

## Beroepschauffeurs en verkeersveiligheid

*Verlaging van het maximum alcoholgehalte: impact op de verkeersveiligheid*

---

*De veiligheid van fietsers op ronde punten*

---

*Efficiënte alternatieve straffen*

---



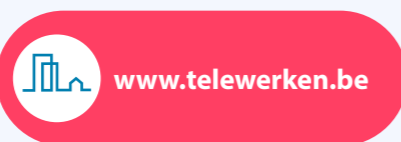
# Telewerken?

Ben je geïnteresseerd in thuis- of telewerk? Op het internet is zoveel informatie te vinden dat je soms door de bomen het bos niet meer ziet. Wat is nu juist nuttige informatie als je als werkgever een telewerkbeleid wilt uitstippelen? De toolbox [www.telewerken.be](http://www.telewerken.be) wil je op weg helpen.

Ook als werknemer vind je er handvol informatie en nuttige tips, alsook alle voor-en nadelen netjes op een rijtje.

Vias institute en de FOD Mobiliteit en Vervoer willen met deze website zoveel mogelijk antwoorden geven op ieders vragen rond thuis- of telewerk.

Daarnaast is er ook een heleboel praktische hulpmiddelen terug te vinden. Neem zeker een kijkje!



## INHOUD

### 4. KORTE BERICHTEN

De wereld van verkeersveiligheid in één oogopslag.

### 8. WETGEVING

8. Vias heeft berekend wat de mogelijke impact zou zijn van een verlaging van de wettelijke alcohollimiet op het aantal slachtoffers. Recent werden twee wetsvoorstellen in die zin besproken in de Kamercommissie.

### 14 STATISTIEKEN

14. Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer is het aantal doden op onze wegen tijdens de eerste 9 maanden van dit jaar met 16% gedaald in vergelijking met dezelfde periode in 2019. Het aantal gewonden daalde met 20%.

### 16. VERKEERSOMSTANDIGHEDEN

16. Sinds begin november is het 's avonds één uur vroeger donker en het zijn de voetgangers die daarvan de gevolgen ondervinden. Het is belangrijk om op dit moment de voornaamste veiligheidsregels voor voetgangers en automobilisten nog eens te herhalen.

### 18. SENSIBILISERING

18. Ondanks COVID-19 startte midden december de nieuwe BOB-campagne. De campagne vraagt aan bestuurders om het veilig te houden en knipoogt met het beeld van een mondkap naar de geldende gezondheidsvoorschriften

### 20. WEGGEBRUIKERS

20. Vias institute heeft een rapport gepubliceerd over professionele bestuurders en meer bepaald het relatieve risico op een ongeval in verhouding met het geheel van alle bestuurders.

### 25. INFRASTRUCTUUR

25. Vias institute heeft een studie gedaan over het gedrag en de veiligheid van fietsers op ronde punten met gemengd verkeer.

### 27. EDUCATIE

27. We stellen vast dat er 41% minder recidivisten zijn bij verkeersovertreders die een vorming moeten volgen in het kader van een alternatieve straf dan degenen die een klassieke straf krijgen (recht van verval tot sturen, boete).

## COLOFON

Hoofdredacteur Benoit Godart - E-mail: [benoit.godart@vias.be](mailto:benoit.godart@vias.be)

Redactie: Ellen Boudry, Stijn Daniels, Tim De Ceunynck, Pauline Demolder, Nathan De Vos, Benoit Godart, Ludo Kluppels, Quentin Lequeux, Nathalie Moreau, Ricardo Nieuwkamp, Nina Nuyttens, Annelies Schoeters, Freya Sloomans, Stef Willems.

Layout: Ria De Geyter

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe, Vias institute, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel.

Tel.: 02/244.15.11 - E-mail: [info@vias.be](mailto:info@vias.be) - internet: [www.vias.be](http://www.vias.be)

ISSN: 0755-9010

De artikels uit dit tijdschrift mogen overgenomen worden in andere publicaties op voorwaarde dat de bron duidelijk wordt vermeld. De redactie kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor de inhoud van de advertenties.

**VIAS**  
institute



Lid van de Unie  
van de Uitgevers van  
de Periodieke Pers





## Apps om onze overwegen veiliger te maken

Infrabel lanceerde de sensibiliseringscampagne 'Rood = stop!' om het aantal ongevallen op overwegen in havengebieden terug te dringen en er de verkeersveiligheid te verbeteren. Dankzij een samenwerking met verschillende navigatieapps zullen de chauffeurs vooraf verwittigd worden zodra ze zich in de richting van een overweg begeven. Voor deze campagne werd samengewerkt met de navigatieapps, die een waarschuwingssignaal zullen uitzenden wanneer het voertuig een kruising met een spoorweg nadert. Op die manier wordt verstrooidheid bij de chauffeurs tegengegaan en het gebrek aan zichtbaarheid in de omgeving van die infrastructuuronderdelen gecompenseerd. Naast verkeersborden, lichten, geluidssignalen en andere wegmarkeringen, moeten de verschillende waarschuwingen afkomstig van de apps de chauffeurs ertoe aanzetten om in de omgeving van een overweg extra waakzaam te zijn. Op de plaatsen in de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent, waar de meeste vrachtwagens voorbij moeten, hangen grote spandoeken met de veiligheidsboodschap 'Red = Stop!', om de chauffeurs te sensibiliseren.

Dit is niet de eerste actie van Infrabel voor meer veiligheid aan overwegen in de havens, maar de evolutie van de cijfers gaf aanleiding tot een nieuwe campagne. Het aantal ongevallen aan overwegen steeg van 10 in 2018 naar 17 in 2019 en er vielen drie zwaargewonden. De vaststelling gaat deels terug op het hoge aantal overwegen in de Belgische havens, maar ook op het drukke vrachtwagenverkeer en de haast van veel chauffeurs. Uit onderzoek blijkt overigens dat 80% van de ongevallen aan overwegen zich voordoen nadat chauffeurs doelbewust een rood licht genegeerd hadden.

België telde op 1 januari 2020 nog 1.700 overwegen.

## 5 maatregelen voor een betere verkeersveiligheid in Wallonië

De cijfers in verband met verkeersveiligheid in Wallonië gaan de laatste jaren de goede richting uit. Van 400 doden per jaar op de Waalse wegen in de periode 2009-2011 ging het naar 311 in 2019. De doelstellingen liggen echter op 200 doden per jaar tegen 2020 en 100 doden per jaar tegen 2030 en het uiteindelijke streefdoel is 0 doden per

jaar tegen 2050. Er is dus nog werk aan de winkel. De Waalse Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, geholpen door de adviezen en voorstellen van een panel van 10.000 burgers, komen naar buiten met vijf aanbevelingen om de toestand tegen 2021-2025 al een stuk te verbeteren. De burgers die deelnamen aan het debat formuleerden tientallen ideeën voor maatregelen die ze graag ingevoerd zouden zien.

Het gaat daarbij over onderhoud en veiliger maken van de wegeninfrastructuur, meer controles (onder meer op snelheid en rijden onder invloed), uitbreiden en verbeteren van de aangepaste infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers, strengere straffen bij overtredingen, een betere rijopleiding en regelmatig toetsen van de kennis en de vaardigheden, of het promoten van de zachte transportmodi en het openbaar vervoer.

Een ander idee bestaat erin de processen en de geautomatiseerde en geïntegreerde verwerking van de controles en vervolgingen te vereenvoudigen, te ontwikkelen en te versterken. Belangrijk is ook om effectief te sanctioneren, opdat mensen hun gedrag zouden bijstellen, aldus de Staten-Generaal. Een vierde as betreft een bijzondere aandacht voor de zwakke of kwetsbare weggebruikers. Tot slot zou het ook een goed idee zijn om de opleiding en opvoeding sterker toe te spitsen op meer zin voor verantwoordelijkheid bij het gedeelde gebruik van de wegen, concluderen de Waalse Staten-Generaal van de verkeersveiligheid.



## Bijna een miljard euro in 2021 voor het Brusselse openbaar vervoer

Op de begroting van het Brusselse gewest staat voor 2021 bijna een miljard euro ingeschreven voor openbaar vervoer. De begroting 2021 van het gewest bedraagt 6,5 miljard euro, waarvan 1,4 miljard voor mobiliteit. En van dat bedrag gaat dus bijna een miljard naar openbaar vervoer. De alternatieven voor de auto worden talrijker, met meer bussen, trams, metro en fietspaden. Ook het budget voor verkeersveiligheid is opgetrokken en overal waar het kan wordt de openbare ruimte 'zachter' gemaakt.

Op zeer korte termijn wordt het aanbod van de MIVB al uitgebreid, dankzij de uitvoering van de volgende stappen in het busplan dat tegen 2022 helemaal afgerond moet zijn. Dertien miljoen euro worden daarvoor vrijgemaakt. Het plan voorziet in de ingebruikname van nieuwe lijnen en andere bestaande lijnen worden verbeterd en uitgebreid, onder meer in de avonduren. Wat de metro betreft zullen de lijnen 2 en 6 tijdens het spitsuur om de tweeënhalve minuut rijden, terwijl de frequentie nu nog drie minuten bedraagt. Er worden ook middelen uitgetrokken om de frequentie te verbeteren tijdens de daluren, 's avonds, in het weekend en tijdens de schoolvakanties.

Bovendien is sinds 1 januari 2021 in Brussel



de zone 30 van kracht, wat de mensen ertoe aanzet zich trager te verplaatsen door een rustigere en gastvrijere stad, waar actieve vormen van mobiliteit volop plaats krijgen om zich te ontwikkelen. Daarvoor ligt een enveloppe klaar van 7,21 miljoen euro, onder meer voor sensibiliseringscampagnes, aanpassingen aan de infrastructuur en het plaatsen van radars.

## Alcohol aan het stuur: heeft het zin om glazen te tellen?

Niet iedereen reageert op dezelfde manier op alcohol, verre van zelfs. Alcohol werkt naargelang van het individu heel verschillend. Ook het alcoholpercentage in iemands bloed hangt af van een veelheid aan factoren, waaronder geslacht, gewicht, leeftijd,

vermoeidheid, of men al dan niet gegeten heeft, enz. Eenzelfde persoon kan bovendien na inname van eenzelfde hoeveelheid alcohol de ene dag een heel ander alcoholpercentage vertonen dan een paar dagen eerder of later. Doorgaans heeft wie alcohol gebruikt een vertekend beeld van wat een glas alcohol nu 'echt' inhoudt. De glazen worden bijvoorbeeld thuis, tijdens de maaltijd, vaak met al te gulde hand bijgeschonken, wat de berekening natuurlijk beïnvloedt. En vollere glazen gaan voor wie moet blazen gepaard met een hoger alcoholgehalte dan de persoon in kwestie misschien verwacht zou hebben.

Al die factoren en slechte gewoonten leiden ertoe dat het precieze alcoholgehalte onmogelijk berekend kan worden. De kans op onaangename verrassingen bij een alcoholcontrole is dan ook zeer groot. Dus, glaasje op, laat je rijden!





## Een goed gezichtsvermogen leidt tot veiligere wegen

Het gezichtsvermogen mee opnemen in de discussies over verkeersveiligheid is essentieel om het aantal ongevallen naar omlaag te krijgen. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie stierven in 2018 1,35 miljoen mensen op onze wegen en raakten er 50 miljoen gewond. Bijna 50% van die verkeersdoden zijn 'zwakke weggebruikers': voetgangers, fietsers en motorrijders. De oorzaken van verkeersongevallen kunnen zeer uiteenlopend zijn maar een slecht gezichtsvermogen is een ernstige en vaak onderschatte risicofactor. Uit onderzoek blijkt dat het gezichtsvermogen cruciaal is voor een veilige verkeersdeelname, aangezien 90% van de informatie die mensen in het verkeer nodig hebben via de ogen tot hen komt.

Gedurende jaren hebben de programma's voor de verkeersveiligheid geen rekening gehouden met dat gezichtsvermogen. Recent is daar verandering in gekomen. In april formuleerden de Verenigde Naties een reeks van aanbevelingen aan de regeringen om, in het kader van het plan 2021-2030 en het tweede actiedecennium voor de verkeersveiligheid, hun nationale verkeerssystemen te verbeteren. Men moet er onder meer op toezien dat iedere weggebruiker over een goed gezichtsvermogen beschikt. Alle burgers moeten evenveel kans maken om veilig hun bestemming, werkplaats, school of thuis te bereiken. Het gezichtsvermogen moet een belangrijke rol toebedeeld krijgen. Het is van cruciaal belang om van het gezichtsvermogen een mondiale prioriteit te maken en sensibiliseringsacties op te zetten rond het beschermen en corrigeren ervan.



## Nieuwe trajectcontroles op de Vlaamse wegen

In 2021 zijn er op de Vlaamse gewestwegen 19 nieuwe trajectcontroles, 6 verkeerslichtencamera's en 7 camera's voor snelheidscontroles bijgekomen.

Sedert enkele jaren concentreert de Vlaamse regering zich op controles langs de wegen waar de meeste snelheidsovertredingen begaan worden. Op plaatsen waar een trajectcontrole kwam daalde het aantal ongevallen aanzienlijk. Onderzoek toont aan dat mensen ook beduidend beter de snelheidsbepalingen naleven vóór en na zo'n trajectcontrole.

Elk jaar stelt het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een prioritaire lijst op van twintig plaatsen waar een trajectcontrole voor een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid zou kunnen zorgen. Ideaal zou zijn om ook te focussen op specifieke en lokale veiligheidskwesties. Vandaar de idee om de lokale overheden hier nauwer bij te betrekken, aangezien zij het beste geplaatst zijn om te beoordelen met welke veiligheidsmaatregelen het aantal verkeersslachtoffers op hun grondgebied het beste teruggedrongen kan worden. In het kader van het betrekken van de lokale over-

heden kunnen deze dus eigen voorstellen doen voor het plaatsen van vaste flitspalen, trajectcontroles en camera's aan verkeerslichten.

In 2021 zullen bijkomende middelen toegekend worden voor verkeersveiligheid, waaronder een gedeelte voor handhaving

## Een verklikker op de voertuigen geactiveerd vanaf 2021

Sinds 2020 moeten alle voertuigen die de fabrieken van de constructeurs verlaten uitgerust zijn met verklikkers die gegevens over het rijgedrag versturen naar de Europese Unie. Dat systeem kreeg de naam OB-FCM (On-Board Fuel Consumption Meter). De Europese richtlijn gaat nog een stap verder door sinds 1 januari 2021 te verbieden dat nog nieuwe voertuigen verkocht worden die niet met deze voorziening uitgerust zijn.

Uiteraard is het niet de bedoeling van de Europese Unie om het gedrag van de chauffeurs te bespieden. De bedoeling is vooral om het exacte verbruik van de voertuigen te controleren en sancties op te leggen aan de constructeurs die nog 'sjoemelen' met het verbruik van hun voertuigen, door

te beweren dat ze slechts zo'n 3,2 liter per 100 kilometer slikken. Onrechtstreeks is de bedoeling echter dubbel aangezien de informatie ook gebruikt kan worden om kopers te verdedigen die zich bedot voelen door de foute informatie en verkeerde gegevens.

## Overtredingen door fietsers

6.131 ... Zoveel processen-verbaal werden tijdens de eerste jaarmidde van 2020 uitgereikt aan fietsers. Fietsen is goed voor de gezondheid en voor het milieu, maar ook fietsers moeten de verkeersregels naleven. Hieronder lees je wat zoal aanleiding gaf tot die ruim 6.000 processen-verbaal.

### De technische vereisten

Dit type overtreding staat helemaal bovenaan, met meer dan 1.500 pv's. Maar wat bedoelt men precies met 'technische vereisten'? Het gaat daarbij om fietsen waarvan de verplichte uitrusting ontbreekt of te wensen overlaat: bel, goed werkende remmen vooraan en achteraan, een wit of geel licht vooraan en een rood licht achteraan, reflectoren, wit voor en rood achter, pedalen met reflectoren en reflectoren op de spaken of reflecterende buitenbanden.

### Het negeren van de verkeerslichten

Iets meer dan 1.300 boetes tijdens de eerste zes maanden van 2020 waren voor fietsers die de verkeerslichten genegeerd hadden: allemaal fietsers die door het rood reden of een weg overstaken, zonder dat het verkeerslicht voor fietsers op groen stond.

### Niet gebruiken van het fietspad

Fietsers zijn verplicht om het fietspad te gebruiken als dat als dusdanig aangeduid is en de markeringen niet uitgewist zijn. Fietsers die geen gebruik maken van het fietspad riskeren een bon van de politie. Tijdens de eerste helft van het jaar 2020 waren 1.303 fietsers in dat geval.

### Het gebruik van de gsm

De regel is dezelfde als voor de automobilisten: een fietser mag geen smartphone gebruiken, terwijl hij rijdt noch in stilstand. Fietsers die een gsm gebruiken zijn een gevaar voor zichzelf en voor de andere weggebruikers, aangezien ze geen aandacht meer hebben voor het verkeer noch voor hun directe omgeving.

### Niet naleven van de verbodsborden

Een fietser mag in theorie overal rijden, behalve wanneer een verkeersbord dat ver-

biedt. Dat kan het geval zijn in bepaalde groene zones, in autotunnels, enz. Hiertegen werden ruim 550 inbreuken vastgesteld.

### Het gebruik van de lichten

Een tweewieler moet niet alleen uitgerust zijn met lichten. De gebruiker moet er ook nog aan denken om ze op te zetten, zodra de zichtbaarheid niet meer ideaal is of als de nacht valt. Tegen fietsers die deze regel aan hun laars lappen werden 552 pv's opgesteld.

### Alcohol en drugs

Rijden onder invloed van alcohol of drugs is verboden. Die regel is dezelfde als voor de automobilisten. De politie mag een fietser dus laten blazen, of overgaan tot een controle om na te gaan of de weggebruiker onder invloed is van verdovende middelen. In de loop van 2020 vonden 139 positieve controles plaats.

### Personenvervoer

Het is verboden om met 2 op een tweewieler te zitten als achteraan of op het vrachtgedeelte vooraan geen tweede zitplaats voorhanden is. Fietsers mogen dus op het zadel geen tweede persoon vervoeren. Het gevaar daarvan is duidelijk. Deze overtreding heeft aanleiding gegeven tot 41 pv's.





# Verlaging van de wettelijke alcohollimiet in België: wat zijn de mogelijke effecten op het aantal slachtoffers?

Sinds 1994 bedraagt het wettelijk toegelaten bloedalcoholgehalte (bloedalcoholconcentratie, BAC) 0,5 g/l voor bestuurders in België. In 2015 is de limiet verlaagd tot 0,2 g/l voor beroepschauffeurs. Er is tot nog toe geen specifieke beperking ingevoerd voor beginnende chauffeurs in België. Vias heeft nu berekend wat de effecten zouden kunnen zijn op het aantal slachtoffers van een verlaging van de alcohollimiet.

## Context

Rijden onder invloed is in België, net als elders in Europa, een ernstig probleem voor de volksgezondheid. In België testte in de periode 2007-2010 zowat vier tiende van de ernstig gewonde chauffeurs die via de spoeddiensten in het ziekenhuis belandden (38%) positief op alcohol (BAC  $\geq$  0,5 g/l). In 2018 rapporteerden politiediensten in Europa 2.654 dodelijke verkeersongevallen als zijnde alcoholgerelateerd, al ligt het ware aantal wellicht veel hoger (ETSC, 2019). En dat is ook nog zonder rekening te houden met het grotere aantal gewonden. Het aandeel van de kilometers die in Europa verreden worden met een hoger dan wettelijk toegelaten alcoholpromillage (1,5-2,0%) kan verwaarloosbaar lijken, als de gevolgen

voor de gezondheid niet zo indrukwekkend waren: bij naar schatting bijna 25% van iedereen die sterft in het verkeer in de EU is alcohol in het spel.

Sinds 1994 bedraagt het wettelijk toegelaten bloedalcoholgehalte in België 0,5 g/l voor gewone chauffeurs. Vanaf 2015 is de limiet verlaagd tot 0,2 g/l voor beroepschauffeurs. Recent werden twee wetsvoorstellen ingediend in de Kamer van Volksvertegenwoordigers: het eerste met het voorstel om een nullimiet in te voeren voor elke chauffeur, het tweede met een beperking van die nullimiet tot enkel beginnende chauffeurs.

## Nullimiet: hoeveel is nul?

Een nullimiet invoeren zal betekenen dat chauffeurs voor ze gaan rijden geen alcohol gedronken mogen hebben. In het vervolg van dit rapport zullen we het gemakshalve

over een nullimiet hebben, maar we verwijzen daarmee naar een situatie waarin de limiet ofwel op 0 of op 0,2 g/l gebracht is en waarin inbreuken op de alcohollimiet vervolgd worden vanaf 0,2 g/l.

De huidige toestellen die gebruikt worden in landen met een nullimiet meten op betrouwbare wijze alcoholwaarden van minimaal 0,09 mg alcohol per liter uitgeademde alveolaire lucht (UAL). In landen, waaronder België, die voor de wettelijke omrekening de verhouding 1/2300 hanteren, komt dat overeen met een bloedalcoholconcentratie van 0,2 g/l. De Europese norm stelt nadrukkelijk: "er is om technologische en fysiologische redenen een beperking aan het detecteren van lagere alcoholconcentraties in adem". Bij een drempel onder de 0,2 g/l ontstaat dus een groter gevaar voor vals positieven, aangezien waarden onder die limiet te maken kunnen hebben met andere factoren dan het verbruik van alcoholische

Status	Alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht (EBAC)	Bloedalcoholconcentratie (BAC)
Safe	EBAC < 0,22 mg/l	BAC < 0,5 g/l
Alarm	0,22 mg/l $\leq$ EBAC < 0,35 mg/l	0,5 g/l $\leq$ BAC < 0,8 g/l
Positief	EBAC $\geq$ 0,35 mg/l	BAC $\geq$ 0,8 g/l



dranken. De equivalenties tussen de alcoholconcentraties in de adem en in het bloed, gebaseerd op een wettelijke omrekeningsfactor van of 1/2300, zijn te zien in de onderstaande tabel.

## Factoren die verband houden met rijden onder invloed van alcohol

Rijden onder invloed van alcohol wordt in verband gebracht met maatschappelijke factoren, zoals de wetgeving en de mate van handhaving, cultuur, sociale normen rond drinken en educatieve programma's en preventiecampagnes. Het verband tussen die factoren en rijden onder invloed is niet altijd eenduidig. In landen met een nullimiet wordt bijvoorbeeld een lage prevalentie vastgesteld van dronken chauffeurs, maar dat zien we ook in sommige landen met een hoger wettelijk toegelaten alcoholpromillage. Studies naar de relatie tussen alcoholcontroles en de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol lieten een verband zien op nationaal niveau landen met hogere aantallen alcoholcontroles krijgen minder alcoholgerelateerde ongevallen te verwerken.

Andere studies lieten bij het verkennen van het verband op individueel niveau contra-intuitive resultaten zien. Zo werd een positief verband vastgesteld tussen persoonlijke ervaring met alcoholcontroles en zelfgerapporteerd rijden onder invloed op individueel niveau. Mensen die vaker gecontroleerd worden rapporteren met andere woorden vaker onder invloed te hebben gereden. Dit kan het resultaat zijn van gerichte controles door de politie. Eenzelfde positief verband werd gevonden tussen de perceptie van de pakkans en de prevalentie van rijden onder invloed. Uit andere studies kwam een negatief verband naar voren tussen rijden en drinken en de perceptie van het risico om betrapt te worden. Waar de gepercipieerde pakkans toenam daalde de prevalentie van het zelfgerapporteerd dronken rijden.

Menselijk gedrag is sterk beïnvloed door sociale normen, dat wil zeggen de regels die binnen de sociale groep gehanteerd worden en waarmee mensen zich identificeren. Resultaten gebaseerd op ESRA2

tonen een verband tussen het aandeel van de autobestuurders die rapporteren gereden te hebben onder invloed van alcohol en het aandeel van de respondenten die vaststelden dat zulk gedrag sociaal aanvaard is of dat hun vrienden en familie zich op een vergelijkbare manier gedroegen.

Samengevat kan rijden onder invloed in verband worden gebracht met veel factoren, waaronder de wettelijk toegelaten BAC, de pakkans en de aanvaardbaarheid van rijden onder invloed. Stuk voor stuk verklaren ze gedeeltelijk, maar niet op een volkomen toereikende manier waarom de prevalentie van rijden onder invloed in België relatief hoog blijft.

## Effecten van alcohol op de rijvaardigheid

In de wetenschappelijke literatuur is uitgebreid gedocumenteerd hoe het risico om gewond te raken en nog meer om te overlijden in een auto-ongeval exponentieel toeneemt naarmate sprake is van een hoger BAC-niveau, in het bijzonder vanaf een BAC-niveau van 0,5 g/l.

Bij lage BAC-niveaus (minder dan 0,5 g/l) zijn de bevindingen omtrent het risiconiveau verdeeld. Enerzijds blijkt uit sommige studies dat het relatieve risico op ernstige verwondingen niet meetbaar toenam bij een BAC-niveau onder de 0,5 g/l. Anderzijds blijkt uit de wetenschappelijke literatuur hoe belangrijke aspecten van rijvaardigheid, zoals aandachtsverdeling, reactietijd en waakzaamheid al te lijden hebben onder BAC-niveaus van minder dan 0,5 g/l. Een experimenteel onderzoek wees uit dat het risico op een auto-ongeval toenam vanaf een BAC-niveau van 0,1 g/l. Volgens de National Academies of Sciences, Engineering and Medicine kan alcoholgebruik al bij een BAC-niveau van 0,2 g/l nadelige effecten hebben op bepaalde rijvaardigheden, zoals de visuele functies en het vermogen om verschillende taken tegelijk uit te voeren. Een recente meta-analyse toonde aan hoe BAC-niveaus, gaande van 0,23 g/l tot 1,0 g/l een ongunstige uitwerking hadden op de positie binnen de rijstrook en de snelheid. En uit een recente experimentele studie is gebleken dat, bij een BAC van 0,5 g/l,

alcohol de prestaties en de visuele perceptie sterker aantast bij beginnende chauffeurs van 18 dan bij de meer ervaren bestuurders van 21. De auteurs vonden echter geen significante afname van de rijprestaties bij lagere BAC-niveaus.

We kunnen besluiten dat de wetenschappelijke literatuur op een consistente wijze aantoont dat de alcoholgerelateerde prestatieverliezen toenamen met de alcoholconcentratie. Er bestaat overvloedig wetenschappelijk bewijs voor het feit dat de rijvaardigheid afneemt bij een BAC van 0,5 g/l, maar er is ook aangetoond dat die prestatieverliezen al kunnen beginnen bij lagere BAC-niveaus.

## De impact van het alcoholpromillage op de verkeersveiligheid

Onderzoek naar de doeltreffendheid van alcoholgerelateerde wetten, zoals het beperken van de BAC voor wie rijdt, tonen aan dat dergelijke maatregelen leiden tot een vermindering van het aantal alcoholgerelateerde verkeersongevallen, wanneer ze voor het eerst worden ingevoerd. De effecten van verdere verlagingen van de alcohollimiet lijken contextafhankelijk en minder duidelijk. We hebben weinig studies naar de impact van het verlagen van de limiet tot 0,5 g/l of lager. De meeste ervan zijn specifiek voor bepaalde landen of vertonen methodologische tekorten, zodat ze niet gebruikt kunnen worden als basis voor een betrouwbare evaluatie van de effecten van een lagere toegelaten BAC. In Noorwegen werd een evaluatie uitgevoerd na de verlaging van de wettelijke alcohollimiet, waarbij gebruik werd gemaakt van statistieken over nachtelijke en weekendongevallen als maatstaf voor alcoholgerelateerde ongevallen. Daaruit is gebleken dat het verlagen van de BAC-limiet van 0,5 naar 0,2 g/l niet gepaard ging met een aantoonbare afname van het aantal alcoholgerelateerde ongevallen.

Een onderzoek met gegevens uit 28 Europese landen vond bewijs voor de doeltreffendheid van een beperking van de BAC-limiet tot 0,5 g/l in Europa. Toch oordeelden de auteurs dat het invoeren van een stren-

gere BAC-limiet de verkeersveiligheid niet zou verhogen, indien de wijziging niet gepaard gaat met bijkomende alcoholgerelateerde maatregelen, zoals hogere accijnzen op alcoholische dranken, willekeurige ademtests, handhaving van sancties, communicatiecampagnes en educatieve programma's vanuit de overheid.

Een laatste belangrijke overweging betreft het effect van de nieuwe beperking bij alcoholconcentraties waarvoor die nieuwe limiet geen specifieke gevolgen heeft. Studies naar de impact van het verlagen van de BAC-limiet tot 0,8 g/l of tot 0,5 g/l, of minder toonden aan dat waar een positief effect werd vastgesteld, dat resulteerde in een vorm van afschrikking bij alle alcoholconcentraties en nog het meest bij de hoogste BAC-niveaus.

### Is het effect van het alcoholpromillage op het ongevalrisico leeftijdgebonden?

In de wetenschappelijke literatuur is veel bewijsmateriaal te vinden voor het feit dat jonge chauffeurs een hoger risico lopen op ongevallen dan ouderen. We weten ook dat rijden onder invloed tot een exponentiële stijging leidt van het risico op een verkeersongeval, al dan niet met fatale afloop.

Verkeersveiligheidsonderzoekers hebben geprobeerd om erachter te komen of het verhoogde risico op alcoholgerelateerde ongevallen onder jonge chauffeurs het gevolg is van het cumulatieve effect van leeftijd en alcoholgerelateerd risico, dan wel of het te maken heeft met de interactie tussen leeftijd en BAC die aantoont dat alcohol de rijvaardigheden van jonge chauffeurs sterker aantast dan bij de wat oudere bestuurders. Ook hier maken verschillen in onderzoeksdesign, methodiek en resultaten dat vergelijkingen tussen studies onderling zeer moeilijk zijn en de resultaten wisselend.

Sommige studies tonen een multiplicatieve effect van leeftijd en alcohol op het ongevalrisico, maar ze konden niet hard maken dat het risico op een alcoholgerelateerde aanrijding sterker toename bij jonge dan bij oudere chauffeurs. Andere studies



suggereren dat jongere chauffeurs sterker de invloed van alcohol ondergaan dan oudere, maar dat verschil was statistisch niet significant. In andere studies was het grotere ongevalrisico bij jonge chauffeurs alleen waarneembaar bij de niet-alcoholgerelateerde aanrijdingen en niet bij de alcoholgerelateerde ongevallen.

Twee studies kwamen tot de bevinding dat het verband tussen BAC en verkeersongevalrisico varieert volgens de leeftijd. De auteurs van de eerste studie ontdekten dat het risico op een dodelijk ongeval sterker steeg bij jonge chauffeurs (16-20 jaar) dan bij chauffeurs van 21 jaar of ouder. Een andere analyse stelde eenzelfde interactie vast en toonde aan dat het verband tussen alcohol en ongevalrisico groter was bij

chauffeurs jonger dan 21 dan bij de ouderen onder hen.

De interactie tussen leeftijd en BAC kan bijgevolg aantonen dat jonge chauffeurs sterker de nefaste invloed van alcohol ondergaan dan oudere, omdat ze minder ervaring hebben met rijden, met drinken en nog minder met rijden en drinken. Maar ze kan ook de situatie weerspiegelen waarin alcohol de risicodragingen aanscherpt die inherent zijn aan ongevallen onder jonge chauffeurs, zoals snelheid, het niet-dragen van de gordel, ... Het feit van een afname van de alcoholgerelateerde ongevallen bij jonge chauffeurs na de invoering van een nullimiet voor beginnende chauffeurs toont aan dat alcohol op zijn minst bijdraagt tot dat soort van ongevallen.

### Drie scenario's

De belangrijkste onbekende factor in onze schattingen is de evolutie van de prevalentie van dronken rijden in België, als de wettelijke limiet verlaagd zou worden. We definiëren daarom drie mogelijke scenario's die variëren in de mate waarin het verlagen van het wettelijk toegestane alcoholpromillage tot nul een impact kan hebben op het gedrag van de chauffeurs in de verschillende BAC-categorieën. Het definiëren van die scenario's stelt ons ook in staat om duidelijk de impact aan te tonen van de onderliggende aannames op het eventuele resultaat van de schattingen. De tabel hieronder vat de drie scenario's samen.



Naam scenario	Korte omschrijving	Gedetailleerde omschrijving
Beperkt Effect	Effect alleen op de specifieke BAC-categorie waarop men zich richt	Het scenario gaat ervan uit dat het nieuwe beleid alleen een impact zal hebben op de specifieke BAC-categorie waarop men zich richt, dat wil zeggen de categorie tussen 0,1 en 0,5 g/l. In die categorie zou de prevalentie van rijden onder invloed met 61,9% dalen, dat wil zeggen het brutoverschil tussen diegenen die rapporteren minstens één keer in de voorbije 30 dagen gereden te hebben na het drinken van alcohol in de Europese landen met een nullimiet en in landen met een limiet van 0,5 of hoger.
Uitgebreid Effect	'Beperkt Effect' scenario + bijkomend een lager effect in de BAC-categorie tussen 0,5 en 0,8 g/l	Scenario gebaseerd op het 'Beperkt Effect' scenario waaraan we een 'halo-effect' hebben toegevoegd in de BAC-categorie 0,5 tot 0,8 g/l. In die laatste categorie wordt de prevalentie van rijden en drinken geschat met 44,5% af te nemen, dat wil zeggen het brutoverschil tussen diegenen die melden gereden te hebben terwijl ze mogelijk boven de wettelijke alcohollimiet zaten in de Europese landen met een nullimiet en in landen met een limiet van 0,5 of hoger.
Sterk Uitgebreid Effect	'Uitgebreid Effect scenario' + bijkomend een lager effect in de BAC-categorie 0,8 tot 1,2 g/l	Scenario gebaseerd op het 'Uitgebreid Effect-scenario' waaraan we een 'halo-effect' hebben toegevoegd in de BAC-categorie 0,8 tot 1,2 g/l met een afname van 22,2% van de prevalentie van rijden en drinken (d.w.z. de helft van het verwachte effect in de BAC-categorie 0,5 tot 0,8 g/l).



## Resultaten

In geval van een algemene verlaging van de wettelijke alcohollimiet verwachten we een jaarlijkse afname van 10 tot 17 dodelijke, 8 tot 20 zwaargewonde en 135 tot 315 lichtgewonde slachtoffers. Indien de nullimiet enkel wordt toegepast bij beginnende chauffeurs kunnen we een jaarlijkse afname verwachten van 2 tot 4 dodelijke, 8 tot 16 zwaargewonde en 135 tot 262 lichtgewonde slachtoffers.

De geschatte dalingen hangen af van de veronderstellingen die we maken omtrent het effect van de wetswijziging op het drinken rijgedrag in het verkeer. Het is niet mogelijk om te zeggen welk van de drie scenario's het meest plausibele is.

De grootste relatieve risico's bevinden zich in de hogere BAC-categorieën (vooral 1,2 g/l en meer), wat ook betekent dat zich in die categorieën veruit het grootste potentieel bevindt om slachtoffers te vermijden. Het succes van eender welke maatregel zal dus sterk afhangen van de mate waarin deze maatregel erin slaagt om het gedrag te beïnvloeden van diegenen die nu ook al rijden met concentraties boven de toegelaten limiet. Dit betekent ook dat de meeste ongevallen kunnen vermeden worden als we erin slagen om de huidige regels strenger te handhaven.

*Potentieel vermeden ongevallen indien de nullimiet geldt voor alle chauffeurs.*

Ongevallen*	Scenario		
	Beperkt Effect	Uitgebreid Effect	Sterk Uitgebreid Effect
Dodelijke slachtoffers (n=430)	10	13	17
Zwaargewonden (n=2541)	8	11	20
Lichtgewonden (n=37247)	135	177	315
Totaal (N=40218)	154	201	352

*Potentieel vermeden ongevallen indien de nullimiet alleen geldt voor beginnende chauffeurs.*

Ongevallen*	Scenario		
	Beperkt Effect	Uitgebreid Effect	Sterk Uitgebreid Effect
Dodelijke slachtoffers (n=64)	2	3	4
Zwaargewonden (n=489)	8	10	16
Lichtgewonden (n=8093)	135	159	262
Totaal (N=8646)	146	171	282

De doelstelling van dit onderzoek bestond erin de verwachte effecten te becijferen van twee mogelijke beleidskeuzen: een algemene nullimiet voor alcohol in het verkeer en een nullimiet alleen voor beginnende chauffeurs). Deze studie wil kwantitatieve inschattingen geven en als dusdanig geen stelling innemen in het debat over het al dan niet implementeren van een nullimiet in België. Toch geven we volledigheidshalve uiteenlopende argumenten die voor of tegen een nullimiet pleiten.

**Bij de argumenten pro kunnen we de volgende vermelden:**

- De impact van het beleid op de volksgezondheid in termen van vermeden doden (jaarlijks 10 tot 17 levens gespaard) en gewonden (143 tot 335 gewonden vermeden).
- De boodschap zou ondubbelzinnig zijn: 'rijden en drinken gaan niet samen'. Zo zou ook een einde kunnen komen aan het gespeculeer over hoeveel glazen iemand nog kan drinken zonder de wettelijke limiet te overschrijden.
- Een dergelijk beleid bestaat al in andere Europese landen (negen Europese landen hebben al een nullimiet voor alle chauffeurs).

- Zoals blijkt uit de ESRA-enquête zou de maatregel op brede steun kunnen rekenen aangezien 67% van de Belgische bevolking aangeeft voorstander te zijn van een dergelijk beleid voor alle chauffeurs.

**We identificeerden echter ook factoren die eerder pleiten tegen de nieuwe beperking:**

- Het potentiële effect op het aantal verkeersslachtoffers blijft bescheiden, zeker als de impact zich zou beperken tot de doelgroep van chauffeurs met een BAC-niveau beneden de 0,5 g/l.
- De impact zal vooral berusten op de naleving van de maatregel door de chauffeurs met een BAC  $\geq 0,5$  g/l, dat wil zeggen de huidige wettelijke limiet. Louter een andere limiet afspreken is als dusdanig dus onvoldoende om dit probleem met succes aan te pakken.
- Een nullimiet zou de handhavingsinspanningen van de politie kunnen oriënteren naar kleinere inbreuken (bv. chauffeurs met een BAC tussen 0 en 0,5 g/l), ten nadele van de focus op meer problematisch gedrag, bv. rijden met een BAC boven 0,8 g/l.
- Een nullimiet kan inefficiënt blijken als ze niet gepaard gaat met andere alcoholgerelateerde maatregelen zoals een voldoende hoge pakkans, communicatiecampagnes en educatieve programma's vanuit de overheid.
- Wetende dat het BAC-niveau van de chauffeurs die bij een auto-ongeval betrokken zijn en gedronken bleken te hebben in 2018 gemiddeld maar liefst 1,6 g/l bedroeg en dat de risico's op dodelijke slachtoffers exponentieel toenemen met het BAC-niveau, moeten we besluiten dat de chauffeurs met een BAC-niveau onder de 0,5 g/l op het vlak van volksgezondheid niet de belangrijkste doelgroep vormen.



**Factoren die pleiten voor de implementatie van een nullimiet voor jonge chauffeurs zijn onder meer:**

- In termen van volksgezondheid zou de impact van een nullimiet verhoudingsgewijs groter zijn op ongevallen met minstens één jonge chauffeur, aangezien ze een hoger risico lopen op alcoholgerelateerde verkeersongevallen. Met een nullimiet zouden 2 tot 4 doden in de leeftijdsgroep 18-24 vermeden kunnen worden, afhankelijk van de impact die de nieuwe beperking zou hebben op jonge chauffeurs in alle BAC-categorieën. Wat de gewonden betreft zou de invoering van de nieuwe BAC-beperking kunnen resulteren in het vermijden van 8 tot 16 zwaargewonden en 135 tot 262 lichtgewonden, afhankelijk van het potentiële 'halo-effect' van de maatregel op jonge chauffeurs met hogere BAC-niveaus.
- Nog een argument dat zou kunnen pleiten vóór de implementatie van deze BAC-limiet voor jonge chauffeurs is dat de Europese Commissie (2001) de maat-

regel aanbeveelt en dat hij in de meerderheid van de Europese landen al is ingevoerd. 17 landen waar het wettelijk toegestane alcoholpromillage 0,5 g/l bedraagt passen immers al lagere limieten toe voor beginnende chauffeurs.

- Volgens de ESRA-enquête is het draagvlak voor deze maatregel zelfs groter dan voor een nullimiet voor alle chauffeurs. 78% van de respondenten verklaart zich voorstander van een dergelijk beleid dat zich beperkt tot jonge chauffeurs.

**Maar er bestaan ook argumenten tegen een specifieke nullimiet voor beginnende chauffeurs:**

- Al bij al zou het effect op de volksgezondheid veel beperkter zijn in het geval van een algemene nullimiet (2 tot 4 versus 10 tot 17 geredde mensenlevens per jaar en 143 tot 278 versus 143 tot 335 vermeden gewonden).
- De implementatie van dit beleid zou gepaard gaan met operationele problemen, zoals de noodzaak om uit te maken hoe lang een chauffeur al over een rijbewijs

beschikt en de behoefte aan twee verschillende meettoestellen voor de politiediensten die deze specifieke beperking moeten toepassen.

- De maatregel kan gezien worden als een vorm van discriminatie tegenover jonge chauffeurs en zou daardoor als onrechtvaardig ervaren kunnen worden, in het bijzonder door de doelgroep zelf. Het is goed om weten dat het aandeel van de mensen die tegen deze maatregel gekant zijn dubbel zo hoog was in de leeftijdscategorie tussen 18 en 24 jaar, vergeleken met de ouderen (18,1% versus 9,3%), terwijl we een dergelijk verschil niet terugvinden als de maatregel zou gelden voor alle chauffeurs.
- Er is geen wetenschappelijke consensus over een hoger risico voor jonge chauffeurs op een alcoholgerelateerd ongeval. Het grotere risico voor jonge chauffeurs zou ook te maken kunnen hebben met een groter risicogedrag dan met het drinken van alcohol.

Stijn DANIELS  
Heike MARTENSEN  
Nathalie MOREAU







**59 doden en 7000 gewonden minder op onze wegen tijdens de eerste 9 maanden van dit jaar**

Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute is het aantal doden ter plaatse op onze wegen met 16% gedaald tijdens het eerste trimester van 2020 ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar (ofwel 59 doden minder). Het aantal gewonden daalde met 20%. Daardoor waren er bijna 7.000 gewonden minder. Die dalingen zijn uiteraard te wijten aan de beperking van onze verplaatsingen, zeker tijdens de lockdown in de eerste 6 maanden van het jaar. Toch stellen we ook minder gunstige tendensen vast. Zo was de maand september dit jaar veel dodelijker dan vorig jaar. In Vlaanderen valt vooral op dat er tijdens de zomermaanden meer fietsdoden waren. Er vielen 17 fietsdoden in het derde trimester, het hoogste aantal sinds 2014.



### 59 doden en bijna 7000 gewonden minder

Het aantal verkeersdoden op onze wegen is tijdens de eerste 9 maanden van dit jaar gedaald: -16% in vergelijking met dezelfde periode in 2019 (ofwel 303 doden in plaats van 362). Het gaat hier over de doden ter plaatse. Daarbij moeten nog de mensen toegevoegd worden die tot 30 dagen na hun ongeval overlijden in het ziekenhuis.

Het aantal gewonden daalde ook fors (van 34.876 naar 27.961, ofwel -20%), net zoals het aantal letselongevallen (van 27.696 naar 22.918, ofwel -17%). Alle indicatoren vertonen dus een daling.

#### September dodelijke maand

Als je de cijfers in detail bekijkt valt vooral op dat augustus (van 41 naar 42 doden) en zeker september (van 31 naar 48 doden) zeer dodelijk zijn geweest. Het uitzonderlijk zachte weer van september heeft mensen

ertoe aangezet om er op uit te trekken en dat heeft het risico doen toenemen. Het verkeer is wel vlotter gebleven dan de voorbije jaren, wat sommige bestuurders ertoe heeft aangezet meer risico's te nemen. Het is al sinds 2015 geleden, dat de ongevallen tijdens de eerste 9 maanden van het jaar nog zo ernstig waren.

### Grootste daling is in Wallonië

Het aantal doden in Vlaanderen is gedaald (van 164 naar 145 doden, -12%), maar de daling was groter in Wallonië (van 185 naar 146 doden, -21%). In Brussel ging het aantal verkeersdoden van 13 naar 12.

Het aantal letselongevallen daalt vooral sterk in Vlaanderen (van 16.992 naar 14.079 in Vlaanderen, ofwel -17%) en Wallonië (van 7.842 naar 6.372, -19%). In Brussel is die daling iets minder uitgesproken (van 2.862 naar 2.467 ofwel -14%).

Evolutie 2019-2020 van het aantal letselongevallen en verkeersslachtoffers tijdens de eerste 9 maanden

	Eerste 9 maanden 2019	Eerste 9 maanden 2020	Evolutie 2019-2020 (absolute cijfers)	Evolutie 2019-2020 %
Letselongevallen	27.696	22.918	- 4.778	- 17,3%
Totaal aantal slachtoffers	35.238	28.264	- 6.974	- 19,8%
<b>Doden ter plaatse</b>	<b>362</b>	<b>303</b>	<b>- 59</b>	<b>- 16,3%</b>
<b>Gewonden</b>	<b>34.876</b>	<b>27.961</b>	<b>- 6.915</b>	<b>- 19,8%</b>

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: Vias institute

### Aantal letselongevallen daalt overal fors in Vlaanderen

Het aantal letselongevallen is stevig gedaald in elke provincie. De grootste daling was er in Oost-Vlaanderen (-20%) en Antwerpen (-19%). Het aantal doden daalde stevig in Antwerpen (-8 doden, van 43 naar 35) en Limburg (-6 doden, van 33 naar 27). In de andere provincies is er overal een heel lichte daling. In Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen waren er telkens 2 doden minder, in Oost-Vlaanderen was er 1 dode minder.

### Tendensen volgens het type weggebruikers

#### Stijging van het aantal fietsdoden in Vlaanderen

Het aantal doden daalde nationaal voor alle vervoersmiddelen, behalve voor de bromfietsen (van 5 naar 10 doden). De grootste daling stellen we vast bij de auto-inzittenden (van 183 naar 145 doden). Dat heeft voor een stuk te maken met de beperking van het verkeer tijdens de eerste twee trimesters. In Vlaanderen zien we in het derde trimester vooral een stijging van het aantal fietsdoden. 17 fietsers kwamen om het leven tussen juli en september. Dat

is het hoogste aantal sinds 2014. In totaal kwamen er in de eerste 9 maanden van dit jaar 30 fietsers ter plaatse om het leven in Vlaanderen, 3 meer dan in dezelfde periode vorig jaar.

#### Aantal letselongevallen wel gedaald voor alle types weggebruikers in Vlaanderen

Het aantal letselongevallen is wel voor alle types weggebruikers gedaald. Dat geldt zeker voor de voetgangers (-23%), de auto-inzittenden (-23%) en de motorrijders (-20%).

In Brussel is er wel een stijging van het aantal ongevallen met fietsers met 16% (van 748 naar 870 ongevallen).

### Geen structureel dalende trend op de autosnelwegen

Ondanks de lockdown is het verontrustend om vast te stellen dat er 59 doden vielen op onze autosnelwegen. Het aantal verkeersdoden op de autosnelweg tijdens de eerste 9 maanden van dit jaar ligt daarmee hoger dan voor dezelfde periode in 2016 (52 doden), 2017 (56 doden) en 2018 (58 doden). Enkel in 2019 (77 doden) lag dit aantal hoger. Op de autosnelwegen is sinds 2015 geen structureel dalende trend in het aantal verkeersdoden meer waar te nemen.

### Conclusie

De resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer voor de eerste 9 maanden van dit jaar zijn zeker beïnvloed door de lockdown van bijna 3 maanden tijdens het tweede trimester. De ernst van de ongevallen blijft wel zorgwekkend. Het verkeer was minder druk en sommige bestuurders hebben daarvan geprofiteerd om meer risico's te nemen. Het verkeer zal ook de komende maanden door telewerk nog vlotter verlopen. Het is daarom van het grootste belang om te blijven controleren op overdreven snelheid en de bestuurders aan te sporen om de snelheidsregels te respecteren.

Federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet: 'We moeten waakzaam blijven en concreet handelen, zoals voorzien is het federaal regeerakkoord, om het aantal verkeersslachtoffers op onze wegen verder te dalen ook na deze gezondheidscrisis. Ik wil daarom inzetten op het bestrijden van recidive en de straffeloosheid van verkeersinbreuken. Een op de drie bestuurders moet elk jaar gecontroleerd worden om de drama's te vermijden die elk jaar veroorzaakt worden door overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol of het gebruik van de gsm achter het stuur. Ik wil daarnaast inzetten op alternatieve straffen zoals verkeerscursussen, die complementair zijn met boetes en een verval van recht tot sturen.'

De volledige barometer kan je raadplegen via [www.verkeersveiligheidsbarometer.be](http://www.verkeersveiligheidsbarometer.be)

Benoit GODART



# Overgang naar de wintertijd gevaarlijk voor voetgangers

Begin november zijn we weer overgeschakeld op de wintertijd. Het wordt een uur vroeger donker en het zijn vooral de voetgangers die hiervan de gevolgen dragen. Volgens een nieuwe statistische analyse van Vias institute is er een stijging van het aantal dode en zwaargewonde voetgangers met 80% tijdens het spitsuur. In Brussel zijn er 63% meer zwaargewonden en doden bij de voetgangers. Deze stijging valt nog meer op in Wallonië (+89%) en in Vlaanderen (+80%). Het is belangrijk om op dit moment de voornaamste veiligheidsregels voor voetgangers en automobilisten nog eens te herhalen.

## Meer ongevallen en meer ernstige ongevallen

De overschakeling naar de wintertijd is de start van een risicovolle periode. Van oktober tot november stijgt het aantal letselongevallen met voetgangers in de avondspits met 34%. Het aantal zwaargewonde en doden bij voetgangers neemt zelfs met 66% toe. Er zijn dus niet alleen meer ongevallen, ze zijn ook ernstiger. Zo stellen we 15 doden per 1.000 letselongevallen vast in oktober,



tegenover 31 doden per 1.000 ongevallen na de verandering van het uur.

Het is aannemelijk dat de impactsnelheid bij botsingen hoger ligt na de verandering van het uur omwille van de verminderde zichtbaarheid. Sommige bestuurders zien de voetganger niet en remmen later of helemaal niet. Natuurlijk is het ook zo dat trajecten die normaal gezien in het licht gebeuren, nu in schemering of in het donker afgelegd worden.

## Twee types ongevallen

Twee ongevalstypes doen zich voor wanneer een bestuurder een voetganger aanrijdt die binnen de bebouwde kom oversteekt.

1. De voetganger steekt over op een brede straat met verschillende stroken per rich-

Evolutie van het aantal letselongevallen tussen de maand oktober en november, met een voetganger tussen 16 u en 19U periode 2010-2019

	Belgique	Wallonie	Flandre	Bruxelles
Aantal letselongevallen met een voetganger	38%	38%	34%	45%
Aantal dode of zwaargewonde voetgangers	<b>80%</b>	<b>89%</b>	<b>80%</b>	<b>63%</b>
Ernst van ongevallen met voetgangers. (aantal dode en zwaargewonde voetgangers /1000 letsongevallen met een voetganger)	31%	37%	34%	12%

Bron : Vias institute

ting. Hij doet op of vlakbij een oversteekplaats. De geparkeerde of stilstaande voertuigen hinderen de zichtbaarheid van zowel de voetganger als de bestuurder. De voetganger kijkt niet goed om zich heen. De bestuurder ziet de voetganger niet of te laat om nog plots te kunnen uitwijken.

2. De bestuurder merkt de voetganger op, hoewel die vaak niet reglementair oversteekt. De automobilist is al te zeker over zijn voorrang en anticipeert niet op de overstekende voetganger. De omgekeerde situatie komt eveneens vaak voor bij ongevallen met een voertuig dat naar links of rechts afdraait: de voetganger merkt het voertuig op, maar gaat ervan uit dat de bestuurder de voorrangsregels zal naleven. De voetganger houdt er dus geen rekening mee dat de bestuurder hem mogelijk niet heeft opgemerkt om-

dat die zijn aandacht afgeleid was door andere zaken.

## Fietsers ook getroffen ... bij het vallen van de avond

Voor fietsers is de factor die hun veiligheid beïnvloedt minder de tijdsverandering maar eerder het verkorten van de dagen. Zo registreert het Vias Instituut ongeveer 5 keer meer ongevallen met een fietser in oktober in de ochtend en in de schemering dan in juni bijvoorbeeld, omdat er waarschijnlijk veel meer fietsers op de weg zijn in het voorjaar dan in de herfst.

Benoit GODART



## 3 tips voor voetgangers

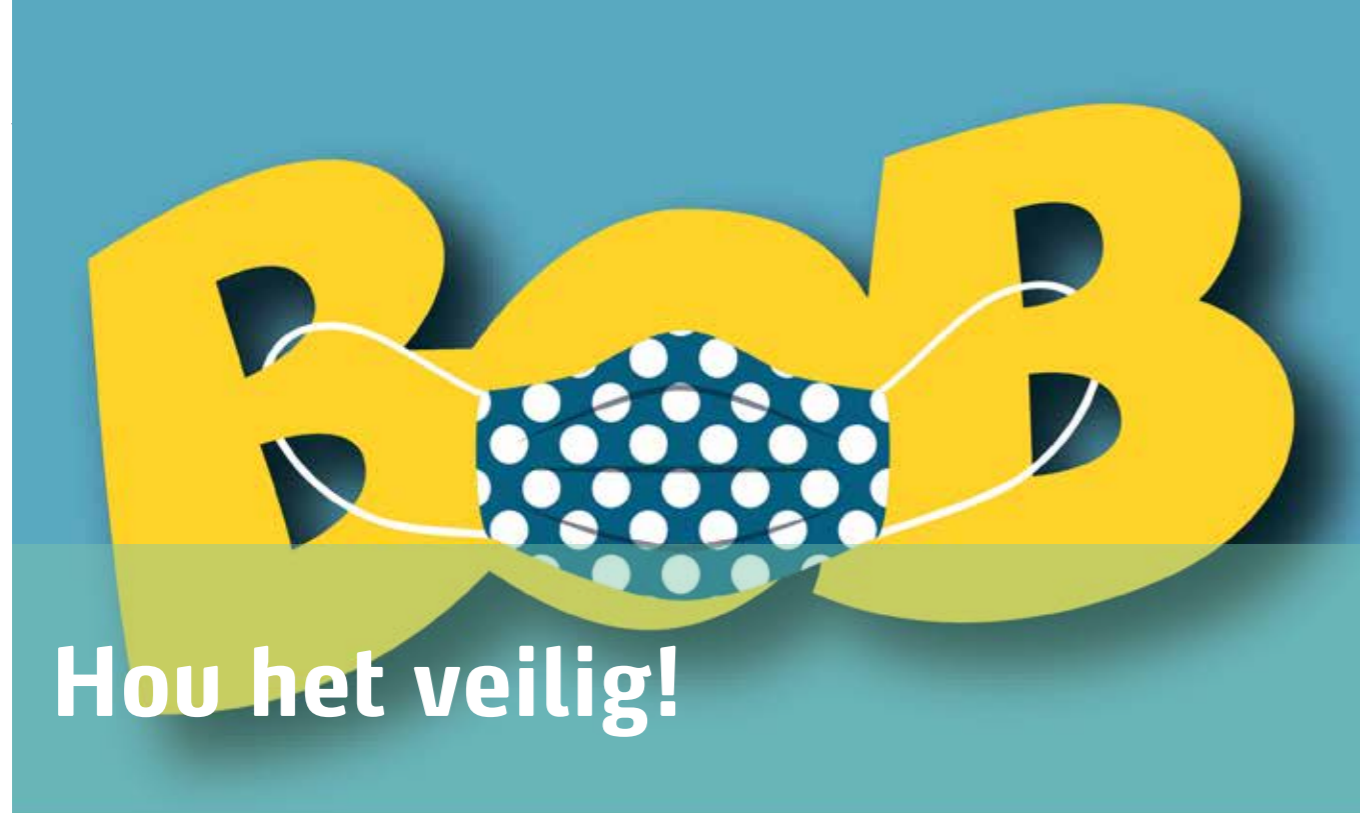
1. Het is enorm belangrijk dat je als voetganger goed zichtbaar bent. Kies dus voor reflecterende kledij of fluomateriaal. Daarmee word je veel beter opgemerkt door automobilisten. Met reflecterende kledij word je immers al tot op 150 meter opgemerkt. Met donkere kledij zien autobestuurders je slechts vanop 20 meter. Ter herinnering: aan 50 km/h op een droog wegdek heeft een wagen minimum 26 meter nodig om tot stilstand te komen.
2. Kijk verschillende kanten vooraleer je oversteekt. Door het licht van de koplampen is het vaak moeilijk om oogcontact te maken, maar vergewis je er zeker van dat de autobestuurder is gestopt vooraleer je oversteekt. Voorrang hebben wil niet noodzakelijk zeggen dat je zomaar blind moet oversteken.
3. Gebruik de oversteekplaatsen voor voetgangers. Ondanks het feit dat er zich soms ongevallen op voordoen, blijven ze de meest veilige plekken om over te steken. De wegcode stelt dat je ze moet gebruiken als er zich eentje 30 meter in de buurt bevindt.

## 3 tips voor automobilisten

1. In november begint er een periode op onze wegen waarbij we extra alert moeten zijn. Pas je gedrag aan, zeker door te vertragen in de buurt van oversteekplaatsen voor voetgangers. Een autobestuurder moet in staat zijn te stoppen voor elke oversteekplaats, zelfs als een voetganger zich erop waagt zonder te kijken.
2. Een voetganger kan zich achter een andere verschuilen. Als je stopt om een voetganger over te laten, kijk nog eens extra vooraleer je terug vertrekt dat er geen andere voetganger vlak achter hem volgt.
3. Steek niet voorbij op een oversteekplaats voor voetgangers. Het is niet alleen verboden, maar ook gevaarlijk.







Ondanks COVID-19 startte midden december de nieuwe BOB-campagne. De campagne vraagt aan bestuurders om het veilig te houden en knipoogt met het beeld van een mondkap naar de geldende gezondheidsvoorschriften. Tegelijk herinnert het de weggebruikers aan het probleem van alcohol in het verkeer. Alcohol achter het stuur is en blijft levensgevaarlijk. Vorig jaar was bij 1 op de 9 letselongevallen een bestuurder onder invloed van alcohol betrokken. In totaal ging het over meer dan 4.100 ongevallen met doden of gewonden. Met BOB blijven we iedereen duidelijk maken dat het drinken van alcohol en rijden niet samengaan.

### Alcohol achter het stuur: lichte verbetering, maar BOB blijft onmisbaar

5,5 keer meer controles, 3,5 keer minder positieve bestuurders dan 25 jaar geleden

Tijdens de eerste BOB-campagne, in december 1995, controleerde de politie 100.000 bestuurders. Maar liefst 6,4% van hen testte positief. Vorig jaar legden meer dan 550.000 bestuurders een blaastest af. Slechts 1,8% was positief. Nooit eerder

controleerde de politie meer bestuurders en nooit eerder waren er zo weinig bestuurders positief. De jarenlange inzet van sensibilisering en handhaving heeft duidelijk effect.

Uit officiële cijfers blijkt dat het aantal letselongevallen met een bestuurder onder invloed van alcohol de voorbije 10 jaar met 20% gedaald is. Toch gebeurden er in 2019 nog meer dan 4.100 ongevallen, met 5.400 slachtoffers, waarbij alcohol een rol speelde. Dat is ongeveer 1 ongeval elke twee uur in ons land.

#### Niet enkel 's nachts een probleem

De laatste nationale gedragsmeting alcohol van Vias toont aan dat het percentage positieve bestuurders 's nachts (10,7% tijdens de week, 12,6% tijdens weekendnachten) hoger ligt dan tijdens de dag (0,4% op weekdays, 1,2% tijdens weekenddagen). Omdat het aantal bestuurders overdag natuurlijk veel hoger ligt dan 's nachts, is het risico om een bestuurder onder invloed tegen te

komen zeker aanwezig. Het dus noodzakelijk om ook overdag alcoholcontroles uit te voeren.

#### Ongevallen: gemiddeld promillage van de betrokken bestuurders is 1,7 %

Wanneer bestuurders onder invloed rijden, hebben ze meestal veel te veel gedronken. Dat heeft uiteraard gevolgen voor de verkeersveiligheid. Zo is het gemiddelde alcoholgehalte van bestuurders die betrokken zijn in een letselongeval 1,7‰. Bestuurders met zo'n hoog alcoholgehalte hebben tot 200 keer meer kans om te sterven of zelf iemand te doden dan nuchtere bestuurders. Dat heeft niet alleen te maken met de verhoging van hun ongevalsrisico, maar ook met de ernst van de verwondingen. Autobestuurders onder invloed van alcohol begaan meer snelheidsovertredingen en dragen bijvoorbeeld minder vaak hun gordel.



### Nieuwe campagne: 'Hou het veilig'

Deze maand zullen er geen grote feesten zijn. En ook de cafés en restaurants zijn gesloten. We vieren in kleine huiselijke kring. Toch vinden de Belgische Brouwers, Assuralia, Vias institute, Brussel Mobiliteit, de Vlaamse overheid, AWSR en de lokale en federale politie het belangrijk om een BOB-campagne te organiseren. Het is niet omdat we onze verplaatsingen beperken, dat het probleem van alcohol achter het stuur verdwijnt.

We hebben daarbij ook aandacht voor de huidige situatie en vragen aan elke Belg om het veilig te houden. Dit door zowel de huidige gezondheidsvoorschriften te volgen, de avondklok te respecteren als niet te rijden onder invloed van alcohol. Zo zorgen we met z'n allen in de meest ruime zin voor onszelf en voor elkaar.

#### Mediaplan van de campagne

Zoals elk jaar plaatsen we affiches langs de wegen. Aan het BOB-logo voegden we dit jaar een mondkap toe.

BOB zal ook aanwezig zijn op Instagram, YouTube en Facebook met sensibiliseringsboodschappen en animatiefilmpjes.

Van 14 december tot 4 januari sporen we via de winkelkarren van de hypermarkten van Carrefour de klanten aan om aan BOB te denken en alcoholvrije dranken te voorzien. Via een QR-code op deze karren kunnen klanten via een wedstrijd een assortiment van alcoholvrije bierjes winnen.

Benoit GODART







# Professionele bestuurders en verkeersveiligheid

Rijden is een veeleisende opdracht, verschillende fysische en cognitieve processen moeten gelijktijdig en gedurende relatief lange periodes worden uitgevoerd. Het is een activiteit die bovendien weinig ruimte voor fouten laat. Dat die activiteit in een professionele context uitgeoefend wordt, maakt het veeleisende karakter nog meer uitgesproken. Doorgaans worden de termen beroepschauffeur of professionele chauffeur gebruikt voor mensen die voor hun werk een voertuig besturen. In de context van dit rapport van Vias institute focussen we specifiek op chauffeurs waarvan het beroep bestaat uit het vervoeren van personen en goederen. We bekijken het relatieve risico van professionele bestuurders ten opzichte van het geheel van andere weggebruikers.

## Letselongevallen met professionele bestuurders

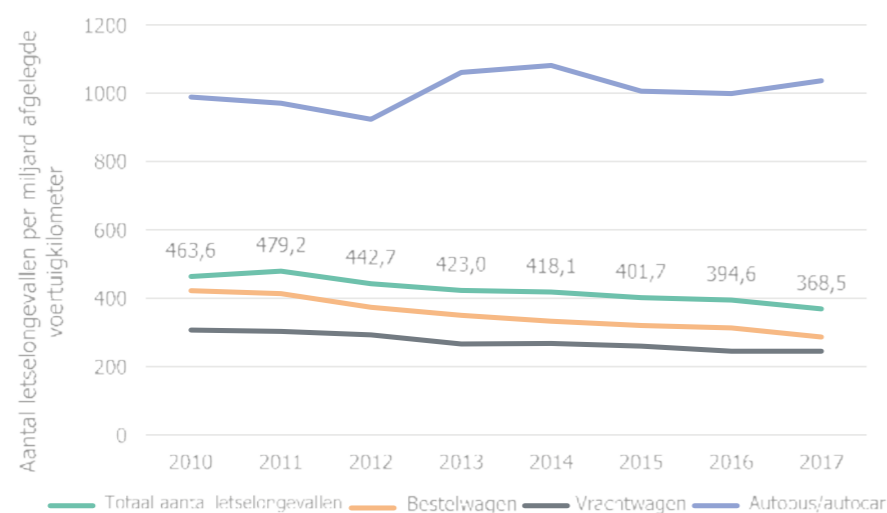
Afgezien van de absolute ongevallencijfers is het ook interessant om nader in te gaan op het relatieve risico op ongevallen bij de verschillende categorieën van voertuigen ten opzichte van het totale aantal

kilometers dat elk van die categorieën heeft afgelegd. De typische manier om dat relatieve risico te benaderen is op basis van het aantal ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometer. De figuur toont dit relatieve risico voor de periode van 2010 tot 2017 en respectievelijk voor de ongevallen waarbij een bestelwagen, vrachtwagen en een autobus/autocar betrokken was, alsook ter vergelijking voor alle categorieën van voertuigen samen. Voor het totaal van alle voertuigen telden we voor het jaar 2017

368,5 ongevallen per miljardafgelegde voertuigkilometer en wat de evolutie betreft zien we voor de onderzochte periode een duidelijk dalende tendens (-21% tussen 2010 en 2017)

Het ongevallennisico is kleiner voor bestelwagens en voor vrachtwagens, respectievelijk 287 en 245 ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometer voor het jaar 2017. Bovendien is de tendens voor die voertuigen en voor de onderzochte periode ook duidelijk dalend: -32% voor de be-

Evolutie van het aantal letselongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometer voor verschillende categorieën van voertuigen en voor het geheel van alle letselongevallen.



Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium), 2008-2017. Infografie: Vias institute.

stelwagens en -20% voor de vrachtwagens tussen 2010 en 2017. Voor de autobussen/ autocars ligt het ongevallennisico dan weer veel hoger (10.36,6 ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometer voor 2017) en ook de evolutie gaat in de andere richting met een zekere toename, in het bijzonder voor de periode 2012-2017. Dat veel hogere risico heeft wellicht te maken met het feit dat deze categorie ook het stedelijk en interstedelijk openbaar vervoer omvat waar zich vermoedelijk door de verkeersdruk veel ongevallen voordoen, zij het doorgaans met minder ernstige gevolgen.

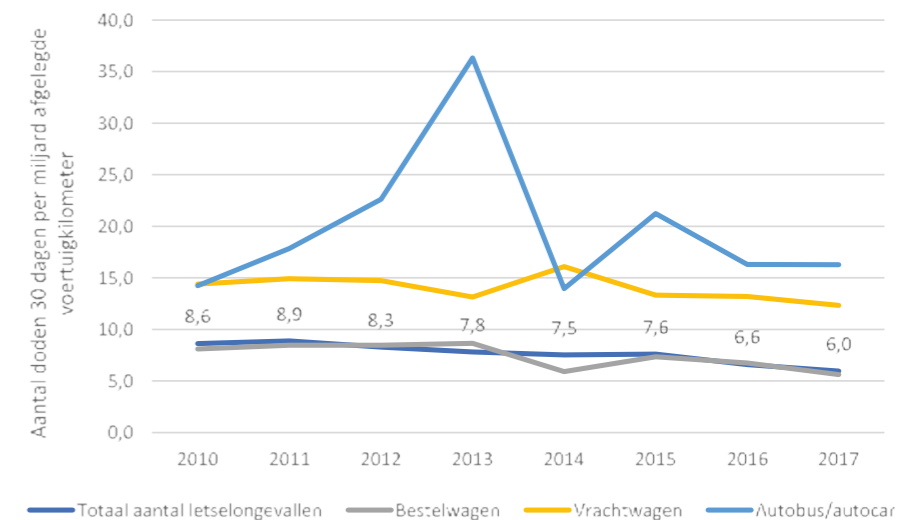
In een recente studie van Vias institute naar arbeidsongevallen in het verkeer en op basis van de gegevensbank van de arbeidsongevallen kon aangetoond worden dat de transportsector een van de sectoren is met de meeste arbeidsongevallen in het verkeer: 10,3 ongevallen per 1.000 personen die in de sector actief zijn. De sector wordt daarmee alleen voorafgegaan door het onderwijs waar het aantal arbeidsongevallen in het verkeer nog hoger ligt, namelijk op 17,4 ongevallen per 1.000 personen die in de sector actief zijn. Bovendien bleek uit dezelfde studie (Steegmans en Dupont, 2015) dat de sector qua ernst van de arbeidsongevallen in het verkeer tot de top vijf behoorde van de 20 onderzochte sectoren: ruim 16 % van de ongevallen had er een overlijden of een blijvende arbeidsongeschiktheid als gevolg, tegenover 13 % voor het totaal van de arbeidsongevallen in het verkeer.

## Wat mortaliteit betreft

Hoewel het risico voor een vrachtwagenbestuurder om betrokken te raken bij een ongeval kleiner is, keert die tendens zich om zodra we specifiek gaan kijken naar de ongevallen met een dodelijke afloop

Het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometer is veel hoger bij de ongevallen waarbij een vrachtwagen betrokken is, dan voor het totale aantal ongevallen: gemiddeld 14 tegenover 8 voor alle categorieën van voertuigen en voor alle bestudeerde jaren. Bij de autobussen/autocars ligt het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometer nog hoger: gemiddeld 20 voor de onderzochte jaren. Bo-

Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometer voor verschillende voertuigcategorieën en voor het geheel van de letselongevallen.



Bron: FOD Economie DG Statistiek en FOD Mobiliteit en Vervoer; Infografie: Vias institute.

vendien kent het aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometer voor de autobussen/autocars sterke schommelingen, met een aanzienlijke piek voor het jaar 2013 met zijn recordaantal van 36 doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometer. Die grotere variatie bij de autobussen/autocars kan onder meer verklaard worden door het feit dat dit type ongeval vrij zeldzaam is, vergeleken met de andere voertuigen en dat de menselijke schade er sterk kan uiteenlopen van het ene ongeval tot het andere. Ongevallen met autobussen/autocars kunnen in extreme gevallen

een impact hebben op alle inzittenden, bestuurders en passagiers. Bij de bestelwagens zijn de tendensen zeer gelijklopend met die voor het geheel van alle voertuigen.

Kijken we even naar de relatieve ernst van de ongevallen en tellen we het aantal doden 30 dagen per 1.000 ongevallen, en niet meer per miljard afgelegde voertuigkilometer, dan zien we voor de verschillende categorieën van gebruikers beduidend andere tendensen. Bij de vrachtwagens blijft het aantal doden 30 dagen per 1.000 ongevallen zeer aanzienlijk en veel hoger dan voor het geheel van alle voertuigen: gemiddeld





51 tegenover 18 voor het totaal van de onderzochte periode. Omgekeerd ligt het aantal doden 30 dagen per 1.000 ongevallen bij de autobussen/autocars veel lager en zelfs onder het totaal van gemiddeld 13 voor alle voertuigen en alle onderzochte jaren. De aanzienlijke verschillen voor de autobussen/autocars tussen het aantal doden 30 dagen per 1.000 ongevallen en per miljard afgelegde voertuigkilometer kan verklaard worden door het feit dat het aantal ongevallen per miljard afgelegde voertuigkilometer zeer hoog ligt, maar dat de meeste van die ongevallen niet ernstig zijn (wellicht omdat in deze categorie ook het stedelijke en interstedelijke openbaar vervoer is opgenomen). Bij de bestelwagens blijft de tendens vrij gelijkaardig aan die van het totaal van de voertuigen hoewel licht hoger (gemiddeld 22 doden 30 dagen per 1.000 ongevallen voor het geheel van de onderzochte jaren).



aantal ongevallen en van het risico over de jaren heen, met uitzondering van de ongevallen met een autobus/autocar. Anderzijds blijft de ernst, als er sprake is van een ongeval, over de jaren heen vrij stabiel.

### Ernst van de ongevallen voor de andere bij het ongeval betrokken weggebruikers

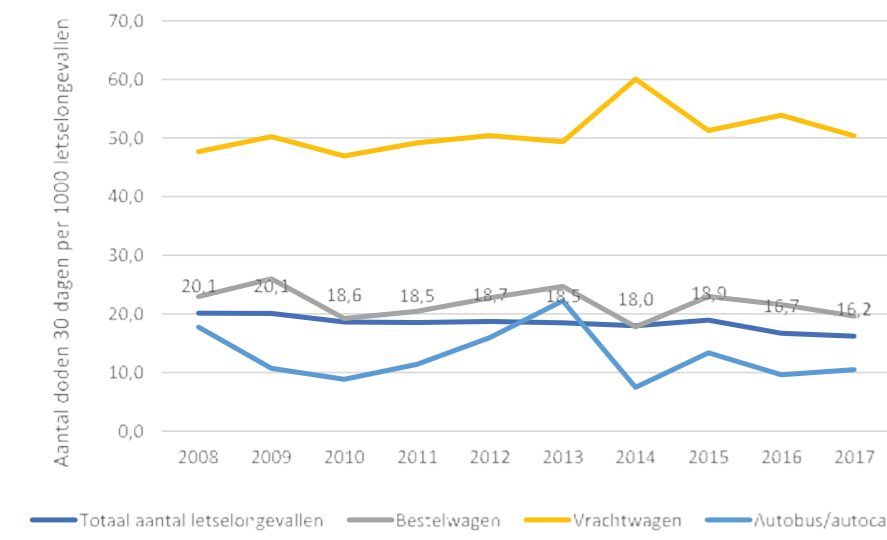
De cijfers hebben telkens betrekking op alle slachtoffers van ongevallen waarbij een van de typen van voertuigen betrokken is, ongeacht of die slachtoffers al dan niet inzittenden waren van die voertuigen. Op basis van de beschikbare gegevens kan een

onderscheid worden gemaakt tussen de inzittenden van het betrokken voertuig en de anderen. Een andere manier in dit verband om de ernst van de ongevallen afhankelijk van de voertuigen te laten zien, is door een vergelijking tussen het aandeel van de slachtoffers die niet bij het voertuig horen en dat van de inzittenden.

Op vrij logische wijze stellen we daarbij vast dat bij ongevallen waarbij een personenwagen betrokken is, het aantal slachtoffers onder de niet-inzittenden van het voertuig een minderheid vormt, in de orde van grootte van 30 % tot 35 %, en dat hun aandeel kleiner is dan bij de andere onderzochte voertuigcategorieën. Bij de bestelwagens, vrachtwagens en autobussen/autocars daarentegen situeert de meerderheid van de slachtoffers zich bij de anderen die geen inzittende zijn van het betrokken voertuig. Die tendens is het sterkste bij de vrachtwagens. Bij ongevallen met vrachtwagens zijn ruim 80 % van de gewonden en overledenen op 30 dagen andere weggebruikers dan de inzittenden van de vrachtwagen. Bij de autobussen/autocars behoort ruim 85 % van de overledenen op 30 dagen tot de andere categorieën van weggebruikers tegenover ongeveer de helft voor de gewonde slachtoffers.

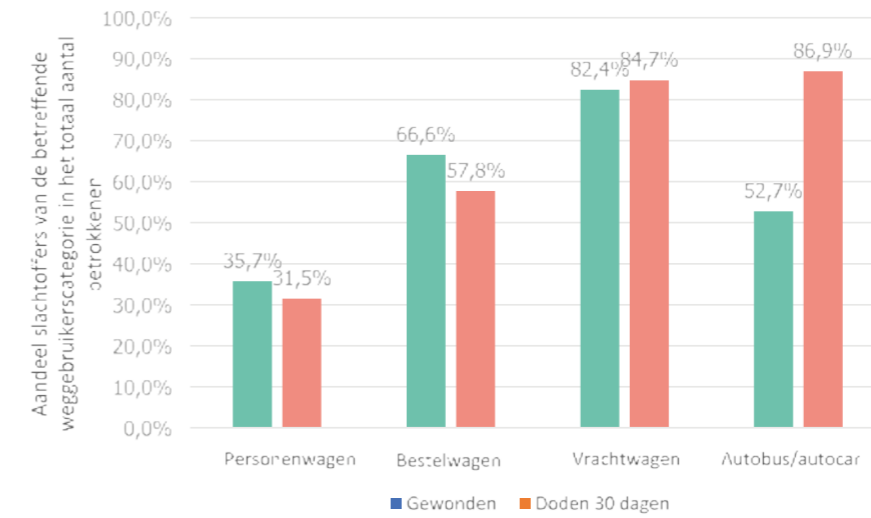
Onder algemene ernst verstaan we het aantal doden 30 dagen, zowel de slachtoffers onder de inzittenden van het betrokken voertuig als de andere. Onder specifieke ernst verstaan we het aantal doden 30 dagen maar dan uitsluitend onder de inzittenden van het betrokken voertuig. Op vrij voor de hand liggende wijze scoort de algemene ernst voor

Evolutie van het aantal doden 30 dagen per 1.000 letselongevallen voor verschillende voertuigcategorieën en voor het geheel van de letselongevallen



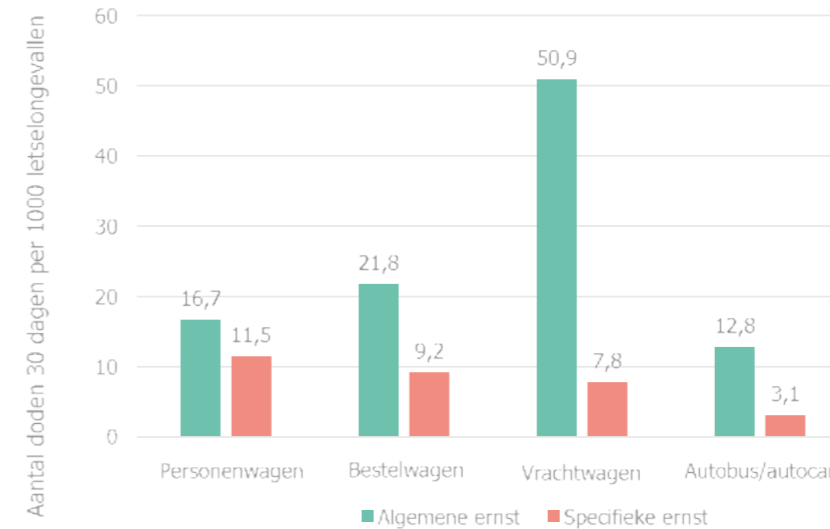
Bron: FOD Economie DG Statistiek en FOD Mobiliteit en Vervoer; Infografie: Vias institute.

Aandeel slachtoffers van de betreffende weggebruikerscategorie in het totaal aantal betrokken gewonden en doden 30 dagen (gemiddelde waarden voor de periode 2008-2017).



Source : Statbel (Direction générale statistiques – Statistics Belgium), 2008-2017

Algemene ernst en specifieke ernst per voertuigcategorie en per 1.000 letselongevallen.



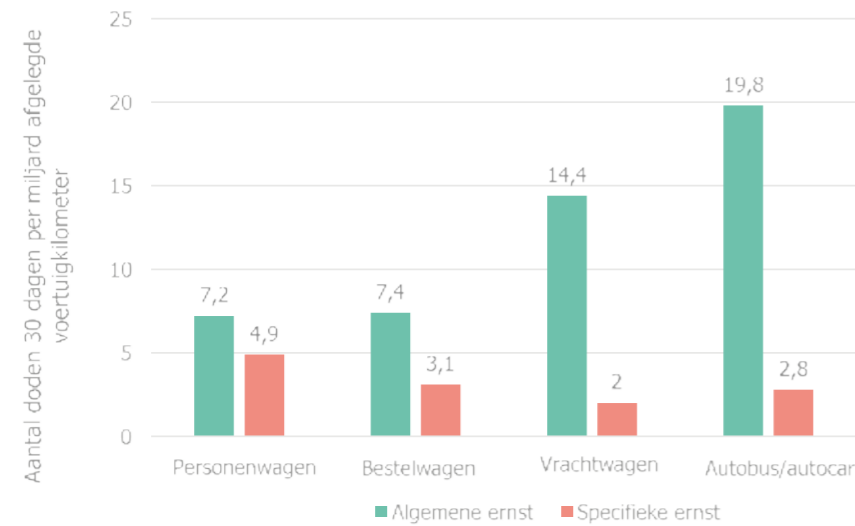
Opmerking: onder algemene ernst verstaan we het aantal doden 30 dagen, zowel de slachtoffers onder de inzittenden van het betrokken voertuig als de andere, per 1.000 ongevallen. Onder specifieke ernst verstaan we het aantal doden 30 dagen, uitsluitend onder de inzittenden van het betrokken voertuig, per 1.000 letselongevallen (gemiddelde waarden voor de periode 2008-2017).

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium), 2008-2017. Infografie: Vias institute.





Algemene ernst en specifieke ernst per voertuigcategorie en per miljard afgelegde voertuigkilometer



Opmerking: onder algemene ernst verstaan we het aantal doden 30 dagen, zowel de slachtoffers onder de inzittenden van het betrokken voertuig als de andere, en per miljard afgelegde voertuigkilometer. Onder specifieke ernst verstaan we het aantal doden 30 dagen, uitsluitend onder de inzittenden van het betrokken voertuig, en per miljard afgelegde voertuigkilometer (gemiddelde waarden voor de periode 2008-2017).

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium), 2008-2017. Infografie: Vias institute.

alle voertuigen systematisch hoger dan de specifieke ernst: de algemene ernst omvat dan ook alle slachtoffers, ongeacht of ze al dan niet inzittende waren van het betrokken voertuig. We stellen ook vast dat het verschil tussen de algemene en de specifieke ernst, vergeleken met de personenwagens, groter is voor de andere categorieën van betrokken

voertuigen en in het bijzonder bij de vrachtwagens en autobussen/autocars. Bovendien blijkt dat de algemene ernst van de ongevallen met vrachtwagens aanzienlijk groter is dan voor de andere voertuigen. De specifieke ernst daarentegen is het grootste voor de personenwagens. De ongevallen met autobussen/autocars zijn de minst ernstige

en dat geldt zowel voor de algemene als de specifieke ernst.

De begrippen algemene en specifieke ernst kunnen ook onderzocht worden door naar het aantal slachtoffers per miljard afgelegde voertuigkilometer te kijken. Aan de hand van dat cijfer kan voor de verschillende categorieën van voertuigen het aantal slachtoffers gewogen worden, afhankelijk van het respectieve aandeel van elk van die categorieën in het verkeer in België. Zo vertonen de autobussen/autocars nu de grootste algemene ernst, en dus niet langer de vrachtwagens, met een totaal van 20 doden op 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometer. Ze worden gevolgd door de vrachtwagens (14), de bestelwagens (7) en tot slot de personenwagens (7). De personenwagen blijft het voertuig met het hoogste cijfer voor de specifieke ernst (5), gevolgd door de bestelwagens (3), de autobussen/autocars (3) en tot slot de vrachtwagens (2,0). De kloof tussen de algemene en de specifieke ernst wordt groter bij de categorieën van voertuigen die we doorgaans met beroepschauffeurs associëren en in het bijzonder bij de vrachtwagens en autobussen/autocars.

Benoit GODART



**De wetenschappelijke literatuur toont aan dat het omvormen van kruispunten naar rotondes leidt tot een daling van het aantal letselgevallen bij inzittenden van motorvoertuigen en bij voetgangers. Het effect op de veiligheid van fietsers is echter onzekerder of zelfs negatief. Deze studie maakt gebruik van semi-geautomatiseerde videoanalyses om de veiligheid en het gedrag van fietsers te bestuderen op rotondes met gemengd verkeer (m.a.w. rotondes zonder fietsvoorzieningen).**

In de studie werden vier rotondes geobserveerd, waarvan twee met een smalle diameter (+/-20m) en twee met een grotere diameter (+/-30m). Drie rotondes lagen binnen de bebouwde kom, één rotonde net buiten de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 50km/u.

### 7 indicatoren

Gedrag en interacties tussen fietsers en andere weggebruikers werden geanalyseerd met behulp van 7 indicatoren: snelheid, laterale positie, en vijf indicatoren die gebruikt worden om de nabijheid van de weggebruikers in tijd en/of ruimte te beschrijven. Daarnaast werd ook informatie verzameld over de laterale positie en de snelheid van

fietsers die niet in interactie zijn met andere weggebruikers; deze groep noemen we fietsers in free-flow. De laterale positie en snelheid van fietsers die in interactie zijn met een andere weggebruiker werden vergeleken met die van free-flow fietsers. Per rotonde werd van 16u beeldmateriaal een analyse gedaan van alle free-flow fietsers, alle interacties tussen een fietser en een

andere weggebruiker, en alle krappe interacties (d.w.z. interacties met weinig marge in tijd en/of ruimte tussen de twee interagerende weggebruikers). Vervolgens werd van 16u extra beeldmateriaal de krappe interacties geselecteerd voor verdere analyse omdat krappe interacties beduidend minder vaak voorkomen dan gewone interacties en free-flow fietsers.





## Resultaat van de gedragsanalyses

De gedragsanalyses tonen aan dat beide types fietsers (free-flow en in interactie met een andere weggebruiker) sneller rijden op rotondes met een grotere diameter dan op rotondes met een kleinere diameter. Ook rijden de fietsers op rotondes met grotere diameter dicht tegen het middeneiland dan op rotondes met een kleinere diameter. Fietsers die gevolgd worden door een wagen zijn geneigd dicht naar de buitenkant van de weg te gaan rijden bij beide types rotondes.

De analyse van de "bijna-ongeval indicatoren" toont aan dat krappe interacties bij zowel grote als kleine rotondes relatief vaak voorkomen. Het percentage interacties dat

door één van de indicatoren wordt aangeduid als krap was zeer gelijkaardig, met name ongeveer 8% van de geobserveerde interacties, zowel op de grotere rotondes als de kleinere rotondes. Het meest voorkomende type krappe interactie is de situatie waarbij een fietser de rotonde oprijdt.

De analyse van de laterale inhaalafstand toonde dat fietsers die een wagen inhalen een kleinere laterale inhaalafstand nemen dan wagens die fietsers inhalen. Wat betreft laterale inhaalafstand werd geen verschil gevonden tussen de rotondes met grotere diameter en die met kleine diameter. De analyse van de minimale volgfstand toonde dat fietsers die achter een wagen rijden een kortere volgfstand hanteren dan wagens die achter een fietser rijden.

De studie demonstreerde de uitgebreide

mogelijkheden van het gebruik semi-geautomatiseerde videoanalyse-technieken voor het analyseren van gedrag en interacties in het verkeer, en het objectief meten van de ernst van interacties. De studie gaf uitgebreid inzicht in het gedrag, het interageren met andere weggebruikers en het plaatsvinden van krappe interacties met fietsers op rotondes in gemengd verkeer. Hoewel er gedragsverschillen gevonden werden tussen rotondes in functie van de grootte van de diameter, laat deze studie niet toe om te concluderen of er veiligheidsverschillen zijn tussen rotondes met verschillende diameter.

Stijn DANIELS  
Tim DE CEUNYNCK  
Giulia PULVIRENTI



## Recidive ligt 41% lager bij overtreders die een verkeerscursus als straf krijgen

**Het percentage recidivisten ligt 41% lager bij verkeersovertreders die een vorming moeten volgen in vergelijking met overtreders die een klassieke straf zoals een geldboete of verval van recht tot sturen krijgen. De effecten van die verkeerscursussen zijn bovendien meer uitgesproken voor bestuurders die voor de eerste keer veroordeeld worden. Dit zijn enkele resultaten uit een nieuwe studie van Vias institute die specifiek onderzocht wat de effecten zijn van een vorming voor mensen die veroordeeld werden omdat ze te veel gedronken hadden achter het stuur.**

### De context

*De relatie tussen rijden onder invloed van alcohol en verkeersveiligheid*

Er is wetenschappelijk consensus dat daders van verkeersmisdrijven die herhaaldelijk de regels overtreden een gevaar voor de maatschappij vormen. Er bestaat eveneens consensus dat alcohol één van de belangrijkste oorzaken is van verkeersonveiligheid. Dat blijkt onder meer uit het aandeel slachtoffers bij letselongevallen dat onder invloed van alcohol verkeerde: 10% testte positief op het gebruik van alcohol bij letselonge-

vallen en zelfs 40% bij ernstig gewonde slachtoffers.

Door het gebruik van alcohol kan men verkeerssituaties minder goed inschatten, wat vaak leidt tot een overschatting van het eigen kunnen en een onderschatting van mogelijk gevaarlijke situaties. Het effect van alcohol is ook zichtbaar in het rijgedrag, zo gaat een bestuurder meer slingeren en is de snelheid niet constant

De wettelijke alcohollimiet voor bestuurders kan worden uitgedrukt in zowel de bloedalcoholconcentratie (BAC; uitgedrukt in promille per liter bloed) of in ademalcoholconcentratie (AAC; uitgedrukt in milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht). In België, zoals in vele Europese landen, geldt een limiet van 0,5 g/l BAC met uitzondering van professionele bestuurders waar de limiet op 0,2 g/l BAC is vastgelegd. De verantwoording van deze limieten heeft te maken met het verhoogde risico op een ongeval dat alcohol in het verkeer met zich meebrengt. Vanaf een bloedalcoholconcentratie van 0,5 tot 0,8 g/l is er tussen de twee en tien keer meer kans op een ongeval in vergelijking met een nuchtere bestuurder; een concentratie tussen 0,8 en 1,2 g/l verhoogt de kans tussen vijf en 30 keer, en vanaf een concentratie van 1,2 g/l is de kans zelfs 20 tot 300 keer zo groot.

*De prevalentie van alcohol in het verkeer*

Het aandeel bestuurders die zich boven de wettelijke alcohollimiet in het verkeer mengt, wordt ook wel de prevalentie genoemd. Het aantal bestuurders dat toegeeft minimaal één keer in een jaar een voertuig te hebben bestuurd na het drinken van alcohol, bedroeg in 2018 20,6% in Europa, waarbij België opvallend hoger scoorde dan het Europees gemiddelde met 33,1%. Eén op vier (24,1%) Belgen geeft zelfs toe de afgelopen maand te hebben gereden terwijl zij wisten dat zij meer hadden gedronken dan wettelijk is toegestaan).

De meest zuivere schatting van het aandeel bestuurders dat te veel heeft gedronken in





het verkeer kan bepaald worden door gedragsmetingen. Hierbij worden willekeurig gekozen bestuurders onderworpen aan een blaastest. In 2018 had 1,94% van de gecontroleerde bestuurders te veel gedronken, deze aantallen verschillen sterk naar het moment van de controle. Zo liggen de aantallen veel hoger tijdens nachten, in de weeknachten op 10,7% en in de weekendnachten op 12,6%. Een overzicht van de resultaten van verschillende gedragsmetingen is weergegeven in onderstaande figuur.



### De straffen voor bestuurders onder invloed van alcohol.

In het wettelijk kader wordt een onderscheid gemaakt tussen de hoofdstraf en een eventueel bijkomende straf. De hoofdstraf kan bestaan uit een geldboete of een vrijheidsbenemende straf; de bijkomende straf is, bijvoorbeeld, het opleggen van een rijverbod. De argumentatie voor de bijkomende straf is dat de invulling van de hoofdstraf weinig rekening hield met de context van de feiten en de persoonlijke omstandigheden van de dader. Bovendien is gebleken dat louter het bestraffen van bestuurders niet effectief is om recidive te voorkomen en het verhogen van de straffen niet zou leiden tot minder recidive.

In het verlengde hiervan ontwikkelde Vias institute educatieve maatregelen die vooral uit zijn op een duurzame gedragsverandering. Deze educatieve maatregelen gelden ter vervanging van de hoofdstraf of de dagvaarding. Indien de hoofdstraf volledig met uitstel wordt verleend, kan zowel de hoofdstraf als de bijkomende straf als voorwaarde worden opgelegd binnen de Probatiwet.

Met 'educatieve maatregelen' bedoelen we allerlei reactiemogelijkheden op een inbreuk op de verkeerswetgeving waarbij men tracht een leerproces op gang te brengen bij de overtreder. Het hoofddoel van dit leerproces situeert zich op het niveau van inzicht, het vergroten van de risicoperceptie en het bewust worden van het eigen gedrag en de eigen attitude ten aanzien van het verkeer.

Binnen het kader van educatieve maatregelen voor verkeersinbreuken wordt er vaak gesproken over een sensibiliseringsvorming en internationaal spreekt men meestal over een Driver Improvement vorming (DI).

### Het effect van educatieve maatregelen en samenhangende factoren

Bij rehabilitatievormingen kan men een onderscheid maken tussen vormingen met een educatieve component (focus op kennisoverdracht) en vormingen met een psychologische component (focus op gedragsverandering). Dit sluit niet uit dat beide componenten in een vorming aan bod kunnen komen. Binnen twee grote Europese onderzoeksprojecten is getracht inzicht te krijgen in de effecten van het volgen van rehabilitatievormingen. In de rapporten van

beide projecten – ANDREA (analysis of driver rehabilitation programmes) en DRUID (driving under the influence of drugs, alcohol and medicines)– worden een aantal criteria genoemd waaraan een effectieve rehabilitatievorming moet voldoen:

1. Onderscheid maken tussen verschillende risicogroepen (recidivisten, veroordeelden voor rijden onder invloed van alcohol en/of drugs);
2. Inhoud en aanpak afgestemd op de noden van de deelnemers;
3. Deelname aan een vorming moet de eerste maatregel zijn na een overtreding;
4. Ervaren vormingsmedewerkers en degelijke methodes;
5. Combinatie van educatieve en psychologische aspecten; en
6. Meerdere sessies verspreid over een aantal weken.

Hoewel de strafbare gedraging die centraal staat kan verschillen (bv. te snel rijden, rijden onder invloed) is een DI-vorming er steeds op gericht om de attitudes en het gedrag van de dader op een duurzame manier te veranderen. Doorheen de vorming krijgt de veroordeelde inzicht in de gevaren die hun rijgedrag met zich meebrengt, worden zij gewezen op hun verantwoordelijkheid voor hun daden en krijgen zij handvaten aangereikt om dergelijk gedrag in de toekomst te vermijden.



Wanneer bestuurders een DI-vorming volgen waarbij rijden onder invloed wordt behandeld, moet eveneens worden nagegaan of er sprake is van een afhankelijkheidsproblematiek. Met andere woorden, indien de veroordeelde verslaafd is aan alcohol of drugs moet eerst aan deze afhankelijkheid worden gewerkt, alvorens het loskoppelen van het middelengebruik en deelname aan het verkeer.

De leeftijd van de deelnemer moet ook in ogenschouw worden genomen bij het samenstellen van de groepen. De meeste cursisten zijn tussen de 15 en 25 jaar. Deze relatief jonge leeftijdsgroep heeft een verhoogde kans heeft op risicovol gedrag. Daarom moet er een onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds zij die het gedrag hebben gesteld door een gebrek aan kennis en inzicht over de gevaren van hun gedrag en anderzijds de cursisten waarbij het gedrag om de verkeersregels te schenden diepgeworteld is en een gewoonte is geworden. De eerste groep kan gebaat zijn met een meer educatieve aanpak, terwijl er bij de laatste groep meer ingezet moet worden op duurzame gedragsverandering.

### Risicoprofielen

Op basis van de resultaten van onderzoek blijkt dat er twee belangrijke risicoprofielen bestaan voor het rijden onder invloed van alcohol: de jonge mannen en de zware drinkers.

Voor jonge bestuurders (met andere woorden, zij die minder dan twee jaar over een rijbewijs beschikken) is er wetenschappelijke consensus dat het voor hen aangewezen is om de wettelijke limiet te verlagen tot 0,2 g/l. De rationale voor deze verlaging is gebaseerd op de kennis dat zij minder ervaring hebben in het verkeer en alcohol een groter effect heeft op hun rijgedrag. Hierbij dient te worden opgemerkt dat in Nederland het alcoholgebruik achter het stuur niet is afgenomen door de alcohollimiet voor jonge bestuurders te verlagen en ook het aantal ongevallen is bij deze groep bestuurders niet afgenomen.

Bij de zware drinkers is er meestal sprake van een afhankelijkheidsproblematiek. Bij hen is het vooral van belang dat zij leren om rijden los te koppelen van hun drinkgedrag

en uiteraard te werken aan hun verslaving. Tijdens het proces van leren loskoppelen kan de verkeersveiligheid bijvoorbeeld worden verhoogd door het installeren van een alcoholslot. Het installeren van een alcoholslot, in combinatie met het omkaderingsprogramma, is meer effectief dan een rijontzegging, in het bijzonder omdat bij deze groep personen traditionele straffen weinig effect hebben. Helaas moet worden opgemerkt dat na de deïnstallatie van het alcoholslot, bestuurders neigen te hervallen in hun oude gedrag. Voor een effectieve aanpak is er nood aan een combinatie van handhaving, educatie, sensibilisering en wetgeving. Zoals gezegd, zijn traditionele straffen niet altijd aangewezen inzake het rijden onder invloed, vooral rehabilitatie kan recidive doen dalen.

Wanneer wordt gekeken naar de socio-demografische aspecten van de verkeersovertreeders die reden onder invloed van alcohol, valt het hoge aandeel mannen op. Bijna negen op de tien bestuurders zijn mannelijk. Met betrekking tot de leeftijd van de daders is er minder consensus. Uit een Nederlandse studie blijkt dat de grootste groep bestuurders tussen de 40 en 54 jaar oud zijn. Deze leeftijdsgroep heeft bijna een vijfmaal verhoogd relatief risico voor het rijden onder invloed in vergelijking met andere leeftijdsgroepen. Een mogelijke verklaring voor de oververtegenwoordiging van deze leeftijdsgroep bij het totaal aantal bestuurders kan worden gevonden in een generatiegebonden groepsfenomeen. Jonge bestuurders zijn reeds op jonge leeftijd blootgesteld aan sensibilisatiecampagnes in verband met rijden onder invloed (zoals de BOB-campagne), terwijl voor de oudere bestuurders een andere maatschappelijke norm gold toen zij nog jonge bestuurders waren. Een tweede mogelijke verklaring kan worden gevonden in het drinkgedrag van jongeren ten opzichte van ouderen. Terwijl jongeren eerder alcohol nuttigen in het weekend, is dit bij de ouderen niet beperkt tot de weekenden.

### De huidige studie

De eerste effectiviteitsstudie, waarbij recidive als uitkomstmaat werd gebruikt, werd verricht door Vanlaar en zijn collega's. Sinds 2003 is het aantal deelnemers vervijfvou-



digd, maar nog belangrijker is dat de inhoud van de vorming sterk geëvolueerd is. Waar er in 2003 sprake was van een eerste test op basis van een algemene module, is er tegenwoordig een specifieke module voor bestuurders die onder invloed van alcohol hebben gereden.

In deze studie van Vias wordt de effectiviteit van de module voor het rijden onder invloed van alcohol onderzocht. Wederom is recidive de belangrijkste uitkomstmaat van de effectiviteit. Voor het bepalen van de effectiviteit worden twee groepen bestuurders, die onder invloed van alcohol hebben gereden, met elkaar vergeleken: één groep werd op een klassieke wijze bestraft en de andere groep volgde een DI-vorming. Na afronding van de vorming of na de uitspraak werd onderzocht of zij opnieuw in de fout zijn gegaan. Het doel is om na te gaan of de bestuurders die de vorming hebben gevolgd minder vaak en minder snel in de fout gaan dan de bestuurders die de klassieke straf kregen opgelegd.

#### Resultaten

Het belangrijkste resultaat is dat het volgen van de DI-vorming een effectieve maatregel is om recidive te verminderen. Zo kent de groep bestuurders die de vorming heeft gevolgd 41% minder recidive dan de bestuurders die een klassieke straf kregen opgelegd aan het einde van de follow-up periode. Verder blijkt uit een analyse naar de risicofactoren op recidive dat bestuurders die de vorming hebben gevolgd 2,63 keer minder kans hebben op recidive dan bestuurders die een klassieke straf kregen opgelegd. In geval dat de bestuurders recidiveren, hervalt de groep bestuurders die de vorming heeft gevolgd later dan de groep bestuurders die een klassieke straf kreeg opgelegd. Zo geldt dat na 1.000 dagen ongeveer 25% van de bestuurders die de vorming heeft gevolgd is hervallen, terwijl voor de bestuurders die een klassieke straf kregen opgelegd ongeveer 50% is hervallen op dat moment.

Om na te gaan welke bestuurders de vorming best zouden volgen, werden de factoren in samenhang bekeken. Zo blijkt het effect van de vorming meer uitgesproken voor vrouwen (4,44 keer minder kans) dan mannen (2,67 keer minder kans) in verge-

lijking met de mannen die een klassieke straf kregen opgelegd. De vorming is er primair op gericht om te voorkomen dat de bestuurders opnieuw onder invloed van alcohol zullen rijden (i.e., specifiek recidive). Wanneer we hier de aandacht op vestigen dan is het effect nog duidelijker: vrouwen die de vorming volgen hebben zeven keer minder kans op specifiek recidive in vergelijking met mannen die twee keer minder kans hebben op recidive.

Ook het strafblad speelt een belangrijke rol. Zo hebben bestuurders zonder strafblad en die de vorming volgen 3,44 keer minder kans op recidive dan de bestuurders met een strafblad en die een klassieke straf kregen. De meest uitgesproken effecten zien we wanneer we kijken naar het strafblad van de laatste twee jaar. Zo hebben de bestuurders zonder geregistreerde strafbare feiten en die de vorming hebben gevolgd, 5,79 keer minder kans op recidive dan bestuurders die in die periode eerder zijn veroordeeld voor rijden onder invloed en een klassieke straf kregen. Wanneer de bestuurder eerder is veroordeeld voor rijden onder invloed is het nog steeds opportuun om deze bestuurder de vorming te laten volgen. Zo hebben zij 8,61 keer minder kans op specifiek recidive.

In deze studie stellen wij vast dat wanneer de bestuurders de vorming hebben doorlopen maar desondanks terug worden gevat voor rijden onder invloed, dat hun promillage hoger is in vergelijking met de bestuurders die een klassieke straf kregen opgelegd. Voorts, merken we ook op dat wanneer bestuurders hervallen die de vorming hebben gevolgd, meer recidive feiten hebben gepleegd binnen de follow-up periode in vergelijking met de bestuurders die een klassieke straf kregen opgelegd. We kunnen dus stellen dat voor een belangrijke groep bestuurders er een positief effect is van de DI-vorming, maar dat dit niet geldt voor een minderheid, waarvan het rijgedrag nog problematischer wordt.

Er dient te worden opgemerkt dat recidive in deze studie beperkt is tot het geregistreerde gedrag, met andere woorden het dark number van de bestuurders die opnieuw overtredingen of verkeersmisdriven hebben gepleegd kennen we niet. Onze recidivere-

sultaten zijn verder ook slechts gebaseerd op de MaCH database tot januari 2018. Hierdoor kunnen we enkel vaststellen of de bestuurder opnieuw een minnelijke schikking heeft betaald of opnieuw is veroordeeld. Sinds 2018 is het ook mogelijk om de betaalde onmiddellijke inningen in de MaCH database te raadplegen. Dit was nog niet mogelijk voor de observatieperiode in de huidige studie.

In deze studie is gekozen voor een quasi experimenteel design aangezien we werken met bestaande groepen van bestuurders (zij die klassiek of alternatief zijn gestraft). De validiteit van quasi experimenteel onderzoek is niet gegarandeerd omdat de bestuurders niet willekeurig aan een groep werden toegewezen. Voorts is de controlegroep met de grootste zorg samengesteld. Desondanks is het voor bepaalde groepen bestuurders in de experimentele groep niet evident geweest om een bestuurder te vinden met een soortgelijk profiel, antecedenten en promillage in de controlegroep. Aangezien deze matching voor bepaalde groepen bestuurders (jonge (vrouwelijke) bestuurders met laag promillage) in het bijzonder moeilijk was, is ons aanvoelen dat bestuurders met een bepaald profiel vaker een alternatieve straf krijgen opgelegd dan een klassieke straf. Een correcte matching tussen de bestuurders in de experimentele en controlegroep is van essentieel belang voor een evaluatiestudie. Om deze redenen is er voor een aantal bestuurders in de experimentele groep een bestuurder gekozen die een minnelijke heeft betaald en niet door de rechter is veroordeeld. Uiteraard voldoen alle bestuurders aan de matching-criteria voor de samenstelling van de controlegroep. In Veurne waren er een aantal bestuurders betrapt op rijden onder invloed die woonachtig waren in het buitenland. Aangezien wij enkel over nationale data beschikken, is het mogelijk dat hun antecedenten en recidivefeiten hierdoor niet volledig in kaart zijn gebracht. Tot slot dient te worden opgemerkt dat twee politieparketten uit Vlaanderen in deze studie zijn betrokken. De generaliseerbaarheid van de resultaten is daardoor niet gegarandeerd voor Vlaanderen of België.

Ellen BOUDRY  
Ricardo NIEUWKAMP



## Tijdens de 'Week van de Mobiliteit' lanceerde Vias #MOBIjourney. Dat is onze nieuwe geïntegreerde methode om mobiliteitsproblemen binnen organisaties aan te pakken.

De aanpak bestaat erin dat onze experts de bestaande situatie in je onderneming in kaart brengen en aan de hand daarvan een strategie voorstellen met een bijbehorende set van geavanceerde oplossingen voor de uitdagingen.

Er zijn ontzettend veel mobiliteitsaspecten en problemen die zo kunnen verbeteren. Dat gaat van het tot stand brengen -van een verschuiving van de vervoersmodus waarmee je werknemers naar het werk komen, tot het verlagen van de kosten van het wagenpark, het invoeren van een mobiliteitsbudget, tot het toegankelijk maken van je bedrijfsterrein voor ieder type weggebruiker.

Vias hanteert tijdens dit traject een holistische aanpak die helpt om de uitdagingen van vandaag en morgen aan te gaan. Een mobiliteit die duurzaam, intelligent en veilig is.



Leer hoe onze ervaring je kan helpen om de meest ambitieuze doelstellingen van je onderneming te realiseren

Contacteer onze experts



