstens één keer in de afgelopen 30 dagen met een alcoholgehalte dat wellicht boven de wettelijke limiet lag (vs. 11,6% EU22-gemiddelde). Voor rijden



onder invloed van drugs en medicatie liggen de Belgische cijfers dichterbij het EU-gemiddelde. Wat drugs betreft, reed 8,5% van de Belgische autobestuurders minstens één keer binnen een uur na het gebruik van drugs in de laatste 30 dagen (vs. 7,2% EU22-gemiddelde).

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



Gebruik van de veiligheidsgordel

Uit de gedragsmetingsresultaten blijkt dat het aandeel bestuurders dat de gordel niet draagt, spectaculair 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 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%).

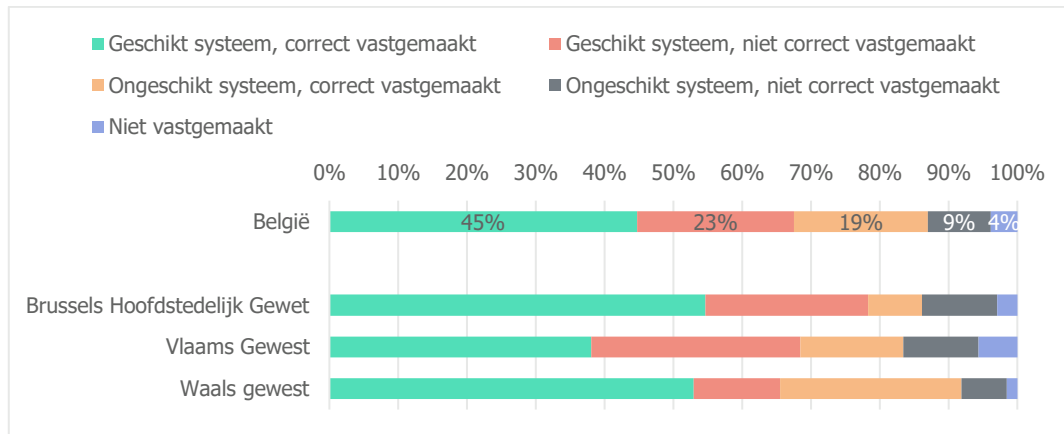
Gebruik van kinderzitjes

Hoewel er geen concreet streefdoel is vastgelegd voor het correct gebruik van kinderzitjes, 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 grootschaligere 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 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.

Figuur 8: 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

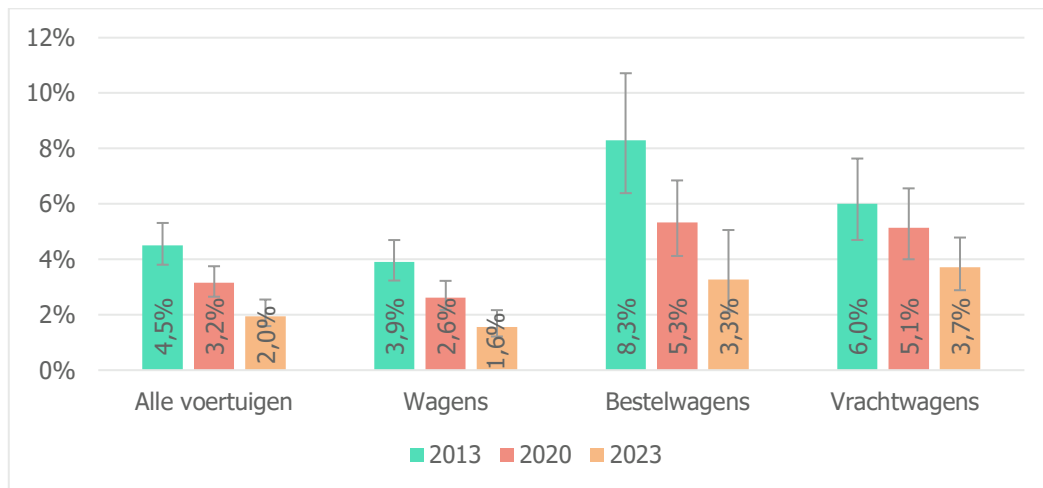


Afleiding

De gedragsmeting in 2023 toont aan dat gemiddeld 2,0% van de bestuurders, over alle voertuigtypen heen (wagens, bestelwagens, vrachtwagens en bussen), 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 andere wegen (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 wat bestel- en vrachtwagens betreft.

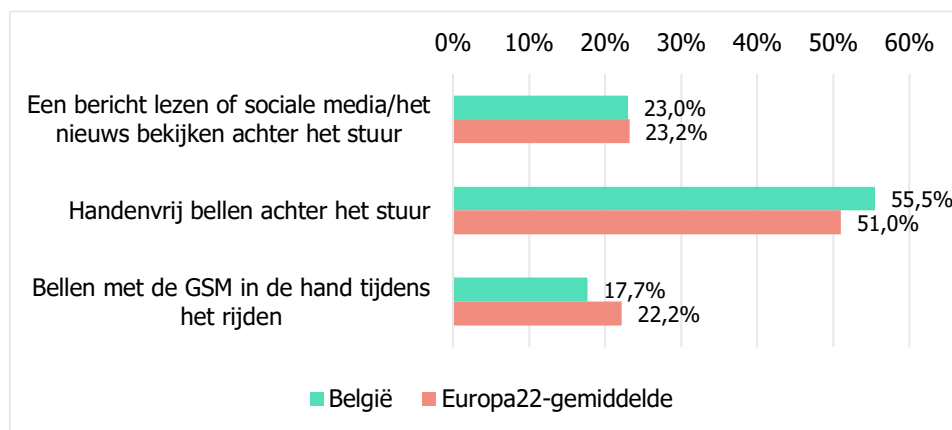


Figuur 9: Percentage bestuurders met een GSM (2013)/ mobiel schermtoestel (2020, 2023) in de hand. Bron: Boets et al. (2026b)



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 (55,5%) 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 10: 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



Gemotoriseerde tweewielers zonder helm

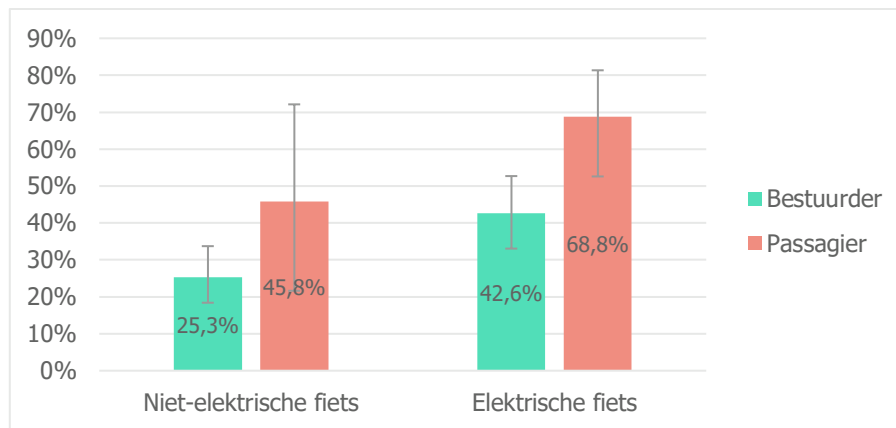
Met de gedragsmeting in 2022 in het kader van Baseline, werd voor het eerst het aandeel bestuurders van gemotoriseerde tweewielers zonder helm gemeten. De helmdracht op bromfietsen bedraagt 99,1% en op motorfietsen 100%.

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



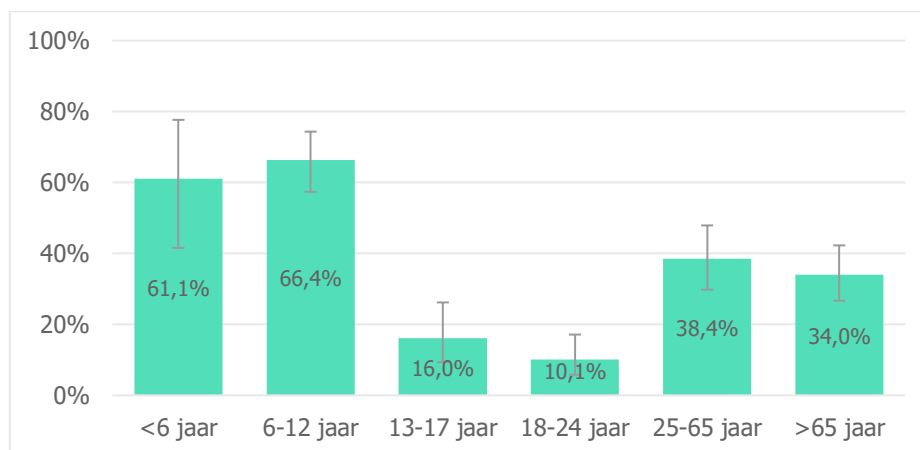
hoger bij elektrische fietsers dan bij niet-elektrische fietsers, zowel bij bestuurders (42,6% versus 25,3%) als passagiers (68,8% versus 45,8%).

Figuur 11: 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



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).

Figuur 12: Gewogen nationaal percentage van het dragen van een fietshelm (bestuurders en passagiers), naar leeftijd (in %). Bron: 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

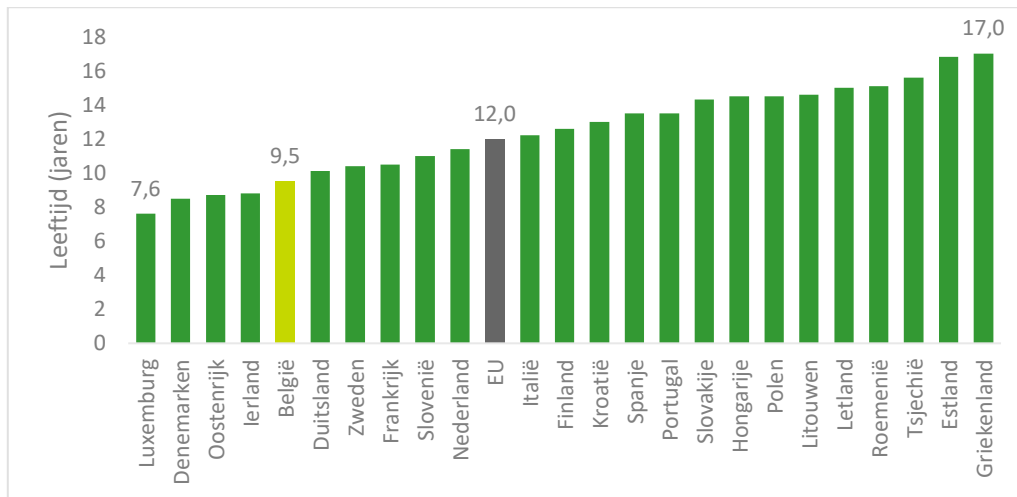
Een indicator voor voertuigveiligheid is moeilijk samen te stellen en op te volgen. De huidige Trendline KPI voor voertuigveiligheid bestaat uit twee indicatoren: (1) het percentage nieuwe personenwagens ingeschreven in het laatste jaar met een Euro NCAP veiligheidsscore gelijk aan of hoger dan een op voorhand bepaalde drempelwaarde en (2) dezelfde indicator maar dan voor personenwagens met een



leeftijd van 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 van 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 van 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 gemiddeld 9,5 jaar, het EU gemiddelde lag op 12,0 jaar.

Figuur 13: Gemiddelde leeftijd van het personenwagenpark, 2021. Bron: ACEA (2023)



Medische zorg na een ongeval

Voor medische zorgen na een ongeval wordt als streefdoel vooropgesteld 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.

Deze Belgische doelstelling wordt niet gehaald; 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).

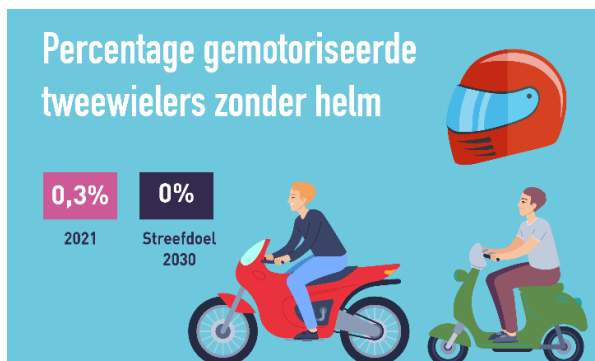
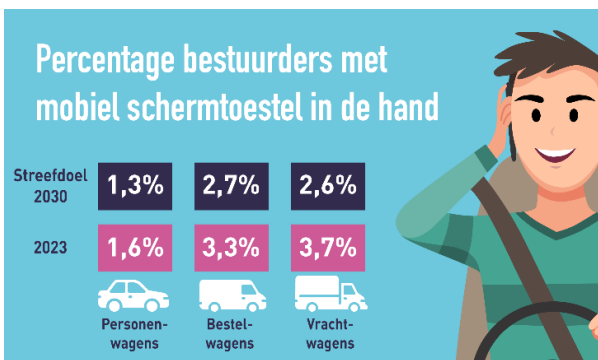
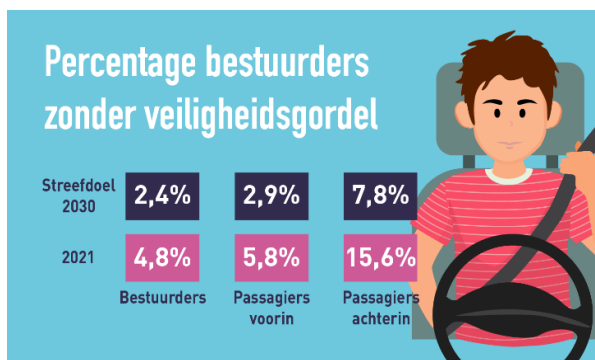
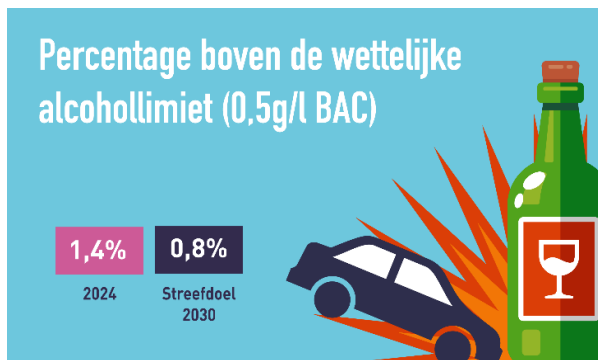
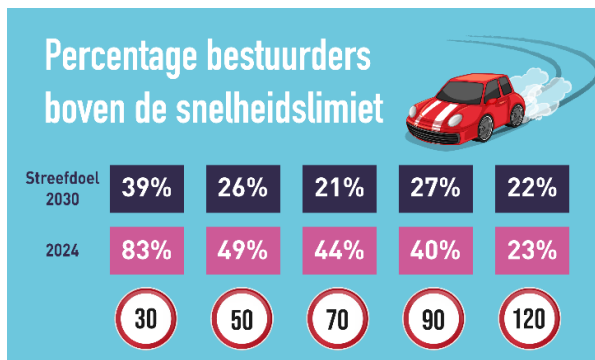
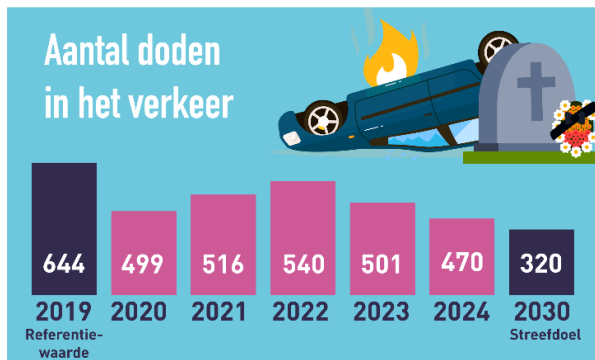


Tabel 2 : Percentielen van de responstijd door ambulances/PIT in 2024 (2de semester) (in minuten). Bron: FOD
VVVL \ Verwerking: Vias institute

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



Overzicht





II. Eindevaluatie van de 32 maatregelen in het federaal plan

Hieronder maken we de eindbalans op van de 32 maatregelen vervat in het federale plan. De maatregelen werden gedragen door verschillende federale departementen en er zijn ook veel samenwerkingsverbanden.

Voor iedere maatregel uit het federaal plan wordt in dit rapport aangegeven wat op 31/12/2025 gerealiseerd werd en wat nog te realiseren is daarna.

Legende over de status en gebruikte kleurcodes in dit rapport:

Status	Kleurcode
Volledig gerealiseerd of afgerond/ verankerd, recurrent of permanent	Green
Opgestart/ niet volledig gerealiseerd (in uitvoering), zal afgerond worden op korte of middellange termijn	Light Green
Sterk vertraagd/ er zijn knelpunten die realisatie verhinderen	Yellow
Volledig geblokkeerd/ geen uitweg of politiek akkoord	Red
Niet opgestart of on hold	Blue
Project kreeg andere invulling	Yellow



SAMEN OP (DE) WEG

1. Actualiseren en verduidelijken van de wegcode

Doelstelling: actualiseren en verduidelijken van de wegcode, om deze af te stemmen op de hedendaagse realiteit alsook leesbaarder te maken voor alle burgers. Stimuleren van de verschillende verplaatsingswijzen, rekening houdend met hun duurzame karakter, op 1, 2, 3 of 4 wielen, en met hun impact op de verkeersveiligheid. Ervoor zorgen dat de wegcode nog meer bijdraagt aan de veiligheid van de actieve en kwetsbare weggebruikers.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, Gewesten			
Gerealiseerd	De werkzaamheden van de werkgroep FOD Mobiliteit – Gewesten, die in 2021 van start ging, hebben geleid tot de nieuwe Code van de openbare weg en drie gewestelijke verkeersreglementen. De regels zijn geherstructureerd voor meer duidelijkheid en coherentie, naargelang de verschillende categorieën weggebruikers. De signalisatie is gemoderniseerd en biedt de wegbeheerders meer combinatiemogelijkheden. De Code van de openbare weg werd gepubliceerd op 20 september 2024. De inwerkingtreding is voorzien op 1 juni 2027.			
Nog te realiseren	<ul style="list-style-type: none">• Er is een reeks communicatiemaatregelen genomen die zullen worden voortgezet totdat de nieuwe regelgeving in werking treedt, op basis van een communicatieplan dat is opgesteld en uitgevoerd door Vias institute en de FOD Mobiliteit en Vervoer.• De aanpassing van verwante teksten is aangevat (categorisering, ministeriële besluiten, ...).			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%



2. Preventief verhinderen van ongevallen met actieve en kwetsbare weggebruikers

Doelstelling: Om ongevallen met actieve en kwetsbare weggebruikers beter te kunnen vermijden, moeten we onze kennis over de gevaren waaraan deze categorieën weggebruikers zijn blootgesteld verhogen, in het bijzonder over de omstandigheden en de oorzaken van de ongevallen waarbij ze betrokken zijn.

- 2.1. Verbeteren van de registratie en van de analyse van ongevallen waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn, met name aan de hand van de ziekenhuisgegevens.

Lead en partners	Vias institute & Werkgroep Statistiek (FOD Economie - Statbel, Centrex Wegverkeer, de drie gewesten, VSV en AWSR, FOD Mobiliteit)
Gerealiseerd	<p>De werkzaamheden van de werkgroep statistiek rond de ongevallenregistratie worden besproken onder maatregel 25.3.</p> <p>Daarnaast voerde Vias institute op vraag van de FOD Mobiliteit de volgende onderzoeksprojecten uit met het oog op het aanpakken van de onderregistratie in de ongevallenstatistieken (zie ook maatregel 25.2):</p> <p>1. “Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers – Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens van 2005 t.e.m. 2020”, 2022, Vias institute (MAIS3+):</p> <ul style="list-style-type: none">• Timing: dit project werd afgerond in 2022.• Inhoud: de Belgische ziekenhuisgegevens werden geanalyseerd waarbij:<ol style="list-style-type: none">a) het aantal MAIS3+ verkeersslachtoffers voor 2005 t.e.m. 2020 werd bepaald,b) een analyse werd uitgevoerd van de letsels die gehospitaliseerde verkeersslachtoffers oplopen, enc) een vergelijking werd gemaakt met de ongevallenstatistieken om aan de hand van gewondenratio's de ondervertegenwoordiging van bepaalde groepen slachtoffers te berekenen. <p>Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt de focus verschoven van gemotoriseerde voertuigen naar fietsers. Om effectieve tegenmaatregelen voor deze groep te nemen, is het belangrijk om meer over de achterliggende ongevalsmechanismen te weten te komen, bijvoorbeeld aan de hand van de crash dummies ontwikkeld voor voetgangers en fietsers binnen het VIRTUAL-project.</p>



2. “Exploitatie van de Minimale Ziekenhuisgegevens - Bepaling van een strategie voor het gebruik van de Belgische ziekenhuisgegevens in de analyse en communicatie van verkeersongevallendata”, 2022, Vias institute (HOSPDATA):

- Timing: dit project werd afgerond eind 2023.
- Inhoud: dit project bouwt verder op de “MAIS3+”-studie beschreven hierboven om:
 - a) in de toekomst jaarlijks het aantal MAIS3+ verkeersgewonden te berekenen en op te volgen en
 - b) de relatie tussen de ziekenhuisgegevens en de ongevallenstatistieken meer in detail te schatten. In dit project wordt ook de methode beschreven om ziekenhuisgegevens te koppelen aan de ongevallenregistratie.

Vias institute kan nu dus via de schattingsmethode, ontwikkeld in het MAIS3+-project, de relatie tussen politiegegevens en ziekenhuisgegevens schatten (bijv.: voor elke door de politie geregistreerde fietser (van leeftijd X, geslacht Y, met tegenstander Z, zijn er X-aantal gewonde fietsers opgenomen in het ziekenhuis). In politiegegevens is er een enorme onderregistratie van zachte weggebruikers; de verdere exploitatie van de ziekenhuisgegevens is een efficiëntere manier om de onderregistratie van fietsongevallen en dergelijke aan te pakken. Anderzijds bevatten de politiedata veel gedetailleerde informatie aangaande de ongevallen, waardoor beide types van data nodig blijven.

3. “Gehospitaliseerde verkeersgewonden in 2022 – Statistisch rapport”, 2024, Vias institute (HOSPDATA):

- Timing: dit project werd opgestart in 2024 en betreft een terugkerend project; in 2025 werd een vervolgrapport opgemaakt inzake de gehospitaliseerde verkeersgewonden in 2023.
- Inhoud: dit project omvat alle taken gerelateerd aan het beheer en de exploitatie van de Belgische ziekenhuisgegevens voor de analyse en monitoring van het aantal gehospitaliseerde en MAIS3+ verkeersgewonden. Er zal jaarlijks een statistisch rapport over de ziekenhuisgegevens gepubliceerd worden met hierin de belangrijkste statistieken omtrent de onderregistratie in de ongevallenstatistieken, de trends in het aantal gehospitaliseerde en MAIS3+ verkeersslachtoffers en de letselpatronen.

4. “Ziekenhuis studie - ongevallenkenmerken kwetsbare weggebruikers”, 2024, Vias institute (HOSPVURU):

- Timing: dit project werd gefinaliseerd in 2024.
- Inhoud: via een samenwerking met de spoedgevallendienst van UZ Brussel bekomt Vias institute gegevens over de omstandigheden en oorzaken van verkeersongevallen met kwetsbare weggebruikers (via vragenlijsten ingevuld door 150 verkeersslachtoffers) en de gevolgen van deze verkeersongevallen (via de medische gegevens geregistreerd door het ziekenhuis). Op die manier kan een verband worden gelegd tussen de oorzaken en de omstandigheden van een verkeersongeval en de medische gevolgen ervan. Hierdoor wordt het bijvoorbeeld mogelijk om het effect van een



	fietshelm op hoofdletsels te evalueren. Gezien fietsers 79% van de finale steekproef uitmaakten, focuste de analyse van het rapport op fietsongevallen.			
Nog te realiseren	In 2025 werd op vraag van FOD Mobiliteit en Vervoer en op vraag van de Programmaraad Vias (i.e. een subwerkgroep van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid die inspraak heeft in het jaarlijkse werkprogramma van Vias), een nieuw onderzoek opgestart naar de omvang van ondergeregisteerde ongevallen en oorzaken van eenzijdige ongevallen bij fietsers en e-step gebruikers. Deze studie zal lopen tot in 2027.			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%

2.2. De betrokken gebruikersverenigingen betrekken en mobiliseren en mobiliseren (via de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid)

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer
Gerealiseerd	<p>De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) kwam de voorbije jaren geregeld samen. Tijdens vergaderingen worden recent onderzoek en potentiële gevaren voor kwetsbare en actieve weggebruikers steeds geagendeerd. In de meeste gevallen betreft dit een onderzoek gerealiseerd door Vias institute op vraag van de FOD. De presentaties en verslagen van de vergaderingen van de FCVV zijn publiek toegankelijk op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.</p> <p><u>De volgende topics waren in deze context erg relevant:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Presentatie en tendensen online dashboard verkeersongevallen – verkeersveiligheidsbarometer (Vias) (28/3/22 en 9/3/23) • Presentatie van en conclusies in de briefing notes over de dodehoekongevallen, de SUVs, de speed pedelecs en de geneesmiddelen (28/03/22 en 9/3/23) • Analyse van de Belgische ziekenhuisgegevens 2005-2020: gehospitaliseerde verkeersslachtoffers (9/03/23)



	<ul style="list-style-type: none"> • Voorstelling van recent onderzoek over de oorzaken van ongevallen met elektrische steps (9/03/23) • Analyse van het effect van voertuigeigenschappen op letselernst, zowel voor inzittenden als voor opponenten (9/03/23) • Voorstelling van de evaluatiestudie over de verlaging van de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom van 90km/u naar 70km/u, uitgevoerd op vraag van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken Vlaanderen (MOW) (24/05/23) • Voorstelling van recent onderzoek over ADAS en ADRAS-systemen, met aandacht voor de impact op kwetsbare weggebruikers. (13/10/23) • Subjectieve verkeersveiligheid bij pakjes- en warmemaaltijdleveringen in België (25/04/2024) • Diepteonderzoek naar ongevallen met brommobielen (10/10/2024) • Voetgangersbarometer (10/10/2024) • Onderzoek dodehoekongevallen Fietsberaad-Vias (19/06/2025) • Herziene rijbewijsrichtlijn (19/06/2025) • Belgische resultaten in het kader van de Trendline-gedragsmetingen (1/10/2025) • Onderzoek adolescenten en verkeersveiligheid (1/10/2025) <p>Bovendien werden de leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid, waaronder de verenigingen van actieve weggebruikers, betrokken bij de Programmaraad Vias (zie maatregel nr. 30).</p>				
Nog te realiseren	Ook na 2025 zullen relevante onderzoeken aan bod blijven komen tijdens vergaderingen van de FCVV. De weggebruikersverenigingen blijven ook betrokken in de Programmaraad Vias.				
Kleurcode status	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%; background-color: #00b050;"></td> </tr> </table>				
Percentage realisatie	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%; text-align: right;">100%</td> </tr> </table>				100%
			100%		



3. Meer rekening houden met de factor 'gewicht van voertuigen' bij de verkeersveiligheid

Doelstelling: sensibiliseren over de problematiek van het gewicht en van de omvang van voertuigen en over de link gewicht/vermogen en organiseren van een colloquium over lichte voertuigen (Lisa Car)

Lead en partners	Kabinet Mobiliteit - FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute
Gerealiseerd	<p>A) Op 14/12/2021 werd op gezamenlijk initiatief van de Fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW), de vzw Ouders van Verongelukte kinderen (OVK) en de FOD Mobiliteit en Vervoer een colloquium georganiseerd over lichte voertuigen (Lisa Car) tijdens dewelke experts ervaringen en kennis deelden over diverse onderwerpen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Het Lisa Car charter (IEW)• Problematische effecten van SUV op het leefmilieu en de verkeersveiligheid (VUB)• Intelligent Speed Adaptation (ETSC)• Fiscaliteit, belastingen en tol (IEW)• Plaatselijke maatregelen (POLIS Network) <p>De opname van dit colloquium is online beschikbaar op: https://www.youtube.com/watch?v=cTqyDNTpAE</p> <p>B) Op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer voerde Vias institute in de periode 2021-2023 meerdere onderzoeken uit (zie hiervoor onder meer de recente studie "Impact van voertuigkenmerken op de letselernst van auto-inzittenden en hun botsingspartner") die hebben aangetoond dat de evolutie naar steeds zwaardere, krachtigere en hogere voertuigen leidt naar een verkeersveiligheid op twee snelheden. De inzittenden van de steeds robuuster wordende wagens zijn beter beschermd, maar langs de andere kant hebben inzittenden van lichtere voertuigen en kwetsbare weggebruikers meer risico op ernstigere of dodelijke verwondingen. Voor dit onderzoek werd de ongevallendatabank gekoppeld aan de DIV-data uit de Kruispuntdatabank Voertuigen bij FOD Mobiliteit en Vervoer.</p>



	C) Luik sensibilisering: Vias institute heeft een Briefing note opgemaakt over “ SUV's en verkeersveiligheid ”, besproken tijdens de FCVV van 28/03/2022; er werd ook een persbericht opgesteld. Een update van deze Briefing note werd gepubliceerd eind 2024.			
Nog te realiseren	Deze maatregel werd volledig gerealiseerd. Desalniettemin dient de sensibilisering over deze thematiek te worden verdergezet op alle niveaus. Er werd in 2025 een follow-up project opgestart met Carpass data (CARSAFE 2), dit project wordt opgeleverd in 2026. De mogelijke ontwikkeling van een nieuwe Europese voertuigcategorie “M1E” moet worden gevolgd op het vlak van verkeersveiligheid.			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%

4. Opvoeren van de controles op overtredingen die actieve en kwetsbare weggebruikers in gevaar brengen

Doelstelling: op het vlak van de politiecontroles, zal bijzondere aandacht besteed worden aan de overtredingen die actieve en kwetsbare weggebruikers in gevaar brengen.

Lead en partners	Lokale politiezones, VCLP (Vaste Commissie van de Lokale Politie)
Gerealiseerd	Naargelang hun specifieke territoriale kenmerken en hun prioriteiten op het vlak van verkeersveiligheid en misdaadbestrijding, organiseren de lokale politiezones specifieke acties in dit verband; deze kunnen rechtstreeks op de website www.politie.be worden geraadpleegd. Om de politieagenten de best mogelijke handvaten te kunnen bieden, is de Vaste Commissie van de Lokale Politie betrokken geweest bij de implementatie van verschillende wetswijzigingen (wet op de voortbewegingstoestellen, administratieve sancties, ANPR-voertuigen, enz.). Zo zijn er in de grote politiezones talrijke specifieke controleacties opgestart. De lokale



	politiezones (politiezone Montgomery, PolBru, Moeskroen, Charleroi, Luik, enz.) voeren in dit verband bijvoorbeeld meerdere keren per jaar controleacties uit. Deze verschillende acties worden met name in de zonale veiligheidsplannen van deze zones vermeld, in overeenstemming met het misdada-beleid van de betrokken steden en gemeenten.			
	Het is onmogelijk om in dit verband cijfers te verstrekken, aangezien deze momenteel niet beschikbaar zijn.			
Nog te realiseren	Permanente opdracht van de lokale Politie.			
Kleurcode status				
Percentage realisatie			80%	

5. Het gebruik van de politiedienstfiets stimuleren en faciliteren

Doelstelling: Het gebruik van de politiedienstfiets stimuleren en faciliteren, overal op de weg, hetgeen kadert binnen de filosofie en cultuur van de Geïntegreerde Politie (GPI). Via een specifieke opleiding wordt de politiedienstfiets gepromoot als middel om operationele politieopdrachten uit te voeren.

Lead en partners	VCLP (Vaste Commissie van de Lokale Politie)
Gerealiseerd	Mountainbike-opleiding voor de politie: de VCLP werkte aan de verwezenlijking van een dossier tot goedkeuring van de opleiding van politieagenten op een mountainbike. Deze opleiding is beschikbaar bij de Gewestelijke en Intercommunale Politieschool (GIP) en er hebben al 10 sessies plaatsgevonden met politieagenten uit het hele land.
Nog te realiseren	De lokale politie legt de nadruk op het gebruik van de fiets binnen haar diensten door de oprichting van fietsbrigades te promoten, met name op het defilé van 21 juli waar (vanaf 2023) een compleet peloton fietsen uit de verschillende politiezones van het land paradeert.



	<p>De Vaste Commissie van de Lokale Politie werkt aan de oprichting van een specifiek platform voor fietsbrigades onder de naam Bikepol om de 183 politiezones te ondersteunen. In dit kader blijft zij zich inzetten voor het vinden van de nodige financiering voor de ontwikkeling en opvolging van dit initiatief.</p> <p>Daarnaast zijn er tal van wetgevende initiatieven ontwikkeld in het kader van het fietsgebruik:</p> <ul style="list-style-type: none">• Wijziging van de wetgeving inzake de homologatie van vaste snelheidscontroleapparatuur (specifieke rollenbanken voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen).• Aanpassing van de wetgeving om de invoering van de "Speedgun" bij de Belgische politie mogelijk te maken voor de controle van de snelheid van voortbewegingstoestellen, elektrische fietsen en speedpedelecs op fietspaden.• Samen met Centrex werkt de VCLP ook aan een circulaire om voortbewegingstoestellen, en meer bepaald elektrische steps, op een duidelijke en nauwkeurige manier te reguleren (voorwaarden voor inbeslagname, vernietiging, enz.).			
Kleurcode status				
Percentage realisatie			85%	

6. De openbare ruimte vreedzamer maken door wederzijds respect van alle weggebruikers

Doelstelling: De openbare ruimte vreedzamer maken door wederzijds respect van alle weggebruikers: bij de handhaving bijzondere aandacht besteden aan ongepast, agressief of conflictuitlokkend en verkeersonveilig gedrag door alle types van weggebruikers, met inbegrip van gevaarlijk gedrag bij de actieve gebruikers.

Lead en partners	<p>A) Sensibiliseringscampagnes in samenwerking met de Politie (lokale en federale Politie), VSV, AWSR en Vias</p> <p>B) Thematische fiche over hoffelijkheid in het verkeer bijgevoegd aan de onmiddellijke inning – FOD Mobiliteit en Vervoer i.s.m. Vias, de gewesten & FOD Justitie.</p>
Gerealiseerd	<p>A) Sensibiliseringscampagne voor het beter delen van de weg:</p>



	<p>https://www.awsr.be/campagnes/2-ou-4-roues-on-veut-tous-1-chose-0-accident/</p> <p>https://www.awsr.be/campagnes/les-limitations-de-vitesse-nous-protectent-respectons-les/</p> <p>https://www.awsr.be/campagnes/pour-sortir-cest-tenue-correcte-exigee/</p> <p>https://www.veiligverkeer.be/</p> <p>https://www.bob.be</p> <p>https://www.police.be/5998/fr/actualites/emission-contacts (Emission Contacts/Kijk Uit de la Police de la route)</p> <p>B) Sinds 2019 worden bij bepaalde types van onmiddellijke inningen informatieve fiches verzonden rond een bepaald thema (snelheid, rijden onder invloed van alcohol, afleiding, veiligheidsgordel, het alcoholslot, enz.).</p> <p>In het kader van de aandacht in het federaal plan verkeersveiligheid voor het wederzijds respect op de weg werd een thematische fiche “Altijd hoffelijk op de weg” ontworpen door de FOD Mobiliteit in samenwerking met Vias en met fiat van de gewesten en Justitie. Deze fiche werd verstuurd in de periode augustus tot december 2022 (tijdelijk in vervanging van fiche “Snelheid op autosnelwegen”, zie ook website van FOD Mobiliteit) en ging in op volgende topics:</p> <ul style="list-style-type: none">- het belang van een goede communicatie tussen weggebruikers;- het belang van een goede voorbereiding van het traject, een rustige rijstijl;- het respecteren van de veiligheidsafstand en van de voorrangregels;- aandacht voor kwetsbare weggebruikers, in het bijzonder personen met beperkte mobiliteit;- het naleven van het ritsprincipe.
Nog te realiseren	Sensibilisering blijft altijd noodzakelijk.
Kleurcode status	
Percentage realisatie	100%



7. De kennis van de weggebruikers over de reglementering vergroten

Doelstelling: de wetgeving is soms niet of slecht gekend. Deze kennis is daarentegen wel een essentiële voorwaarde voor een serene interactie op de openbare weg. Deze kennis moet dan ook vergroot worden.

7.1. De regelgeving met betrekking tot steps en andere voortbewegingstoestellen

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, Gewesten en parlement
Gerealiseerd	<p>De volgende initiatieven werden genomen:</p> <ul style="list-style-type: none">• De aanpassing van de regelgeving over steps werd besproken in een “All for Zero”-werkgroep met de gewesten. Dit resulteerde in de publicatie van de wet van 15 mei 2022 in het Belgisch Staatsblad van 15 juni 2022, met inwerkingtreding op 1 juli 2022. De nieuwe regelgeving voorziet de minimumleeftijd op 16 jaar, een verbod op passagiers, verplicht gebruik van specifieke parkeerplaatsen en gelijkstelling van gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met fietsers. Gelijktijdige communicatie over de nieuwe regelgeving door de Gewesten, FOD Mobiliteit en kabinet Mobiliteit (persbericht).• 2022: Subsidie voor het lokale project “Be RYD” in het kader van de All for Zero-projecten van RYD Wallonie-Bruxelles: “In samenwerking met de stepverhuurders werden er visuals op de steps geplaatst. Op de visuals stonden enkele elementaire veiligheidsinstructies, zoals het belang van het dragen van een helm en een fluorescerend vest, de verplichting om alleen op de step te rijden en hoe de step op een geschikte plaats achtergelaten kon worden.”: zie https://all-for-zero.be/nl/lokale-projecten/lokale-projecten-2022/be-ryd/• Vias ontwikkelde een nieuwe brochure voor fietsers, die voortaan ook gericht is aan gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen: https://www.wegcode.be/nl/verkeersreglement/fietsers-en-de-wegcode• Er werd een wegcode-quiz ontwikkeld die toegankelijk is via BelDrive voor mensen die een online hernieuwing van het rijbewijs aanvragen.



Nog te realiseren	<p>Conform de afspraken gemaakt tijdens de Interministeriële Conferentie Mobiliteit (ICM) zal de komende jaren blijvende aandacht besteed worden aan de opvolging van de genomen federale en regionale maatregelen met betrekking tot de steps: evaluatie van de naleving van de verkeersregels, snelheidsverlaging in voetgangerszones, productnormen en nieuwe sensibiliseringsinitiatieven.</p> <p>Het thema wordt actief opgevolgd door de FOD Mobiliteit en Vervoer, met name wat betreft de wenselijkheid van technische voorschriften voor elektrische steps en de verplichting om een helm te dragen.</p>			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%

7.2. De personen die hun rijbewijs online zullen vernieuwen, de mogelijkheid geven om hun kennis van de verkeersregels op te frissen

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute
Gerealiseerd	<p>Op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer werden de volgende initiatieven genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ontwikkeling van een quizmodule met betrekking tot de voornaamste wijzigingen in de wegcode door Vias institute in 2022 en 2023 - Werkgroep FOD Mobiliteit, Vias institute, kabinet Mobiliteit: regelmatig overleg met het doel de vorm van de quiz en de inhoud ervan te bepalen - de quiz wordt aangeboden in de vorm van een korte interactieve video. <p>De videoquiz is vanaf 2024 beschikbaar in de BelDrive-applicatie voor mensen die een online hernieuwing van het rijbewijs aanvragen.</p>
Nog te realiseren	/



Kleurcode status					
Percentage realisatie					100%

RISICOGEDRAG SOCIAAL ONAANVAARDBAAR MAKEN

8. Doeltreffendere en meer gericht controles

Doelstelling: Wat de bestrijding van risicogedrag betreft, wordt ernaar gestreefd zowel de objectieve als de subjectieve pakkans te verhogen, met controles op alle grote killers op de weg: snelheid, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, afgeleid rijden en niet dragen van de veiligheidsgordel.

8.1. Op termijn elk jaar een derde van de weggebruikers op de verschillende types van risicogedrag controleren

Lead en partners	Lokale en federale Politie (DAH, VCLP, WPR).
Gerealiseerd	<p>1. Verkeersactieplan van de Federale Wegpolitie (DAH)</p> <p>De omzetting van de doelstelling om 1 op de 3 bestuurders te controleren gebeurde via de opstelling van een “Verkeersactieplan van de Federale Wegpolitie (DAH)”. De implementatie van dit plan heeft tot de volgende subdoelstellingen geleid:</p> <ul style="list-style-type: none">• Opstelling van thematische fiches in verband met de fenomenen die door de Federale Wegpolitie als prioritair worden beschouwd: snelheid, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, afleiding achter het stuur, niet-naleving van de regels voor het dragen van de veiligheidsgordel en/of voor het gebruik van kinderzitjes, en niet-naleving van de verkeersregels door vrachtwagens.• Vergaderingen van thematische werkgroepen (snelheid, rijden onder invloed, ...) om een operationele “rode draad” per thema vast te leggen.• Er werd beslist om het actieplan met terugwerkende kracht op te starten, vanaf 01/01/2023. Vanaf 17/02/2023 wordt van de Wegpolitie (WPR) verwacht dat ze de verschillende acties uit het Verkeersactieplan uitvoeren.



- Verzending van synthesefiches (in het NL/FR) van het Verkeersactieplan naar de provinciale commando's van de WPR en naar de DGA (Algemene directie van de bestuurlijke politie).
- Implementatie van een toepassing voor de follow-up van vrachtwagencontroles (met richtlijnen). Een nieuwe versie van de toepassing werd op 1/1/2024 ter beschikking gesteld.

Een monitoringsbarometer voor het Verkeersactieplan van de Federale Wegpolitie, dat tot doel heeft de uitvoering van de verschillende doelstellingen van het plan te monitoren, werd eind 2025 afgerond.

2. Thematische acties 2022-2025 inzake wegcontroles (Federale Wegpolitie en Lokale Politie)

- **Snelheid:**

Tweemaal per jaar vindt er een tweedaagse flitsmarathon plaats, eenmaal in het voorjaar en andermaal in het najaar, specifiek om snelheidsovertredingen te beteugelen.

Resultaten van de flitsmarathons 2022-2025:

Periode	Aantal gecontroleerde voertuigen
23 - 24 maart 2022	869.525
5 - 6 oktober 2022	792.546
21 - 22 april 2023	578.523
21 - 22 november 2023	340.664
19 - 20 april 2024	420.706
20 - 21 november 2024	1.044.882
9 - 10 april 2025	1.399.602
13 - 14 november 2025	1.145.927



- **Rijden onder invloed van alcohol:**

- Federale Wegpolitie (DAH): de jaarlijkse doelstelling van 240.000 ademtests werd ruim overschreden in 2022, de nieuwe doelstelling van 260.000 ademtests werd eveneens ruim overschreden in 2023. Sindsdien voert de Federale Wegpolitie jaarlijks meer dan 300.000 ademtests uit.
- Er vindt sinds 1995 jaarlijks een zomer- en een winter-BOB-campagne plaats, met verhoogde alcohol- en drugscontroles door de politie en sensibiliseringscampagnes die het belang benadrukken van een nuchtere bestuurder ('BOB') om veilig thuis te komen. De wintercampagne duurt een tweetal maanden, de zomervariant duurt drie maanden. Hieronder de resultaten van de BOB-campagnes sedert 2021:

Periode	Aantal gecontroleerde bestuurders	Positief percentage (%)
Winter BOB-campagne 2021-2022	222.692	2,7
Winter BOB-campagne 2022-2023	456.765	1,9
Winter BOB-campagne 2023-2024	461.851	1,6
Winter BOB-campagne 2024-2025	605.759	1,2
Voor de winters van 2021 – 2025	1.747.067 in totaal	
Zomer BOB-campagne 2021	205.853	3,4
Zomer BOB-campagne 2022	351.550	2,6
Zomer BOB-campagne 2023	350.241	2,3
Zomer BOB-campagne 2024	404.940	2,1
Zomer BOB-campagne 2025	522.031	1,6
Voor de zomers van 2022 – 2025	1.834.615 in totaal	

- **Rijden onder invloed van alcohol en drugs:**

Resultaten van de “Weekends zonder alcohol of drugs achter het stuur » die van 2023 tot 2025 werden georganiseerd:

Periode	Aantal gecontroleerde bestuurders	Positief percentage (%)
23 - 26 juni 2023	28.000	2,29
12 - 15 januari 2024	50.157	1,35



21 - 24 juni 2024	34.085	2,01
17 - 20 januari 2025	61.576	0,87
20 - 23 juni 2025	50.652	1,84
Totaal 2023 – 2025	224.470	

- **Afleiding achter het stuur:**

Resultaten van de thematische acties die tussen 2022 en 2025 werden georganiseerd:

Periode	Aantal vastgestelde overtredingen inzake afleiding	Waarvan overtredingen GSM achter het stuur
17 - 18 mei 2022	2.445	2.331
17 - 20 november 2022	2.348	2.014
Totaal voor 2022	4.793	4.345
24 - 25 mei 2023	3.020	2.681
10 - 11 oktober 2023	2.933	2.522
Totaal voor 2023	5.953	5.203
21 - 22 mei 2024	2.048	1.934
8 - 9 oktober 2024	3.847	3.769
Totaal voor 2024	5.895	5.703
12 - 13 februari 2025	3.578	3.118
7 - 8 oktober 2025	3.226	2.877
Totaal voor 2025	6.804	5.995

- **Veiligheidsuitrusting (gordel, kindersitjes, motorhelm, ...) en vrachtwagens:** het doel van het Verkeersactieplan van de DAH is om de controles op het dragen van de veiligheidsgordel voor passagiers achterin op te voeren, om het correcte gebruik van kindersitjes te controleren, en om de reeds geleverde inspanningen in het kader van



	vrachtwagencontroles voort te zetten. Hoewel er momenteel geen nationale actie is gewijd aan dit thema, krijgt het op reguliere basis aandacht van de politie in het kader van verkeerscontroles.			
Nog te realiseren	Voortzetting van de bovengenoemde thematische controleacties.			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				90%

8.2. De capaciteit van de gewestelijke verwerkingscentra zal ook worden versterkt

Lead en partners	Politie (via de gewestelijke verwerkingscentra) in samenwerking met Justitie (optimalisering van de verwerkingsketen en verlaging van de tolerantie marges).
Gerealiseerd	<p>Om de verkeersveiligheid in ons land te vergroten, is het belangrijk gebleken om alle schakels in de keten voor de aanpak van verkeersovertredingen te versterken, zodat we de doelstelling om 1 op de 3 bestuurders te controleren en de ambitieuzere doelstelling van "Vision Zero" tegen 2050 kunnen bereiken.</p> <p>De gewestelijke verwerkingscentra (GVC) zijn een belangrijke schakel in deze keten. Deze centra behandelen een groot deel van de verkeersovertredingen (snelheid, rode lichten, ...) die door automatische apparaten zoals mobiele of vaste flitspalen of trajectcontroles worden vastgesteld. In 2024 werden meer dan 6,2 miljoen overtredingen in deze centra ten behoeve van de Geïntegreerde Politie (Federale en Lokale politie) vastgesteld. Met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid, door het opdrijven van de wegcontroles, werd er vanaf 2024 een versterking voorzien, hoofdzakelijk op het vlak van personeelsmiddelen en IT-apparatuur.</p> <p>Met de toename van controlesystemen en de verlaging van de tolerantie marges (op het gebied van snelheidscontroles) schat de politie dat er inderdaad een verwerkingscapaciteit van 9 miljoen overtredingen per jaar nodig is. Hiertoe is er een financieringsaanvraag ingediend bij en een aanwervingsplanning voorgesteld aan de regering als onderdeel van een globaal</p>



	<p>actieplan. In juli 2024 heeft de Inspecteur van Financiën (IF) een aanvullend budget (uit het federaal Verkeersveiligheidsfonds) toegekend met het oog op de aanwerving van 8 extra B-niveaus en 52 extra C-niveaus, verdeeld over de 4 GVC's (Brussel, Gent, Antwerpen en Namen).</p> <p>Op die manier zullen er in totaal 60 collega's de verwerkingscentra komen versterken. Met deze versterking zullen de centra 189 collega's hebben (status september 2025: de GVC's kennen in totaal 145 personeelsmiddelen). De eerste aanwervingen zijn gebeurd in november 2024.</p> <p>Op ICT-gebied zijn, om de functies binnen de GVC's aantrekkelijker te maken, ook de nodige middelen (laptops, One PC-licenties, enz.) vrijgemaakt om de visionneurs (die de overtredingen verifiëren en valideren) de mogelijkheid te bieden om thuis te werken. De vaste werkstations worden geleidelijk vervangen door laptops.</p>
Nog te realiseren	<p>Verderzetting van de aanwervingsprocedures om het huidige tekort van 35 medewerkers in te vullen.</p> <p>Aandachtspunt: de wens van het Vlaamse en het Waalse Gewest om (op hun niveau) hun eigen (regionale) verwerkingscentra op te richten, zou op termijn het voortbestaan van de GVC's in gevaar kunnen brengen (onrust als gevolg van de beslissingen van de gewesten, met als gevolg het vertrek van mogelijke collega's, het risico dat een groot deel van de overtredingen naar de gewesten wordt afgeleid ...) en daarmee ook de talrijke investeringen (uit het Federale Verkeersveiligheidsfonds) die zijn gedaan om personeel aan te werven en computerapparatuur aan te schaffen ten behoeve van de 4 GVC's.</p>
Kleurcode status	
Percentage realisatie	80%

9. Versterken van de strijd tegen rijden onder invloed

Doelstelling: "Rijden onder invloed van drugs of alcohol in België blijft ver boven het Europese gemiddelde. Bovenal blijft de sociale norm ten opzichte van dit gevaarlijke gedrag in België nog veel te tolerant. Een versterking van de boodschap en van de maatregelen is derhalve noodzakelijk."



9.1. De controles beter toespitsen op de meest problematische plaatsen en tijdstippen ("*information led policing*").

Lead en partners	Lokale en Federale Politie (DAH, VCLP)
Gerealiseerd	<p>1. Specifieke acties voor de Federale Wegpolitie (DAH)</p> <p>Overeenkomstig het Verkeersactieplan (van de Federale Wegpolitie/ DAH) zijn de acties ter bestrijding van rijden onder invloed van alcohol niet enkel gericht op problematische plaatsen en tijdstippen, maar ook op het verhogen van het aantal controles. In het kader van het actieplan wordt verzocht om met name de volgende maatregelen uit te voeren:</p> <ul style="list-style-type: none">• Strikte en systematische toepassing van het principe “stoppen is blazen”, zowel bij preventief als reactief optreden (bv. tussenkomst bij een verkeersongeval);• De doelstelling verhogen van 240.000 naar ten minste 260.000 ademtests vanaf 2023;• De alcoholcontroles blijven invoeren in de daarvoor bestemde module (ISLP) teneinde de voortgang ten opzichte van de jaarlijkse doelstelling (maandelijks) te beoordelen;• Focussen op de plaatsen en tijdstippen met het grootste risico op een ongeval teneinde de politiecontroles hierop af te stemmen. <p>Bovendien, in de strijd tegen rijden onder invloed van drugs, wordt er vooral gefocust op de verkeersongevallen en de controletijdstippen. In het kader van het Verkeersactieplan van de DAH wordt verzocht om met name de volgende acties uit te voeren:</p> <ul style="list-style-type: none">• Systematische toepassing van de “checklist drugs” voor elke bestuurder die in het kader van een wegcontrole wordt gecontroleerd. In het Verkeersactieplan wordt ook verzocht om systematisch een speekseltest uit te voeren bij ongevallen met gewonden en/of doden;• Systematische invoer van de drugscontroles in de daarvoor bestemde module ISLP (met inbegrip van de controles die formeel of informeel zijn uitgevoerd met behulp van de checklist); de negatieve resultaten van de checklists moeten ook worden ingevoerd;• De doelstelling bereiken om ten minste 260.000 bestuurders te controleren.



	<p>2. Gezamenlijke acties van de Geïntegreerde Politie (GPI: geïntegreerde Lokale en Federale Politie)</p> <p>Om bij te dragen tot een betere verkeersveiligheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • voert de Geïntegreerde Politie gecoördineerde acties van de lokale en federale politie uit; • voert de Geïntegreerde Politie “kwalitatieve” controles uit, gericht op elk veiligheidsaspect dat verband houdt met de bestuurder (rijgedrag, ...) en/of het voertuig (staat van het voertuig, ...), en dit op basis van een analyse van bestaande fenomenen van onveiligheid; • richt de Geïntegreerde Politie zich op de prioritaire tijdstippen, plaatsen en fenomenen en op de problematische gebruikersgroepen om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. 			
Nog te realiseren	De Politie dient te beschikken over de nodige personeelscapaciteit en het budget, nodig om de controles te richten op dagen en nachten in het weekend (de meest problematische tijdstippen inzake het rijden onder invloed).			
Kleurcode status				
Percentage realisatie			80%	

9.2. Systematische opsporing van druggebruik bij ongevallen via de checklist drugs en, indien positief, een speekseltest

Lead en partners	College van Procureurs-generaal, Centrex Wegverkeer, FOD Mobiliteit en Vervoer
Gerealiseerd	Net zoals voor controles bij rijden onder invloed van alcohol zal voortaan iedere bestuurder die betrokken is in een verkeersongeval met doden of gekwetsten dan wel met louter materiële schade, ook al zijn er geen aanwijzingen van druggebruik, gecontroleerd worden op druggebruik aan de hand van de drie fasen van de procedure van vaststelling van drugs in het verkeer: de gestandaardiseerde checklist, desgevallend gevolgd door een speekseltest en speekselanalyse indien nodig. Bij elk verkeersongeval zal de Politie dus systematisch een gestandaardiseerde checklist ‘drugs’ afnemen, gevolgd door een speekseltest indien er tekenen van recent gebruik zijn. Dat betekent voor elke bestuurder: “ <i>botsen = checklist ‘drugs’ (+ speekseltest bij tekenen van druggebruik)</i> ”, naar analogie met “botsen = blazen” voor alcohol. Bedoeling is dat bij élk ongeval



	<p>de politieagent steeds oog heeft voor tekenen van drugsgebruik in het verkeer. FOD Justitie realiseerde een markt voor 100.000 bijkomende speekseltesten om te kunnen voldoen aan de behoeften van de Politie om de actie te kunnen realiseren.</p> <p>Deze maatregel werd uitgebreid besproken in de Werkgroep Rijden onder Invloed, begin 2022 opgericht in de schoot van de FOD Mobiliteit en Vervoer, met daarin vertegenwoordigers van onder meer het College van Procureurs-generaal, de Politie, de staande en zetelende magistratuur, de FOD Justitie en het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC). De aangepaste COL 19/2010 (<i>Gemeenschappelijke omzendbrief van de minister van Justitie en het College van Procureurs-generaal houdende een eenvormig toezichts-, vaststellings-, opsporings- en vervolgingsbeleid betreffende de aanwezigheid in het organisme van andere stoffen dan alcohol die de rijvaardigheid beïnvloeden – Sturen onder invloed van drugs</i>) werd door het College van Procureurs-generaal goedgekeurd en door de Minister van Justitie op 12 oktober 2023 ondertekend. Over deze aanpassing werd vervolgens door CENTREX Wegverkeer gecommuniceerd naar alle entiteiten van de Geïntegreerde Politie. Ook vanuit Mobiliteit en Justitie werd de nodige communicatie voorzien. De veranderde praktijk vond ingang vanaf 6 november 2023.</p>			
Nog te realiseren	/			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%

- 9.3. De operationele doeltreffendheid van alcoholcontroles verbeteren door gebruik te maken van recente technologische verbeteringen: de minimumdrempel voor de ademtest verlagen van 1,9 l tot 1,2 l en de mogelijkheid afschaffen om een wachttijd van 15 minuten vóór de ademtest te vragen

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Economie en FOD Justitie.
Gerealiseerd	Het doel van deze maatregel is om de procedure voor alcoholcontroles door de politie te vereenvoudigen, zonder dat dit ten koste gaat van de doeltreffendheid ervan.



	<p>Dit project werd uitgevoerd in samenwerking met de dienst Metrologie van de FOD Economie en werd besproken in de werkgroep 'Rijden onder invloed', voorgezeten door de FOD Mobiliteit en Vervoer, in aanwezigheid van onder andere vertegenwoordigers van het College van procureurs-generaal, de politie en Metrologie.</p> <p>Gezien de technische aard van het project moest het aan de Europese Commissie worden meegedeeld, hetgeen gebeurde op 17/11/2023.</p> <p>Deze maatregel werd volledig gerealiseerd dankzij het koninklijk besluit van 19 april 2024 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de ademtesttoestellen en de ademanalysetoestellen.</p>
Nog te realiseren	/
Kleurcode status	
Percentage realisatie	100%

9.4. Versterken van de sancties bij rijden onder invloed van alcohol, met name nagaan welke aanvullende sancties echt tot een gedragswijziging leiden

Lead en partners	College van Procureurs-generaal, FOD Mobiliteit, FOD Justitie, Centrex Wegverkeer
Gerealiseerd	Vanuit de Werkgroep Rijden onder Invloed, begin 2022 opgericht in de schoot van de FOD Mobiliteit en Vervoer, met daarin vertegenwoordigers van het College van Procureurs-generaal, de Politie, de staande en zetelende magistratuur, de FOD Justitie, het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC), Metrologie, de Douane en Sciensano, werd geadviseerd om bij alcoholovertredingen op systematische wijze over te gaan tot een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs vanaf een lagere drempelwaarde. Artikel 55 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer geeft de procureur des Konings de mogelijkheid om het rijbewijs onmiddellijk in te trekken vanaf 0,35mg/l uitgeademde alveolaire lucht (UAL) (cf. 0,8 promille) voor een periode van 15 dagen. Tot nu toe stipuleerde de <i>Gemeenschappelijke omzendbrief nr. 9/2006 van de minister van Justitie en het College van Procureurs-generaal houdende een eenvormig strafrechtelijk beleid inzake</i>



	<p><i>onmiddellijke intrekking van het rijbewijs</i> dat de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs standaard moest plaatsvinden vanaf 0,65 mg/l UAL (cf. 1,5 promille) en slechts vanaf 0,35 mg/l UAL (cf. 0,8 promille) als de bestuurder "verkeersonveilig gedrag" vertoonde (wat in de praktijk zelden voorkomt).</p> <p>Teneinde de strijd tegen rijden onder invloed van alcohol te versterken en tegelijk de werklast voor de parketten en rechtbanken draaglijk te houden, wordt beoogd om deze drempelwaarde op geleidelijke wijze te verlagen. De in de omzendbrief vastgestelde drempelwaarde om een rijbewijs systematisch onmiddellijk in te trekken voor 15 dagen werd op advies van de werkgroep en met akkoord van het College van Procureurs-generaal en de minister van Justitie verlaagd van 0,65 mg/l naar 0,50 mg/l UAL (cf. 1,2 promille), met ingang vanaf 1 juni 2023. Dezelfde wijziging werd opgenomen in de omzendbrief nr. 8/2006.</p> <p>In het verlengde hiervan werd in de <i>omzendbrief</i> nr. 10/2006 <i>betreffende [...] uniforme tarifiering van de minnelijke schikkingen</i> de mogelijkheid geschrapt om een minnelijke schikking van 1600 euro voor te stellen bij ernstige alcoholovertredingen met een concentratie tussen 0,50 en 0,65 mg/l UAL. Vanaf 1 juni 2023 kan het parket bijgevolg enkel nog minnelijke schikkingen voorstellen wanneer de drempelwaarde lager ligt dan 0,50 mg/l UAL.</p>
Nog te realiseren	<p>Een verdere verlaging van de drempel om het rijbewijs in te trekken vanaf 0,35 mg/l UAL (cf. 0,8 promille), ongeacht gevaarlijk rijgedrag, werd voorgesteld door de Werkgroep Rijden onder Invloed en wordt momenteel bestudeerd door het College van Procureurs-Generaal. Bovendien zal het tijdelijke rijverbod worden geharmoniseerd tot 12 uur, ongeacht het alcoholpromillage. Een wetsontwerp in die zin is eind 2025 door de ministerraad goedgekeurd.</p> <p>Op termijn en afhankelijk van de uiteindelijke tekst van de in herziening zijnde Rijbewijsrichtlijn, kan worden gedacht aan het toevoegen van een medische component aan het omkaderingsprogramma voor het alcoholslot, dat in de toekomst mogelijk ook aan personen met een alcoholverslaving kan worden opgelegd.</p> <p>Magistraten in de Werkgroep Rijden onder Invloed zijn sterk vragende partij om de rijgeschiktheid (bv. naar aanleiding van een verslaving) meer proactief en medisch te bekijken (via een centraal rijgeschiktheidscentrum) en minder reactief en bestraffend (via de rechtbank). Uiteraard zal dit idee verder moeten worden geanalyseerd en uitgewerkt naar haalbaarheid, juridische grondslag en operationalisering, en onder meer worden voorgelegd aan het College van Procureurs-generaal.</p>
Kleurcode status	
Percentage realisatie	75%



- 9.5. Versterken van de sancties bij rijden onder invloed van drugs: opleggen van een consignatiesom bij een positieve speekseltest van een buitenlandse bestuurder, alsook in het algemeen het gebruik van de consignatie onderzoeken indien een onmiddellijke inning is uitgesloten

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, Centrex Wegverkeer, Werkgroep Rijden onder Invloed			
Gerealiseerd	<p>Daar waar de Politie jegens buitenlandse bestuurders onder invloed van drugs voordien een proces-verbaal opstelde, het openbaar ministerie deze personen voor de rechtbank daagde (maar zij vaak verstek lieten gaan) en de door de rechter opgelegde straf niet eenvoudig kon worden uitgevoerd in het buitenland, geeft het nieuwe koninklijk besluit van 22 september 2024 de Politie armslag om op te treden tegen buitenlanders onder invloed van drugs.</p> <p>Het KB van 22 september 2024 wijzigde het <i>koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van de overtredingen inzake het wegverkeer</i> (B.S. 4 oktober 2024), waardoor de politie voor rijden onder invloed van drugs een consignatiesom kan opleggen aan buitenlandse overtreders, bijvoorbeeld in geval zij een positieve speekseltest afleggen of deze weigeren af te leggen. Hierdoor ontspringen buitenlanders niet langer de dans, maar hebben zij wel de garantie dat hun zaak op een later moment nog voor de rechtbank wordt beslecht. Ook bij een alcoholconcentratie vanaf 0,50 mg/l UAL (equivalent van 1,2 promille) moeten buitenlandse bestuurders een som in consignatie geven in afwachting van de behandeling van hun zaak voor de rechtbank – het louter betalen van een onmiddellijke inning is in dat geval niet langer mogelijk.</p> <p>Dit project werd gerealiseerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer in nauwe samenwerking met Centrex Wegverkeer, de Werkgroep Rijden onder invloed en het College van Procureurs-generaal.</p>			
Nog te realiseren	/			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%



10. Bestrijding van afleiding achter het stuur

Doelstelling: De toename van het aantal schermen en andere prikkels in de wagen is nadelig voor de concentratie van de weggebruikers. Structurele maatregelen zijn nodig. Gelet op de snelle en zorgwekkende ontwikkeling van het gebruik van mobiele telefoons en smartphones achter het stuur, zal voorrang worden gegeven aan de versterking van de middelen ter bestrijding van dit verschijnsel.

10.1. Modernisering van de definitie van afleiding door telefoongebruik in de wegcode

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer en federaal parlement			
Gerealiseerd	Modernisering van de definitie van afleiding door telefoongebruik in de wegcode (artikel 8.4), zodat alle elektronische apparaten met een scherm onder de definitie vallen wanneer ze in de hand worden gehouden. Genomen initiatieven: <ul style="list-style-type: none">- Ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het Koninklijk besluit van 1 december 1975, voorbereid door de FOD en ter beschikking gesteld aan het kabinet. Parallel hiermee werd een wetsvoorstel ingediend (en goedgekeurd) in de Kamer tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975. Op vraag van het kabinet heeft de FOD enkele wijzigingen en amendementen voorgesteld. Deze werden aanvaard.- Resultaat: 24/1/22 - "Wet wat het actualiseren van de regelgeving inzake het verbod op elektronische communicatietoestellen in het verkeer betreft" (gepubliceerd in B.S. op 21/2/22; inwerkingtreding op 3/3/22).			
Nog te realiseren	/			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%



- 10.2. Zo snel mogelijk een proefproject opstarten om de concrete technische mogelijkheden te bestuderen voor de (semi-) automatische detectie van gsm-gebruik achter het stuur en hun mogelijke integratie in het afhandelingsproces van de overtredingen

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, kabinet Mobiliteit, Vias institute en Politie
Gerealiseerd	<p>Het opzetten van een proefproject voor de semiautomatische detectie van gsm-gebruik achter het stuur is een complex project waarbij een groot aantal operationele diensten betrokken zijn en waarvoor specifieke expertise voor zowel de technische als de juridische aspecten vereist is. De vorige minister van Mobiliteit heeft de voorbereiding van dit project ondersteund via de financiering van de ondersteuning van Vias institute. Er is een budget gereserveerd om een effectbeoordeling inzake gegevensbescherming en een opdracht voor de levering van een technische oplossing te financieren. Vias heeft tussen het vierde trimester van 2020 en het eerste trimester van 2021 een eerste test uitgevoerd op de ring van Antwerpen. Deze test heeft aangetoond dat de technologie een meerwaarde biedt voor geautomatiseerde controles.</p> <p>In de zomer van 2022 werd met de steun van Vias institute een opvolgingscomité opgericht met vertegenwoordigers van de kabinetten van de ministers van Mobiliteit, Justitie en Binnenlandse Zaken, vertegenwoordigers van de politiediensten en administraties (Justitie en Mobiliteit). Dit comité kon de verschillende voorbereidende stappen van het proefproject begeleiden en valideren.</p> <p>Zo werd een externe consultant gevraagd om een ontwerp van effectbeoordeling op te stellen. Er werden ook technische vergaderingen met potentiële leveranciers gehouden om de concrete werking van deze slimme camera's, de aard van de verwerkte informatie en het proces voor de verwerking van deze informatie toe te lichten.</p> <p>Het proefproject heeft echter niet tot een operationele fase kunnen leiden. In de beoogde configuratie liet het rechtskader niet toe om alle noodzakelijk geachte garanties te verkrijgen, met name op het gebied van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, maar ook met betrekking tot de verstrekking van politiegegevens aan derden.</p>
Nog te realiseren	De strijd tegen afleiding achter het stuur, met name door het gebruik van de gsm, blijft een belangrijke uitdaging. Dit project wordt zo snel mogelijk opnieuw aangevat (maart 2026), daarbij voortbouwend op de reeds opgedane ervaring.



	Nederland heeft inmiddels de camera's geïnstalleerd en er zijn momenteel meer dan 45 systemen in gebruik. In 2026 zullen de FOD Mobiliteit en Vervoer, het kabinet Mobiliteit en de Federale Wegpolitie contact hebben met de Nederlandse autoriteiten om te leren van hun expertise op dit gebied.			
Kleurcode status				
Percentage realisatie			50%	

10.3. Het nodige juridische kader creëren om het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden op semi-automatische wijze te kunnen identificeren

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer			
Gerealiseerd	Op vraag van het kabinet Mobiliteit werd een voorontwerp van wet opgesteld waarin artikel 62 van de wegverkeerswet en het koninklijk besluit van 18 december 2002 <i>tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft</i> zouden worden gewijzigd opdat het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden op semi-automatische wijze kan worden gedetecteerd. Het voorontwerp werd meermaals besproken met de verschillende bevoegde diensten maar er kon geen consensus gevonden over de tekst. Na overleg tussen de kabinetten van Binnenlandse Zaken, Justitie en Mobiliteit werd de keuze gemaakt om eerst een pilootproject op te starten (zie maatregel 10.2), met het oog op de voorbereiding van de wijziging van het reglementaire kader.			
Nog te realiseren	In 2026 zal een werkgroep worden opgericht waarin verschillende overheidsinstanties en politiediensten vertegenwoordigd zijn om dit onderwerp te bespreken en regelgeving op te stellen. De eerste vergadering zal naar verwachting plaatsvinden op 19 maart 2026, op uitnodiging van het kabinet Mobiliteit.			
Kleurcode status				
Percentage realisatie			50%	



- 10.4. In samenwerking met onze regionale en internationale partners zullen wij de relevante gegevens analyseren van rijhulpsystemen en handenvrije apparaten, om hun bijdrage aan de verkeersveiligheid in reële omstandigheden te objectiveren.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, Vias institute
Gerealiseerd	<p>Afgeleid rijden is niet beperkt tot het gebruik van mobiele telefoons. Alle vormen van afleiding zijn potentieel gevaarlijk, ook wanneer ze veroorzaakt worden door rijhulpsystemen of handenvrije apparaten, infotainment genaamd (hieronder aangeduid als IVIS). Vias institute heeft in dit kader op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer de opdracht gekregen hierover een wetenschappelijk onderzoek uit te voeren. Het onderzoek, opgestart in 2022, omvat een experimenteel onderzoek op een gesloten terrein (test op circuit Lommel), gebruik makende van een geïnstrumenteerd voertuig, uitgerust met verschillende infotainment systemen die op een wettelijk toegelaten manier geïnstalleerd waren. De proefpersonen, die tevens ook uitgerust werden met meetapparatuur, voerden tijdens het rijden taken uit die uit de dagdagelijkse praktijk gekozen werden. Het effect op het rijgedrag en andere rij-gerelateerde parameters werd vastgesteld. De testfase op het circuit van Lommel liep van oktober tot december 2023, op zaterdag.</p> <p>De data-analyse en rapportering werden afgerond in 2024. Uit het rapport blijkt dat zowel het rijden als het gebruik van infotainmentsystemen veel aandacht vereisen. Wanneer de gecombineerde belasting de beschikbare aandachtscapaciteit overschrijdt, wordt één van de taken onvoldoende uitgevoerd, en als dit de rijtaak betreft, ontstaat verkeersafleiding. Sommige effecten zijn duidelijk te interpreteren, terwijl andere complexer zijn. Zo verdwijnen bijvoorbeeld logische en strategische principes van veilig rijden deels tijdens IVIS-gebruik. Niet iedereen is even gevoelig voor deze negatieve effecten; individuele verschillen en mogelijke zelfregulatie spelen een rol. Soms treedt compenserend gedrag op, zoals langzamer rijden, maar dit is vaak onvoldoende omdat andere parameters tegelijk verslechteren.</p> <p>De algemene conclusie is dat het niet gebruiken van IVIS het veiligst is, waarbij de situatie waarbij het IVIS volledig verbonden is met het voertuig en bediend wordt via het voertuig nog de minst nadelige optie blijkt. Dit ondersteunt een mogelijke aanpassing van artikel 8.4 Wegcode om IVIS-gebruik alleen toe te staan via het autoscherm. Dat is dus strenger dan de huidige formulering. Het strekt verder tot aanbeveling, bijvoorbeeld in communicatie en sensibilisering, te benadrukken dat 'niet-gebruik' de meest veilige keuze is, en dat 'gebruik-in-de-houder' niet gelijk staat aan 'vrij van nadelige effecten' of zelfs 'per definitie wettelijk toegestaan'. Immers, zelfs IVIS-gebruik in overeenstemming met art 8.4 kan incompatibel zijn met art 8.3 Wegcode. Deze kenniselementen zouden bijvoorbeeld ook een thema kunnen zijn tijdens de rijopleiding en -examen.</p>



Nog te realiseren	/			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%

11. Verbeteren van de veiligheid aan overwegen

Doelstelling: overgangen tussen weg- en spoorwegverkeer houden bijzondere risico's in. Elk jaar gebeuren er ongeveer 50 ongevallen op overwegen, waarbij tot tien doden vallen. Helaas is het gedrag van de weggebruikers in 90% van de gevallen de uitlokker van deze ongevallen (door onvoorzichtigheid en nalatigheid). In samenwerking met Infrabel zijn verschillende acties lopende of gepland om de veiligheid van overwegen te verhogen.

- 11.1. Verbetering van de procedure voor het opheffen/aanleggen van overwegen en van de instrumenten om het "gevaarlijke karakter" van een overweg objectief te beoordelen.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer			
Gerealiseerd	Het project kreeg een andere invulling via het koninklijk besluit van 9 juli 2024 tot vaststelling van de procedure van de adviesaanvraag en het openbaar onderzoek bedoeld in artikel 19 van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen en van de wijze van bekendmaking van de beslissing van de infrastructuurbeheerder (dat uitvoering geeft aan artikel 19, vijfde lid, van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen en dat voortkomt uit een initiatief van het Parlement met als doel het beheer van overwegen door Infrabel te verbeteren). Dit koninklijk besluit is sinds 29 augustus 2024 in werking.			
Nog te realiseren	/			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%



- 11.2. De wetgeving aanpassen om dambordmarkeringen op spoorwegovergangen toe te staan en het gebruik van ANPR-camera's toe te laten om de controle en bestraffing van het onrechtmatig gebruik van de overwegen te vergemakkelijken

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, Gewesten, Metrologie (FOD Economie), College van Procureurs-generaal		
Gerealiseerd	De volgende initiatieven zijn genomen: <ul style="list-style-type: none">• Dambordmarkeringen zijn opgenomen in het KB 30 juli 2022 'Middenrijbaan'; publicatie in het B.S. van 15/9/22; inwerkingtreding 01/10/22.• ANPR-camera's: 12/7/2023 - vergadering FOD Mobiliteit en Vervoer, College van Procureurs-generaal en Dienst Metrologie. FOD Economie heeft een ontwerp tot wijziging van het KB van 12/10/2010 <i>betreffende de goedkeuring, de ijkning en de installatie van de meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten</i> opgesteld en het College heeft dit goedgekeurd op 12/9/2023.• Het dossier werd finaal goedgekeurd door de Ministerraad op 7/11/2025 (zie: https://news.belgium.be/nl/verduidelijking-installatievoorschriften-van-meettoestellen-voor-verkeersinbreuken-bij-overwegen)		
Nog te realiseren	De legistieke procedure van het ontwerp van dit wijzigend KB neemt zijn verder beloop in 2026.		
Kleurcode status			
Percentage realisatie			75%

- 11.3. Invoering van een systeem van administratieve boetes voor inbreuken op de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer
-------------------------	---------------------------



Gerealiseerd	Deze maatregel werd niet weerhouden tijdens de looptijd van dit Federaal Plan.				
Nog te realiseren	De FOD Mobiliteit en Vervoer stelt voor om de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen te wijzigen. Deze piste wordt bekeken met het kabinet Mobiliteit.				
Kleurcode status					
Percentage realisatie	0 %				

12. Systematisch de quota en de operationele tolerantie marge voor snelheidsovertredingen verlagen (of zelfs afschaffen)

Doelstelling: de parketten die belast zijn met de vervolging van verkeersovertredingen worden regelmatig overstelpt door het volume van de te behandelen zaken. Door de oprichting van een nationaal verkeersparket kunnen quota en operationele tolerantie marges systematisch worden verminderd of zelfs afgeschaft.

Lead en partners	FOD Justitie, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), SPW Mobilité et Infrastructure, Brussel Mobiliteit, Federale Wegpolitie (DAH/technische secties), Parketten, Hoven en Rechtbanken.
Gerealiseerd	<p>Context: In België bestaan er momenteel twee soorten snelheidstoleranties. De technische tolerantie, gedefinieerd door de wet en momenteel van kracht om potentiële technische fouten te corrigeren, en de parkettolerantie, individueel vastgesteld door de parketten om de snelheidslimiet te verhogen voordat men geflitst wordt, en zo de werklast van de strafrechtelijke verwerkingsketen te verminderen. Naast deze twee toleranties bestaat er ook het principe van een “quotum”. Dit quotum betekent dat camera's soms uitgeschakeld worden om, net zoals met tolerantie marges, de instroom van overtredingen en de daarmee gepaard gaande werklast te beheren.</p> <p>Het doel van dit project is om de parkettolerantie en de quota af te schaffen op zowel de regionale als de federale wegen. Dit gebeurt telkens op basis van een pilotproject, wat een indicatie geeft van de stijging van de verkeersdossiers bij de afschaffing van tolerantie marges en quota. Deze gegevens worden naderhand geanalyseerd en dienen tot het uitwerken van een doorgedreven werklastanalyse. Op basis van deze analyse wordt de nodige versterking voorzien van de strafrechtsketen en wordt een nationaal plan van uitrol opgesteld. Samen met alle actoren van de strafrechtsketen wordt dit nationaal plan van</p>



aanpak stapsgewijs geïmplementeerd. De uitwerking en implementatie van het project tot het afschaffen van tolerantie marges en quota werd opgedeeld in twee type wegen: federale en regionale wegen.

1. Versterking van de strafrechtsketen:

1.1. Om de stijging aan verkeersdossiers te absorberen die o.a. gepaard gaat met de afschaffing van tolerantie marges en quota, werd op niveau van Justitie ingezet op de creatie van het nationaal parket voor de verkeersveiligheid (PVV). De wet van 23 december 2021 tot invoering van het parket voor de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake rechterlijke organisatie en Justitie verscheen op 30 december 2021 in het Belgisch Staatsblad. Ondertussen is de effectieve oprichting van het PVV een feit. De effectieve implementatie van het parket omvatte aanvankelijk de werving van personeel. Het merendeel van het personeel werd tussen 2022 en 2023 aangeworven. Gezien de huidige werklast is echter extra personeel gevraagd om de correcte en efficiënte afhandeling van de dossiers te garanderen. Deze aanwervingen zijn nog steeds lopende in het laatste kwartaal van 2025. Intussen heeft het PVV echter kunnen profiteren van aanwervingen via het Fonds voor Verkeersveiligheid. De waarnemende procureur voor de verkeersveiligheid trad in februari 2023 in dienst bij het PVV en werd in december van datzelfde jaar opgevolgd door de Franstalige substituut-procureur voor de verkeersveiligheid.

Het nationaal parket heeft de dossiers die starten als onmiddellijke inning (de lichte verkeersinbreuken) van alle 14 Parketten van de procureur des Konings ondertussen overgenomen. Het parket van Eupen werd pas in een later stadium (november 2023) overgenomen, omdat het PVV vooraf Duitstalig personeel moest aanwerven.

1.2. Op niveau van de federale politie werd in 2022 een eerste grote aanwervingscampagne uitgevoerd. Vanaf 2024 worden tevens extra middelen ter beschikking gesteld voor de Gewestelijke Verwerkingscentra, dewelke verder ingezet zullen worden op een grootschalige uitbreiding van de Gewestelijke Verwerkingscentra.

2. Afschaffing tolerantie marges en quota:

2.1. Federale wegen:

2.1.1. Eind 2021 ging een pilootproject van start waarbij zowel de vaste palen als de trajectcontroles op snelwegen op nultolerantie werden gezet. Na analyse, startte de nationale uitrol. Sinds april 2022 zijn er geen quota of



tolerantiemarges meer in het Vlaams gewest op bovenstaande toestellen. Sinds de zomer van 2022 zijn er geen quota of tolerantie marges meer in het Waals en Brusselse gewest. Louter de technische correctie is nog van toepassing op de snelwegen.

2.1.2. Na het succes van de trajectcontroles en vaste palen, waren de federale mobiele camera's aan de beurt. Sinds 2024 heeft de Federale Politie actief ingezet op het toepassen van de technische tolerantie op de mobiele camera's op onze snelwegen. Sinds 29/02/24 hanteren alle mobiele camera's op de Vlaamse snelwegen de technische tolerantie, in Wallonië is dit sinds begin 2025.

2.1.3. Concluderend kan gesteld worden dat alle type camera's op de federale wegen de technische tolerantie marge hanteren.

2.2. Regionale wegen:

2.2.1. Na de afschaffing van de tolerantie marges en quota op de snelwegen waren de gewestwegen aan de beurt. In Wallonië startte op 15 maart 2023 een proefproject genaamd "Slowdown". Het begon met elf snelheidscamera's op de Waalse wegen. De locaties werden gekozen op basis van een hoog risico op ongevallen. Deze camera's werken zonder tolerantie marges en quota. Met het proefproject werd de werklast voor de partners van de strafrecht keten gemeten die gepaard gaan met het niet-hanteren van tolerantie marges op gewestwegen. De tweede fase (Slowdown 2.0) startte in november 2024 met 25 bijkomende locaties. De derde fase (Slowdown 3.0) startte op 14 maart 2025 en voorzag een gefaseerde uitrol over 14 maanden (ongeveer 8 locaties per maand). Slowdown 3.0 werd in oktober 2025 opgeschaald naar 16 locaties per maand en is nog steeds lopende.

2.2.2. In Brussel startte op 5 juni 2023 een proefproject op 6 plaatsen in Brussel. Het proefproject, waarbij enkele flitspalen en trajectcontroles werden geselecteerd, streefde ernaar de verkeersveiligheid rond schoolomgevingen en op gevaarlijke kruispunten te verbeteren. In Brussel werd na het pilootproject geen verdere actie ondernomen om de parketmarges op alle camera's af te schaffen, door de hoge werklast van het politieparket en het GVC van Brussel. Het GVC werd in het jaar 2025 voldoende versterkt waardoor er in november 2025 een actieplan werd voorgesteld aan het politieparket van Brussel, om zoals in Wallonië, het pilootproject uit te breiden tot een volwaardig actieplan.



	<p>2.2.3. In Vlaanderen is het gebruik van tolerantie marges en quota op regionale wegen beperkt. Er is geen proefproject voorzien omdat er reeds voldoende data voorhanden was om een inschatting te maken van de bijkomende werklust.</p> <p>De fase van dataverzameling in het kader van de pilootprojecten werd afgerond. De gegevens die uit deze projecten voortvloeien, werden nauwkeurig geanalyseerd en bestudeerd bij de opmaak van een nationaal plan van aanpak voor het geleidelijk afschaffen van tolerantie marges op alle Belgische wegen. Ook dit plan bestond uit 2 verschillende lijsten, voor zowel de GVC van Oost-Vlaanderen als de GVC van Antwerpen, maar uit de analyse bleek dat reeds een groot aandeel van de regionale vaste camera's en trajectcontroles op de technische tolerantie marge staat.</p>			
Nog te realiseren	<p>Voor de regionale wegen zal in 2026 een analyse moeten worden uitgevoerd om de eventuele tolerantie marges op mobiele en semi-mobiele camera's af te schaffen. Dit zal in overleg dienen te gebeuren met alle betrokken partners en dient eveneens rekening te houden met de verwerkingscapaciteit van de GVC's.</p>			
Kleurcode status				
Percentage realisatie			75%	

13. Verbeteren van de etikettering op geneesmiddelen

Doelstelling: de impact van bepaalde geneesmiddelen op de rijvaardigheid is nog te weinig gekend onder de bevolking. Het begrip van de gevaren bij de gebruikers dient te worden vergemakkelijkt door het ontwikkelen van een eenvoudige aan te brengen etikettering op geneesmiddelen.

Lead en partners	FOD Volksgezondheid en Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen – FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute
Gerealiseerd	Op verzoek van de minister van Mobiliteit heeft Vias institute hierover in juni 2022 een synthesesnota opgesteld. Deze nota is verstuurd naar het kabinet van de minister van Volksgezondheid en naar het Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen en



Gezondheidsproducten (FAGG) om stof tot nadenken te geven en mogelijke pistes ter verbetering van de consumentenvoorlichting in overweging te nemen.

Het Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen gaat principiële akkoord met het voorstel om burgers via de etikettering van verpakkingen van geneesmiddelen te wijzen op de gevaren van sommige producten op de rijvaardigheid. Zoals in de huidige toepasselijke wetgeving, voorziet het voorstel van nieuwe richtlijn in het kader van de herziening van de Europese farmaceutische wetgeving in de mogelijkheid voor lidstaten om het gebruik van pictogrammen te regelen op nationaal niveau. Om praktische redenen, zijn zowel de minister, als het FAGG, eerder voorstander om specifieke nationale pictogrammen te vermijden, maar in de plaats daarvan te streven naar geharmoniseerde pictogrammen voor de EU:

- Nationale pictogrammen kunnen leiden tot verwarring (verschillen tussen lidstaten);
- Nationale pictogrammen vormen een belemmering voor verpakkingen die gecommmercialiseerd kunnen worden in verschillende lidstaten, wat belangrijk is om de beschikbaarheid van geneesmiddelen te verbeteren;
- De rubriek "Rijvaardigheid en gebruik van machines" is een vaste rubriek in de bijsluiter. De bijsluiter van elk geneesmiddel dient geanalyseerd te worden om zo het geneesmiddel onder te verdelen in de juiste categorie (pictogram nodig of niet?). Dit is niet altijd een eenvoudige oefening. Er zijn geneesmiddelen waar duidelijk zal aangegeven zijn dat er niet mag gereden worden of waar duidelijk aangegeven staat dat er geen invloed is, maar er zijn meerdere gevallen waar de vermelde informatie niet éénduidig toelaat om het geneesmiddel onder te verdelen;
- De informatie op de verpakking in België dient in de drie nationale landstalen vermeld te worden. Er rest dus niet veel plaats meer om een pictogram toe te voegen aan de verpakking. Een pictogram moet tevens steeds vergezeld worden van verduidelijkende tekst. Wanneer firma's hierdoor naar grotere buitenverpakkingen moeten overstappen, bestaat het risico dat de vergunninghouder het geneesmiddel van de Belgische markt neemt wegens de extra kosten om aan deze verplichting te kunnen voldoen;
- Geneesmiddelen bestemd voor de Belgische markt hebben vaak Benelux-verpakkingen, waardoor dit initiatief ook een impact zal hebben op de Nederlandse en Luxemburgse overheden.

Het Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen en Gezondheidsproducten heeft eind december 2023 de webtool FarmaInfo (www.farmainfo.be) gelanceerd met begrijpbare, betrouwbare en wetenschappelijk gevalideerde informatie over geneesmiddelen en gezondheidsproducten voor burgers en patiënten. FarmaInfo bevat geneesmiddelenfiches over specifieke werkzame bestanddelen of een combinatie van werkzame bestanddelen. Hierin staat nuttige, praktische informatie, waaronder aanbevelingen over met de auto rijden bij gebruik van deze geneesmiddelen. Bij de release zijn een 100-tal fiches



	beschikbaar. De bedoeling is om het aanbod geleidelijk aan verder uit te breiden. In FarmaInfo komen ook specifieke thema's aan bod waarin vaak wordt verwezen naar campagnes. Indien campagnes gelanceerd worden of publicaties beschikbaar zijn met informatie die nuttig kan zijn voor de burger of patiënt, kan dit als thema opgenomen worden en eventueel aangekondigd worden via een nieuwsbericht. In dat opzicht is het FAGG bereid mee te werken aan een campagne rond het bewustmaken van de gevaren m.b.t. de impact van geneesmiddelen op de rijvaardigheid.			
Nog te realiseren	/			
Kleurcode status				
Percentage realisatie			50%	

14. Informeren en sensibiliseren

Doelstelling: in samenwerking met de gewesten en de andere betrokken partijen (FOD Justitie, Vias institute) moeten de beschikbare kanalen op federaal niveau (dit betreft hoofdzakelijk de onmiddellijke inningen en de website voor de betaling van boetes www.verkeerboetes.be (binnenkort <https://justonweb.be/fines>)). Zo doeltreffend mogelijk worden gebruikt om informatie te verspreiden die bijdraagt tot de verbetering van de verkeersveiligheid.

- 14.1. De bewustmakingsfiches die momenteel als bijlage bij de onmiddellijke inning aan de overtreders worden toegezonden, evalueren en nieuwe inhoud ontwikkelen

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Justitie, Gewesten, Vias institute
Gerealiseerd	<p>Sinds 2019 worden bij bepaalde types van onmiddellijke inningen informatieve of sensibiliserende fiches verzonden rond een bepaald thema (snelheid, rijden onder invloed, afleiding, veiligheidsgordel, het alcoholslot, enz.). Er zijn fiches voor federale inbreuken, en regionale fiches voor regionale snelheidsinbreuken.</p> <p>Met betrekking tot deze fiches werden sinds 2021 de volgende initiatieven genomen:</p>



	<p>- Het uitvoeren van een uitgebreide evaluatiestudie van de bestaande fiches snelheid en afleiding door Vias institute, op basis van een respondentenbevraging. De conclusies van deze studie werden met alle betrokken instanties besproken in september 2022.</p> <p>- Uitwerking van twee nieuwe fiches, in samenspraak met de betrokken partners, over</p> <p>1) de (nieuwe) verkeersregels ten overstaan van fietsers “Fietsers en automobilisten: samen op weg”;</p> <p>2) het wederzijds respect op de weg “Altijd hoffelijk op de weg”.</p> <p>Deze twee fiches vervingen in 2021 en 2022 tijdelijk de fiche rond snelheid op autosnelwegen. De federale fiches zijn terug te vinden op: https://mobilit.belgium.be/nl/weg/verkeersveiligheid/sensibiliseringsfiches-verkeersveiligheid.</p> <p>- Sinds het voorjaar van 2023 engageerde de FOD Justitie zich tot de opmaak van twee nieuwe sensibiliseringsfiches, waarin getuigenissen van twee personen die elk een naaste verloren hebben opgenomen werden (in samenwerking met OVK/PEVR, Mobiliteit, Politie en Vias). De sensibiliseringsfiches met de getuigenissen zitten sinds 16/06/2025 bij elke boetebrief voor dronken rijden.</p> <p>- VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) lanceerde op 01/09/2025 de campagne “Jouw snelheid, onze veiligheid”. De FOD Justitie heeft de bijhorende sensibiliseringsfiches sinds 01/09/2025 gelinkt aan elke boetebrief voor te snel rijden.</p>				
Nog te realiseren	Het versturen van de sensibiliserende boodschappen zal ook in 2026 verder opgevolgd en bijgestuurd worden.				
Kleurcode status	<table border="1" style="width: 100%; height: 35px;"> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%; background-color: green;"></td> </tr> </table>				
Percentage realisatie	<table border="1" style="width: 100%; height: 35px;"> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%; text-align: right;">100%</td> </tr> </table>				100%
			100%		

14.2. Ontwikkelen van nieuwe formaten van informatie- en bewustmakingsboodschappen via de website voor de betaling van verkeersboetes

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Justitie, Gewesten, Vias institute
-------------------------	---



Gerealiseerd	<p>Met betrekking tot de ontwikkeling van nieuwe formaten van informatie- en bewustmakingsboodschappen werden volgende initiatieven genomen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Op basis van de conclusies en aanbevelingen uit de evaluatiestudie over de sensibiliseringsfiches (zie maatregel 14.1.) heeft Vias institute een eerste analyse uitgevoerd van de mogelijkheden tot het uitwerken van videoboodschappen, rekening houdend met de literatuur en met bestaande praktijken in binnen- en buitenland.- Deze piste alsook de mogelijke verspreidingskanalen (bv. via de website Just-on-web waarop overtreders hun boetes betalen) zijn besproken met de betrokken partners. Dit met als doel het afspelen van een getuigenis op Just-on-web voor men overgaat tot de betaling van een verkeersboete.- De FOD Justitie lanceerde in juni 2025 een nieuwe functie op Just-on-Web, waarbij verkeersovertreders eerst een getuigenis moeten bekijken van iemand die een naaste verloor in het verkeer voor ze kunnen doorgaan tot de betaling op just-on-web. De video is verplicht te bekijken voor 10 seconden, daarna kan men indien gewenst de video overslaan en de boete betalen.
Nog te realiseren	In de toekomst met de betrokken partners nieuwe sensibiliseringsvideo's uitwerken.
Kleurcode status	
Percentage realisatie	100%

CONTROLES, SANCTIES, BEGELEIDING EN OPLEIDING

15. Sancties die overeenstemmen met het gevaar dat werd veroorzaakt

Doelstelling: de indeling in graden werd doorgevoerd in 2005 en heeft sindsdien verschillende wijzigingen ondergaan. Het is aangewezen de coherentie van het systeem te onderzoeken, rekening houdend met de kwetsbaarheid van bepaalde categorieën weggebruikers.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute
-------------------------	--



Gerealiseerd	<p>In opdracht van de FOD Mobiliteit werd door Vias in 2022 en 2023 een studie uitgevoerd waarbij de bestaande indeling van de verkeersinbreuken in het koninklijk besluit van 30 september 2005 (“KB Graden”) werd geëvalueerd. Deze evaluatie werd uitgevoerd op basis van het risico op een dodelijk ongeval dat door de verkeersinbreuk werd veroorzaakt.</p> <p>Binnen een eerste luik van de studie werden vier verkeersinbreuken geëvalueerd die het meeste aantal letselongevallen veroorzaken in België, zoals overdreven snelheid en rijden onder invloed. Binnen een tweede luik van de studie werd het bestaande systeem van de indeling in vier graden van de verkeersinbreuken geëvalueerd door een aantal experts actief binnen diverse domeinen van het verkeersrecht. Met een aantal instanties (bv. Centrex) werd tenslotte nog meer diepgaand ingegaan op de bestaande indeling.</p> <p>De studie uitgevoerd door Vias werd begin 2024 gepubliceerd op de website van Vias.</p> <p>Inmiddels zijn twee wetgevende initiatieven lopende om het KB Graden aan te passen. Een eerste initiatief bestaat uit het aanpassen van het huidige KB Graden wat betreft de nummerplaten. Een tweede (ruimer) initiatief bestaat uit een volledig nieuw KB Graden, rekening houdende met de overgang van de wegcode naar de Code van de openbare weg. In deze nieuwe tekst, die momenteel wordt opgesteld, zal de eerder vermelde evaluatie van de graden van alle verkeersovertradingen worden geïntegreerd.</p>
Nog te realiseren	<p>Het voormeld ontwerp van koninklijk besluit wat betreft de nummerplaten doorloopt momenteel de legistische procedure.</p> <p>Het tweede (ruimer) initiatief werd inmiddels verzonden aan meerdere stakeholders voor feedback. Navolgend zal ook dit ontwerp het legistische proces doorlopen, met het oog op goedkeuring medio 2026.</p>
Kleurcode status	<div style="width: 100%; height: 15px; background-color: #92d050;"></div>
Percentage realisatie	75%



16. Verbetering van de doeltreffendheid van de handhaving door het gebruik van intelligente camera's

Doelstelling: naast de mogelijkheid om semi-geautomatiseerde controles uit te voeren op het gebruik van gsm achter het stuur (zie maatregel 10), bestuderen we de uitbreiding van de semiautomatische detectie voor andere gedragingen zoals het niet dragen van de veiligheidsgordel en het niet naleven van de veiligheidsafstand tussen wagens (bumperkleven).

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute
Gerealiseerd	<p>Op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft Vias in 2022-2023 een analyse uitgevoerd met betrekking tot het naleven van de veiligheidsafstand op autosnelwegen. Rond de gordeldracht (privacygevoelig) werden nog geen initiatieven genomen.</p> <p>De Vias-studie "Gedragsmeting volgafstanden op autosnelwegen in België" (HEADWAY) van 2023 werd op de website van Vias gepubliceerd. Uit de resultaten ervan blijkt duidelijk dat een groot aandeel van personenwagens op de autosnelwegen in België te weinig afstand laat ten opzichte van een voorligger (42% rijdt op minder dan 2 seconden van een voorligger). Om dit probleem aan te pakken, beveelt de studie onder andere aan om het principe van veiligheidsafstand/volgafstand tussen voertuigen en de daaruit voortvloeiende sancties beter te definiëren in de regelgeving.</p> <p>Er wordt ook aanbevolen om te investeren in nieuwe technologieën om deze overtreding beter te kunnen vaststellen.</p> <p>De ongebruikte financiële middelen die voor het afgebroken proefproject voor de detectie van gsm-gebruik achter het stuur waren gereserveerd, zijn herbestemd voor een haalbaarheidsstudie naar het gebruik van slimme camera's voor de detectie van de niet-naleving van veiligheidsafstanden tussen voertuigen, met name vrachtwagens, waarvoor de na te leven afstanden in de wegcode staan. In Q4 2023 is er een interne nota aan de FOD Mobiliteit en Vervoer bezorgd. Deze nota omvat een lijst van systemen die voor de controle van de onderlinge afstand tussen voertuigen kunnen worden gebruikt.</p> <p>Naar aanleiding van de resultaten van de haalbaarheidsstudie werd door Vias institute in samenwerking met de dienst controle op de weg van de FOD Mobiliteit en Vervoer een pilootproject opgezet met de bedoeling om nieuwe technologieën te testen om overtredingen op de 50m minimumveiligheidsafstand tussen voertuigen zwaarder dan 7,5t te detecteren. De uitvoering van dit pilootproject was oorspronkelijk gepland voor het laatste trimester van 2024. Er kon herhaaldelijk geen technische partner worden gekozen omwille van gebreken in de voorgestelde technische oplossingen.</p>



Nog te realiseren	Ondanks problemen bij de openbare aanbesteding en technische problemen, kon ondertussen een technische partner worden gevonden en kan het pilootproject daarom worden uitgevoerd in het eerste trimester van 2026.
Kleurcode status	
Percentage realisatie	65%

17. Verdere automatisering van verzekeringscontroles

Doelstelling: De mogelijkheid om in real time na te gaan of een bestuurder verzekerd is, verhoogt de fysieke veiligheid van alle gebruikers. Teneinde dit te bewerkstelligen worden gegevens van alle verzekeringsovereenkomsten gecentraliseerd naar het uniek platform 'Proof Of Insurance' ('POI').

Lead en partners	Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds (FCGB-BGWF), FOD Economie, Centrex Wegverkeer, Boeteplatform (FOD Justitie), Assuralia
Gerealiseerd	<ul style="list-style-type: none">• De hele sector is sinds 20 september 2024 aangesloten op het "POI"-platform. De gegevens op dit platform worden dagelijks bijgewerkt. Er wordt momenteel gewerkt aan het optimaliseren van de kwaliteit van de beschikbare informatie, wat een invloed zal hebben op de "zwarte lijst". Deze lijst wordt onder meer gebruikt voor ANPR camera's.• "Verifleet" is een platform dat bedoeld is om de gegevens van vlootverzekeringen die door makelaars en verzekeraars worden doorgegeven, te centraliseren en betrouwbaarder te maken. Het zal een dagelijkse en betrouwbaardere gegevensoverdracht naar POI vergemakkelijken, dankzij een gegevensstructuur die is afgestemd op het POI-formaat, waardoor het risico op fouten wordt verminderd. Op dit moment is de verbinding met de makelaars nog niet volledig operationeel.• De wet van 21/11/1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen is gewijzigd sinds januari 2023. Op 9 februari 2024 heeft de Gegevensbeschermingsautoriteit advies gegeven over een ontwerp van uitvoeringsbepalingen. De volgende stap betreft een nieuwe aanpassing van de wet van 21/11/1989. Een voorontwerp van wetswijziging werd opgesteld. De gesprekken met FOD Economie lopen en Politie en Justitie bekijken welke wettelijke aanpassingen nodig zijn om gebruik te maken van het platform.



Nog te realiseren	<ul style="list-style-type: none">• Het voorontwerp van wetswijziging moet het wetgevingsproces nog doorlopen, net zoals een toekomstig ontwerp van koninklijk besluit met uitvoeringsbepalingen.• De kwaliteit van de gegevens op het platform is al sterk verbeterd dankzij de dagelijkse uitwisseling van gegevens, maar de voortdurende verbetering van de kwaliteit en volledigheid van de gegevens is nog steeds lopend.• Aansluiting van alle makelaars op het Verifleet-platform:<ul style="list-style-type: none">▪ Herontwerp van het IT-platform voor wagenparken die door makelaars namens verzekeraars worden beheerd, om de doorlooptijd van gegevensoverdracht door makelaars verder te verkorten.• Ontwikkeling van een technische oplossing en afstemming rond de processen om de verzekeringsgegevens uit te wisselen met Politie en Justitie:<ul style="list-style-type: none">○ Politie: ontwikkeling van een Application Programming Interface (API) zodat gedetailleerde verzekeringsinformatie rechtstreeks in hun portal of Focus-applicatie binnengehaald kan worden. In samenwerking met Centrex wordt momenteel een testfase uitgevoerd om de kwaliteit van de “zwarte lijst” te beoordelen;○ Justitie: de vereisten om gedetailleerde verzekeringsinformatie digitaal uit te wisselen met het Openbaar Ministerie in het kader van de vervolging van niet-verzekering worden momenteel bekeken, zowel op technisch, juridisch als functioneel vlak. Het Boeteplatform is een business analyse aan het opstellen om na vaststelling van een snelheidsovertreding ook direct de verzekeringsstatus te controleren om zo ook de onverzekerde voertuigen te kunnen aanpakken. Samen met het boeteplatform wordt de opzet van een eerste testfase bekeken.
Kleurcode status	
Percentage realisatie	60%



18. Systematisch identificeren van overtreeders

Doelstelling: het systematisch identificeren van overtreeders is een noodzakelijke voorwaarde in de strijd tegen recidive. Hiervoor moet elke overtreding toegewezen worden aan de eigenlijke bestuurder op het moment van de inbreuk, ook wanneer het betrokken voertuig werd ingeschreven op naam van een rechtspersoon. De informatie over deze verplichting zal verduidelijkt worden op de website <https://justonweb.be/fines> en de templates van de verkeersboetes zullen in dezelfde zin aangepast worden.

Lead en partners	Boeteplatform (FOD Justitie), nationaal parket van de verkeersveiligheid (PVV), Openbaar Ministerie (OM)
Gerealiseerd	<p>Teneinde op een efficiënte manier recidive te kunnen vervolgen, is de identificatie van de werkelijke overtreder primordiaal. Zo is de identificatiegraad vandaag te laag om met voldoende rechtsgelijkheid recidive te vervolgen. Om de identificatiegraad te verhogen, zet Justitie sinds 2021 in op de opstart van de automatische vervolging van inbreuken op artikel 67ter Wegverkeerswet voor vennootschappen met een zetel in België. In 2022 vonden twee pilootprojecten plaats.</p> <p>Naar aanleiding van deze pilootprojecten, werd opgemerkt dat de identificatiegraad voor bedrijven die een minnelijke schikking op basis van artikel 67ter Wegverkeerswet hadden ontvangen tijdens het pilootproject sterk was gestegen. Maar liefst 81,14% van de nieuwe overtreeders werden geïdentificeerd. De sensibilisering in de maanden voorafgaand aan het versturen van de minnelijke schikking en de aandacht in de media hadden voor een significante stijging van het aantal identificaties gezorgd. De sterke stijging verliep voornamelijk via de digitale weg op Just-on-Web, waarbij de ondernemingen volledig digitaal de werkelijke bestuurder konden identificeren. Hieruit kunnen we concluderen dat er een gedragsverandering plaatsvond bij de ondernemingen die een vraag tot identificatie kregen. In de zomer van 2023 werd tevens ingezet op een grote sensibiliseringscampagne rond de identificatieplicht voor ondernemingen met de titel 'Boeten voor de fouten van een ander? Da's niet just'.</p> <p>Na de afloop van de twee pilootprojecten bleek echter dat de identificatiegraad geleidelijk aan opnieuw daalde. In 2023 en 2024 werden heel wat bijkomende functionaliteiten en verbeteringen ontwikkeld, die in 2025 worden onderworpen aan een "User Acceptance Testing" (UAT). De verplichting tot identificatie voor de rechtspersoon werd verduidelijkt op de website https://justonweb.be/fines en de templates van de verkeersboetes werden in dezelfde zin aangepast. De vraag tot identificatie en de rappel van deze brief worden nu gestuurd naar de rechtspersonen met adres in België, maar hij/zij krijgt geen betaaloptie meer. Op de website kan de rechtspersoon ook enkel identificeren of betwisten op feiten. Dit zorgt ervoor dat iedere overtreder</p>



	<p>zijn eigen boete moet betalen en zich niet kan verschuilen achter een vennootschap om het betalen van een verkeersboete te vermijden.</p> <p>Onder pilootproject 3 is het de bedoeling dat er gestart zal worden met de vervolging van een beperkt volume aan dossiers die de inbreuk op art. 67ter Wegverkeerswet bestraffen. De resultaten daarvan zullen worden geëvalueerd, waarna bekeken wordt hoe er verder kan worden opgeschaald.</p>
Nog te realiseren	<p>De automatische vervolging van inbreuken op artikel 67ter Wegverkeerswet is tot op heden nog niet operationeel. Er wordt volop gewerkt aan de “User Acceptance Testing” (UAT) van het derde pilootproject en er wordt voorzien dat een minnelijke schikking en een rappel kunnen worden gestuurd. De afronding van de tests en de verdere uitwerking van de actuele IT-ontwikkelingen verlopen parallel, maar zijn nog niet klaar. Er wordt ook bekeken om na de minnelijke schikkingen en de rappels een bevel tot betalen mogelijk te maken, met als laatste stap het overmaken aan FOD Financiën van de onbetaalde uitvoerbaar verklaarde bevelen tot betalen voor gedwongen invordering. Om beroep tegen het bevel tot betalen mogelijk te maken bij de politierechtbank, zal er nog een integratie worden voorzien met MaCH, het dossierbeheersysteem van de politieparketten en -rechtbanken.</p> <p>Er wordt verder gewerkt aan de applicatie 67ter die ter beschikking zal worden gesteld van het nationaal parket voor de verkeersveiligheid met het oog op een efficiëntere afhandeling van de inbreuken op 67ter Wegverkeerswet.</p> <p>Eens de identificatiegraad voldoende hoog is, kan verder geïnvesteerd worden in een recidive-logica, waarbij een onmiddellijke inning, op basis van een bepaald beleid uitgestippeld door het OM zal uitgesloten worden in het geval van een recidivist. Er kan op deze manier op een gepaste wijze omgegaan worden met het vervolgen van recidive.</p>
Kleurcode status	
Percentage realisatie	75%



19. Verbeteren van de verwerking van verkeersovertredingen door de oprichting van een nationaal parket van de verkeersveiligheid

Doelstelling: de automatische en digitale verwerking van verkeersboetes via het Cross Border platform heeft geleid tot een toename van het aantal vaststellingen en vervolgingen voor verkeersovertredingen. De geleidelijke afschaffing van de quota en van de tolerantie marges zal leiden tot een verdere toename van het aantal vaststellingen. Om de stijging van het aantal dossiers aan te kunnen, moet op het niveau van het openbaar ministerie voor extra capaciteit worden gezorgd. Bovendien zal de oprichting van een nationaal parket de centralisatie mogelijk maken van de afhandeling en de opvolging van de meeste verkeersboetes die via een onmiddellijke inning of een minnelijke schikking worden opgelegd.

Lead en partners	Boeteplatform (FOD Justitie) en nationaal parket voor de verkeersveiligheid (PVV)
Gerealiseerd	<p>Om de stijging aan verkeersdossiers te absorberen die o.a. gepaard gaat met de afschaffing van tolerantie marges en quota en toe te kunnen werken naar een uniforme en efficiënte afhandeling van verkeersboetes, werd op niveau van Justitie ingezet op de creatie van een centraal parket voor de verkeersveiligheid. De wet van 23 december 2021 tot invoering van het parket voor de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake rechterlijke organisatie en Justitie verscheen op 30 december 2021 in het Belgisch Staatsblad. Ondertussen is de effectieve oprichting van het nationaal parket voor de verkeersveiligheid (PVV) een feit.</p> <p>De effectieve implementatie van het parket omvatte aanvankelijk de werving van personeel. Het merendeel van het personeel werd tussen 2022 en 2023 aangeworven. Gezien de huidige werklast is echter extra personeel gevraagd om de correcte en efficiënte afhandeling van de dossiers te garanderen. Deze aanwervingen zijn nog steeds lopende in het laatste kwartaal van 2025. Intussen heeft het PVV echter kunnen profiteren van aanwervingen via het Fonds voor Verkeersveiligheid. De waarnemende procureur voor de verkeersveiligheid trad in februari 2023 in dienst bij het PVV, en werd in december van datzelfde jaar opgevolgd door de Franstalige substituut-procureur voor de verkeersveiligheid.</p> <p>Het nationaal parket heeft de dossiers die starten als onmiddellijke inning (de lichte verkeersinbreuken) van alle 14 Parketten van de procureur des Konings ondertussen overgenomen. Het parket van Eupen werd pas in een later stadium (november 2023) overgenomen, omdat het PVV vooraf Duitstalig personeel moest aanwerven.</p> <p>Het PVV staat in eerste instantie in voor de vervolging van 3 types dossier:</p>



	<p>1. <u>Verkeersdossiers die starten als onmiddellijke inningen:</u></p> <p>Het parket voor de verkeersveiligheid staat momenteel in voor de uniforme en gecentraliseerde administratieve opvolging van de verkeersboetes die het onderwerp zijn van een onmiddellijke inning. Dit betekent concreet: de behandeling van de verschillende betwistingen op feiten en de behandeling van de dossiers waarin een persoon werd aangewezen als bestuurder of verantwoordelijke op het moment van de feiten door de eigenaar van de nummerplaat.</p> <p>2. <u>Inbreuken op artikel 67ter Wegverkeerswet:</u></p> <p>Het parket voor de verkeersveiligheid staat in voor het beheer van de dossiers met betrekking tot de schendingen van artikel 67ter van de wet op de politie van het wegverkeer (wanneer de rechtspersoon niet of laattijdig de identiteit van de bestuurder mededeelt die het voertuig bestuurde op het moment van de overtreding). In 2021 en 2022 hebben reeds twee pilootprojecten hieromtrent plaatsgevonden, waaruit bleek dat bijsturing nodig was. Een derde pilootproject is op dit moment in ontwikkeling.</p> <p>3. <u>Buitenlandse certificaten:</u></p> <p>3.1. De procureur voor de verkeersveiligheid is verantwoordelijk voor de verzending naar het buitenland van Belgische beslissingen met betrekking tot geldboetes ten aanzien van een persoon die elders in de Europese Unie verblijft en voor de uitvoering in België van de beslissingen met betrekking tot buitenlandse geldboetes.</p> <p>3.2. Voor de inkomende EU-certificaten inzake verkeersinbreuken is momenteel enkel de vrijwillige fase in werking. Dit betekent dat de Belgische overtreder, die in het buitenland een inbreuk beging, een verzoek (en eventueel een herinnering) tot vrijwillige betaling vanuit het PVV toegestuurd krijgt. Indien de overtreder niet overgaat tot betaling hiervan, stopt momenteel de procedure. Voor de uitgaande EU-certificaten ontbreken momenteel de nodige digitale middelen om deze verzoeken te kunnen behandelen. Voor zowel de inkomende als uitgaande Europese certificaten bestaan er op heden nog enkele juridische knelpunten die nog dienen te worden uitgeklaard (zoals bv. onduidelijkheid over de Belgische en buitenlandse administratieve toeslag die dient te worden aangerekend).</p>
Nog te realiseren	<ul style="list-style-type: none">• Een Nederlandstalige substituut voor de Verkeersveiligheid dient nog te worden aangeworven. Het PVV is daarbovenop ook bezig met het aanwerven van andere nieuwe medewerkers, om tegemoet te komen aan de huidige werklust.



	<ul style="list-style-type: none">• De automatische vervolging van inbreuken op artikel 67ter van de Wegverkeerswet is tot op heden nog niet operationeel. Momenteel wordt een derde pilootproject opgezet. Het nationaal parket voor verkeersveiligheid (PVV) volgt de ontwikkelingen rond de 67ter-applicatie nauwgezet op en werkt samen met een aantal andere parketten mee aan de User Acceptance Testen. Zowel deze tests als de businessanalyse (BA) verlopen gefragmenteerd. De afronding van de tests en de verdere uitwerking van de actuele IT-ontwikkelingen verlopen parallel, maar zijn nog niet klaar voor productie.• Voor de inkomende EU-certificaten inzake verkeersinbreuken dient de gedwongen fase nog in werking te treden. Hiervoor dienen de nodige digitale middelen tot op heden nog te worden voorzien. Alsook voor de uitgaande EU-certificaten ontbreken momenteel de nodige digitale middelen om deze verzoeken te kunnen behandelen.			
Kleurcode status				
Percentage realisatie			75%	

20. Een systeem van progressieve sancties invoeren om recidive tegen te gaan

Doelstelling: conform het regeerakkoord, zal er een systeem voor de bestrijding van recidive worden ontwikkeld op basis van de beste praktijken die in andere landen zijn vastgesteld, met inbegrip van de landen die het puntenrijbewijs toepassen of een soortgelijk progressief systeem hebben. In dit systeem zal bijzondere aandacht worden besteed aan de overtredingen die nu via een onmiddellijke inning worden afgehandeld, en aan een diversificatie en graduele verzwaring van (niet alleen financiële) sancties.

Lead en partners	Kabinet Mobiliteit, FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Justitie, Centrex Wegverkeer, Vias institute
Gerealiseerd	Met betrekking tot de invoering van een systeem voor de bestrijding van recidive werden de volgende initiatieven genomen tijdens de vorige legislatuur: 1) Uitgebreide Europese benchmarking en analyse van diverse systemen, waaronder het puntenrijbewijs, door Vias institute, afgerond eind 2021. Deze studie werd bezorgd aan de leden van de FCVV en gepresenteerd aan het federaal parlement in juni 2022;



	<p>2) Op basis van de Vias-studie werd een eerste wetsontwerp betreffende een puntensysteem ter bestrijding van recidive opgesteld (2022), maar dit leidde niet tot de nodige politieke consensus (2023).</p> <p>3) Na het bestuderen van de haalbaarheid van een wetsontwerp tot oprichting van een databank van overtredingen werd de piste onderzocht om het strafuitvoeringsbeleid van de parketten via omzendbrief aan te passen om de vervolging van veelplegers (in het stadium van de onmiddellijke inning) voor de politierechtbank aan te moedigen met het oog op het opleggen van een verval van het recht tot sturen.</p>
Nog te realiseren	De maatregel is niet uitgevoerd, maar werd opnieuw opgenomen in het nieuwe regeerakkoord van 31 januari 2025. Het nieuwe voorstel is gebaseerd op de volgende elementen: oprichting van een databank waarin overtredingen in verband met alcohol, GSM-gebruik, overtredingen van de derde graad en snelheidsovertredingen van meer dan 20 km/u worden geregistreerd, zodat vanaf een bepaald aantal (tussen 2 en 8) automatisch een dagvaarding voor de politierechtbank volgt. De overtreder krijgt de mogelijkheid om een opleiding te volgen om 4 overtredingen te laten schrappen. Vanaf 2026 kunnen de reeds bestudeerde wettelijke mechanismen en procedures worden gebruikt voor de uitvoering van deze maatregel.
Kleurcode status	
Percentage realisatie	50%

21. Uitbreiding van het gebruik van alternatieve leermaatregelen (opleidingen)

Doelstelling: studies tonen over het algemeen aan dat educatieve sancties (opleidingen) een duurzamer effect hebben op gedragsverandering dan strikt financiële sancties. Ook het opleggen van de verplichting om opnieuw theorie- en praktijkexamens af te leggen na een verval van het recht tot sturen leidt niet noodzakelijk tot een grotere verkeersveiligheid omdat het in de meeste gevallen niet de kennis van de verkeersregels is die ontbreekt, maar veeleer het passende gedrag. Daarom overwegen wij een alternatieve opleiding in te voeren voor bepaalde soorten van overtredders/ recidivisten.

21.1. Opleidingen als alternatief voor de onmiddellijke inning in het geval van herhaling (recidive)

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Justitie en FOD Binnenlandse Zaken
-------------------------	---



Gerealiseerd	<p>Deze maatregel heeft tot doel een uitgebreider aanbod van alternatieve maatregelen/sancties aan te bieden, met name door het voorzien van opleidingen, die een duurzamere invloed hebben op het gedrag van bestuurders dan een klassieke boete.</p> <p>Het doel van dit project is dus om alternatieve opleidingen aan te bieden in de plaats van onmiddellijke inningen. Het werd voorgesteld in een interfederale werkgroep “alternatieve opleidingen en sancties”, waarin de FOD Mobiliteit en Vervoer en de gewesten vertegenwoordigd zijn. Er hebben al vergaderingen plaatsgevonden op 16 juni en 16 september 2025. Zoals de naam al aangeeft, bespreekt deze werkgroep alle voorstellen voor alternatieve maatregelen voor klassieke sancties.</p>
Nog te realiseren	<p>Het is belangrijk om te vermelden dat er in het regeerakkoord van 2025 ook een ander project voorzien is om recidive tegen te gaan. Het principe ervan is dat iemand voor de rechter moet verschijnen wanneer hij of zij in de afgelopen drie jaar te veel overtredingen heeft begaan (8 snelheidsovertredingen, 3 keer gebruik van elektronische apparaten, 2 keer rijden onder invloed, 5 snelheidsovertredingen + 1 overtreding van de 3e graad). In dit kader bestaat de mogelijkheid dat de persoon een verkeersveiligheidskursus volgt, waardoor zijn laatste vier overtredingen worden geschrapt.</p> <p>Er moeten gesprekken met de betrokken partners plaatsvinden om te bepalen in hoeverre het project van alternatieve opleidingen voor onmiddellijke inningen en dat van de verkeersveiligheidskursussen naast elkaar kunnen bestaan of kunnen worden samengevoegd. Op basis hiervan zal beslist worden in welke richting het project zich moet ontwikkelen.</p>
Kleurcode status	
Percentage realisatie	15%

21.2. Opleidingen ter vervanging van de theoretische en praktische herstelexamens na een verval van het recht tot sturen

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Justitie, FOD Binnenlandse Zaken
-------------------------	---



Gerealiseerd	<p>Op 13 juni 2024 werd de wet van 16 mei 2024 tot wijziging van de Wegverkeerswet in het Staatsblad gepubliceerd. Deze wet biedt de rechter via artikel 38, § 3, Wegverkeerswet de mogelijkheid om het recht tot sturen afhankelijk te stellen van het volgen van een breder aanbod van alternatieve maatregelen/sancties aan te bieden, met name door de invoering van opleidingen, die een meer blijvende impact hebben op het gedrag van bestuurders dan een boete of een klassieke sanctie.</p> <p>De datum van inwerkingtreding van deze wet is bepaald op 1 januari 2026, maar herstelopleidingen kunnen vanaf die datum niet worden gevolgd. Er moet immers nog een koninklijk besluit worden gepubliceerd ter uitvoering van deze wet. Het wetgevingsproces is gestart; dit zijn de taken die al zijn uitgevoerd in 2025:</p> <ul style="list-style-type: none">- De maatregel werd besproken in een interfederaal werkgroep “opleidingen en alternatieve sancties” waarin de FOD Mobiliteit en Vervoer en de gewesten vertegenwoordigd zijn. De vergaderingen vonden plaats op 16 juni en 16 september 2025. Zoals de naam al aangeeft, bespreekt deze werkgroep alle voorstellen voor alternatieve maatregelen;- Het ontwerp van koninklijk besluit werd naar het kabinet Mobiliteit gestuurd zodat het officiële advies aan de gewesten kan opgevraagd worden;- Er zijn besprekingen geweest met de FOD Justitie om het logistieke aspect af te ronden (manier waarop veroordeelden zich kunnen inschrijven, beheer van hun persoonsgegevens, enz.).
Nog te realiseren	<p>De logistieke procedure van het ontwerp van dit KB neemt zijn verdere beloop in 2026.</p> <p>Zodra het wetgevingsproces is afgerond, kan dit KB in werking treden, nadat een voldoende aantal herstelinstellingen is erkend (op basis van een actieplan dat door de FOD Mobiliteit en Vervoer moet worden opgesteld).</p>
Kleurcode status	<div style="display: flex; width: 100%;"><div style="width: 25%;"></div><div style="width: 25%;"></div><div style="width: 25%; background-color: #92d050;"></div><div style="width: 25%;"></div></div>
Percentage realisatie	<div style="display: flex; width: 100%;"><div style="width: 25%;"></div><div style="width: 25%;"></div><div style="width: 25%; text-align: center;">75%</div><div style="width: 25%;"></div></div>



22. Toepassen van de procedure van schorsing van het rijbewijs bij het niet-betalen van het bevel tot betalen

Doelstelling: het wettelijk kader voor deze schorsing van het recht tot sturen wordt verder verfijnd en geïmplementeerd. Justitie, politie en douane zullen de uitvoering van de wetgeving inzake een betere inning van penale boetes maximaal operationaliseren.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Justitie			
Gerealiseerd	<p>Vorbereiding wetsontwerp (ter aanvulling van de bestaande bepalingen inzake de schorsing) en ontwerp van koninklijk besluit (ter uitvoering van de wettelijke bepalingen inzake schorsing, voor wat betreft het rijbewijs). De adviezen van het College van Procureurs-generaal van 16/04/2021 en van 4/05/2022 op het KB duiden op de noodzaak van dit bijkomend wetsontwerp en houden rekening met de virtuele intrekking van het rijbewijs. Overleg met FOD Justitie in augustus 2023 vond plaats met betrekking tot de vereiste IT-ontwikkelingen: de virtuele intrekking van het rijbewijs vereist een doorstroming van de gegevens inzake de schorsing van Justitie naar Mobiliteit en naar de politie; Justitie ziet het project als deel van een groter project inzake de gegevens van het recht tot sturen; de ontvangen opmerkingen/vragen over wetsontwerp en KB werden behandeld.</p> <p>In 2025 werd beslist het wetsontwerp te integreren in wetsontwerp tot aanpassing van wettelijke bepalingen aan het nieuwe Strafwetboek. Pas na deze aanpassing van de wegverkeerswet kunnen uitvoeringsbepalingen volgen.</p>			
Nog te realiseren	Na de vereiste wijziging van de wegverkeerswet in 2026, kan een uitvoeringsbesluit gelanceerd worden volgens de legistische procedure.			
Kleurcode status				
Percentage realisatie		40%		



23. Faciliteren van de afhandeling van overtredingen begaan door Belgen en buitenlandse overtreeders

Doelstelling: met niet aflatende aandacht voor een gelijke behandeling van alle EU-inwoners en voor het verhinderen van straffeloosheid willen wij op Europees niveau ijveren voor de uitbreiding van het toepassingsgebied van de Europese richtlijn CBE 2015/413. Parallel met onze inspanningen op Europees niveau ijveren we via bilaterale onderhandelingen voor een maximale gegevensuitwisseling van alle verkeersovertredingen met de buurlanden.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer
Gerealiseerd	<p>A) Herziening en uitbreiding van de CBE-Richtlijn 2015/413</p> <p>Op initiatief van de Europese Commissie wordt zowel binnen de Raad van de Europese Unie als binnen het Europees Parlement de Richtlijn 2015/413 herzien. Dit betreft de zogenaamde CBE-Richtlijn (Cross-border exchange of information on road safety-related traffic offences), die als onderdeel van de “Road Safety Package” werd gepubliceerd op 1/03/2023. De richtlijn beoogt een zo efficiënt mogelijke uitwisseling van gegevens van verkeersovertreders tussen de EU-lidstaten, om straffeloosheid van buitenlandse bestuurders te bestrijden en alzo de verkeersveiligheid te verhogen.</p> <p>Inmiddels werd tijdens het Belgisch voorzitterschap van de Raad van de EU een akkoord bekomen omtrent de wijziging van de CBE-Richtlijn (Richtlijn (EU) 2024/3237), die in december 2024 werd gepubliceerd. Hierbij wordt onder meer het toepassingsgebied uitgebreid, wordt de huidige informatiebrief uitgebreid om de rechten van EU-burgers verder te beschermen, wordt een systeem van wederzijdse bijstand voorzien tussen EU-lidstaten, worden incassobureaus geweerd uit CBE-activiteiten, etc. Door deze wijzigingen zal niet alleen de verkeersveiligheid verbeteren door straffeloosheid van buitenlandse EU-chauffeurs tegen te gaan, maar zullen de rechten van EU-burgers nog beter worden beschermd.</p> <p>De lidstaten hebben nu de tijd tot 20 juli 2027 om de gewijzigde richtlijn om te zetten in nationaal recht.</p> <p>B) Bilaterale akkoorden</p> <p>In het kader van een mogelijke uitwisseling inzake inbreuken op de Low Emission Zones (LEZ), heeft de FOD Mobiliteit in 2022 en 2023 contact opgenomen met Duitsland en Luxemburg om te peilen naar hun interesse voor het afsluiten van bilaterale overeenkomsten en naar de mogelijke rechtsgrond (meer bepaald het EUCARIS-verdrag). Luxemburg was echter niet</p>



	geïnteresseerd in een bilaterale overeenkomst, Duitsland wees een bilateraal akkoord eveneens af omdat ze het Europees willen geregeld zien – en dus niet bilateraal.			
Nog te realiseren	Nu de herziene CBE-richtlijn werd gepubliceerd, zijn er gedetailleerde besprekingen gaande in de Expert Group over de twee “Implementing Acts”, die begin 2026 door de Europese Commissie moeten worden gepubliceerd, en op basis waarvan daarna de nodige IT- en businessontwikkelingen op nationaal vlak, in samenwerking met het Eucaris Secretariaat, kunnen gebeuren. Ook moet zoals vermeld de omzetting in nationaal recht geschieden tegen 20 juli 2027, in samenwerking met de interfederale stakeholders.			
Kleurcode status				
Percentage realisatie			75%	

DATA-ANALYSE EN KENNISONTWIKKELING

24. Verbeteren van onze kennis door een gericht onderzoeksbeleid

Doelstelling: het gericht onderzoeksbeleid verderzetten, gestructureerd in een onderzoeksovereenkomst met Vias institute. Het onderzoeksprogramma, dat jaarlijks in een meerjarenperspectief wordt aangepast, speelt in op gekende en nieuwe verschijnselen op het vlak van de verkeersveiligheid.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, kabinet Mobiliteit, Vias institute
Gerealiseerd	<p>Jaarlijks wordt vanuit de FOD Mobiliteit en Vervoer een subsidie toegekend aan Vias institute voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsonderzoek. Hiertoe wordt een jaarlijkse subsidieovereenkomst ondertekend, waarin het onderzoeksprogramma wordt vastgelegd en waarin afspraken worden gemaakt. De subsidie wordt geformaliseerd aan de hand van een KB.</p> <p>Het werkprogramma van Vias houdt vanaf 2022 (en de daaropvolgende jaren) rekening met de inhoud van dit federaal actieplan verkeersveiligheid, waardoor nieuwe accenten zijn gelegd (bv. studie over de indeling van de overtredingen in graden, studies over conflicten met voortbewegingstoestellen, studie over afleiding door voertuigtechnologie, enz.). Naast</p>



	nieuwe onderzoeksthematieken, zijn er ook recurrente thematieken waarop jaar na jaar (meerjarenperspectief) verder gebouwd wordt (ongevallenanalyse, diepteonderzoek, attitude- en gedragsmetingen, onderzoek naar innovatie en technologie, enz.).			
Nog te realiseren	Dit betreft een recurrente maatregel (jaarlijks weerkerend).			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%

25. Verbeteren van het gebruik van en van de koppeling tussen de bestaande gegevensbronnen

25.1. Systematiseren van de vergelijking van de Belgische verkeersongevallendata en van de Belgische prestaties op het vlak van de verkeersveiligheid met de internationale en Europese databronnen

Lead en partners	Vias institute, FOD Mobiliteit en Vervoer
Gerealiseerd	<p>De voorbije jaren voerde Vias institute in het kader van de federale subsidieovereenkomst meerdere Europese of internationale onderzoeksprojecten uit ter vergelijking van de Belgische prestaties op het vlak van de verkeersveiligheid met de internationale en Europese databronnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De studie "Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen" (POINTS): een brede benchmarking over handhaving en sancties en analyse van meerdere types van progressieve sanctiesystemen (waaronder ook het rijbewijs met punten) in Europa. • De enquête "E-Survey of Road Users' Attitudes" (ESRA): naar analogie van ESRA1 en ESRA2, verwijst het ESRA-project naar een brede internationale attitudemeting die om de paar jaar online wordt afgenomen; ESRA3 ging door



	<p>in 2023, alle rapporten werden gepubliceerd in 2025.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baseline: de Europese Commissie vroeg de lidstaten in 2020 om voortaan 8 KPI's rond verkeersveiligheid op te volgen. Baseline voorzag een brede analyse van bepaalde indicatoren (leeftijd voertuigenpark + interventietijd hulpdiensten bij ongeval met gewonden) en een prevalentie meting van meerdere risicogedragingen (snelheid, rijden van invloed van alcohol, afleiding, gordel & kinderzitjes, helm motorrijders & fietshelm). Vias nam de coördinatie op voor dit EU-project in de periode 2020-2023. • Trendline: als vervolg op Baseline, werd het project Trendline gelanceerd eind 2022 (looptijd is 2023 - 2025). België neemt opnieuw officieel deel aan dit project, dat ditmaal door SWOV wordt gecoördineerd, bijgestaan door Vias institute, NTUA (Griekenland) en CDV (Tsjechië). Opnieuw is een deelname van de drie gewesten voorzien voor de indicator rond snelheid. Trendline werd begin 2023 opgestart, de prevalentie metingen in het kader van Trendline werden gespreid uitgevoerd, alle Belgische rapporten zijn opgeleverd in 2025. • Vias is daarnaast betrokken in heel wat internationale netwerken (ETSC, IRTAD, HUMANIST, FERSI ...) en schrijft ook mee aan onderzoeksrapporten zoals die van het European Road Safety Observatory (ERSO). 			
Nog te realiseren	<ul style="list-style-type: none"> • Vias institute bereidt de enquête ESRA 4 voor. Dit project zal worden afgerond in 2027/ 2028. • Voor de periode 2026-2027 wordt een vervolgproject Trendline+ voorzien. Voor België zal Vias institute dit project opnieuw coördineren, de Europese coördinatie wordt opnieuw opgenomen door SWOV. 			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%

25.2. Beter registreren en onderzoeken van ongevallen met scooters en steps, voetgangers en fietsers; en koppelen van de medische gegevens met betrekking tot verkeersslachtoffers, komende van de ziekenhuizen, met de politiegegevens (cf. supra).

Lead en partners	Vias institute, FOD Mobiliteit en Vervoer
-------------------------	---



Gerealiseerd	<p><i>De werkzaamheden van de werkgroep statistiek rond de ongevallenregistratie worden besproken onder maatregel 25.3. De accidentologische studies worden besproken onder maatregel 26.1.</i></p> <p>De volgende onderzoeksprojecten werden gerealiseerd, op vraag van de FOD Mobiliteit (cf. supra, 2.1):</p> <p><u>1. “Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers – Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens van 2005 t.e.m. 2020”</u>, 2022, Vias institute (MAIS3+):</p> <ul style="list-style-type: none">• Timing: dit project werd afgerond in 2022.• Inhoud: de Belgische ziekenhuisgegevens werden geanalyseerd waarbij:<ol style="list-style-type: none">a. het aantal MAIS3+ verkeersslachtoffers voor 2005 t.e.m. 2020 werd bepaald,b. een analyse werd uitgevoerd van de letsels die gehospitaliseerde verkeersslachtoffers oplopen, enc. een vergelijking werd gemaakt met de ongevallenstatistieken om aan de hand van gewondenratio’s de ondervertegenwoordiging van bepaalde groepen slachtoffers te berekenen. <p>Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt de focus verschoven van gemotoriseerde voertuigen naar fietsers. Om effectieve tegenmaatregelen voor deze groep te nemen, is het belangrijk om meer over de achterliggende ongevalsmechanismen te weten te komen, bijvoorbeeld aan de hand van crash dummies ontwikkeld voor voetgangers en fietsers binnen het VIRTUAL-project.</p> <p>De letselpatronen van de verschillende vervoerswijzen zouden in meer detail bestudeerd kunnen worden. Zo werden in 2021 nieuwe codes geïntroduceerd over micromobiliteit wat ons toelaat om in toekomstig onderzoek de typische letsels van bijvoorbeeld elektrische steps te analyseren.</p> <p><u>2. “Exploitatie van de Minimale Ziekenhuisgegevens - Bepaling van een strategie voor het gebruik van de Belgische ziekenhuisgegevens in de analyse en communicatie van verkeersongevallendata”</u>, 2022, Vias institute (HOSPDATA):</p> <ul style="list-style-type: none">• Timing: dit project werd afgerond eind 2023.• Inhoud: dit project bouwt verder op de “MAIS3+”-studie beschreven hierboven om:<ol style="list-style-type: none">a. in de toekomst jaarlijks het aantal MAIS3+ verkeersgewonden te berekenen en op te volgen en



- b. de relatie tussen de ziekenhuisgegevens en de ongevallenstatistieken meer in detail te schatten. In dit project wordt ook de methode beschreven om ziekenhuisgegevens te koppelen aan de ongevallenregistratie.

Vias institute kan nu dus via de schattingsmethode, ontwikkeld in het MAIS3+-project, de relatie tussen politiegegevens en ziekenhuisgegevens schatten (bijv.: voor elke door de politie geregistreerde fietser (van leeftijd X, geslacht Y, met tegenstander Z) zijn er XXX gewonde fietsers opgenomen in het ziekenhuis). In politiegegevens is er een enorme onderregistratie van zachte weggebruikers; de verdere exploitatie van de ziekenhuisgegevens is een efficiëntere manier om de onderregistratie van fietsongevallen en dergelijke aan te pakken. Anderzijds bevatten de politiedata veel gedetailleerde informatie aangaande de ongevallen, waardoor beide types van data nodig blijven.

3. “Gehospitaliseerde verkeersgewonden in 2022 – Statistisch rapport”, 2024, Vias institute (HOSPDATA):

Timing: dit project werd opgestart in 2024 en zal een terugkerend project zijn.
Inhoud: dit project omvat alle taken gerelateerd aan het beheer en de exploitatie van de Belgische ziekenhuisgegevens voor de analyse en monitoring van het aantal gehospitaliseerde en MAIS3+ verkeersgewonden. Er zal jaarlijks een statistisch rapport over de ziekenhuisgegevens gepubliceerd worden met hierin de belangrijkste statistieken omtrent de onderregistratie in de ongevallenstatistieken, de trends in het aantal gehospitaliseerde en MAIS3+ verkeersslachtoffers en de letselpatronen.

4. Ziekenhuisstudie - ongevallenkenmerken kwetsbare weggebruikers, 2024, Vias institute (HOSPVRU):

- Timing: dit project werd gefinaliseerd in 2024.
- Inhoud: via een samenwerking met de spoedgevallendienst van UZ Brussel bekomt Vias institute gegevens over de omstandigheden en oorzaken van verkeersongevallen met kwetsbare weggebruikers (via vragenlijsten ingevuld door 150 verkeersslachtoffers) en de gevolgen van deze verkeersongevallen (via de medische gegevens geregistreerd door het ziekenhuis). Op die manier kan een verband worden gelegd tussen de oorzaken en de omstandigheden van een verkeersongeval en de medische gevolgen ervan. Hierdoor wordt het bijvoorbeeld mogelijk om het effect van een fietshelm op hoofdletsels te evalueren. Gezien fietsers 79% van de finale steekproef uitmaakten, werd de analyse van het rapport gefocust op fietsongevallen.



Nog te realiseren	De toegang tot en de wetenschappelijke analyse van de ziekenhuisgegevens vergt in de toekomst blijvende aandacht, gelet op het persoonsgebonden karakter van de data.
Kleurcode status	
Percentage realisatie	85%

25.3. Systematisch verkennen, binnen de werkgroep « Statistiek » en onder coördinatie van Statbel, van andere officiële gegevensbronnen en bestuderen van hun bijdrage tot de verkeersongevallendata.

Lead en partners	Vias institute
Gerealiseerd	<p>De werkgroep Statistiek brengt al vele jaren meerdere federale en regionale stakeholders (FOD Economie - Statbel, Centrex Wegverkeer, de drie gewesten, VSV en AWSR, FOD Mobiliteit en Vias institute) samen met betrekking tot de systematische verbetering van het verkeersongevallenformulier, de ongevallenregistratie en de verrijking van de ongevallendatabank.</p> <p>Deze werkgroep kwam van 2022 tot 2025 telkens tweemaal per jaar plenair samen.</p> <p>Onder meer de volgende topics werden besproken in 2022:</p> <ul style="list-style-type: none">• aanpassingen in ongevallendatabank en variabelen in statistieken, bespreking van bepaalde velden in registratiesoftware van de Politie (ISLP), nood aan handhavingsstatistieken, definitie van letselongevallen, koppeling tussen gegevens, creatie van een sub-werkgroep voertuigtypes;• analyse of andere types gegevensbronnen (naast politie- en ziekenhuisdata) kunnen aangeboord worden, zoals verzekeringen, spoeddiensten (cf. studie vermeld in 25.2), DIV, Rijksregister, Register van doodsoorzaken. <p>De volgende gegevensbronnen werden besproken in 2023:</p>



	<ul style="list-style-type: none">• Verzekeringsgegevens: Vias institute voerde een haalbaarheidsstudie uit naar het gebruik van verzekeringsgegevens voor gedetailleerde verkeersveiligheidsanalyses (studie “Haalbaarheidsstudie gebruik verzekeringsdata” - INSURDATA) om in 2024 aan de WG Statistiek voor te stellen;• Handhavingsgegevens: de Politie (DRI/BIPOL) gaf in de WG Statistiek een overzicht welke handhavingsgegevens zij wel en niet verzamelen. Tijdens de BOB-campagnes is er bijvoorbeeld een volledige registratie van het aantal uitgevoerde ademtesten en het aantal bestede uren aan controles. Buiten de BOB-campagnes is er geen volledige registratie;• DIV-gegevens: Vias institute presenteerde de eindresultaten van een project over de impact van voertuigkenmerken (zoals massa) op de letselernst van hun inzittenden en op de tegenpartij, of dat nu een andere personenwagen of kwetsbare weggebruikers zijn (studie “Impact van voertuigkenmerken op de letselernst van auto-inzittenden en hun botsingspartner”);• Binnen de subwerkgroep voertuigtypes werd verschillende malen een overleg georganiseerd (met Federale Politie, Statbel, AWSR, MOW en Vias). Voor zestien voertuigtypes (bv. SUV, pickup) werd een definitie overeengekomen. <p>Onder andere volgende topics werden besproken in 2024:</p> <ul style="list-style-type: none">• Herhaaldelijke betrokkenheid in letselongevallen: omdat Statbel sinds enkele jaren het Rijksregisternummer heeft van ongevalsbetrokkenen werd beslist om dit te pseudonimiseren. Op deze manier kunnen personen die herhaaldelijk betrokken raakten in letselongevallen geïdentificeerd worden en hun kenmerken bestudeerd worden.• Evolutie van rijden onder invloed van alcohol. Binnen de Werkgroep Statistiek werd een probleem ontdekt in de registratie van rijden onder invloed van alcohol. Dit had een impact op de evolutie van positieve bestuurders. Dit probleem werd in onderling overleg opgelost. <p>Het volgende thema, naast andere, werd in 2025 behandeld: Geolokalisatie: binnen een subwerkgroep van de Werkgroep Statistiek wordt besproken hoe de registratie van geografische informatie, en de daaruit afgeleide X/Y coördinaten, kan verbeterd worden.</p>
Nog te realiseren	Het trachten aan te boren van nieuwe bronnen of nieuwe reeksen van data is een continu en moeizaam proces, dat in deze tijden van strenge GDPR-regelgeving niet evident is. Zo moet Vias voor het voeren van studies, waarin politiegegevens worden geanalyseerd, vandaag ook een procedure voor goedkeuring van datagebruik voltooien, hetgeen extra tijd en middelen vergt.



Kleurcode status				
Percentage realisatie			65%	

26. Verkennen en benutten van nieuwe gegevensbronnen en analysemethoden

- 26.1. Diepgaand onderzoek naar de oorzaken en kenmerken van ongevallen vergemakkelijken door gebruik te maken van de officiële gegevensbronnen met betrekking tot ongevallen, rekening houdend met technologische hulpmiddelen die aanvullende informatie kunnen aanleveren

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute – in samenwerking met College van Procureurs-generaal
Gerealiseerd	<p>Op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft Vias institute meerdere onderzoeksprojecten gerealiseerd waarin diepteonderzoek werd gedaan naar de oorzaken van ongevallen met bepaalde types weggebruiker:</p> <ul style="list-style-type: none">• “<u>Diepteanalyse van de kenmerken en profielen van ongevallen waarbij een elektrische step betrokken is</u>”, 2023, Vias institute<ul style="list-style-type: none">- Timing: afgerond en gepubliceerd, werd voorgesteld aan FCVV op 09/03/2023- Inhoud: Om de oorzaken van ongevallen met minstens één elektrische step verder te onderzoeken, hebben we 100 processen-verbaal geanalyseerd van ongevallen die plaatsvonden in het Brusselse Gewest. Op basis van deze studie werden vaak voorkomende ongevalspatronen geïdentificeerd, en werden ongevalsoorzaken van ongevallen met elektrische steps in kaart gebracht.• “<u>Uitlezen van voertuigdata</u>”, 2025, Vias institute (VEHREAD):<ul style="list-style-type: none">- Timing: afgerond en gepubliceerd



	<ul style="list-style-type: none">- Inhoud: Het project gaat voort op de voorbereidingen gemaakt in het project KF-19-VEHDATA. In dat project werd uitgezocht hoe de voertuigcomputer (Event Data Recorder – EDR) uitgelezen kan worden, wat de benodigdheden daarvoor zijn, welke gegevens daaruit gehaald kunnen worden en wat de mogelijke toepassingen zijn van deze gegevens. Het gaat om een proefproject waarin de federale politie de voertuiggegevens uitleest en Vias verdere analyse uitvoert. Die gegevens worden vervolgens gebruikt om de rol van de effectief gereden snelheid vlak voor het ongeval in het ongevalsverloop te onderzoeken. Hiervoor wordt ook gebruik gemaakt van de informatie in het proces-verbaal. Indien mogelijk, kan van de gelegenheid gebruik gemaakt worden om ook de rol van vermoeidheid en afleiding als ongevalsoorzaak te onderzoeken en na te gaan welke (geautomatiseerde) rijkhulpsystemen ingeschakeld waren op dat moment en of deze systemen een melding of waarschuwing gaven. In 2023 werd de samenwerkingsovereenkomst met de Federale Politie ondertekend. <p>Naast bovenstaande studies zijn volgende onderzoeken door Vias institute uitgevoerd en gepubliceerd in 2024 of 2025:</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>“Ongevallen met elektrische fietsen en speedpedelecs in kaart gebracht”</u>, 2024 (EBIKE),- <u>« Diepteonderzoek naar ongevallen met brommobielen »</u>, 2024 (MICROCAR),- <u>“Profielen van ongevallen of bijna-ongevallen bij voetgangers identificeren via een online vragenlijst”</u>, 2025 (PEDACC),- <u>“Studie over de impact van elektrische wagens op verkeersveiligheid in België”</u>, 2024 (ECAR),- <u>“ongevallen met vrachtwagens”</u>, 2024 (TRUCK). <p>Daarnaast is er in het kader van het PTWACC-onderzoek (over ongevallen met gemotoriseerde tweewielers) een protocol opgesteld, dat is goedgekeurd door het PG-college en momenteel wordt afgerond. Dit protocol definieert de verantwoordelijkheden en procedures met betrekking tot de toegang tot gegevens.</p>				
Nog te realiseren	Het PTWACC-protocol moet nog worden ondertekend door de minister van Mobiliteit (januari 2026) en worden aangevuld met een overeenkomst met Statbel. Het zal dienen als basis voor toegang tot de meest relevante gegevens voor het uitvoeren van grondige onderzoeken naar ongevallen in het kader van andere thema's.				
Kleurcode status	<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>				



Percentage realisatie		50%		
-----------------------	--	-----	--	--

- 26.2. De toegang vergemakkelijken tot de gegevens in de MaCH-databank (op het niveau van Justitie) om wetenschappelijk onderzoek mogelijk te maken over het fenomeen van de recidive in België en om recidivisten doeltreffend te identificeren en te bestraffen

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute – College van Procureurs-generaal en College van Hoven en Rechtbanken
Gerealiseerd	<p>Sinds 2019 en in het licht van de kennisuitbreiding over het fenomeen van de verkeersrecidive en de nood aan objectieve statistieken over deze problematiek, heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer gesprekken opgestart met het departement Justitie en de rechterlijke orde om het mogelijk te maken om wetenschappelijk onderzoek uit te voeren met de gegevens vervat in de MaCH-databank. FOD Mobiliteit en Vervoer heeft hiertoe Vias institute aangewezen met een aantal onderzoeksonderwerpen.</p> <p>Een werkgroep werd opgericht met alle betrokken partners, die sinds 2020 regelmatig samenkomt. Er werd besloten tot de ontwikkeling van een “dashboard recidive verkeer”, waarvoor een uitvoerige voorstudie werd uitgevoerd. Op 18 februari 2022 werd een akkoord ondertekend over de « Modaliteiten voor de toegang van Vias institute tot het dashboard recidive Verkeer». De ontwikkeling van het dashboard recidive werd opgesplitst in twee verschillende fases: een luik met het Openbaar Ministerie als data-eigenaar en een luik met de Hoven en Rechtbanken als data-eigenaar.</p> <p>Het luik met betrekking tot het Openbaar Ministerie werd opgeleverd in december 2023. Het luik van het College van Hoven en Rechtbanken werd momenteel on hold gezet wegens de nood aan een interne kwaliteitscheck van de gegevens.</p> <p>Bij de voorstelling van het eerste luik aan het College van Procureurs-generaal werd de toegang tot het dashboard voor de werknemers van Vias officieel bevestigd. Tot op heden werd er omwille van security-issues nog geen toegang verleend (er kan momenteel met name geen toegang verleend worden tot het intranetwerk aan externe partners). Na meerdere escalaties door het Openbaar Ministerie wordt er technisch gezocht naar een veilige en kwaliteitsvolle oplossing. Topics die zullen aangeboord worden eens de data toegankelijk worden, zijn:</p> <ul style="list-style-type: none">• Het opzetten van een recidivemonitor voor België waardoor het fenomeen recidive voor heel het land kan bestudeerd worden (in het verleden enkel in bepaalde arrondissementen)• Ongevalsbetrokkenheid van overtreeders en recidivisten



	<ul style="list-style-type: none">Evaluatie van de invoering van het principe van de “gekruiste recidive”
Nog te realiseren	<ul style="list-style-type: none">Effectief openstellen van het eerste deel van de gegevens voor Vias institute. In dit kader werd in januari 2026 een schrijven gericht naar de Minister van Justitie;Vervolledigen van het dashboard met de gegevens van het College van Hoven en Rechtbanken; koppeling met het eerste deel van het dashboard; effectief openstellen van de gegevens van het College van Hoven en Rechtbanken aan Vias institute.
Kleurcode status	
Percentage realisatie	50%

26.3. In overleg met de sector nagaan of meer (geanonimiseerde) gegevens uit de verzekeringssector toegankelijk kunnen worden gemaakt

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer & Vias institute, FOD Economie, Assuralia
Gerealiseerd	<p>Een haalbaarheidsstudie werd uitgevoerd in 2022 en 2023 door Vias institute op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer (studie “Haalbaarheidsstudie gebruik verzekeringsdata” - INSURDATA).</p> <p>Er zijn contacten gelegd met een groot aantal marktspelers, maar deze zijn over het algemeen om een aantal redenen niet veelbelovend:</p> <ul style="list-style-type: none">Weinig interesse van hun kant: er werd uiteindelijk geen gevolg gegeven aan de vele herinneringen, ondanks de meer enthousiaste eerste contacten.Gebrek aan specifieke infrastructuur aan hun kant: sommige maatschappijen hebben een enigszins verouderde manier van gegevensverwerking omdat hun sectie ‘BA Auto’ van bescheiden omvang is en/of ze nooit geprobeerd hebben om geaggregeerde statistieken in hun dagelijkse activiteiten te produceren.Een voorbeeld van projectplan was voorzien, met als doel een bespreking op gang te brengen, maar dit verzoek bleek niet erg doeltreffend.



	In 2024 werd tevergeefs een laatste poging ondernomen om tot een samenwerking te komen met een mogelijke partner.			
Nog te realiseren	Naar de toekomst toe moet opnieuw bekeken worden hoe de gegevens verzameld door de verzekeringssector kunnen ontsloten worden.			
Kleurcode status				
Percentage realisatie			50%	



DE DYNAMIEK « ALL-FOR-ZERO »

Doelstelling: Nul doden op onze wegen tegen 2050 en een halvering van het aantal doden tegen 2030 in vergelijking met 2019. Dit zijn zeer ambitieuze doelstellingen. Zij vormen een horizon tegen dewelke alle betrokken partijen hun inspanningen moeten oriënteren. Verschillende concrete acties zullen worden gelanceerd om zo actief mogelijk bij te dragen tot de structurering van de inspanningen in het algemeen en tot de verbetering van de samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten in het bijzonder.

27. In nauwe samenwerking met de gewesten, het eerste interfederaal verkeersveiligheidsplan uitwerken.

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer en kabinet Mobiliteit, in samenspraak met de gewesten en gewestelijke kabinetten en Vias institute			
Gerealiseerd	<p>In de aanloop naar de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 23/11/2021 werd een interfederaal plan uitgewerkt: “All for Zero – Gedeelde visie over verkeersveiligheid in België”. Dit plan werd ondertekend door de vier bevoegde ministers van Mobiliteit, het bouwt voort op de regionale en federale doelstellingen en actieplannen.</p> <p>Het plan omvat gemeenschappelijke uitgangspunten en doelstellingen die op alle niveaus onderschreven worden. Het geeft een eerste aanzet rond de gebieden waarop prioritair samengewerkt kan worden. Het plan is beschikbaar op de website van All for Zero.</p> <p>Een interfederale stuurgroep werd opgericht om uitvoering te geven aan bepaalde samenwerkingsprojecten, deze stuurgroep komt ieder trimester samen. Daarnaast zijn ook ad hoc werkgroepen samengesteld (bv. rond verkeersveiligheidsonderzoek, rond de herziening van de e-stepwetgeving, rond de kleine All for Zero subsidies voor lokale projecten, enz.).</p> <p>Eind 2025 keurde de Interministeriële Conferentie Mobiliteit de verderzetting van de All for Zero-dynamiek goed.</p>			
Nog te realiseren	In samenspraak met de gewesten en de federale partners zal de zesde editie van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid worden georganiseerd in oktober 2026, volgens de principes van de interfederale samenwerking.			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%



28. De website www.all-for-zero.be ontwikkelen tot een echt platform

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer, kabinet Mobiliteit & Vias institute			
Gerealiseerd	<p>De website All-for-zero.be werd ontwikkeld in 2021. Naast informatie over de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid zijn de federale en interfederale actieplannen en jaarlijkse statusrapporten verkeersveiligheid van Vias institute hierop gepubliceerd. In 2022, 2023 en 2024 werd de projectinformatie over de geselecteerde lokale projecten hier verspreid, aangevuld door meerdere newsletters over deze projecten.</p> <p>De website All-for-zero.be wordt op recurrente basis bijgewerkt met relevante informatie vanuit de partners.</p> <p>De structuur van de website is in 2025 ook aangepast om bezoekers beter door te verwijzen naar partnersites en om de verwijzing naar relevant nieuws te verbeteren.</p>			
Nog te realiseren	Meer inzetten op bekendheid van de website, met input van alle stakeholders.			
Kleurcode status				
Percentage realisatie			75%	

29. Een regelmatige dialoog met de burgers onderhouden door de organisatie van kwalitatieve uitwisselingen over relevante thema's

Lead en partners	FOD Mobiliteit en vervoer, Vias institute			
Gerealiseerd	<p>A) Burgerbevraging en -panels 2021:</p> <p>In de aanloop naar de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2021 werd een uitgebreid burgerparticipatietraject uitgewerkt. Drie verschillende verkeersveiligheidsenquêtes (1) samen op (de) weg, 2) risicogedrag en 3) controles, begeleiding en vorming) werden afgenomen in de periode juli-oktober 2021. Ongeveer 5500 burgers namen hieraan deel.</p>			



	<p>De burgerpanels vonden plaats in zes fysieke bijeenkomsten verspreid over het hele land. Tijdens ieder burgerpanel kwam één van de bovenstaande thema's aan bod.</p> <p>De resultaten van de burgerparticipatie werden in aanmerking genomen bij de opmaak van dit plan. De concrete beleidsvoorstellen die uitgewerkt werden door de burgerpanels, alsook de analyse van de enquêtes, zijn terug te vinden op www.all-for-zero.be.</p> <p>B) Fresco van de verkeersveiligheid: “All for Zero challenge” 2023</p> <p>In de aanloop naar de Interfederale verkeersveiligheidsconferentie van 30/01/2024 werd een gespreksmethodiek in de vorm van een bordspel ontwikkeld in samenwerking met Vias institute en “De Aanstokerij vzw”, waarbij de deelnemers de verschillende facetten van verkeersveiligheid verder ontdekken en bespreken op een interactieve manier. De deelnemers krijgen elk een specifieke rol toebedeeld die ervoor zorgt dat ze verkeerssituaties vanuit een ander perspectief leren analyseren.</p> <p>Tijdens de creatie van de “All for Zero” challenge werden er in 2023 en 2024 twee testrondes met burgers voorzien bij Vias institute alsook een finale testronde op het evenement van de Interfederale Conferentie van 30/01/2024 (zie maatregel 32).</p> <p>In oktober 2024 was deze challenge klaar voor gebruik en werd het gepubliceerd op de All for Zero website. Er werden evenementen georganiseerd in Antwerpen, Brussel, Gent, Luik en Namen om deze tool bij geïnteresseerde burgers te promoten, in samenwerking met de regionale partners. Ook is het toegelicht op verschillende fora, zoals het Vlaams Congres Verkeersveiligheid en het provinciaal verkeersoverleg Vlaams-Brabant.</p>				
Nog te realiseren	/				
Kleurcode status					
Percentage realisatie					100%



30. De rol van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) als adviserend en raadgevend orgaan stimuleren

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer
Gerealiseerd	<p>Hoewel het sinds de publicatie van het KB houdende oprichting van de FCVV in 2017 niet mogelijk is gebleken om vier sessies per jaar te organiseren, is de FCVV samengekomen op een regelmatige basis. Er wordt ingegaan op diverse onderwerpen, voor bepaalde opdrachten is het advies van de FCVV ook expliciet en schriftelijk gevraagd (bv. ikv de brede benchmarkingstudie rond de aanpak van recidive (POINTS) en het onderzoek rond de categorisering van de overtredingen in graden (CATINBRE).</p> <p>De FCVV kwam samen op volgende data:</p> <ul style="list-style-type: none">• 2021: 22/06 en 14/10;• 2022: 28/03 en 16/09;• 2023: 9/03; 25/05 en 13/10;• 2024: 25/04, 10/10;• 2025: 19/06, 1/10. <p>Naast de reguliere vergaderingen van de FCVV zijn de leden van de FCVV ook uitgenodigd op de interfederale conferenties verkeersveiligheid op 21/11/2022 en 30/01/2024 (zie maatregel 32). Sinds 2024 werd ook een sub-werkgroep van de FCVV actief, de Programmaraad Vias. Deze werkgroep komt jaarlijks samen en verrijkt de samenstelling van het jaarlijkse onderzoeksprogramma van Vias institute met nieuwe onderzoeksthematicen, door de aanwezigheid van leden van de FCVV uit diverse hoek (gewesten, belangengroepen, enz.). Er gingen twee meetings van de Programmaraad door: op 28/06/2024 en op 26/09/2025.</p> <p><u>De documenten van de FCVV (verslagen en powerpointpresentaties)</u> zijn publiek toegankelijk op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.</p>
Nog te realiseren	Deze maatregel is recurrent.



Kleurcode status					
Percentage realisatie					100%

31. In samenwerking met de gewesten lokale verkeersveiligheidsevenementen organiseren (ongeveer 10 per jaar) in de verschillende provincies van het land om goede praktijken onder de aandacht te brengen en een regelmatige dialoog te onderhouden tussen het beleid en de uitvoering op het terrein

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer en Vias institute, in samenspraak met de gewesten				
Gerealiseerd	<p>In 2022, 2023 en in 2024 werd een projectoproep gepubliceerd voor de toekenning van kleine subsidies (max. 5000 euro) voor lokale "All for Zero" verkeersveiligheidsprojecten:</p> <p>De selectie van deze initiatieven (coördinatie door FOD Mobiliteit en Vervoer en kabinet Mobiliteit) gebeurde in samenspraak met de gewesten en Vias institute op basis van meerdere criteria (pertinentie tov de thema's, geografische spreiding, innovatie, bereik initiatief, projectaanpak, financieel plan, enz.):</p> <ul style="list-style-type: none">• In 2022 werden 16 projecten geselecteerd uit een totaal van 49 kandidaturen.• In 2023 werden 20 projecten geselecteerd uit een totaal van 41 kandidaturen.• In 2024 werden 13 projecten geselecteerd uit een totaal van 23 kandidaturen. <p>Alle informatie over de weerhouden projecten is terug te vinden op www.all-for-zero.be. Vias institute heeft verschillende nieuwsbrieven opgesteld en verstuurd om de verschillende projecten onder de aandacht te brengen.</p>				
Nog te realiseren	/				
Kleurcode status					
Percentage realisatie					100%



32. In samenwerking met de gewesten een jaarlijkse interfederale verkeersveiligheidsvergadering organiseren om de "All for Zero"-initiatieven van het voorbije jaar te evalueren en de aandacht toe te spitsen op een of meer actuele thematieken

Lead en partners	FOD Mobiliteit en Vervoer en Vias institute, kabinet Mobiliteit			
Gerealiseerd	<p>In navolging van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2021 werden jaarlijkse verkeersveiligheidsconferenties georganiseerd, in samenspraak met de gewesten en de bevoegde ministers (federaal en regionaal):</p> <p>A) 21 november 2022: Het doel was om de balans op te maken van de ondernomen initiatieven één jaar na de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Vier modules kwamen aan bod: snelheid, reglementering, rijden onder invloed en afleiding. Er werd ingegaan op de status van de verkeersveiligheid, rekening houdend met de recente resultaten van de gedragsmetingen uitgevoerd door Vias institute. Ook kwamen de vertegenwoordigers van een aantal lokale projecten aan het woord die in 2022 op lokaal niveau een verschil hadden gemaakt inzake verkeersveiligheid in het kader van de 'All for Zero'-dynamiek. Een nieuwe oproep (voor lokale projecten 2023) werd gelanceerd.</p> <p>B) 30 januari 2024: Op 30 januari 2024 vond de tweede interfederale verkeersveiligheidsconferentie plaats. Vijf ministers kwamen samen voor een paneldiscussie over de toekomst van verkeersveiligheid en stelden 10 engagementen op. Daarnaast werd er een statusupdate gegeven en konden een aantal projectleiders hun "All for Zero" project toelichten. De deelnemers kregen ook de kans om de "All for Zero challenge" uit te testen (zie maatregel 29).</p>			
Nog te realiseren	In oktober 2026 wordt de zesde editie van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid georganiseerd, in samenwerking met de regionale en federale partners, volgens de principes van "All for Zero".			
Kleurcode status				
Percentage realisatie				100%



III. Handicap- en genderrapportering

Het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025 bevatte enkele maatregelen die raken aan de handicap- en genderdimensie. Hieronder worden de genomen initiatieven in dit kader becommentarieerd.

RAPPORTERING OVER DE MAATREGELEN GELINKT AAN EEN HANDICAP EN PERSONEN MET EEN BEPERKTE MOBILITEIT

Maatregel 1.: Actualiseren en verduidelijken van de wegcode

In zijn advies van oktober 2024 heeft de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) opmerkingen gemaakt over de nieuwe Code van de Openbare Weg (COW). Deze opmerkingen zijn toegevoegd aan de opmerkingen van de andere stakeholders en geanalyseerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer en de regionale partners in de werkgroep die de Code van de openbare weg behandelt, met name tijdens de vergadering van 8 juli 2025.

De meeste van deze opmerkingen hadden betrekking op de inrichting van de infrastructuur, die onder de bevoegdheid van de wegbeheerders valt en dus niet via de Code van de openbare weg kan worden geregeld. De gewesten zijn goed op de hoogte van deze verzoeken. Talrijke opmerkingen hebben ook betrekking op de controle van gereserveerde parkeerplaatsen, maar ook hier valt deze bevoegdheid niet onder die van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De FOD Sociale Zekerheid werd daarnaast geraadpleegd over de aanpassing van de definitie van de parkeerkaart (cf. supra).

In het ontwerp van de nieuwe Code van de openbare weg vloeien de volgende elementen rechtstreeks voort uit de opmerkingen van de NHRPH en de uitwisselingen met de FOD Sociale Zekerheid:

- Het verbod om te stoppen en te parkeren op “podotactiele tegels”. Bovendien heeft de NHRPH gevraagd om een bredere term te gebruiken dan “blindegeleide tegels”, zodat deze ook van toepassing is op rubberen informatietegels en tegels met noppen. De term zal dus beter worden uitgelegd in het verslag aan de Koning van het toekomstige koninklijk besluit tot wijziging van de COW, met name als volgt: er moet worden opgemerkt dat de term “podotactiel” niet beperkend is en betrekking heeft op alle soorten reliëfvloeren die zijn ontworpen om personen met een visuele beperking te waarschuwen of te begeleiden;
- Het verzoek om de rood-witte stok op dezelfde manier te erkennen als de witte stok voor blinden en slechtzienden. Aangezien artikel 7 van de COW alle artikelen vervangt die betrekking hebben op extra voorzichtigheid ten aanzien van kwetsbare weggebruikers, met inbegrip van personen met een handicap, wordt er niet langer verwezen naar de witte stok, die bijvoorbeeld rood en wit kan zijn (en dus, in bredere zin, niet beperkt is tot een bepaald type handicap);
- Het verbod om te stoppen (en niet alleen te parkeren) op een plaats voor personen met een handicap, om de beschikbaarheid van de parkeerplaats te garanderen;
- Het parkeren van fietsen en voortbewegingstoestellen (steps) op trottoirs: wanneer het parkeren van fietsen is toegestaan (beheerders kunnen dit echter verbieden door middel van verkeersborden), moet er een begaanbare strook van minimaal 1,50 m vrij worden gelaten voor voetgangers en dus ook voor rolstoelgebruikers;



- De afschaffing van de minimumleeftijd van 16 jaar voor personen met beperkte mobiliteit die gebruik maken van een gemotoriseerd voortbewegingstoestel om zich gemakkelijker te verplaatsen. Voor kinderen met beperkte mobiliteit geldt dus geen minimumleeftijd voor het gebruik van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, ongeacht of deze al dan niet uitsluitend voor hen bestemd zijn. Personen met beperkte mobiliteit die gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruiken en zich voortbewegen zonder sneller te gaan dan stapvoets, worden nog steeds gelijkgesteld met voetgangers;
- De aanpassing van de definitie van de parkeerkaart in de Code van de openbare weg (artikel 2.51): naar aanleiding van e-mailcontacten met de FOD Sociale Zekerheid, haar deelname aan de COW-werkgroep op 28 januari 2025 en ook in het kader van de Europese richtlijnen EPC & EDC (European Parking Card for persons with disabilities & European Disability Card (EDC), van kracht sinds 4/12/2024): "artikel 2.51 Parkeerkaart: een kaart die de houder ervan recht geeft op een bijzondere parkeerregeling, zoals voor onder meer bewoners, deelvoertuigen, personen met een handicap. Het model van de parkeerkaart voor personen met een handicap wordt bepaald door de minister bevoegd voor de Sociale Zekerheid en het document dat in een ander land door de bevoegde overheid van dat land aan personen met een handicap wordt afgeleverd, wordt hiermee gelijkgesteld."
- Meer in het algemeen (voor de veiligheid van alle voetgangers of personen in een rolstoel), zelfs wanneer voetgangers niet op de rijbaan lopen, bijvoorbeeld wanneer zij op een smal trottoir lopen, moet de afstand tussen een rijdend voertuig en een voetganger minimaal 1 m bedragen in de bebouwde kom en 1,5 m buiten de bebouwde kom, zowel bij het inhalen als bij het kruisen.

Maatregel 14.1.: *De bewustmakingsfiches die momenteel als bijlage bij de onmiddellijke inning aan de overtreders worden toegezonden, evalueren en nieuwe inhoud ontwikkelen*

Eind 2021 werd een bewustmakingsfiche uitgewerkt die het belang van een wederzijds respect op de weg, voor en door alle weggebruikers, in de kijker zet. De fiche "Altijd hoffelijk op de weg" verving in 2022 tijdelijk de federale fiche rond snelheid op autosnelwegen. De fiche behandelt veelvoorkomende ergernissen, conflicten en aandachtspunten op de weg, waaronder ook de aandachtspunten omtrent de aanwezigheid van personen met een beperkte mobiliteit op het trottoir en het risico van elektrische steps die niet correct geparkeerd staan en het verkeer van personen met beperkte mobiliteit belemmeren.



Maatregel 24: *Verbeteren van onze kennis door een gericht onderzoeksbeleid*

Op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft Vias institute in 2024-2025 een studie uitgevoerd over de impact van de huidige geluidsnormen en -typen voor geruisloze voertuigen, gekend als “Quiet Road Transport Vehicles” (QRTV’s) op de veiligheid van kwetsbare weggebruikers, met bijzondere aandacht voor blinden en slechtzienden, slechthorenden en ouderen. De studie bestond uit een klassieke literatuurstudie en een experimentele veldtest waarin de huidige geluidsnormen en -typen empirisch getoetst werden. De studie onderzocht de performantie van het “AVAS” (Acoustic Vehicle Alerting System) -systeem, en werd aangevuld met de bezorgdheden van de ondervraagde blinde/slechtziende personen, die bevestigen dat elektrische auto's een bron van stress zijn.

De resultaten van deze studie kunnen als basis dienen voor een eventuele aanpassing van de huidige regelgeving rond geluidsnormen en -typen voor QRTV’s en/of de ontwikkeling van draagbare technologische hulpmiddelen ter ondersteuning van de betrokken doelgroepen. Het onderzoeksrapport zal in 2026 gepubliceerd worden op de website van Vias institute.

Maatregel 31: *In samenwerking met de gewesten lokale verkeersveiligheids evenementen organiseren (ongeveer 10 per jaar) in de verschillende provincies van het land om goede praktijken onder de*



aandacht te brengen en een regelmatige dialoog te onderhouden tussen het beleid en de uitvoering op het terrein

In 2022, 2023 en 2024 werd een oproep tot kandidaturen gepubliceerd voor de toekenning van kleine subsidies vanuit de FOD Mobiliteit en Vervoer (voor een bedrag van maximum 5.000 euro) die toelieten om lokale verkeersveiligheidsprojecten uit te voeren. In elke editie werden een 15-tal projecten geselecteerd uit de ontvangen kandidaturen door een interfederale jury, waarin de federale en regionale administraties alsook Vias institute de meest veelbelovende projecten weerhield. Een aantal van deze projecten hadden tot doel om andere weggebruikers attent te maken op de aanwezigheid van personen met een beperking of handicap op de openbare weg:

- Subsidie voor het project “Team Trottoir” (2022): De vzw Symfoon heeft als doel om een meer inclusieve samenleving te bouwen voor blinden en slechtzienden. Via het project Team Trottoir wilde Symfoon mensen bewust maken van de impact van obstakels op de weg voor mensen met een visuele beperking. Vuilnisbakken, fietsen, kabels, overhangende hagen en ander materiaal kunnen namelijk verkeersonveilige situaties teweegbrengen zonder dat de veroorzakers dit zelf beseffen.

Tijdens de week van de Mobiliteit 2022 stuurde Symfoon het Team Trottoir op pad om de verschillende obstakels op de weg te vinden. De objecten kregen een signalisatiesticker en werden op sociale media gepost om het publiek te informeren over allerhande soorten obstakels. Ook de brede bevolking werd aangemoedigd om foto’s te delen. De stickers hadden daarnaast ook een QR-code die linkten naar enkele filmpjes die op een ludieke wijze ingaan op de gevaren op de weg voor blinde en slechtziende personen.

- Subsidie voor project “Inclusie van doven en slechthorenden in het verkeer” (2024): De vzw “Association des Parents d’Enfants Déficients Auditifs Francophones” (APEDAF) heeft met succes een reeks evenementen georganiseerd om weggebruikers bewust te maken van de noodzaak om dove en slechthorende mensen actief te betrekken in het verkeer. Deze bewustmakingscampagne omvatte interactieve discussies met het publiek tijdens openbare evenementen, de verspreiding van informatieve flyers en de verdeling van veiligheidshesjes. Het project heeft het publiek niet alleen bewust gemaakt van de dagelijkse aanwezigheid van dove en slechthorende mensen in het verkeer, maar ook van de specifieke gevaren en moeilijkheden waarmee deze kwetsbare weggebruikers te maken hebben. In een wereld van verkeerslawaaï en overlast was er bijzondere aandacht voor de extra inspanningen die doven moeten leveren om hun veiligheid te waarborgen. Door deze acties is er meer begrip ontstaan en zijn er stappen gezet in de richting van gedragsverandering die de veiligheid en zelfstandigheid van dove en slechthorende weggebruikers bevorderen. Het project heeft bijgedragen aan een inclusiever verkeer waarin iedereen zich veiliger kan verplaatsen.









RAPPORTERING OVER DE MAATREGELEN MET EEN GENDERDIMENSIE

Maatregel 1: Actualiseren en verduidelijken van de wegcode

In het kader van de omvangrijke herziening van de wegcode (met name de redactie van de Code van de openbare weg) zijn genderneutrale verkeersborden opgenomen in het ontwerp tot herziening van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, dat op 1/6/2027 in werking zal treden.

De meeste verkeersborden zijn gewijzigd om tegemoet te komen aan verschillende doelstellingen. In de eerste plaats gebeurde dit om ze in overeenstemming te brengen met het internationale Verdrag van Wenen, dat ook in herziening is. Naast de wil tot harmonisatie was het doel ook om de zichtbaarheid van de borden te verhogen (aan de hand van een witte of zwarte bies), en om ze genderneutraal te maken en te moderniseren. Naar genderneutraliteit toe, werden bepaalde genderstereotypen verwijderd.

Enkele voorbeelden:

Oud verkeersbord	Nieuw verkeersbord
	
	
	



De huidige verkeersborden blijven geldig tot 1 januari 2045, hierna moeten ze vervangen zijn door de nieuwe types genderneutrale borden. De overgangperiode (tot 2045) is voorzien om wegbeheerders in staat te stellen de verkeersborden te vervangen naarmate ze versleten raken en de daarmee gepaard gaande kosten te spreiden (een verkeersbord heeft een levensduur van maximaal 10 jaar).

Maatregel 24.: *Verbeteren van onze kennis door een gericht onderzoeksbeleid*

In de jaarlijkse subsidieovereenkomst met Vias institute (tussen de Minister van Mobiliteit en Vias) wordt onder artikel 3.5. expliciet verwezen naar de wet gender mainstreaming van 12 januari 2007. Dit artikel concretiseert wat op dat vlak van Vias institute wordt verwacht: gegevensverzameling, uitsplitsing van statistieken waar mogelijk, en het vermijden van genderstereotypen in communicatie-initiatieven.

Naar gender uitgesplitste statistieken worden opgenomen in onderzoeksrapporten van Vias institute waar mogelijk en wanneer dit relevant is voor het beantwoorden van de onderzoeksvraag.

In 2024-2025 voerde Vias institute op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer een specifiek onderzoek uit over de bestaande genderverschillen binnen de verkeersveiligheid. Zo zijn 80% van de verkeersdoden in ons land mannen. Letselongevallen waarin mannen betrokken zijn, zijn gemiddeld ook 2 keer zo ernstig als ongevallen met vrouwen. Dat komt hoofdzakelijk omdat mannen meer risico's nemen in het verkeer. Mannen zijn ook dubbel zo vaak dan vrouwen betrokken in een alcoholgerelateerd ongeval.

Het onderzoek liet toe om diverse topics samen te brengen en te objectiveren:

- Genderverschillen in de ongevallendatabank, maar ook in de ziekenhuisgegevens (genderverschillen in letsels bij ongevallen);
- Genderverschillen in het verplaatsingsgedrag en het gebruik van bepaalde vervoersmodi;
- Genderverschillen in de gedragsmetingen (meting van het stellen van risicogedrag op de weg) en attitudemetingen (zelf-gerapporteerd risicogedrag en aanvaarding van eigen risicogedrag of dat van anderen);
- Genderverschillen in de crash tests;
- Blootstelling aan verkeersonveiligheid;
- Enz.

Deze studie werd begin 2026 gepubliceerd op de website van Vias institute.



Maatregel 31.: *In samenwerking met de gewesten lokale verkeersveiligheidsevenementen organiseren (ongeveer 10 per jaar) in de verschillende provincies van het land om goede praktijken onder de aandacht te brengen en een regelmatige dialoog te onderhouden tussen het beleid en de uitvoering op het terrein.*

In 2022, 2023 en 2024 werd een oproep tot kandidaturen gepubliceerd voor de toekenning van kleine subsidies vanuit de FOD Mobiliteit en Vervoer (maximum 5.000 euro) die toelieten om lokale verkeersveiligheidsprojecten uit te voeren. In elke editie werden een 15-tal projecten geselecteerd uit de ontvangen kandidaturen door een interfederale jury, waarin de federale en regionale administraties alsook Vias institute de meest veelbelovende projecten weerhield. Een project uit 2023 is in dit kader erg relevant:

- Subsidie aan project “Fietsende moeders wijzen de weg naar meer verkeersveiligheid” (2023): De vzw Mobiel 21 bestudeerde in dit project het veiligheidsgevoel van vrouwen op de fiets naar school met (klein)kinderen, aan de hand van de “Customer Journey Mapping” methodiek. Uit kwalitatief onderzoek naar het verschil in verplaatsingspatronen tussen mannen en vrouwen is namelijk gebleken dat mannen zich vaker dan vrouwen met de auto verplaatsen, maar ook vaker fietsen. Vrouwen gebruiken over het algemeen vaker het openbaar vervoer, wandelen vaker maar fietsen betrekkelijk minder vaak. Dit zou onder meer te wijten zijn aan een verhoogd gevoel van onveiligheid in het verkeer (zowel voor henzelf als voor hun kinderen) en een complexer verplaatsingspatroon omdat vrouwen vaker belast zijn met zorgtaken en hierdoor meer taken uitvoeren tijdens korte opeenvolgende verplaatsingen: naar de winkel, school, werk. Het onderzoek mondde uit in een beleidsrapport dat publiek toegankelijk is.



IV. Slotwoord en perspectieven

De maatregelen van het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025 hebben ons een stap dichterbij onze streefdoelen van 2030 (halvering van het aantal doden en zwaargewonden) en 2050 (Vision Zero). Samen met alle partners hebben we ingezet op meer verkeersveiligheid: All for Zero! - en zijn daar op heel wat vlakken in geslaagd.

Uiteraard is dit rapport geen eindpunt; het verkeer en zijn deelnemers blijven evolueren, bepaalde noden en behoeften verschuiven, de technologie staat niet stil. Dit document biedt ons waardevolle inzichten over waar we een sprong vooruit hebben gemaakt, waarin er investeringen gebeurd zijn, maar ook waarop we verder, meer of anders moeten inzetten.

In de aanloop van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid 'All for Zero', gepland in oktober 2026, zal worden gewerkt aan een nieuw Federaal Plan voor Verkeersveiligheid. Dit nieuwe plan zal een looptijd van 2026 tot 2030 hebben, het jaartal waarin we het aantal doden en zwaargewonden ten aanzien van het referentiejaar 2019 moeten kunnen halveren.

Om dat te kunnen bereiken zullen we straffe maatregelen en acties in het nieuwe plan moeten opnemen. Samen met de partners zullen we ons afvragen hoe we de verkeersveiligheid substantieel kunnen verbeteren, vooral vanuit de federale context, maar tevens met een interfederaal luik.

Verkeersveiligheid is immers een groot speelveld vol uitdagingen en nieuwe ontwikkelingen, waar iedereen zijn rol in te spelen heeft. Als alle partners in verkeersveiligheid de handen in mekaar slaan en het 'All for Zero'-verhaal onderschrijven, bereiken we zoveel meer. Laten we samen nadenken over concrete maatregelen en acties – over bevoegdheden heen, hand in hand. All for Zero!



FEDERALOVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be

