Bijlage: Kerncijfers studie Baloise en Vias institute over afleiding bij kwetsbare weggebruikers[1].

Methodologische noot: deze studie werd uitgevoerd op basis van een online vragenlijst (zelfgerapporteerde gegevens) in de periode tussen 31 maart 2026 en 5 mei 2026. 1.542 respondenten (1.535 voetgangers, 830 fietsers en 224 e-steppers) hebben deelgenomen. Het panel is representatief voor leeftijd, geslacht en regio van de bevolking in België. Dit onderzoek kan echter geen aanspraak maken op representativiteit voor fietsers of e-stepgebruikers. Sommige vragen waren afhankelijk van de antwoorden op eerdere vragen. Het aantal respondenten kan dus variëren. Hoewel de gepresenteerde resultaten gewogen zijn, worden de N-waarden ook ter indicatie vermeld.

Juridische noot: In ons land is het voor elke bestuurder verboden om de smartphone te gebruiken. Tenzij het in een daartoe bestemde houder bevestigd is, bijvoorbeeld om je navigatie-app te gebruiken. De resultaten over afleiding worden weergegeven voor verschillende kwetsbare weggebruikers. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen wat juridisch verboden is en aldus bestraft kan worden (bv GSM gebruik tijdens het fietsen of e-steppen) en wat niet juridisch verboden is, zoals bijvoorbeeld GSM gebruik als voetganger.

1. **'Altijd-Bereikbaar-Reflex' en de kracht van het automatisme en gemak:**
   - Schermgebruik onderweg komt bij een zeer grote groep voort uit puur gemak of een ingesleten gewoonte.
   - Dit gevoel van "gemak" of "handigheid" scoort met name hoog bij actieve fietsers, en zelfs extreem hoog bij voetgangers.
   - Er is sprake van een automatische reflex: 20% (N=185) van de bevraagden die regelmatig de e-step gebruiken, leest een bericht tijdens hun rit, terwijl dit bij de fietsers 11% (N=770) is**.** Van deze groep, beslist 39% van de fietsers (N=77) om een binnengekomen bericht direct te beantwoorden onderweg, in plaats van het te negeren. Bij e-steppers (N=37) ligt de prioriteit om direct te reageren eveneens hoog (24%). Afleiding door het sturen van berichten komt vooral voor bij voetgangers: 61% van de ondervraagde voetgangers (N=569) beantwoordt regelmatig berichten terwijl ze aan het wandelen zijn.
   - Ook muziek beluisteren via oortjes is zeer frequent bij kwetsbare weggebruikers.

2. **Generatiebreuklijn (verveling vs. bereikbaarheid):**
   Waarom we onderweg op ons scherm kijken, hangt fundamenteel samen met onze leeftijd en levensfase. Er is een scherpe breuklijn zichtbaar tussen generaties:

   Bij de 18- tot 24-jarigen:
   - is het gebruik van een scherm tijdens verplaatsingen bijna een gewoonte geworden. Vrijwel alle jongeren die regelmatig te voet gaan (99%, N=119) geven aan dat ze tijdens het verplaatsen soms worden afgeleid door hun mobiele telefoon. Van de jongeren die vaak met de fiets gaan, melden 8 op de 10 dat ze tijdens het fietsen soms worden afgeleid door hun telefoon (83%, N=120).
   - Van de jongeren die regelmatig fietsen en soms door hun telefoon worden afgeleid, doet 71% (N=98) dit uit gemak, omdat het handig is, bijvoorbeeld om een navigatiesysteem te gebruiken of naar muziek te luisteren. Dit resultaat is vergelijkbaar bij de jonge voetgangers (72%, N=118). Bovendien geeft één op de twee jonge respondenten aan zijn telefoon te gebruiken tijdens het wandelen uit verveling (51%, N=118) en ongeveer één op de acht (13%) om bereikbaar te blijven in geval van nood. Deze redenen worden ook vaak genoemd door jongeren die hun mobiele telefoon gebruiken tijdens het fietsen (21% uit verveling en 16% om bereikbaar te blijven in geval van nood, N=98). Opvallend is ook dat bijna 4 op de 10 jongeren die hun telefoon gebruiken - terwijl ze wandelen - (N=118) aangeven dit uit gewoonte te doen (36%) of om de reistijd nuttig te besteden (37%).

   Bij **de 25- tot 34-jarigen** komt het nog steeds zeer vaak voor dat men tijdens het wandelen wordt afgeleid door de mobiele telefoon (96%, N=221), terwijl de prevalentie van afleiding door telefoongebruik tijdens het fietsen afneemt in vergelijking met de 18- tot 24-jarigen (65%, N=157). Het gebruik van de mobiele telefoon uit gemak blijft wijdverspreid, zowel te voet (64%, N=210) als op de fiets (68%, N=103). Daarentegen neemt het gebruik van de mobiele telefoon uit verveling in deze leeftijdsgroep af, zowel op de fiets (11%, N=103) als te voet (33%, N=210). Daarentegen stijgt het percentage jongvolwassenen dat bereikbaar wil zijn in geval van nood, zowel tijdens het fietsen (25%, N=103) als tijdens het wandelen (23%, N=210).

[1] Moureau, N., Boets, S. & Verwee, I. (2026). Verkeersveiligheid: Afleiding bij kwetsbare weggebruikers, Brussel: Vias institute.

Bij de **35- tot 44-jarigen** blijft het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het wandelen veel voorkomend (87%, N=254), terwijl dit tijdens het fietsen afneemt (44%, N=145). Het gebruik van de mobiele telefoon uit verveling wordt minder vaak gemeld (16% op de fiets, N=64 en 25% te voet, N=220), net als het gebruik om naar muziek te luisteren of een navigatiesysteem te gebruiken (49% op de fiets en 52% te voet). De smartphone wordt eerder een mobiel kantoor of een sociaal vangnet: (voor de crèche of school) wil men bereikbaar blijven in geval van nood (27% op de fiets en 26% te voet).

Bij de **45-plussers** blijft de prevalentie van afleiding door het gebruik van de mobiele telefoon dalen, hoewel dit nog steeds vaker voorkomt bij voetgangers (61% bij de 65-74-jarigen, N=219) dan bij fietsers (10% bij de 65-74-jarigen, N=87). Praktische redenen (naar muziek luisteren of een navigatiesysteem gebruiken) worden minder vaak genoemd door voetgangers (33% bij de 65- tot 74-jarigen, N=131), maar de prevalentie blijft stabiel bij fietsers (57% bij de 45-plussers, N=75). Het gebruik van de mobiele telefoon uit verveling komt helemaal niet meer voor, terwijl het gebruik van de mobiele telefoon om bereikbaar te blijven in geval van nood vaker wordt gemeld in deze leeftijdsgroep (tot 56% onder voetgangers van 65-74 jaar, N=131 en 40% onder fietsers van 45 jaar of ouder, N=75).

3. Controle-illusie en genderverschillen

- **Gevoel van controle op wielen:**
  - In het verkeer zien we een kloof tussen wat mensen vinden en wat ze daadwerkelijk doen: een gebrek aan coherentie tussen hun gevarenbewustzijn en hun eigen gedrag op straat.
  - Hoewel de overgrote meerderheid van de weggebruikers (80% van de fietsers (N=830) en e-steppers (N=224)) overtuigd is van het nut van een wettelijk gsm-verbod en men erkent dat berichten sturen, lezen of bellen tijdens het fietsen of e-step rijden gevaarlijk is (N=1.542) en dat telefoneren (al dan niet handenvrij) tijdens het rijden de aandacht ernstig vermindert (N=830 fietsers en 224 e-steppers), belet die kennis hen niet om het toch te doen.
  - Dit gebrek aan coherentie hangt nauw samen met het gevoel van controle. Een niet-onbelangrijke proportie van de fietsers (N=830) overschat immers de eigen capaciteiten en stelt dat zij in staat zijn om te fietsen met de gsm in de hand. Concreet kampt gemiddeld 1 op de 5 fietsers (20%) met deze overschatting van hun vaardigheid om met een telefoon in de hand te rijden.
  - De meeste fietsers zijn zich ervan bewust dat het gebruik van een gsm tijdens het fietsen hun aandacht vermindert (86%, N= 830). Ondanks dit risicobesef is één op de vijf fietsers van mening dat hij of zij in staat is om te fietsen terwijl hij of zij met een gsm in de hand telefoneert (20%, N= 830). Daarnaast geeft bijna de helft van de bevraagde fietsers (45%, N = 770) aan de gsm tijdens minstens een aantal verplaatsingen in de voorbije 30 dagen te hebben gebruikt. Van de fietsers die tijdens het fietsen berichten of sociale media raadpleegden (N = 77), verklaart 39% dat zij deze berichten beantwoorden terwijl ze aan het rijden zijn.

- **Scherpe man-vrouwverschillen:**
  - Deze controle-illusie en de lagere risicoperceptie kennen een sterke genderdimensie. Elk type specifiek gsm-gedrag (zoals bellen, swipen of berichten sturen) komt bij mannelijke fietsers veel vaker voor dan bij vrouwelijke fietsers.
  - Ook in ander onderzoek van VIAS[2] komt trouwens naar voor dat mannen meer risicogedrag in het verkeer vertonen dan vrouwen.
  - Waar 38,6% van de vrouwen aangeeft minstens één vorm van gsm-afleiding te vertonen onderweg, ligt dat cijfer bij mannen op bijna de helft (49,4%) bij fietsers (N=766).
  - Mogelijk verklaren de verschillen in het gevoel van controle deze uiteenlopende gedragspatronen. Zo vertaalt dit verschil zich ook in de inschatting van de eigen vaardigheden: 23,1% van de mannen denkt te kunnen bellen met de gsm in de hand tijdens het fietsen,

2 o.a. Delannoy, S., Moreau, N., Bouwen, L., Slootmans, F., Delzenne, J. & Bas, S. (2026). Verkeersveiligheid en Gender – Stand van kennis in België en Europa, en pistes voor aanbevelingen, Brussel: Vias institute

tegenover 16,4% van de vrouwen.
    - Over de ernst van de risico's zijn beide geslachten het overigens wel eens: berichten lezen en sturen wordt door zowel mannen als vrouwen unaniem gezien als de meest gevaarlijke vorm van afleiding op de fiets.
- **Maatschappelijke acceptatie:**
    - Schermtijd onderweg is maatschappelijk zo ingeburgerd dat gsm-afleiding tijdens het wandelen door de respondenten bijna volledig geaccepteerd wordt. Bellen met oortjes of met de gsm in de hand komt dan ook zeer regelmatig voor. Zoals in de juridische noot aangegeven is dit voor voetgangers niet strafbaar.
    - Van alle kwetsbare groepen rapporteren voetgangers in absolute cijfers het meeste gsm-gebruik: maar liefst 79,8% van alle voetgangers (N=1.364) ervaart afleiding ten minste tijdens bepaalde verplaatsingen in de afgelopen 30 dagen.

4. De tol van afleiding en handhavingskloof

- **Het negeren van de fysieke infrastructuur:**
    - Het gebruik van een gsm in het verkeer is niet zonder gevaar en leidt in de praktijk tot concrete risicovolle situaties. De afleiding door het scherm maakt dat weggebruikers minder oog hebben voor de fysieke infrastructuur, de verkeersregels en andere weggebruikers.
    - Onder de weggebruikers die hun gsm onderweg gebruiken, leidt dit tot een aandeel overtredingen en gevaarlijke situaties. Zo geeft een significant deel aan wel eens door het rood te wandelen of te rijden, tegen de richting in te fietsen, of over te steken zonder te kijken omdat men naar het scherm tuurt. Ook het niet verlenen van voorrang, afwijken van de koers of tegen iemand aan botsen komt voor.
    - Het feit dat gsm-gebruik bij álle onderzochte groepen voor afleiding zorgt, waardoor verkeersregels- en infrastructuur even vergeten worden, vormt een problematisch signaal in de studie. Een niet te verwaarlozen deel van de respondenten geeft aan tijdens bepaalde verplaatsingen overtredingen te hebben begaan omdat ze hun gsm gebruikten. Onder de weggebruikers die hun telefoon in de afgelopen 30 dagen ten minste tijdens sommige verplaatsingen hebben gebruikt (N= 1.086 voetgangers, N= 340 fietsers en N = 91 stepgebruikers):
        - 10,4% verleende geen voorrang van rechts met de fiets en 18,7% deed dat met de e-step.
        - Zo'n 25% van de e-steppers week van de baan af en 25% gaf aan spook te hebben gereden. 9%% van de fietsers geeft dat laatste toe.
        - Ook voetgangers begaan overtredingen, 5,5% geeft aan de weg door het rood te hebben overgestoken, alsook 19,5% van de e-steppers en 10% van de fietsers.

- **De acute tol van afleiding (ongevallencijfers):**
    - Dat dit gedrag niet zonder gevaar is, blijkt uit de ongevallencijfers.
    - 10,1% van de regelmatige e-steppers (N=187) geeft aan het afgelopen jaar betrokken te zijn geweest bij een ongeval als direct gevolg van gsm-gebruik onderweg.
    - Bij fietsers ligt dit cijfer op 3,5% N=830), en bij voetgangers op 0,9% (N=1.366). Hoewel deze cijfers laag kunnen lijken, betekent dit toch dat van de 500.000 actieve voetgangers in Antwerpen ongeveer 3.600 voetgangers betrokken zouden kunnen raken bij een verkeersongeval door het gebruik van de gsm door de persoon zelf of door de tegenpartij.

- **Handhavingskloof:**
    - Weggebruikers vertonen een gezonde angst voor de wet: maar liefst 73,6% van de fietsers (N=830) schat de subjectieve pakkans op een politiecontrole hoog in wanneer ze hun gsm of een ander schermtoestel tijdens het rijden gebruiken (bij e-steppers ligt dit cijfer op 49%; N=224).
    - Maar in de realiteit geeft slechts 2,3% van de fietsers (N=830) aan het afgelopen jaar een boete te hebben gekregen voor gsm-gebruik op de fiets, terwijl 44,9% van de fietsers zegt de gsm op

de fiets te gebruiken ten minste tijdens bepaalde verplaatsingen in de afgelopen 30 dagen (N=770).

5. Draagvlak voor beleidsmaatregelen

- **Roep om meer controles:**
  - Er is een breed maatschappelijk draagvlak voor een striktere handhaving. Bijna 80% (N=1.542) is voorstander van een verstrenging van de controles op het gebruik van mobiele schermapparaten tijdens het fietsen of e-steppen,
  - Er is een verschil tussen mannen en vrouwen: 72,7% van de mannen (N=757) en 79,6% van de vrouwen (N=778) wenst vóór een toename van de politiecontroles op het gebruik van schermapparaten bij fietsers en e-steppers.
  - Bovendien vindt 61% van de deelnemers (N=1.542) dat de fietsen of e-steppen met elektronisch schermapparaat in de hand, strenger bestraft moet worden.

- **Regionale accenten rond strengere straffen:**
  - Meer dan de helft van de ondervraagden (N=1.542) vindt dat gsm-gebruik tijdens de verplaatsing met de fiets of met de e-step strenger bestraft moet worden dan de huidige boete van 174 euro[3].
  - De steun hiervoor kent duidelijke regionale verschillen: in Wallonië is de roep om strengere straffen het luidst (69,2%, N=476), vergeleken met 58,6% in Vlaanderen (N=896) en 54,5% in Brussel (N=170).

- **Fysieke bescherming (helmplicht):**
  - Er is een groot maatschappelijk draagvlak (82,8%, N=1.542) om een helmplicht in te voeren voor e-stepgebruikers. Dit percentage stijgt significant met de leeftijd, van 70,3% bij jongeren van 18-24 jaar (N=164) tot 90% bij de oudere leeftijdscategorieën (45-74 jaar, N=806).
  - Voor fietsers is het beeld genuanceerder: een helmplicht voor kinderen onder de 12 jaar is met 85,0% (N=1.542) de populairste veiligheidsmaatregel uit het hele onderzoek en geniet brede steun binnen álle leeftijdsgroepen. Een algemene helmplicht voor alle fietsers ligt maatschappelijk minder evident (63,7%, N=1.542), waarbij vooral de leeftijdscategorie 18-24 jaar hier nog stevig op de rem (46,8%, N=164) trapt.

[3] Dit bedrag werd inmiddels verhoogd door een wijzigende wetgeving naar 201 euro.