

Rapport nr. 2021-R-19-NL

Status van de verkeersveiligheid in België

Achtergrondinformatie bij de Staten-Generaal Verkeersveiligheid
2021

Status van de verkeersveiligheid in België

Achtergrondinformatie bij de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2021

Rapport nr. 2021-R-19-NL

Auteur: Sloomans Freya, Van den Berghe Wouter

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute

Publicatiedatum: 21/10/2021

Wettelijk depot: D/2021/0779/91

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Sloomans, F. & Van den Berghe, W. (2021). Status van de verkeersveiligheid in België – Achtergrondinformatie bij de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2021, Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Situation de la sécurité routière en Belgique – Informations de base pour les États Généraux de la Sécurité Routière 2021

This report includes a summary in English.

Dankwoord

Deze studie werd gefinancierd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De auteurs en Vias institute wensen de volgende personen te bedanken voor hun bijdrage aan deze studie:

- Anne Vandenberghe, Anneliese Heeren en Cathy Decoodt (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en vervoer) voor het reviewen van het rapport

De exclusieve verantwoordelijkheid voor de inhoud van het rapport ligt bij de auteurs.

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	6
Samenvatting	10
Evolutie van de mortaliteit op de Belgische wegen sinds 2000	10
Gedrag van weggebruikers	11
Handhaving	15
Summary	16
Evolution of mortality on Belgian roads since 2000	16
Road user behaviour	17
Enforcement	21
1 Inleiding	22
2 Snelheid	25
2.1 Gedrag waargenomen in het verkeer	25
2.2 Zelfgerapporteerd gedrag	26
2.3 Sociale normen	27
2.4 Subjectieve normen en attitudes	28
2.5 Officiële statistieken van politiecontroles	29
2.6 Vastgestelde snelheidsovertredingen	29
2.7 Subjectieve pakkans	31
2.8 Hoeveel slachtoffers kunnen vermeden indien geen snelheidsovertredingen gemaakt worden?	31
2.9 Conclusie	33
3 Rijden onder invloed	35
3.1 Gedrag waargenomen in het verkeer	35
3.2 Zelfgerapporteerd gedrag	36
3.2.1 Rijden onder invloed van alcohol	36
3.2.2 Rijden onder invloed van drugs	36
3.3 Sociale normen	37
3.4 Subjectieve normen en attitudes	38
3.5 Officiële statistieken van politiecontroles	39
3.6 Zelfgerapporteerde alcoholcontroles	40
3.7 Subjectieve pakkans	41
3.8 Vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol	42
3.9 Hoeveel slachtoffers kunnen vermeden worden als niemand onder invloed van alcohol rijdt?	43
3.10 Conclusie	43
4 Beschermingssystemen - Veiligheidsgordels en kinderzitjes	45
4.1 Gedrag waargenomen in het verkeer	45
4.2 Zelfgerapporteerd gedrag	46
4.3 Sociale normen	49
4.4 Subjectieve pakkans	50

4.5	Vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel	51
4.6	Hoeveel slachtoffers kunnen vermeden worden als iedereen zijn veiligheidsgordel draagt?	52
4.7	Conclusie	53
5	Afleiding	55
5.1	Gedrag waargenomen in het verkeer	55
5.2	Zelfgerapporteerd gedrag	55
5.3	Sociale normen	57
5.4	Subjectieve pakkans	58
5.5	Vastgestelde overtredingen voor gsm-gebruik	59
5.6	Hoeveel slachtoffers kunnen vermeden worden indien niemand afgeleid rijdt?	59
5.7	Conclusie	60
6	Handhaving	61
6.1	Veelplegers	61
6.2	Alternatieve sancties	62
6.3	Frequentere controles	63
6.4	Strengere sancties	64
6.5	Draagvlak voor maatregelen	65
6.6	Conclusie	67
7	Verkeer en voertuigenpark	68
7.1	Samenstelling van het verkeer	68
7.2	Verkeersdrukke	70
7.3	Samenstelling van het voertuigenpark	70
7.4	Kwaliteit van het voertuigenpark	71
7.5	Conclusie	72
8	Infrastructuur	73
8.1	Structuur van het wegennet	73
8.2	Kwaliteitsindicatoren	74
8.3	Infrastructurele maatregelen	75
8.4	Conclusie	76
	Referenties	77

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1.	Aantal overtredingen per 1000 inwoners en subjectieve pakkans voor de risicogedragingen overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol, rijden zonder gordel en afleiding tijdens het rijden. Bron: Silverans et al. (nog te publiceren)	15
Tabel 2.	Aantal snelheidsovertredingen per 1000 inwoners, volgens expertenbevraging. Bron: Silverans et al., 2021	30
Tabel 3.	Geschatte daling van het aantal doden, zwaargewonden en licht gewonden als 100% van de bestuurders zich aan de snelheidsbeperking houdt, afhankelijk van de snelheidszone.	33
Tabel 4.	Rijden onder invloed van alcohol en drugs: gedragsmaatregelen in het verkeer voor landen die deelnemen aan het deskundigenonderzoek. Bron: Silverans et al., 2021	35
Tabel 5.	Overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol per 1000 inwoners per jaar volgens expertenbevraging.	42
Tabel 6.	Geschatte daling van het aantal doden, zwaargewonden en lichtgewonden bij een prevalentie van dronken bestuurders van 0%, en bij een prevalentie zoals Noorwegen en Nederland	43
Tabel 7.	Aantal vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel per 1000 inwoners per jaar volgens de expertenbevraging. Bron:	52
Tabel 8.	Geschatte daling van het aantal doden en zwaargewonden indien niemand zonder gordel rijdt, en bij een prevalentie zoals Duitsland	53
Tabel 9.	Prevalentie van handheld telefoongebruik tijdens het rijden voor zeven Europese landen. Bron: Silverans et al., 2021; Riguelle & Roynard, 2014	55
Tabel 10.	Aantal overtredingen voor gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur per 1000 inwoners per jaar, volgens expertenbevraging. Bron: Silverans et al., 2021	59
Tabel 11.	Geschatte daling van het aantal doden, zwaargewonden en lichtgewonden als niemand afgeleid is tijdens het rijden	59
Figuur 1.	Evolutie van de mortaliteit, EU27, 2000-2019. Bron: CARE & EUROSTAT	10
Figuur 2.	Botsingsmatrix met verkeersdoden en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen, België, 2020. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	11
Figuur 3.	Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal onder invloed van alcohol te hebben gereden in de laatste 30 dagen. Bron: Stürmer, Meesmann & Berbatovci (2019)	12
Figuur 4.	Percentage bestuurders dat sneller rijdt dan de limiet, naargelang het wegtype. Bron: ETSC (2019), Schinckus & Schoeters (2018), Temmerman (2016)	12
Figuur 5.	Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal de snelheidslimiet te hebben overtreden in de laatste 30 dagen, binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom (behalve op autosnelwegen). Bron: Holocher & Holte (2019)	13
Figuur 6.	Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal zonder gordel te hebben gereden in de laatste 30 dagen, en percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal geen geschikt kinderbeveiligingssysteem te hebben gebruikt in de afgelopen 30 dagen ((a) Gegevens voor IJsland zijn niet beschikbaar). Bron: Nakamura et al. (2020)	14
Figuur 7.	Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal een sms/e-mail gelezen of sociale media geraadpleegd te hebben in de laatste 30 dagen. Bron: Pires, Areal, & Trigo (2019)	15
Figuur 8.	Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 31 landen. Bron: Europese Commissie, CARE, IRTAD en Eurostat 2019.	22
Figuur 9.	Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 2005-2019 & 2010-2019 & 2015-2019, 31 landen. Bron: Europese Commissie, CARE, IRTAD en Eurostat 2019.	22
Figuur 10.	Evolutie van het aantal doden 30 per miljoen inwoners, Belgisch en Europees gemiddelde (31 landen) van 2000 - 2019. Bron: IRTAD en EUROSTAT.	23
Figuur 11.	Vergelijking van de evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) – België, buurlanden en EU27+2. Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021	24
Figuur 12.	Percentage bestuurder dat sneller rijdt dan de limiet, naargelang het wegtype. Bron: ETSC (2019b); Schinckus & Schoeters, 2018; Temmerman, 2016	25

Figuur 13. Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen: percentage bestuurders dat aangeeft de snelheidslimiet in de afgelopen 30 dagen ten minste één keer te hebben overschreden, Europese landen. Bron: Holocher & Holte, 2019	26
Figuur 14. Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen naargelang geslacht. Bron: Schinckus et al., 2021	27
Figuur 15. Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen naargelang leeftijd. Bron: Schinckus et al., 2021	27
Figuur 16. Persoonlijke aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen: percentage respondenten dat het aanvaardbaar vindt om buiten de bebouwde kom (met uitzondering van autosnelwegen) de snelheidslimieten te overschrijden, Europese landen. Bron: Holocher & Holte, 2019	28
Figuur 17. Sociale aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen: percentage respondenten dat denkt dat andere het aanvaardbaar vinden om buiten de bebouwde kom de snelheidslimieten te overschrijven, Europese landen. Bron: Holocher & Holte, 2019	28
Figuur 18. Subjectieve norm voor snelheidsovertredingen: percentage respondenten dat het eens is met de stelling "De meeste van mijn vrienden rijden 20 km/u harder dan de maximumsnelheid in een woonwijk", Europese landen. Bron: Holocher & Holte, 2019	29
Figuur 19. Aantal snelheidscamera's per miljoen inwoners. Bron: ETSC, 2016	29
Figuur 20. Vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar, in functie van het aantal operationale snelheidscamera's per miljoen inwoners. Bron: ETSC, 2016	30
Figuur 21. Subjectieve pakkans voor snelheid in functie van aantal snelheidsovertredingen per 1000 inwoners per jaar. Bron: Holocher & Holte, 2019; ETSC, 2016	31
Figuur 22. Geschatte daling van het aantal doden en zwaargewonden als 100% van de bestuurders zich aan de snelheidsbeperking houdt, afhankelijk van de snelheidszone.	33
Figuur 23. Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed: percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal in de afgelopen 30 dagen te hebben gereden terwijl ze mogelijk de wettelijke limiet voor rijden onder invloed hadden overschreden, Europese landen. Bron: Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019)	36
Figuur 24. Zelfgerapporteerde prevalentie van alcoholovertredingen naargelang geslacht en naargelang leeftijd. Bron: Schinckus et al., 2021	36
Figuur 25. Zelfgerapporteerde prevalentie van drugsgebruik tijdens het rijden: percentage bestuurders dat aangeeft 1 uur te hebben gereden nadat zij in de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal drugs hebben gebruikt. Bron: Stürmer, Meesmann & Berbatovci, 2019	37
Figuur 26. Persoonlijke aanvaardbaarheid van rijden onder invloed: percentage bestuurders dat het rijden onder invloed van alcohol of drugs aanvaardbaar vindt, Europese landen. Bron: Stürmer, Meesmann & Berbatovci, 2019	37
Figuur 27. Sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed: percentage bestuurders dat het rijden onder invloed van alcohol of drugs aanvaardbaar vindt, Europese landen. Bron: Stürmer, Meesmann & Berbatovci, 2019	38
Figuur 28. Subjectieve norm met betrekking tot snelheidsovertredingen: het percentage respondenten dat het eens is met de stelling "De meeste van mijn vrienden rijden 20 km/u harder dan de maximumsnelheid in een woonwijk", Europese landen. Bron: Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019)	38
Figuur 29. Aantal gesteste bestuurders en percentage positieve bestuurders in de BOB eindejaarscampagnes, 1995-2020. Bron: Federale Politie	39
Figuur 30. Alcoholtests per 1000 inwoners volgens politiegegevens. Bron: ETSC, 2016	40
Figuur 31. Prevalentie van politiecontroles op rijden onder invloed van alcohol en drugs in het afgelopen jaar, Europese landen. Bron: Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H., 2019	41
Figuur 32. Subjectieve pakkans voor rijden onder invloed, in functie van vastgestelde alcoholovertredingen per 1000 inwoners. Bron: Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H., 2019; ETSC, 2016	42
Figuur 33. Gebruik van veiligheidsgordels voor bestuurders en passagier op de achterbank. Bron: IRTAD, 2020	46
Figuur 34. Zelfgerapporteed gordelgebruik voor inzittenden van auto's: percentage automobilisten en passagiers op de achterbank die meldden de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal geen gordel te hebben gedragen. Bron: Nakamura et al., 2020	47

Figuur 35. Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen: percentage bestuurders die meldden de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal geen geschikt kinderbeveiligingssysteem te hebben gebruikt. Bron: Nakamura et al., 2020	47
Figuur 36. Zelfgerapporteerde prevalentie van het niet-gebruik van de veiligheidsgordel naargelang de plaats in het voertuig en gender, België. Bron: Schinckus et al., 2021	48
Figuur 37. Zelfgerapporteerde prevalentie van het niet-gebruik van de veiligheidsgordel naargelang de plaats in het voertuig en leeftijd, België. Bron: Schinckus et al., 2021	48
Figuur 38. Zelfgerapporteerde prevalentie van het vervoeren van een kind, zonder het correct vast te maken of zonder het de gordel aan te doen, naar gender, België. Bron: Schinckus et al., 2021	48
Figuur 39. Zelfgerapporteerde prevalentie van het vervoeren van een kind, zonder het correct vast te maken of zonder het de gordel aan te doen, naar leeftijd, België. Bron: Schinckus et al., 2021	49
Figuur 40. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van het niet dragen van de veiligheidsgordel tijdens het rijden, Europese landen. Bron: Nakamura et al., 2020	49
Figuur 41. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van het niet gebruiken van kinderbeveiligingssystemen tijdens het rijden, Europese landen. Bron: Nakamura et al., 2020	50
Figuur 42. Subjectieve pakkans voor het niet dragen van de gordel in functie van het aantal vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel per 1000 inwoners per jaar, Europa. Bron: Nakamura et al., 2020; ETSC, 2016	51
Figuur 43. Zelfgerapporteerde frequentie van het niet dragen van de veiligheidsgordel in functie van het aantal vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar, Europa. Bron: Nakamura et al., 2020; ETSC, 2016	52
Figuur 44. Zelfgerapporteerde afleiding onder automobilisten: percentage bestuurders dat aangeeft in de laatste 30 dagen soms een mobiele telefoon te hebben gebruikt tijdens het rijden, of een sms/email te hebben gelezen of sociale media geraadpleegd te hebben tijdens het rijden, Europa. Bron: Pires, Areal & Trigo, 2019	56
Figuur 45. Zelfgerapporteerde prevalentie van het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden, naargelang gender, België. Bron: Schinckus et al., 2021	56
Figuur 46. Zelfgerapporteerde prevalentie van het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden, naargelang leeftijd, België. Bron: Schinckus et al., 2021	57
Figuur 47. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van afgeleid rijden: percentage respondenten dat het bellen met een draagbare mobiele telefoon tijdens het rijden aanvaardbaar vindt, Europese landen. Bron: Pires, Areal & Trigo, 2019	57
Figuur 48. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van afgeleid rijden: percentage respondenten dat het lezen van een sms/e-mail of het checken van sociale media tijdens het rijden aanvaardbaar vindt, Europese landen. Bron: Pires, Areal & Trigo, 2019	58
Figuur 49. Subjectieve pakkans voor gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur, in functie van aantal vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar. Bron: Pires, Areal & Trigo, 2019; Silverans et al., 2021	58
Figuur 50. Percentage respondenten dat het eens is met de stelling "snelheidsregels worden niet voldoende gehandhaafd", Europese landen. Bron: Goldenbeld & Buttler, 2021	63
Figuur 51. Percentage respondenten dat het eens is met de stelling "Als het gaat om rijden onder invloed, worden de verkeersregels niet voldoende gehandhaafd", Europese landen. Bron: Goldenbeld & Buttler, 2021	64
Figuur 52. Percentage respondenten dat het eens is met de stelling "De straffen voor snelheidsovertredingen zijn te streng", Europese landen. Bron: Goldenbeld & Buttler, 2021	64
Figuur 53. Percentage van de respondenten dat het eens is met de stelling "Straffen voor rijden onder invloed zijn te streng", Europese landen. Bron: Goldenbeld & Buttler, 2021	65
Figuur 54. Percentage voorstanders, per leeftijd en per mobiliteitsmaatregel. Bron: Vias institute, 2021	65
Figuur 55. Prevalentie van de steun voor bepaalde wettelijke maatregelen in België, naargelang gender. Bron: Schinckus et al., 2021	66
Figuur 56. Prevalentie van de steun voor bepaalde wettelijke maatregelen in België, naargelang leeftijd. Bron: Schinckus et al., 2021	67

Figuur 57. Gebruik van vervoersmiddelen: percentage respondenten voor wie deze modus tijdens de afgelopen 12 maanden tot de top drie behoorde, Europese landen. Bron: Meesmann et al., 2018	69
Figuur 58. Afgelegde kilometers als inzittende van een personenwagen per hoofd van de bevolking, 21 Europese landen, 2016. Bron: Eurostat	70
Figuur 59. Gemiddeld aantal file-uren per bestuurder, 26 Europese landen, 2016. Bron: Europese Commissie	70
Figuur 60. Aantal ingeschreven personenwagens per 1000 inwoners, 30 Europese landen, 2019. Bron: Eurostat	71
Figuur 61. Aantal ingeschreven motorfietsen per 1000 inwoners, 26 Europese landen, 2019. Bron: Eurostat	71
Figuur 62. Procentueel aandeel voertuigen minder dan 6 jaar oud, ten opzichte van het totale aantal ingeschreven personenwagens, 27 Europese landen, 2016. Bron: Eurostat	72
Figuur 63. Aandeel van de nieuwe personenwagens met een 5-sterren quotering volgens Euro NCAP, 27 Europese landen, 2013. Bron: ETSC, 2016	72
Figuur 64. Dichtheid van het autosnelwegennet (km autosnelweg per 1000 km ² landoppervlakte), 27 Europese landen, 2019. Bron: Eurostat	73
Figuur 65. Dichtheid van het wegennet binnen de bebouwde kom (km weg binnen de bebouwde kom per 1000 km ² landoppervlakte), 15 Europese landen, 2015. Bron: IRTAD	74
Figuur 66. Dichtheid van het wegennet buiten de bebouwde kom (km weg binnen de bebouwde kom per 1000 km ² landoppervlakte), 15 Europese landen, 2015. Bron: IRTAD	74
Figuur 67. Performantie van het wegennetwerk, 29 Europese landen, 2018. Bron: Schwab, 2018; IRTAD	75
Figuur 68. Gepercipieerde kwaliteit van de wegen (1 = erg zwak, 7 = erg goed), 31 Europese landen, 2018. Bron: Schwab, 2018	75
Figuur 69. Investeringen in weginfrastructuur per inwoner, 30 Europese landen, 2016. Bron: IRTAD	76

Samenvatting

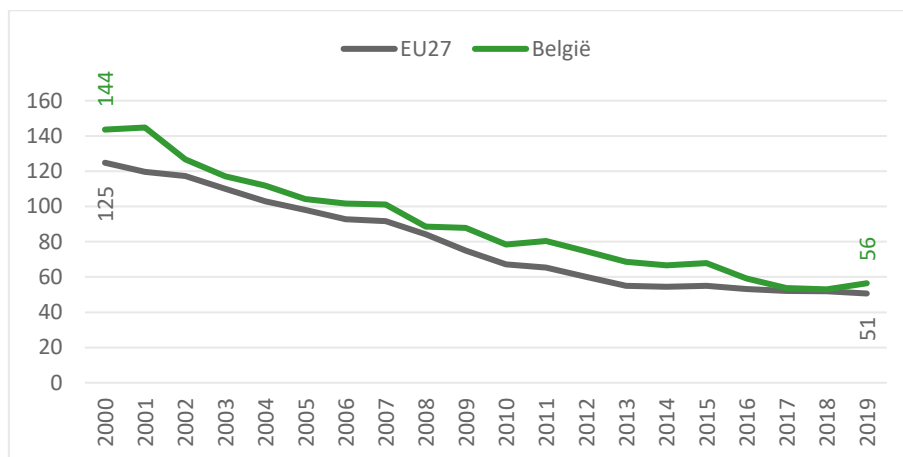
Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met verkeersveiligheid. Zowel in België als elders is deze mobiliteit aan het veranderen: er zijn nieuwe vervoermiddelen bijgekomen (elektrische scooters, éénwielers, enzovoort), men is zich steeds meer bewust van de gevolgen van mobiliteit voor de gezondheid en het milieu, wandelen en fietsen nemen toe, telewerken wordt structureel verankerd en verandert de reisgewoonten, ouderen vormen een steeds groter deel van de bevolking en willen hun mobiliteit behouden.

In deze veranderende context zijn onze reisbehoeften, onze keuze van vervoermiddel, ons gedrag op de weg, wat is toegestaan of sociaal aanvaardbaar wordt geacht, voortdurend aan verandering onderhevig. Deze factoren hebben een doorslaggevende invloed op de verkeersveiligheid.

Evolutie van de mortaliteit op de Belgische wegen sinds 2000

Uit Figuur 1, die de evolutie van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners op 20 jaar tijd toont, blijkt dat de mortaliteit in België op 20 jaar tijd quasi even sterk gedaald is als gemiddeld in Europa. In 2019 waren er in België 56 verkeersdoden per miljoen inwoners, het Europese gemiddelde bedroeg in dat jaar 51 verkeersdoden per miljoen inwoners.

Figuur 1. Evolutie van de mortaliteit, EU27, 2000-2019. Bron: CARE & EUROSTAT



In 2020 vielen in België 499 dodelijke slachtoffers in het verkeer. In de botsingsmatrix hieronder tonen we de dodelijke slachtoffers van 2020. In de rijen staan de doden 30 dagen¹, in de kolommen hun opponenten. Figuur 2 toont aan dat doden als gevolg van een éénzijdig ongeval (zonder andere weggebruiker) met een auto het vaakst voorvallen (124 doden in 2020). Als er meerdere weggebruikers bij een dodelijk ongeval betrokken zijn, is dat het vaakst tussen auto's en motorfietsen, auto's onderling, auto's en fietsers en auto's en voetgangers. Ook voor motorfietsen werden 36 doden als gevolg van een éénzijdig ongeval genoteerd in 2020.

¹ Doden 30 dagen: de som van verkeersdoden ter plaatse (op de ongevalslocatie) en personen die in de 30 dagen na het ongeval overlijden (als gevolg van dit ongeval)

Figuur 2. Botsingsmatrix met verkeersdoden en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen, België, 2020. Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

		In aanrijding met ...							
		Fiets	Bromfiets	Motorfiets	Auto	Lichte vrachtwagen	Autobus, autocar	Vrachtwagen	Eenzijdig
Doden 30 dagen	Voelganger				32	6	3	15	
	Fiets	7	1	2	33	9	1	11	17
	Bromfiets				5			2	5
	Motorfiets	1		5	39	3		5	36
	Auto	1			37	8	3	18	124
	Lichte vrachtwagen				1			5	4
	Vrachtwagen				1			10	6

België scoort zwak in vergelijking met andere Europese landen en zelfs uitgesproken zwak in vergelijking met de buurlanden voor de verkeersveiligheid op autosnelwegen. De dichtheid van het wegennetwerk en de hoge verkeersintensiteit vormen hier enigszins een verklaring voor, aangezien beide factoren structureel tot een groter aantal ongevallen kunnen leiden.

De samenstelling van het verkeer is in België vrij gelijkaardig aan deze in andere landen in Europa en zeker aan deze in de buurlanden. Daarnaast blijkt wel dat de congestie in België hoger is dan elders in Europa.

Het wagenpark in België behoort tot de modernste van Europa. Nieuwere voertuigen zijn over het algemeen beter uitgerust om de inzittenden te beschermen in geval van een botsing, en ze zijn ruimer voorzien van rijhulpsystemen om bepaalde ongevallen te vermijden. Helaas leidt dit voor België niet tot het verhoopte positieve effect op verkeersveiligheid.

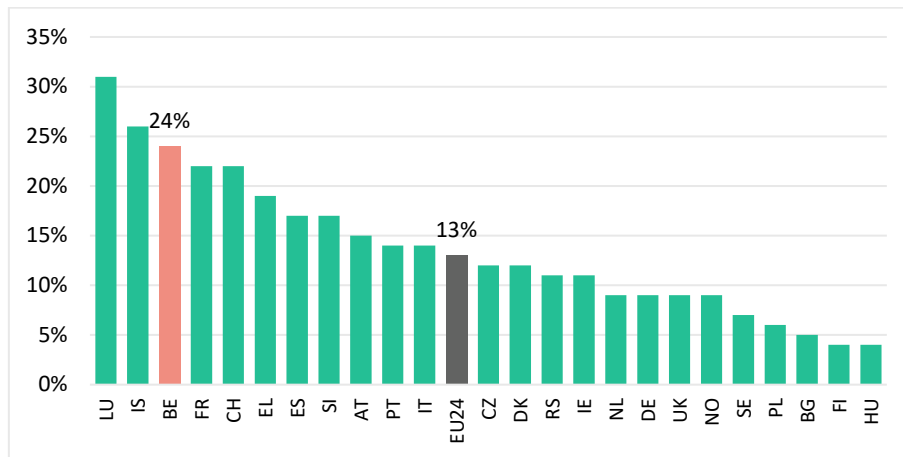
Gedrag van weggebruikers

Rijden onder invloed

Er is nog veel ruimte voor verbetering in België voor wat het rijden onder invloed van alcohol en drugs betreft. In België bleek uit de nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2019" dat bijna 1,9% van de Belgische bestuurders reed met een alcoholgehalte van boven de wettelijke grens van 0,5 g alcohol per liter bloed. Rijden onder invloed komt vaker voor tijdens week- en weekendnachten. In 2018 zat 2,8 % van de mannen boven de wettelijke alcohollimiet aan het stuur, tegenover maar 0,6 % van de vrouwen.

België is één van de landen waar rijden onder invloed van alcohol het vaakst gerapporteerd wordt door bestuurders: 24% van de bevroegde bestuurders gaf in 2019 aan minstens eenmaal in de laatste 30 dagen gereden te hebben onder invloed van alcohol (zie grafiek). Ook voor rijden onder invloed van drugs scoort België slecht: 7% van de bevroegde bestuurders gaf aan minstens eenmaal in de laatste 30 dagen onder invloed van drugs te hebben gereden. Ook de houding ten opzichte van rijden onder invloed van alcohol en/of drugs is slecht; Belgen vinden het aanvaardbaarder om onder invloed te rijden dan gemiddeld in Europa.

Figuur 3. Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal onder invloed van alcohol te hebben gereden in de laatste 30 dagen. Bron: Stürmer, Meesmann & Berbatovci (2019)



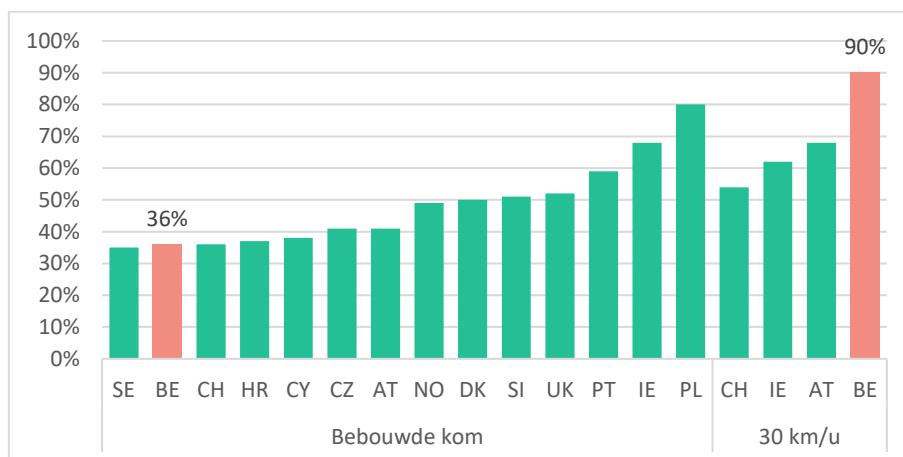
Snelheid

Op het vlak van snelheid is België niet de slechtste leerling van de klas, al is het resultaat niet goed te noemen.

Uit gedragsmetingen blijkt dat in België 36% van de waargenomen snelheden in de bebouwde kom boven de wettelijke snelheid in de bebouwde kom ligt. Daarmee hoort België wel bij de best scorende landen waarover momenteel beschikbaar zijn (zie Figuur 4). In de zone 30 scoort België echter slecht volgens de gedragsmetingen. Alleen Oostenrijk, België, Ierland en Zwitserland hebben gegevens beschikbaar voor 30 km/u-zones. Uit de meest recente snelheidsmetingen in zones 30 bleek dat in 2015 bijna 90% van de Belgische bestuurders te hard reed (met een gemiddelde snelheid van 43 km/u).

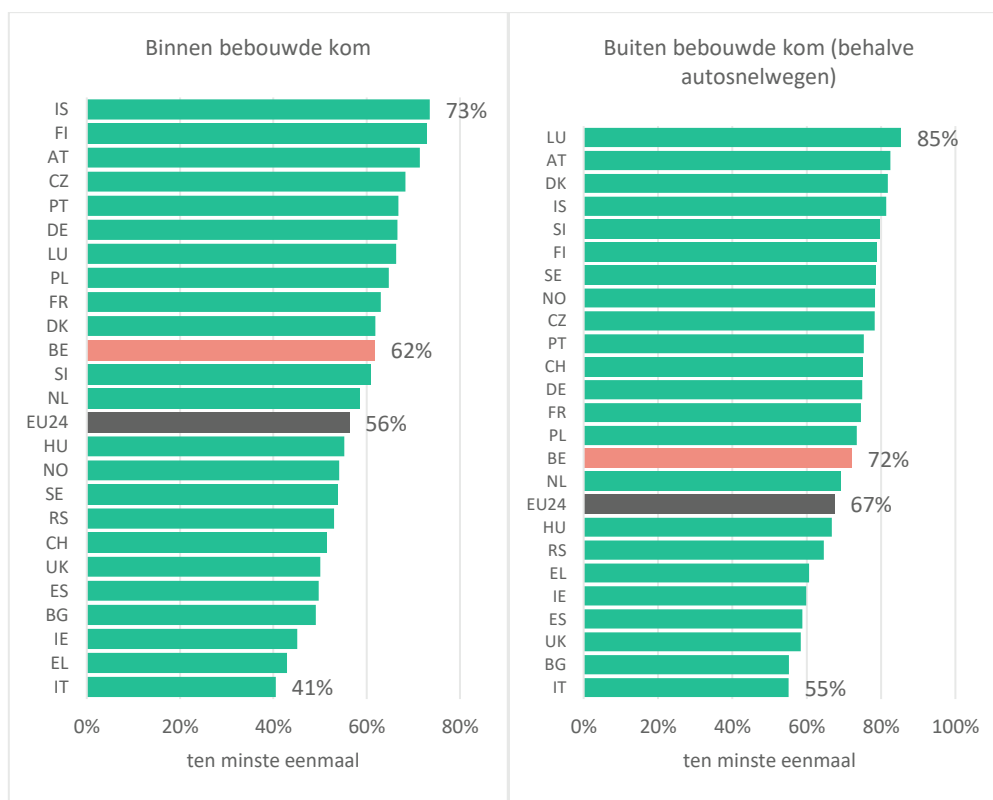
Mannen overtreden de snelheidsbeperkingen vaker dan vrouwen, ongeacht het wegtype.

Figuur 4. Percentage bestuurders dat sneller rijdt dan de limiet, naargelang het wegtype. Bron: ETSC (2019), Schinckus & Schoeters (2018), Temmerman (2016)



Uit een bevraging van Belgische bestuurders blijkt dat België slechter scoort voor snelheidsovertredingen op alle types wegen samen dan gemiddeld in Europa (zie Figuur 5). Dit wil zeggen dat het aandeel bestuurders dat zegt de snelheidslimiet te overschrijden hoger ligt dan gemiddeld voor Europa. Het gaat hier om een attitudemeting, waarbij gepeild wordt naar zelfgerapporteerd gedrag van bestuurders, en met name of ze de laatste 30 dagen te snel gereden hebben.

Figuur 5. Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal de snelheidslimiet te hebben overtreden in de laatste 30 dagen, binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom (behalve op autosnelwegen). Bron: Holocher & Holte (2019)



Dragen van de veiligheidsgordel en gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem

Op het vlak van gordeldracht scoort België beter dan het Europese gemiddelde, maar er is nog steeds ruimte voor verbetering en dan voornamelijk op het vlak van aanvaardbaarheid van het niet dragen van de veiligheidsgordel. In België draagt volgens de laatste gedragsmeting² (2018) 95% van de bestuurders en 86% van de passagiers achteraan de gordel. Ons land behoort daarmee tot de best presterende landen. De gedragsmeting in verband met het gebruik van kinderbeveiligingsystemen³ (2017) toonde aan dat slechts 23% van de kinderen kleiner dan 135 cm op een volledig correcte manier in een aangepast kinderbeveiligingssysteem wordt vervoerd. Nog problematischer is het percentage kinderen dat niet vastgemaakt is, dit wordt geschat op 13%.

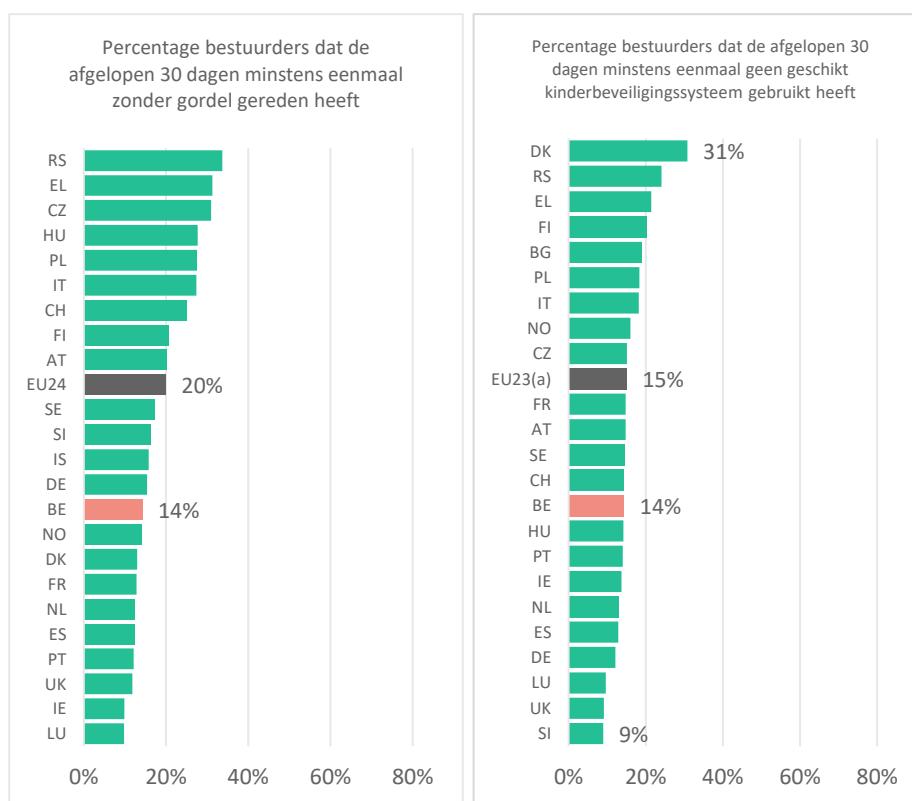
Hetzelfde blijkt uit een bevraging van Belgische bestuurders. België presteert (voor wat zelfgerapporteerd gedrag betreft) voor het dragen van de **veiligheidsgordel** als bestuurder en als passagier achteraan beter dan gemiddeld in Europa. Het niet dragen van de veiligheidsgordel komt vaker voor bij mannen dan bij vrouwen.

Gemiddeld 15% van bevroegde Europese bestuurders vervoert kinderen zonder gebruik te maken van een **kinderbeveiligingssysteem**. België zit met 14% op het Europese gemiddelde.

² Tijdens de gedragsmeting kijken onderzoekers na of personen in voorbijrijdende auto's hun gordel dragen. De waarnemingen worden verricht op kruispunten, op verschillende momenten van de dag.

³ In België is het verplicht om kinderen jonger dan 3 jaar en kleiner dan 1,35m te vervoeren in een goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem.

Figuur 6. Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal zonder gordel te hebben gereden in de laatste 30 dagen, en percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal geen geschikt kinderbeveiligingssysteem te hebben gebruikt in de afgelopen 30 dagen ((a) Gegevens voor IJsland zijn niet beschikbaar). Bron: Nakamura et al. (2020)

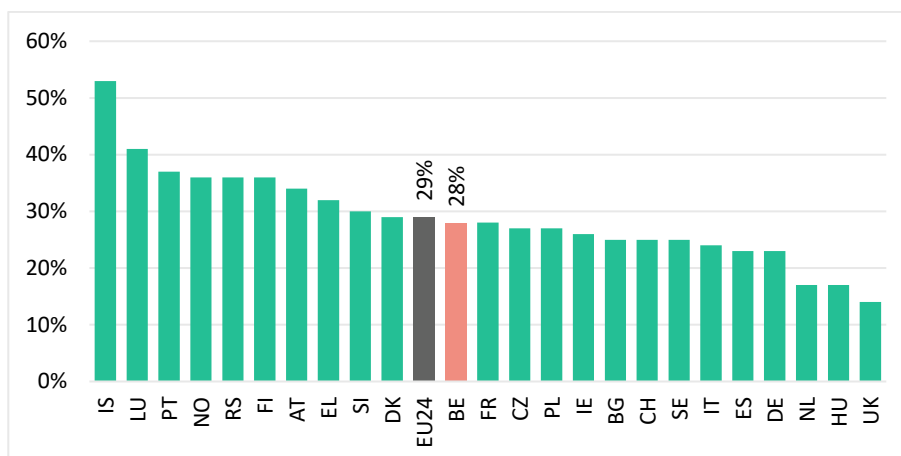


Afleiding tijdens het rijden

Op Belgisch niveau bleek uit de in 2013 uitgevoerde gedragsmeting dat 8% van de geobserveerde bestuurders een potentieel afleidende handeling uitvoerde tijdens het rijden. Voor 3,3% van hen was dit het gebruik van een mobiele telefoon in de hand.

Uit een bevraging blijkt dat ongeveer een derde van de Belgische bestuurders zegt soms een bericht of e-mail te lezen tijdens het rijden, wat overeenkomt met het Europese gemiddelde. België scoort voor wat telefoneren tijdens het rijden betreft gelijkaardig aan het Europese gemiddelde. Ook hier is er volop ruimte voor verbetering, rekening houdend met het feit dat afleiding achter het stuur een fenomeen in stijgende lijn is.

Figuur 7. Percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal een sms/e-mail gelezen of sociale media geraadpleegd te hebben in de laatste 30 dagen. Bron: Pires, Areal, & Trigos (2019)



Handhaving

Verkeersboetes en pakkans

België heeft het op één na hoogste aantal **snelheidsovertredingen** per 1000 inwoners in Europa, alleen in Nederland worden nog meer snelheidsovertredingen vastgesteld.

Ons land behoort ook tot de slechtst presterende landen voor wat rijden onder invloed van **alcohol** betreft, met 4 overtredingen per 1000 inwoners.

Hetzelfde geldt voor **afleiding** tijdens het rijden: met 11 overtredingen per 1000 bestuurders hoort België tot de slechtst presterende landen. België scoort gemiddeld voor overtredingen op de **gordelplicht**.

Tabel 1. Aantal overtredingen per 1000 inwoners en pakkans voor de risicogedragingen overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol, rijden zonder gordel en afleiding tijdens het rijden. Bron: Silverans et al. (nog te publiceren)

	Aantal overtredingen per 1000 inwoners
Overdreven snelheid	300
Rijden onder invloed van alcohol	4
Rijden zonder gordel	9
Afleiding tijdens het rijden	11

Veelplegers

Hoe meer verkeersovertredingen iemand begaat, hoe vaker die persoon betrokken is in verkeersongevallen; recidivisten zijn dus algemeen genomen vaker in verkeersongevallen betrokken.

Mannen hebben 1,8 keer meer kans hebben om te hervallen in verkeersfeiten (recidive) dan vrouwen. Het opleggen van een gevangenisstraf leidt tot een verhoogde kans op recidive in vergelijking met een boete, een straf opleggen met uitstel leidt ook vaker tot recidive en tot slot is gedrag uit het verleden een voorspeller van gedrag in de toekomst. Eén eerdere veroordeling verhoogt het risico op recidive met een factor 1,06, 10 eerdere veroordelingen verhogen het risico met een factor 10,6.

Summary

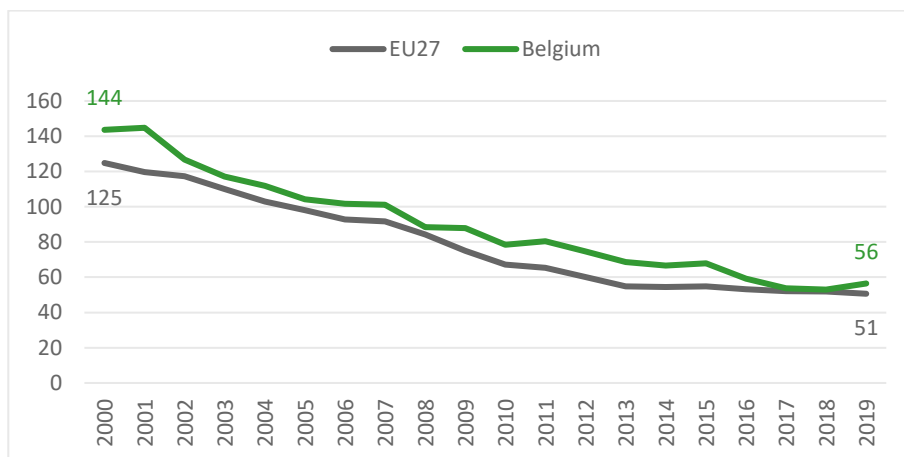
Mobility is inextricably linked to road safety. Both in Belgium and elsewhere, this mobility is changing: new means of transport have appeared (electric scooters, unicycles, and so on), people are increasingly aware of the consequences of mobility for health and the environment, walking and cycling are increasing, teleworking is being structurally anchored and is changing travel habits, the elderly form an ever larger part of the population and want to maintain their mobility.

In this changing context our travel needs, our choice of means of transport, our behaviour on the road, what is permitted or considered socially acceptable are constantly changing. These factors have a decisive influence on road safety.

Evolution of mortality on Belgian roads since 2000

Figure 1, which shows the evolution of the number of traffic fatalities per million inhabitants over a period of 20 years, shows that mortality in Belgium has decreased almost as much as the European average over a period of 20 years. In 2019, there were 56 traffic deaths per million inhabitants in Belgium; the European average was 51 traffic deaths per million inhabitants that year.

Figure 1. Evolution of mortality, EU27, 2000-2019. Source: CARE & EUROSTAT



In 2020, there were 499 road fatalities in Belgium. In the collision matrix below, we show the fatalities of 2020. The rows show the fatalities 30 days⁴, the columns their opponents. Figure 2 shows that fatalities due to a single vehicle crash occur most frequently (124 fatalities in 2020). When several vehicles are involved in a fatal accident, it is most often between cars and motorbikes, cars among themselves, cars and bicycles and cars and pedestrians. Motorbikes also accounted for 36 deaths in a single-vehicle accident in 2020.

⁴ Fatalities 30 days: the sum of traffic fatalities at the scene of the accident and people who die in the 30 days after the accident (as a result of this accident)

Figure 2. Collision matrix with traffic victims and opponents involved in fatal accidents, Belgium, 2020.
 Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

		In aanrijding met ...							
		Fiets	Bromfiets	Motorfiets	Auto	Lichte vrachtwagen	Autobus, autocar	Vrachtwagen	Eenzijdig
Doden 30 dagen	Voetganger				32	6	3	15	
	Fiets	7	1	2	33	9	1	11	17
	Bromfiets				5			2	5
	Motorfiets	1		5	39	3		5	36
	Auto	1			37	8	3	18	124
	Lichte vrachtwagen				1			5	4
	Vrachtwagen				1			10	6

Belgium scores poorly compared to other European countries and even distinctly poorly compared to its neighbours when it comes to traffic safety on motorways. The density of the road network and the high traffic intensity explain this to some extent, as both factors can structurally lead to a higher number of accidents.

The composition of the traffic in Belgium is quite similar to that in other countries in Europe and certainly to that in the neighbouring countries. In addition, it appears that congestion in Belgium is higher than elsewhere in Europe.

The vehicle fleet in Belgium is one of the most modern in Europe. Newer vehicles are generally better equipped than older vehicles to protect the occupants in case of a collision, and they are more extensively equipped with driver assistance systems to avoid certain accidents. Unfortunately, for Belgium this does not lead to the hoped-for positive effect on road safety.

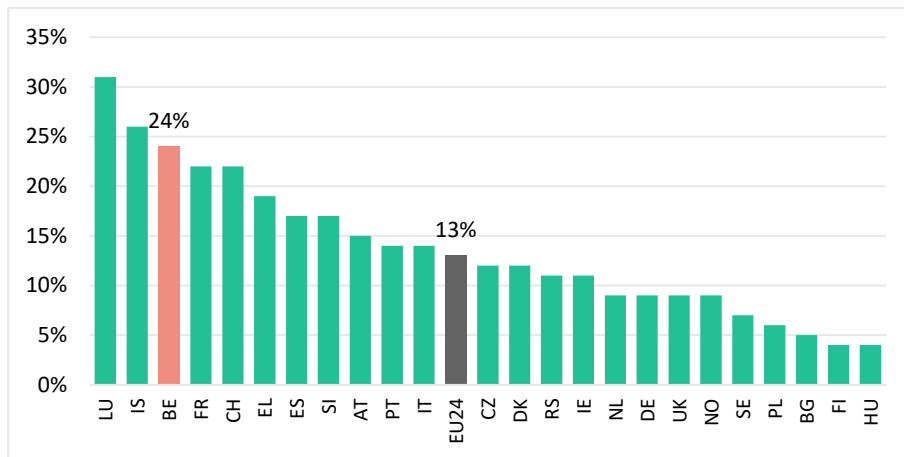
Road user behaviour

Driving under the influence

There is still much room for improvement in Belgium as far as driving under the influence of alcohol and drugs is concerned. In Belgium, the national behavioural measurement "Driving under the influence of alcohol 2019" showed that almost 1.9% of Belgian drivers drove with an alcohol level above the legal limit of 0.5 g alcohol per litre blood. Driving under the influence is more common during weeknights and weekend nights. In 2018, 2.8% of men were above the legal limit for alcohol, compared to only 0.6% of women.

Belgium is one of the countries where driving under the influence of alcohol is most frequently reported by drivers: 24% of surveyed drivers reported to have driven under the influence of alcohol at least once in the last 30 days in 2019 (see Figure 3). Belgium also scores poorly for driving under the influence of drugs: 7% of surveyed drivers reported having driven under the influence of drugs at least once in the last 30 days. The attitude towards driving under the influence of alcohol and/or drugs is also bad; Belgians find it more acceptable to drive under the influence than the European average.

Figure 3. Percentage of drivers who report having driven under the influence of alcohol at least once in the last 30 days. Source: Stürmer, Meesmann & Berbatovci (2019)



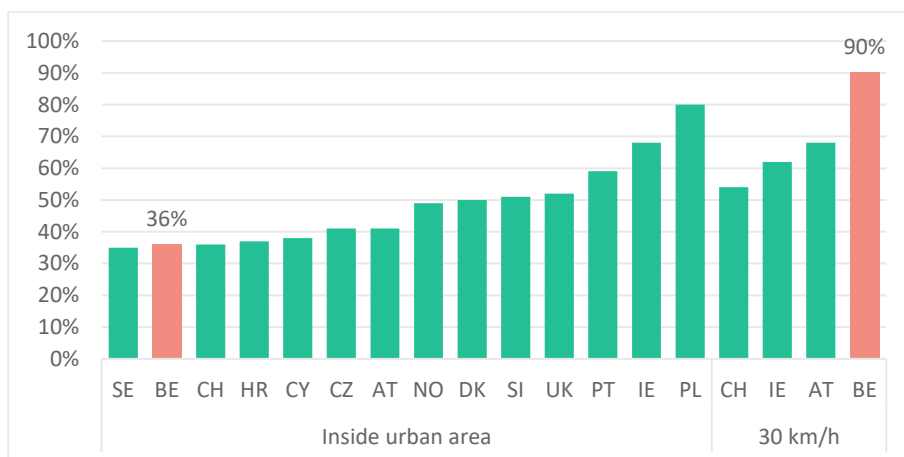
Speeding

When it comes to speed, Belgium is not the worst pupil in the class, although the results are not good.

Behavioural measurements show that in Belgium 36% of the observed speeds in built-up areas are above the legal speed limit. This makes Belgium one of the best scoring countries (see Figure 4). In the 30 km/h zone, however, Belgium scores poorly according to the behavioural measurements. Only Austria, Belgium, Ireland and Switzerland have data available for 30-km zones. The most recent speed measurements in 30 zones showed that in 2015 almost 90% of Belgian drivers were speeding (with an average speed of 43 km/h).

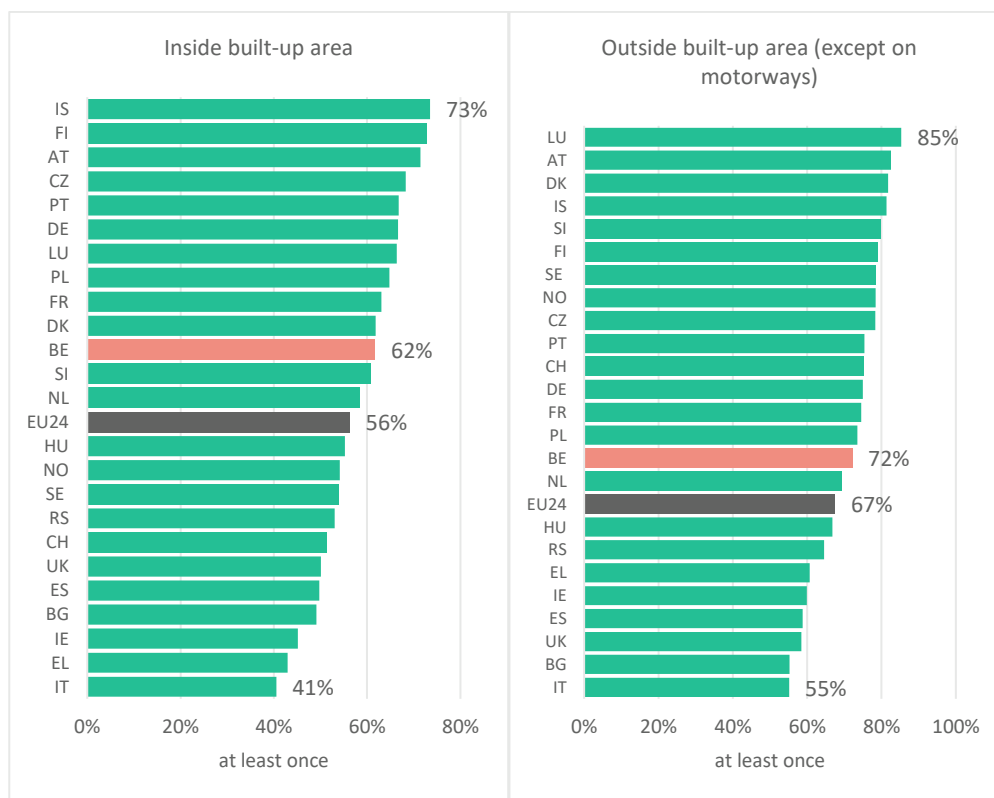
Men violate the speed limits more often than women, regardless of the road type.

Figure 4. Percentage of drivers driving faster than the speed limit, according to road type. Source: ETSC (2019), Schinckus & Schoeters (2018), Temmerman (2016)



A survey of Belgian drivers shows that Belgium scores worse for speeding on all types of roads combined than the European average (see Figure 5). This means that the share of drivers who say they exceed the speed limit is higher than average for Europe. This is an attitude measurement, which measures the self-reported behaviour of drivers, and especially whether they drove too fast in the past 30 days.

Figure 5. Percentage of drivers who have broken the speed limit at least once in the last 30 days, in built-up areas and outside built-up areas (except on motorways). Source: Holocher & Holte (2019)



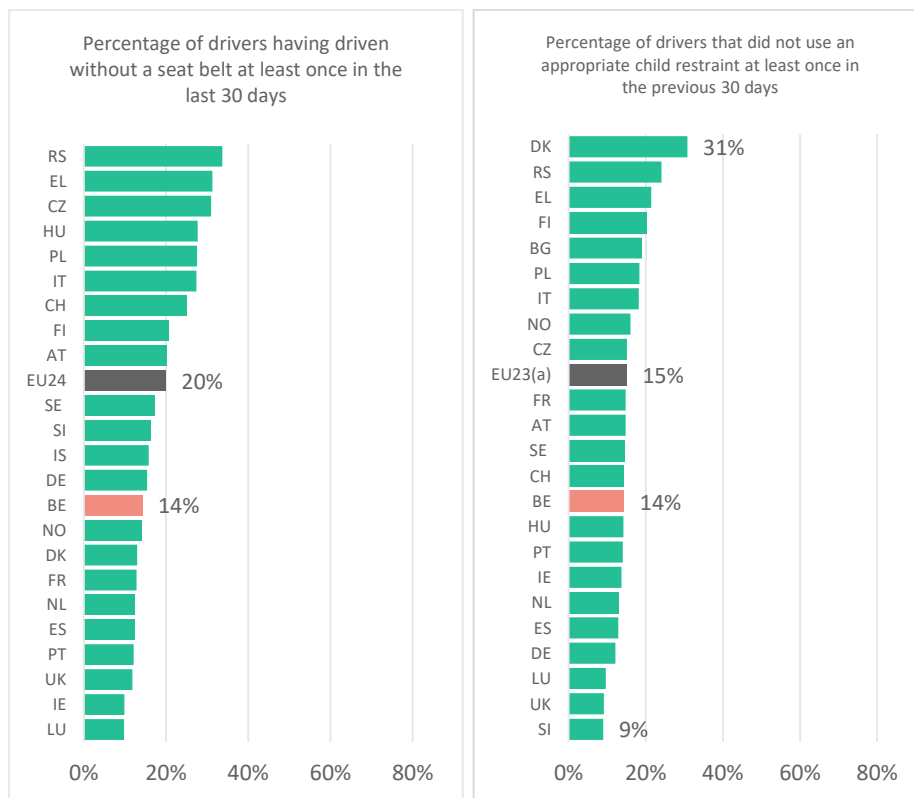
Wearing the seat belt and using a suitable child restraint system

In terms of seat belt use, Belgium scores better than the European average, but there is still room for improvement, especially in terms of acceptability of not wearing the seat belt. In Belgium, according to the latest behaviour measurement (2018), 95% of drivers and 86% of rear passengers wear the seat belt. Our country is thus among the best performing countries. The behavioural measurement related to the use of child restraint systems (2017) showed that only 23% of children smaller than 135 cm are transported in a correct manner in a suitable child restraint system. Even more problematic is the percentage of children who are not secured, this is estimated at 13%.

The same conclusion can be drawn from a survey of Belgian drivers. Belgium performs better (as far as self-reported behaviour is concerned) than average in Europe for wearing the seat belt as driver and as rear passenger. Non-use of seat belts is more common among men than among women.

On average 15% of the European drivers transport children without using a child restraint system. Belgium has a score (14%) similar to the European average.

Figure 6. Percentage of drivers that reported not using a seat belt at least once in the last 30 days and percentage of drivers that reported not using a suitable child restraint at least once in the last 30 days ((a) Data for Iceland not available). Source: Nakamura et al. (2020)



Distracted driving

At the Belgian level, the behavioural measurement carried out in 2013 showed that 8% of the observed drivers performed a potentially distracting act while driving. For 3.3% of them, this was the use of a mobile phone in their hand.

A survey shows that about a third of Belgian drivers say they sometimes read a message or e-mail while driving, which is in line with the European average. Belgium also scores on a par with the European average when it comes to talking on the phone while driving. Here too, there is plenty of room for improvement, especially considering that distracted driving is a growing phenomenon.

Figure 7. Percentage of drivers reporting having read a text/email or consulted social media at least once in the last 30 days. Source: Pires, Areal, & Trigos (2019)



Enforcement

Traffic fines and chances of being caught

Belgium has the second highest number of **speeding** offences per 1000 inhabitants in Europe; only in the Netherlands more speeding offences are recorded. The subjective chance of being caught (the perceived chance of being caught) for a speeding offence is also high.

Our country is also one of the worst performers in terms of driving under the influence of **alcohol**, with 4 offences per 1000 inhabitants. For drink-driving, the subjective chance of being caught is also low, which means that Belgian drivers have a low estimation of the chance of being caught when driving drunk.

The same goes for **distracted driving**: with 11 offences per 1000 drivers, Belgium is one of the worst performing countries. Belgium scores average for **seat belt** offences.

Table 1. Number of offences per 1000 inhabitants and subjective chance of being caught for the risk behaviours speeding, driving under the influence of alcohol, driving without a seat belt and distracted driving. Source: Silverans et al (to be published)

	Number of offences per 1000 inhabitants	Subjective chance of being caught
Speeding	300	High
Driving under the influence of alcohol	4	Low
Driving without a seat belt	9	Moderate
Distracted driving	11	Low

Repeat offenders

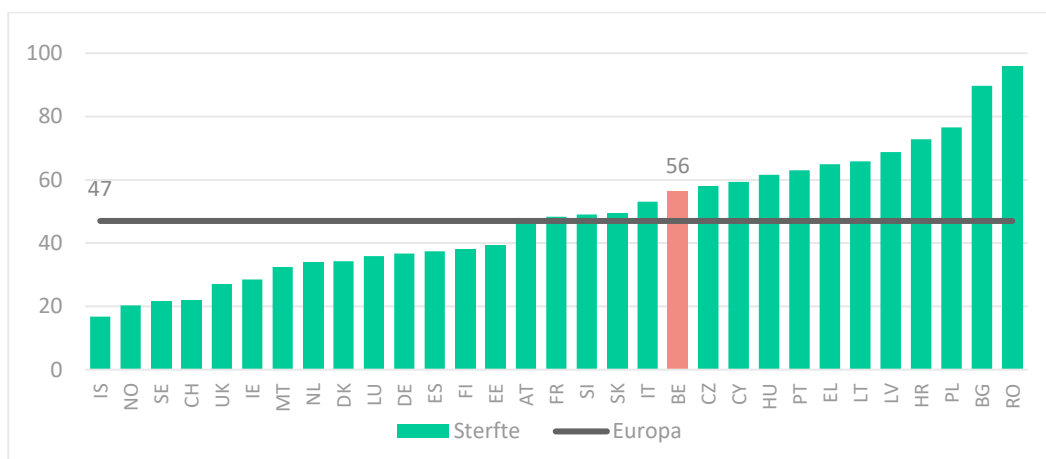
The more traffic offences someone commits, the more often that person is involved in traffic accidents. Repeat offenders are thus generally more involved in traffic accidents.

Men are 1.8 times more likely to become a repeat offender than women. Imposing a prison sentence leads to an increased risk of recidivism compared to a fine, imposing a suspended sentence also leads to more recidivism and finally, past behaviour is a predictor of future behaviour. One previous conviction increases the risk of recidivism by a factor of 1.06, 10 previous convictions increase the risk by a factor of 10.6.

1 Inleiding

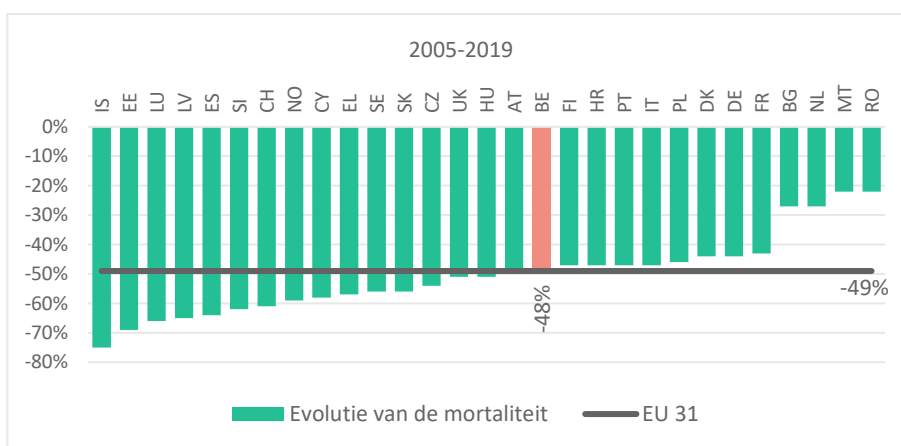
Uit Figuur 8 blijkt dat de mortaliteit, ofwel het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners, hoger ligt dan het gemiddelde van 31 landen (27 EU-lidstaten, IJsland, Noorwegen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk). Ons land staat op de 20e plaats, met 56 verkeersdoden per miljoen inwoners. Het Europese gemiddelde bedraagt 47 verkeersdoden per miljoen inwoners. Onze buurlanden scoren beter. Het Verenigd Koninkrijk en Nederland behoren tot de best presterende landen, met een sterftecijfer dat lager is dan het Europese gemiddelde.

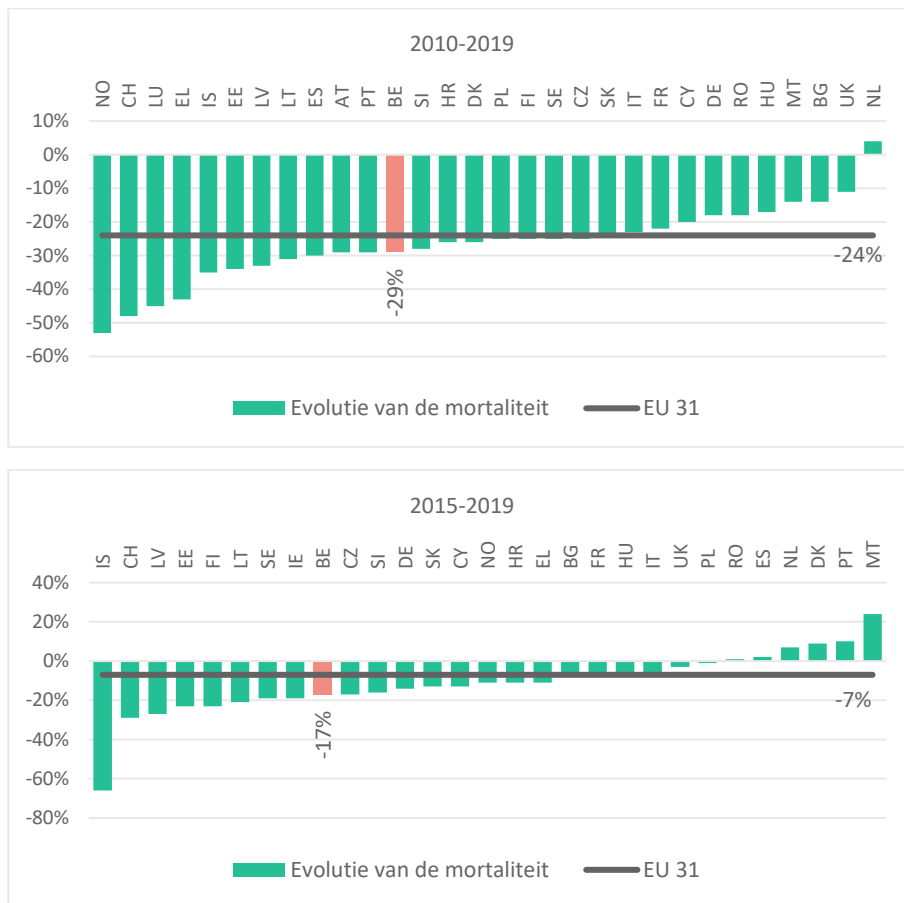
Figuur 8. Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 31 landen. Bron: Europese Commissie, CARE, IRTAD en Eurostat 2019.



Door te kijken naar de evolutie van de mortaliteit kunnen we rekening houden met een bredere tijdscontext, en nagaan of er zich trends voordoen tussen verschillende landen. Hieronder wordt de evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners weergegeven voor drie verschillende periodes: 5 jaar, 10 jaar en 15 jaar.

Figuur 9. Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 2005-2019 & 2010-2019 & 2015-2019, 31 landen. Bron: Europese Commissie, CARE, IRTAD en Eurostat 2019.



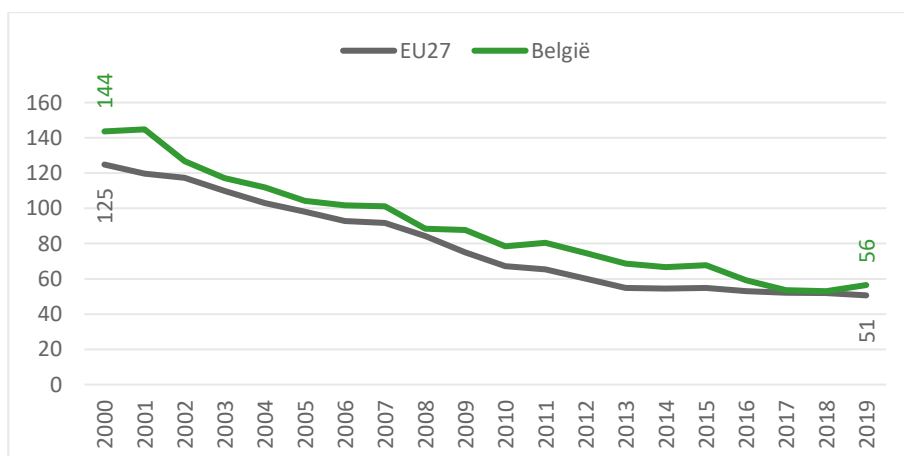


In 2005 waren er in België 108 verkeersdoden per miljoen inwoners. België stond daarmee op de 17e plaats van de 31 landen. In de daaropvolgende 15 jaar daalde het sterftcijfer globaal, zowel voor België (met 48%) als voor alle Europese landen (gemiddeld 49%).

De tweede en kortere periode van 2010 tot 2019 laat zien dat de mortaliteit in België sterker daalde (-29%) dan het Europese gemiddelde (-24%). Nederland is het enige land waar het sterftcijfer over deze periode van 10 jaar is gestegen (4%).

Over een nog kortere periode, met name over de laatste vijf jaar (tussen 2015 en 2019), heeft België een sterkere daling (-17%) gekend dan het Europese gemiddelde (-7%).

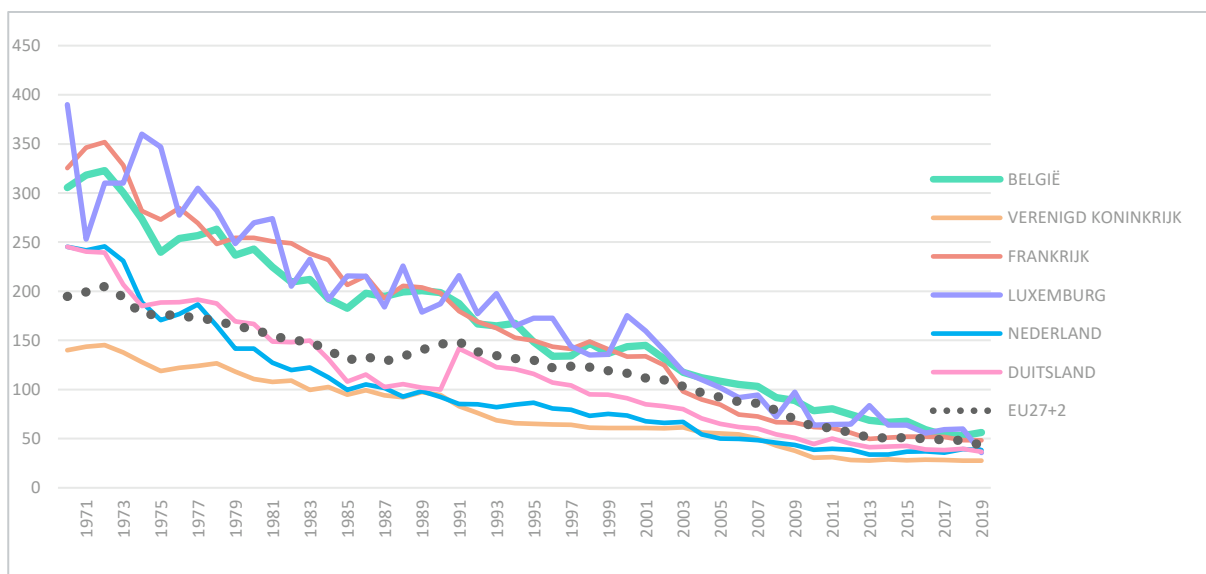
Figuur 10. Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, Belgisch en Europees gemiddelde (31 landen) van 2000 - 2019. Bron: IRTAD en EUROSTAT.



Een vergelijking van het gemiddeld aantal verkeersdoden in België met het Europese gemiddelde toont aan dat het aantal verkeersdoden in Europa sinds 2013 stagneert, terwijl in België tussen 2015 en 2016 (-13% ten opzichte van -2% in Europa) en tussen 2016 en 2017 (-9% ten opzichte van -2% in Europa) nog relatief grote dalingen genoteerd werden. Maar in 2018 is ook in België een stagnatie waarneembaar (-1%), met een opmerkelijke stijging in 2019 (+6%). Deze tendensen zijn te zien in **Figuur 10**. **Error! Reference source not found.**

Figuur 11 **Error! Reference source not found.** toont ons dat de relatieve posities van België en zijn buurlanden gelijk zijn gebleven gedurende de periode 1970-2019. De kloof tussen de landen is echter wel kleiner geworden doorheen de jaren. Globaal gezien bevindt België zich in een slechte positie ten opzichte van zijn buurlanden. In 1970 had het samen met Luxemburg en Frankrijk een van de hoogste sterftcijfers. De laatste twee landen hebben zich echter aan het begin van het millennium hersteld en bevinden zich in 2019 in een betere positie dan België.

Figuur 11. Vergelijking van de evolutie van de mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) – België, buurlanden en EU27+2. Bron: CARE, IRTAD en EUROSTAT, 2021



2 Snelheid

2.1 Gedrag waargenomen in het verkeer

Snelheid is één van de meest gerapporteerde gevaarlijke gedragingen van automobilisten en een belangrijke factor in een groot aantal ongevallen. Het verlagen van de snelheid kan een aanzienlijk effect hebben op de verkeersveiligheid: "Als de gemiddelde snelheid op alle wegen in Europa met slechts één km/u zou worden verlaagd, zouden 2.100 levens kunnen worden gered" (ETSC, 2019b). Het gaat niet alleen om sneller rijden dan de maximumsnelheid. De snelheid van het voertuig wordt soms niet aangepast aan de plaatselijke omstandigheden, zoals het weer of het verkeersvolume en de verkeersstroom.

Hoe hoger de snelheid, hoe groter de kans op een ongeval en hoe ernstiger het ongeval (Van den Berghe en Pelssers, 2020). Volgens de EU overschrijdt tussen de 40% en 50% van de bestuurders de snelheidslimiet, waarbij 10% tot 20% deze met meer dan 10 km/u overschrijdt (Europese Commissie, 2018). In bebouwde gebieden (voor landen die gedragsmetingen uitvoeren) ligt tussen 35% en 75% van de snelheidswaarnemingen van voertuigen boven de wettelijke snelheidslimiet (ETSC, 2019b). Om deze cijfers te interpreteren moet echter rekening worden gehouden met de snelheidsbeperkingen en de verkeersomstandigheden in elk land. Bovendien worden gedragsmetingen uitgevoerd op relatief rechte weggedeelten, waar er nauwelijks verkeers- of infrastructuurbeperkingen zijn die ervoor zorgen dat bestuurders de maximumsnelheid niet kunnen overschrijden (Van den Berghe en Pelssers, 2020).

55% van alle verkeersdoden in de EU valt op wegen buiten de bebouwde kom (autosnelwegen niet meegeteld). Het is echter relevant op te merken dat er zeer weinig maatregelen worden genomen om de gemiddelde snelheid op dit soort wegen te verlagen. Bovendien is het interessant op te merken dat landen met snelheidsbeperkingen tussen 70 en 80 km/u op wegen buiten de bebouwde kom, vaker landen zijn met een dodental dat onder het EU-gemiddelde ligt (ETSC, 2019b).

Figuur 12. Percentage bestuurder dat sneller rijdt dan de limiet, naargelang het wegtype. Bron: ETSC (2019b); Schinckus & Schoeters, 2018; Temmerman, 2016



Volgens de ETSC PIN Flash 36 (2019) vindt bijna 75% van de waargenomen snelheidsovertredingen plaats in 50 km/u-zones ("in de bebouwde kom"). Slechts enkele landen meten de snelheid op wegen binnen de bebouwde kom op nationale schaal. Tussen 35% en 80% van de snelheidswaarnemingen van voertuigen ligt boven de wettelijke snelheid. In België 36% van de waargenomen snelheden boven de wettelijke snelheid in de bebouwde kom. Daarmee hoort België bij de best scorende landen.

Alleen Oostenrijk, België, Ierland en Zwitserland hebben gegevens beschikbaar voor 30 km/u-zones. In België dateren de meest recente metingen van 2015. Uit deze metingen bleek dat bijna 90% van de bestuurders

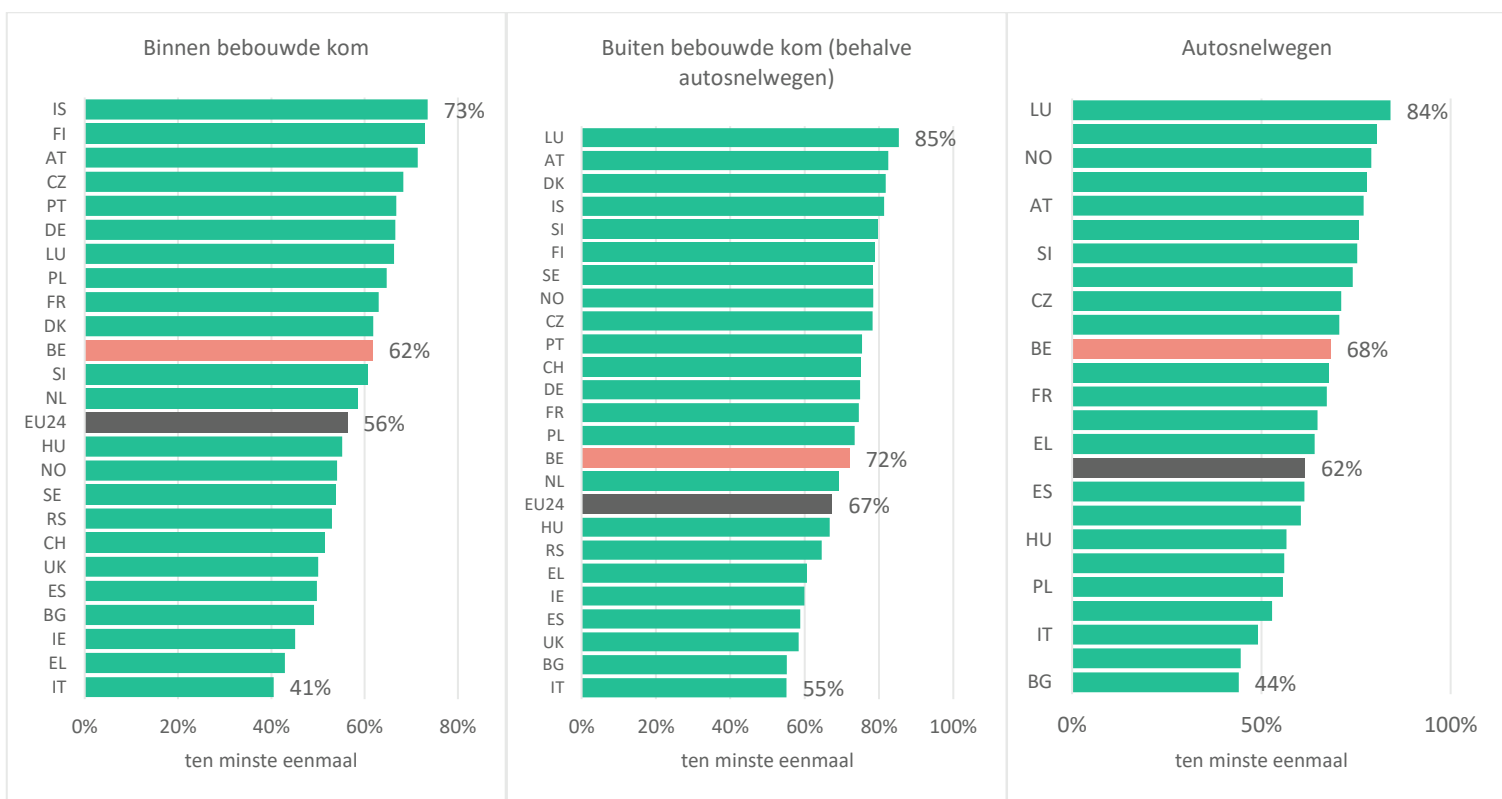
te hard reed (met een gemiddelde snelheid van 43 km/u) (ETSC, 2019b; Schinckus & Schoeters, 2018; Temmerman, 2016).

Uit de laatste snelheidsmeting bleek dat in België buiten de bebouwde kom het hoogste percentage snelheidsovertredingen waargenomen werd op tweebaanswegen met 90 km/uur (57%) en het laagste percentage op eenbaanswegen met 90 km/uur (29%). Op wegen met een snelheidsbeperking van 70 km/u reed 41% van de bestuurders te hard, wat vergelijkbaar is met het percentage snelheidsovertredingen op tweebaanswegen met een snelheidsbeperking van 120 km/u (40%). Op snelwegen was het percentage snelheidsovertredingen meer dan de helft (53%) (Schinckus & Schoeters, 2018; Temmerman, 2016).

2.2 Zelfgerapporteerd gedrag

Op Europees niveau werd in de ESRA2-enquête⁵ zelfgerapporteerd gedrag beoordeeld voor drie snelheidsregimes (Holoher & Holte, 2019): binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom (behalve autosnelwegen) en op autosnelwegen. België zit boven het Europese gemiddelde zowel voor snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom (met 62% van de Belgische respondenten tegenover een EU24-gemiddelde van 56%), als buiten de bebouwde kom (behalve autosnelwegen, met 72% tegenover een EU24-gemiddelde van 67%). Wat het zelfgerapporteerde gedrag op snelwegen betreft, scoort België ook slechter dan het Europese gemiddelde: 68% tegenover 62%. Nederland en Frankrijk liggen dicht bij het Europese gemiddelde en bij de Belgische prevalenties voor de drie snelheidsregimes.

Figuur 13. Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen: percentage bestuurders dat aangeeft de snelheidslimiet in de afgelopen 30 dagen ten minste één keer te hebben overschreden, Europese landen. Bron: Holoher & Holte, 2019

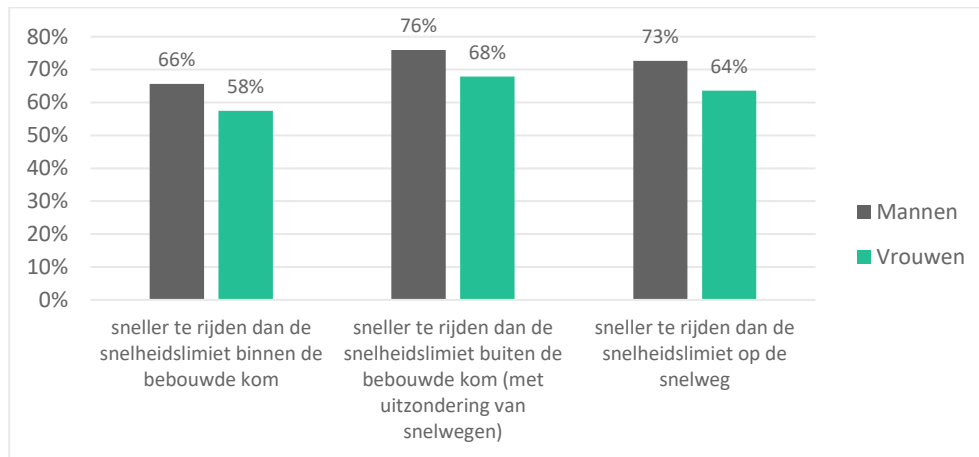


Opmerking: (a) De gegevens voor IJsland zijn aangepast aan de nationale wetgeving.

⁵ De gegevens die in dit verslag worden verstrekt voor Luxemburg, Noorwegen, Bulgarije en IJsland zijn vertrouwelijk. Zij mogen alleen worden gebruikt in het kader van dit project en mogen pas worden gepubliceerd na de publicatie van het ESRA2-rapport door het Vias-instituut. Publicatie is gepland voor de nazomer van 2021.

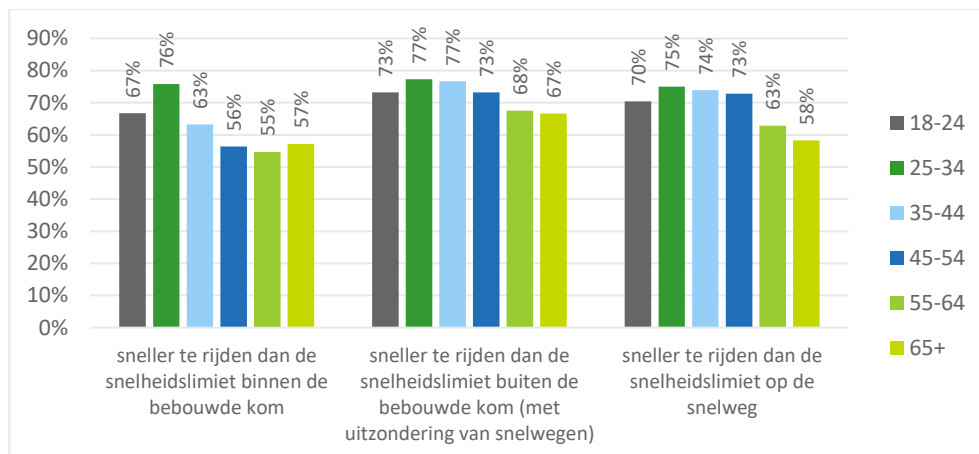
Uit de attitudemeting (Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N. & Torfs, K., 2021) blijkt dat mannen significant vaker dan vrouwen rapporteren de snelheidsbependingen te overtreden, ongeacht het type omgeving waar dat gebeurt. De verschillen tussen mannen en vrouwen zijn gelijkaardig voor de verschillende wegentypes: binnen de bebouwde kom (66% tegenover 58%), buiten de bebouwde kom (76% tegenover 68%), op de snelweg/expresweg (73% tegenover 64%).

Figuur 14. Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen naargelang geslacht. Bron: Schinckus et al., 2021



Wat leeftijd betreft merken we op dat binnen de bebouwde kom de 25-34-jarigen vaker (76%) de limiet overschrijden dan de oudere bestuurders (tussen 57 en 63%). De bestuurders van 18 tot 24 (67%) vormen een tussengroep waarvan het percentage iets hoger ligt dan voor de andere leeftijdsgroepen. Snelheidsovertredingen buiten de bebouwde kom blijken ook te verschillen tussen de leeftijdscategorieën. Op de snelweg of expresweg rapporteren de bestuurders tussen 25 en 54 jaar vaker snelheidsovertredingen (tussen 63 en 75%) dan de 65-plussers (Schinckus et al., 2021).

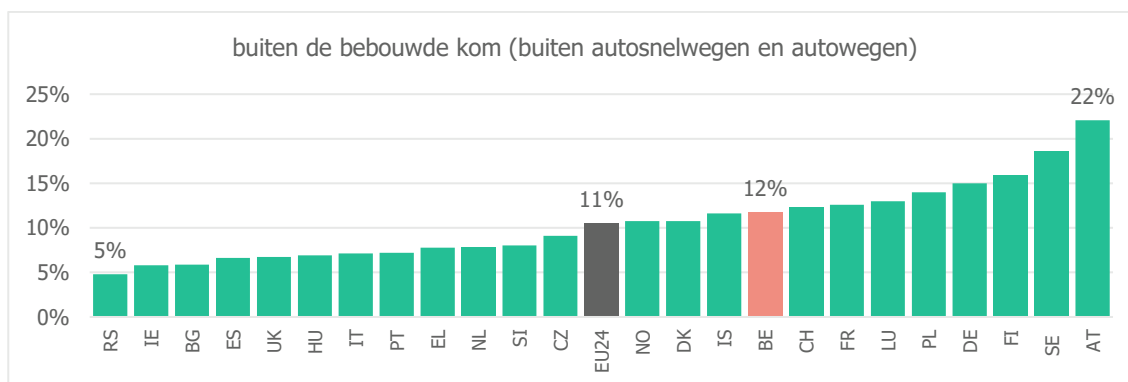
Figuur 15. Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen naargelang leeftijd. Bron: Schinckus et al., 2021



2.3 Sociale normen

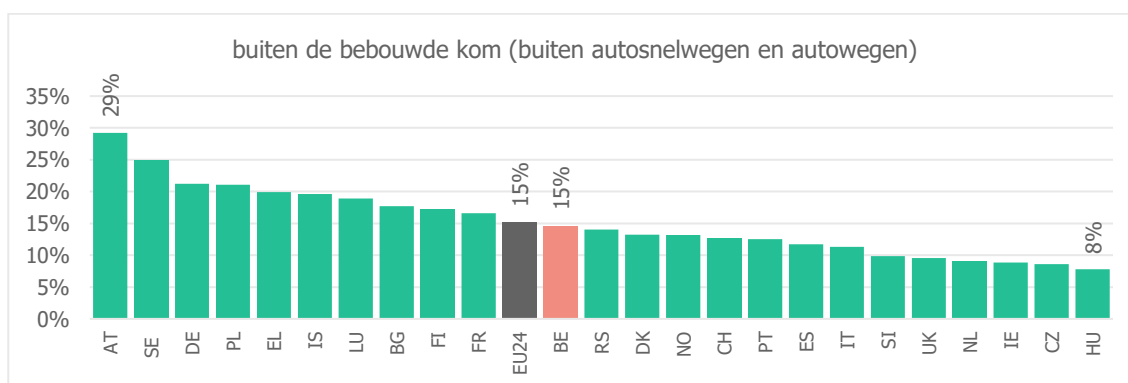
Voor 12% van de Belgische respondenten is het persoonlijk aanvaardbaar om buiten de bebouwde kom de snelheidsbependingen te overschrijden. Dit percentage is gelijk aan het Europese gemiddelde (11%). Daarmee doet België het slechter dan Nederland (8%), maar beter dan Frankrijk (13%), Luxemburg (13%) en Duitsland (15%) (Holoher & Holte, 2019).

Figuur 16. Persoonlijke aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen: percentage respondenten dat het aanvaardbaar vindt om buiten de bebouwde kom (met uitzondering van autosnelwegen) de snelheidslimieten te overschrijden, Europese landen. Bron: Holocher & Holte, 2019



De percentages voor sociale aanvaardbaarheid (met andere woorden hoe aanvaardbaar zouden de meeste andere mensen het vinden) liggen hoger dan de persoonlijke aanvaardbaarheid. België zit opnieuw dicht bij het Europese gemiddelde en doet het beter dan Frankrijk (17%), Luxemburg (18%) en Duitsland (21%).

Figuur 17. Sociale aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen: percentage respondenten dat denkt dat andere het aanvaardbaar vinden om buiten de bebouwde kom de snelheidslimieten te overschrijven, Europese landen. Bron: Holocher & Holte, 2019

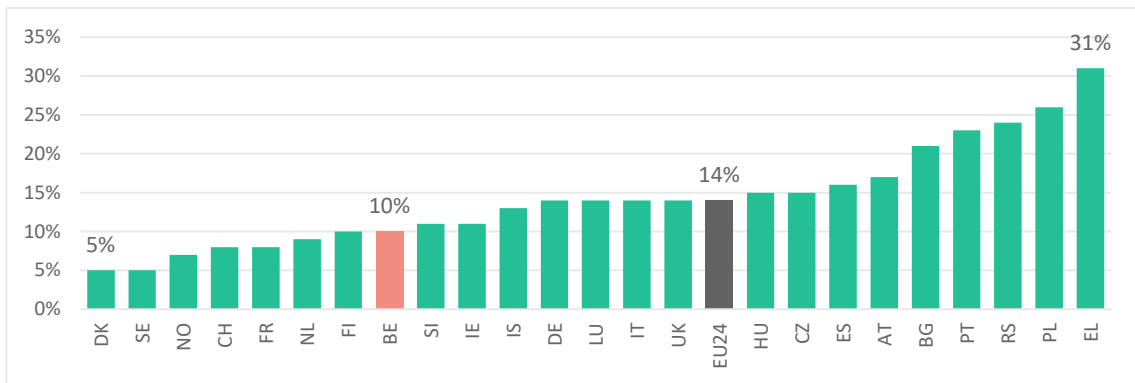


2.4 Subjectieve normen en attitudes

Om de "subjectieve norm" te beoordelen, kregen de respondenten van de ESRA2-enquête volgende stelling voorgelegd: "De meeste van mijn vrienden rijden 20 km/u harder in een woonwijk.". De respondenten werd gevraagd op een schaal van 1 (afkeurend) tot 5 (goedkeurend) aan te geven in welke mate zij deze bewering goedkeuren.

Het Europese gemiddelde bedraagt 14%, België scoort beter met 10%. De best scorende landen zijn Denemarken, Zweden en Noorwegen. België heeft een zelfgerapporteerde prevalentie boven het Europese gemiddelde, maar het percentage voor de subjectieve norm voor snelheid binnen de bebouwde kom is gelijk aan het Europese gemiddelde.

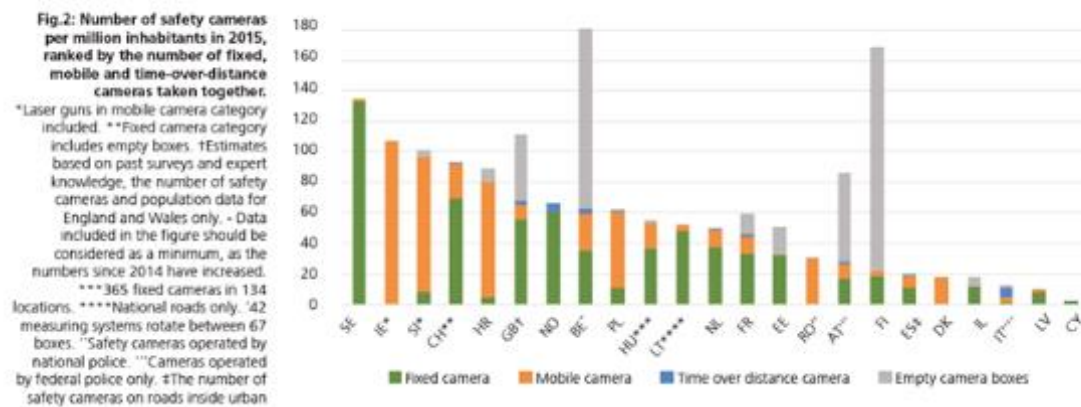
Figuur 18. Subjectieve norm voor snelheidsovertredingen: percentage respondenten dat het eens is met de stelling "De meeste van mijn vrienden rijden 20 km/u harder dan de maximumsnelheid in een woonwijk", Europese landen. Bron: Holoher & Holte, 2019



2.5 Officiële statistieken van politiecontroles

De handavingsdruk voor snelheidsovertredingen wordt zowel bepaald door staandhoudingen door politiagenten op het terrein (al dan niet door middel van mobiele snelheidsmeters of speedguns) als door het gebruik van automatisch werkende camera's, radars en sectiecontroles. Internationale gegevens over patrouilleactiviteiten zijn niet beschikbaar. Uit een inventarisatie van ETSC uit 2016 (data 2015) blijkt dat in België relatief vaak gebruik gemaakt wordt van installaties voor snelheidscontrole waarin niet altijd een operationele camera actief is (Silverans, Nieuwkamp, Boudry, Delannoy & Tant, 2021).

Figuur 19. Aantal snelheidscamera's per miljoen inwoners. Bron: ETSC, 2016



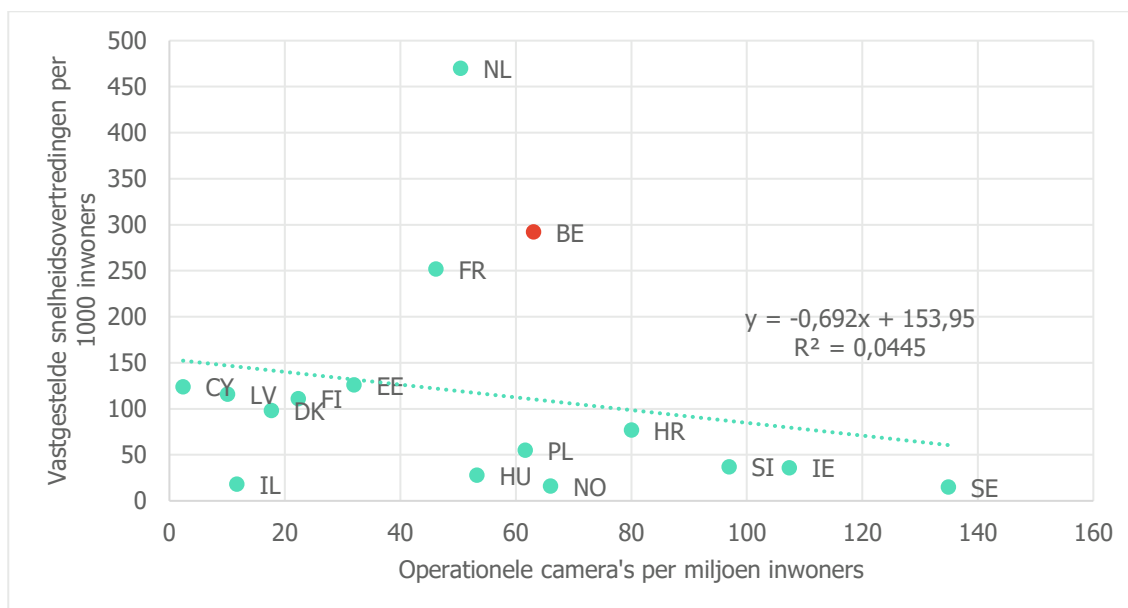
Wanneer geen rekening gehouden wordt met de zogenaamde lege installaties, lijkt België zich internationaal gezien in de buik van het peloton op te houden. Volgens deze inventaris van het ETSC waren er 272 mobiele camera's, 394 vaste camera's en 44 trajectcontrolecamera's (710 in totaal) opgesteld in België in het jaar 2015. Op een weggennet van in totaal 153.000 kilometer kwam dit in 2015 neer op 1 snelheidscamera per 215 kilometer weg. Inmiddels is zowel het aantal trajectcontroles als het aantal vaste snelheidsradars toegenomen, maar we konden tot dusver geen exacte cijfers hierover achterhalen (Silverans et al., 2021).

2.6 Vastgestelde snelheidsovertredingen

Silverans et al. stellen dat, ondanks de gemiddelde positie op gebied van het aantal snelheidsradars, België aan de kop van Europa staat wat het aantal snelheidsboetes per inwoner betreft. Zoals blijkt uit de grafiek hieronder worden bijna 300 snelheidsboetes uitgeschreven per 1000 inwoners. Alleen Nederland scoort met 470 snelheidsboetes per 1000 inwoners nog hoger.

Wanneer we het aantal snelheidsboetes per inwoner afzetten tegenover het aantal actieve snelheidscamera's per inwoner, stellen we geen duidelijk verband vast tussen beide indicatoren.

Figuur 20. Vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar, in functie van het aantal operationele snelheidscamera's per miljoen inwoners. Bron: ETSC, 2016



Binnen de groep met tussen de 50 en 70 camera's per miljoen inwoners stellen we een grote variatie vast van het aantal snelheidsboetes per inwoner. Frankrijk bevindt zich ongeveer op het niveau van België, maar met eenzelfde aantal camera's worden er in landen als Polen, Noorwegen en Hongarije vijf keer minder snelheidsovertredingen vastgesteld. Het zou interessant zijn om te evalueren of er in deze landen effectief minder vaak snelheidsovertredingen gepleegd worden dan wel of andere factoren bepalend zijn voor dit relatief kleine aantal overtredingen (bijvoorbeeld door de plaatsing van radars op risicolocaties, zichtbaarheid van de controle, selectiviteit in de plaatsing van radars enz...).

De cijfers van de expertenbevraging (Silverans et al., 2021) bevestigen de relatief hoge pakkans voor snelheidsovertredingen in België. In ons land waren er 349 snelheidsovertredingen per 1000 inwoners per jaar (data van 2019). Voor die landen waarvoor cijfers beschikbaar zijn, doen alleen Oostenrijk en Nederland het "beter" dan België.

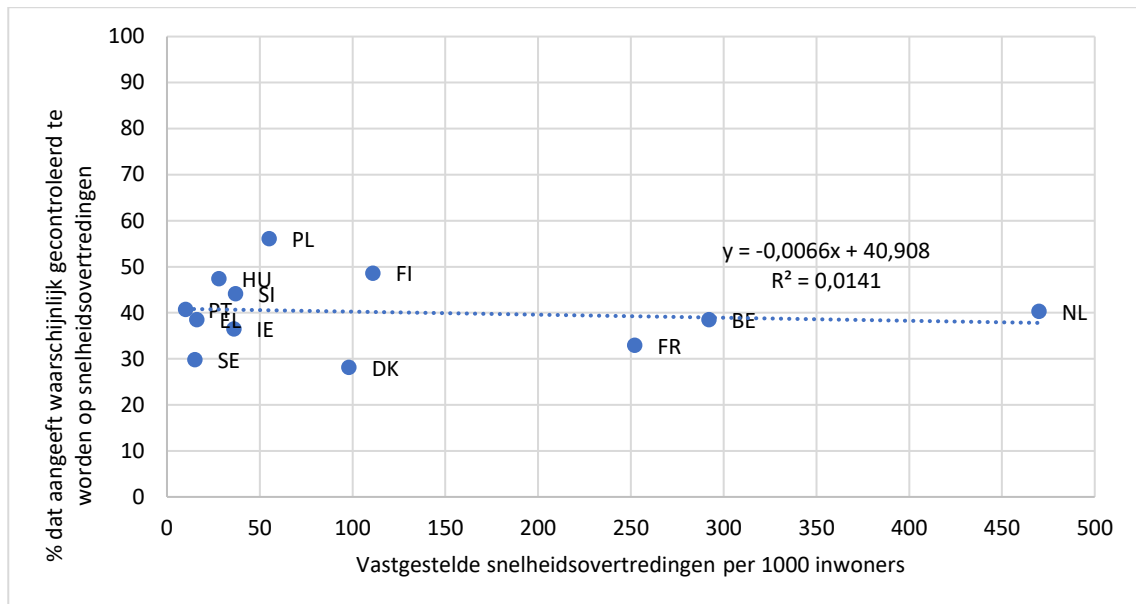
Tabel 2. Aantal snelheidsovertredingen per 1000 inwoners, volgens expertenbevraging. Bron: Silverans et al., 2021. Bron: Silverans et al. (nog te publiceren)

Land	Snelheidsovertredingen per 1000 inwoners per jaar	Jaar
België	349	2019
Cyprus	57	2020
Finland	0	
Frankrijk	198	2019
Griekenland	22	2019
Kroatië	72	
Letland	193	2020
Nederland	371	2020
Oostenrijk	553	2020
Roemenië	35	2020
Slovenië	54	2020

2.7 Subjectieve pakkans

In Figuur 21 tonen we aan dat de subjectieve kans om op snelheid gecontroleerd te worden quasi geen verband houdt met het aantal snelheidsboetes per 1000 inwoners. Kijkend naar alle Europese landen die deelnamen aan de ESRA-enquête is de subjectieve pakkans gemiddeld in België, terwijl het aantal vastgestelde overtredingen relatief hoog ligt (zie sectie 2.6).

Figuur 21. Subjectieve pakkans voor snelheid in functie van aantal snelheidsovertredingen per 1000 inwoners per jaar. Bron: Holocher & Holte, 2019; ETSC, 2016



2.8 Hoeveel slachtoffers kunnen vermeden indien geen snelheidsovertredingen gemaakt worden?

Het risico op een ongeval neemt exponentieel toe met de snelheid. Daarom is het niet alleen van belang het aantal overtreders als zodanig terug te dringen, maar ook en vooral het aantal overtredingen dat ver boven de limiet ligt. In

Tabel 3 hebben we de verdeling van de in België gemeten snelheden vergeleken met die van enkele van de best presterende landen. We konden daarbij voor elk snelheidsregime enkel een vergelijking maken met landen die dezelfde snelheidsbeperking hanteren als België en die ook systematisch metingen van de bereikte snelheden uitvoeren.

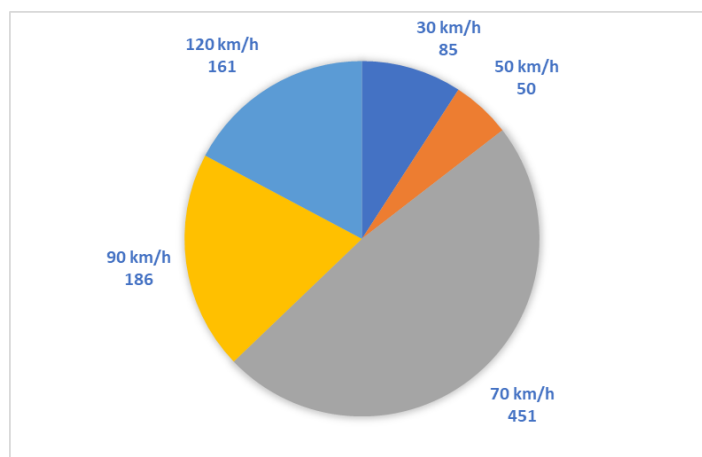
Indien België even goed zou scoren als de best presterende landen, zouden 52 tot 120 dodelijke slachtoffers voorkomen kunnen worden.

Tabel 3. Geschatte daling van het aantal doden, zwaargewonden en licht gewonden als 100% van de bestuurders zich aan de snelheidsbeperking houdt, afhankelijk van de snelheidszone.

Doelstelling	Snelheidszone	Overtreders	Geraamde daling van het aantal dodelijke slachtoffers	Geraamde daling van het aantal zwaargewonden	Geraamde daling van het aantal licht gewonden
Ideaal	Totaal	0 %	96 - 191	370 - 742	1450 - 6032
	30 km/h		3 - 5	43 - 80	230 - 891
	50 km/h		2 - 3	23 - 47	116 - 487
	70 km/h		42 - 79	192 - 372	710 - 2856
	90 km/u		25 - 56	57 - 130	168 - 815
	120 km/u		24 - 47	55 - 114	226 - 983
Beste leerlingen in Europa	Totaal		52 - 120	180 - 425	590 - 3040
	30 km/h	66% (TA)	1 - 3	7 - 29	8 - 212
	50 km/h	35% (SE)	1 - 1	7 - 17	34 - 165
	70 km/h	38% (TA)	26 - 56	111 - 246	367 - 1734
	90 km/u	32% (FR)	10 - 32	19 - 64	31 - 327
	120 km/u	35% (NL)	14 - 28	35 - 69	150 - 602

Er is te zien dat de grootste effecten worden waargenomen in de 70 km/u-zones.

Figuur 22. Geschatte daling van het aantal doden en zwaargewonden als 100% van de bestuurders zich aan de snelheidsbeperking houdt, afhankelijk van de snelheidszone.



2.9 Conclusie

In België dateren de meest recente cijfers in verband met waargenomen snelheidsovertredingen uit 2015. Bijna 90% van de Belgische bestuurders reed te hard in zone 30 (met een gemiddelde snelheid van 43km/u). Buiten de bebouwde kom werd het hoogste percentage overdreven snelheid gemeten op tweebaanswegen met een maximumsnelheid van 90 km/u (57%) en het laagste percentage op eenbaanswegen met een maximumsnelheid van 90 km/u (29%) (Schinckus & Schoeters, 2018; Temmerman 2016).

De ESRA2-enquête toonde aan dat België, voor wat de zelfgerapporteerde gedragingen betreft, boven het Europese gemiddelde ligt op alle types van wegen. Nederland en Frankrijk liggen dicht bij het Europese gemiddelde en de Belgische prevalenties voor de drie snelheidsregimes; Luxemburg en Duitsland scoren slechter dan België. In het kader van de sociale norm werd ESRA2-respondenten gevraagd naar persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid. De Belgische respondenten liggen voor beide items dicht bij het Europese gemiddelde. Duitsland, Luxemburg en Frankrijk scoren iets slechter dan België, Nederland hoort bij de top scorende landen. Bovendien gaat 10% van de Belgische respondenten akkoord met de stelling "De meeste van mijn vrienden rijden 20 km/u boven de maximumsnelheid in een woonwijk", wat lager is dan het Europese gemiddelde van 14% (Holoher & Holte, 2019).

Ondanks de gemiddelde positie op gebied van het aantal snelheidsradars, staat België aan de kop van Europa wat het aantal snelheidsboetes per inwoner betreft. Er werden bijna 300 snelheidsboetes uitgeschreven per 1000 inwoners. Alleen Nederland scoort nog hoger. Frankrijk bevindt zich ongeveer op het niveau van België. Nochtans is de pakkans gemiddeld in België (Silverans et al., 2021).

België is een slechte leerling voor wat overdreven snelheid betreft. Hoewel het waargenomen gedrag moeilijk te vergelijken is over de landen heen (door een gebrek aan een uniforme methode), kunnen we toch besluiten dat ons land een gematigde tot slechte plaats inneemt voor dit soort gedrag. Zelfgerapporteerde gedragingen geven aan dat Belgen te snel rijden, maar deze prevalentie is gelijk aan het Europese gemiddelde voor de drie onderzochte snelheidsregimes. Wat de attitudes en normen inzake overdreven snelheid betreft, neemt België een gematigde positie in met percentages die dicht bij het Europese gemiddelde liggen.

Indien België even goed zou scoren als de best presterende landen, zouden 52 tot 120 dodelijke slachtoffers voorkomen kunnen worden. De grootste effecten worden waargenomen in de 70 km/u-zones.

3 Rijden onder invloed

3.1 Gedrag waargenomen in het verkeer

Volgens de World Health Organization zijn Europa en zijn lidstaten de regio's van de wereld met het hoogste alcoholgebruik, een percentage dat sinds 2010 niet is veranderd. Een vijfde van de bevolking van 15 jaar en ouder drinkt ten minste eenmaal per week zwaar (WHO, 2019).

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

In België bleek uit de nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol 2019" (Brion, Meunier, & Silverans, 2019) dat bijna 1,9% van de Belgische bestuurders reed met een BAC boven de wettelijke grens van 0,22 mg alcohol per liter uitgeademde adem (AAE) (wat overeenkomt met 0,5 g alcohol per liter bloed). Dit percentage is gedaald sinds 2015, toen het 2,7% bedroeg (hoewel de resultaten niet rechtstreeks vergelijkbaar zijn doordat de doelgroep gewijzigd is - weggebruikers vs. automobilisten).

De gegevens die zijn verzameld bij de landen die hebben deelgenomen aan de enquête onder deskundigen, die is uitgevoerd in het kader van een lopende studie van het Vias-instituut (Silverans et al., 2021), leveren voor sommige van die landen recentere gegevens op (de data zijn vermeld in Tabel 4 hieronder). De vergelijkbaarheid van de gegevens blijft echter beperkt, aangezien er weinig informatie is verstrekt over de methodologie. In Nederland ligt het percentage veel hoger dan het Belgische gemiddelde: 2,3% van de bestuurders wordt boven de wettelijke limiet getest (BAG-norm 0,5 g/l).

Tabel 4. Rijden onder invloed van alcohol en drugs: gedragsmaatregelen in het verkeer voor landen die deelnemen aan het deskundigenonderzoek. Bron: Silverans et al., 2021

Landcode	Rijden onder invloed boven de wettelijke limiet	Jaar
BE	1.9%	2018
FI	0.12%	2017
LV	2 789 ⁶	2020
NL	2.30% ⁷	2019
PL	1,47% (DRUID 2007-2009); percentage geteste bestuurders met een alcoholconcentratie boven de wettelijke grens - 0,7	2019
PT	Gegevens voor 2013 0,5 g/l tot 0,79 g/l - 0,8% 0,8 g/l tot 1,19 g/l - 0,7% >1,19 g/l - 0,3 Man: 0,5 g/l tot 0,79 g/l - 0,9 0,8 g/l tot 1,19 g/l - 0,8 >1,19 g/l - 0,5%. Vrouwelijk: 0,5 g/l tot 0,79 g/l - 0,4 0,8 g/l tot 1,19 g/l - 0,4 >1,19 g/l - 0,0%.	2013
IF	Het aandeel van de veroorzakers van verkeersongevallen onder invloed van alcohol bedroeg in 2020 10,8%, het aandeel van positieve bestuurders onder invloed van alcohol 3%.	2020
CZ	0.6 %	2020
SE	0.25%	2019

⁶ Gegevens verstrekt zoals ze zijn door Letse deskundigen.

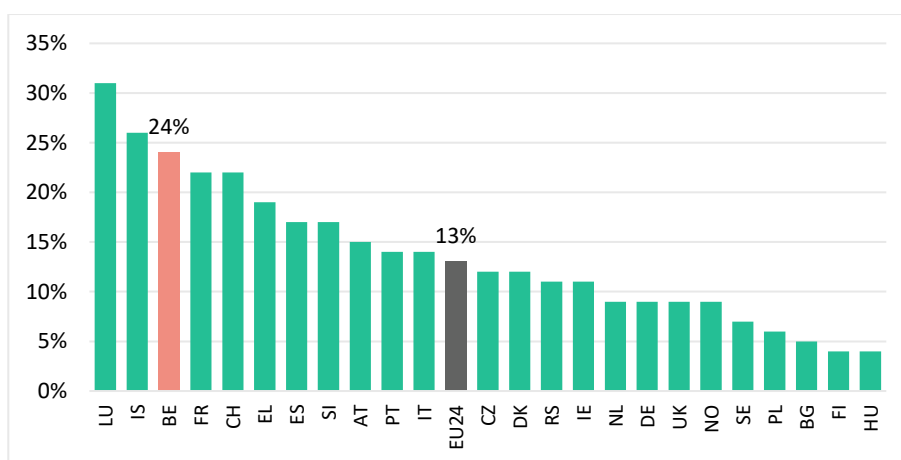
⁷ De resultaten voor Nederland moeten met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, aangezien de gedragsmetingen hoofdzakelijk in het weekend worden verricht.

3.2 Zelfgerapporteerd gedrag

3.2.1 Rijden onder invloed van alcohol

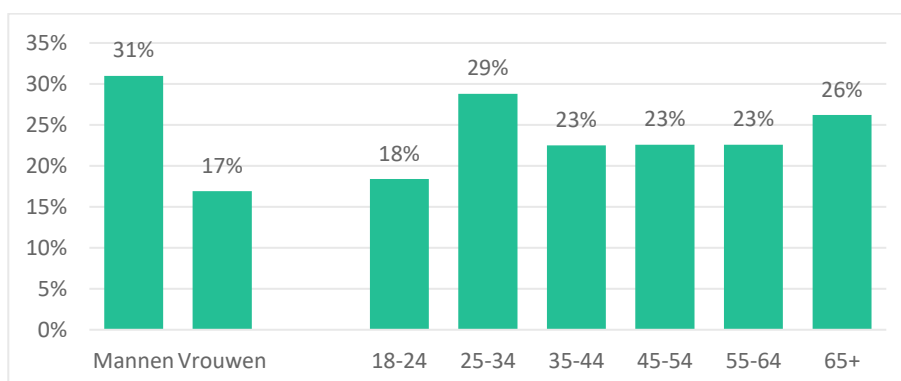
Op basis van het zelfgerapporteerde gedrag stellen we vast dat België zeer slecht scoort op het vlak van rijden onder invloed van alcohol. In de ESRA2-enquête werd de volgende vraag gesteld: "Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen gereden met een alcoholpromillage dat waarschijnlijk boven de wettelijke limiet lag?". 24% procent van de ondervraagde Belgen antwoordde dit minstens éénmaal in de laatste 30 dagen te hebben gedaan. Dit percentage ligt niet alleen ver boven het Europese gemiddelde (13%), het is ook het op twee na hoogste percentage. Alleen Luxemburg (31%) en IJsland (26%) doen het slechter (Stürmer, Meesmann & Berbatovci, 2019).

Figuur 23. Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed: percentage bestuurders dat aangeeft minstens eenmaal in de afgelopen 30 dagen te hebben gereden terwijl ze mogelijk de wettelijke limiet voor rijden onder invloed hadden overschreden, Europese landen. Bron: Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019)



De attitudemeting is in overeenstemming met de resultaten van de observatiestudie naar rijden onder invloed van alcohol (Brion et al., 2019), blijken mannen (31%) significant meer dan vrouwen (17%) te rijden terwijl ze mogelijk boven de wettelijk toegelaten alcohollimiet zitten. Op vlak van leeftijd is de prevalentie het hoogste bij de 25-34-jarigen (29%) en het laagste bij de 18-24-jarigen (18%).

Figuur 24. Zelfgerapporteerde prevalentie van alcoholovertredingen naargelang geslacht en naargelang leeftijd. Bron: Schinckus et al., 2021

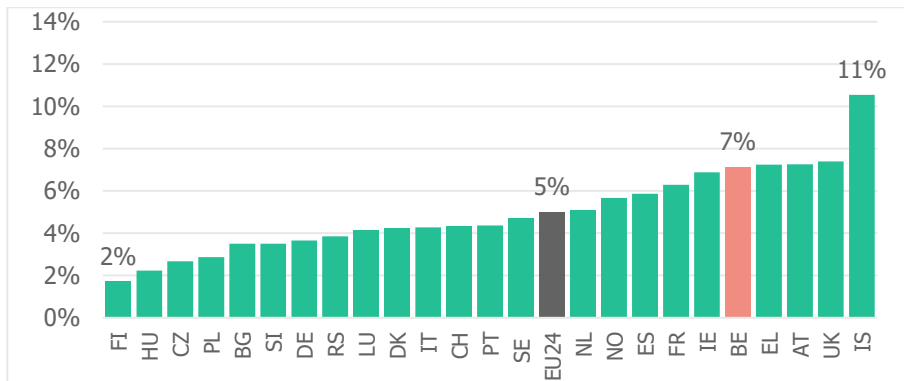


3.2.2 Rijden onder invloed van drugs

De ESRA2-enquête verschaft ook informatie over rijden onder invloed van drugs op basis van zelfgerapporteerd gedrag. Gemiddeld 5% van de Europese respondenten in dit onderzoek gaf aan dat zij de afgelopen

30 dagen onder invloed van drugs hadden gereden. Het slechtste resultaat werd genoteerd voor IJsland met 11%, gevolgd door vijf andere landen, waaronder België met 7% (Stürmer, Meesmann & Berbatovci, 2019).

Figuur 25. Zelfgerapporteerde prevalentie van drugsgebruik tijdens het rijden: percentage bestuurders dat aangeeft 1 uur te hebben gereden nadat zij in de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal drugs hebben gebruikt. Bron: Stürmer, Meesmann & Berbatovci, 2019

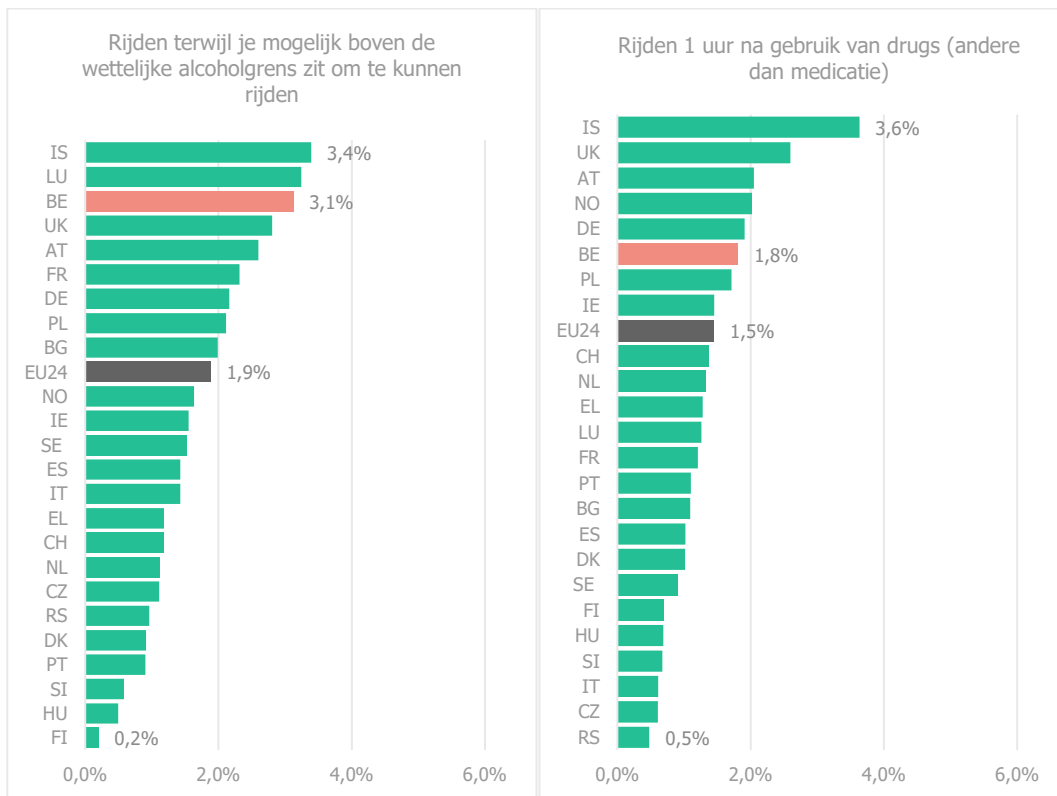


3.3 Sociale normen

In de ESRA2-enquête (Stürmer, Meesmann & Berbatovci, 2019) werd gepeild naar de houding ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol en drugs. In het geval van alcohol werd vastgesteld dat 3,1% van de Belgen het persoonlijk aanvaardbaar vindt om onder invloed te rijden. Dit percentage is hoger dan het Europese gemiddelde (2%).

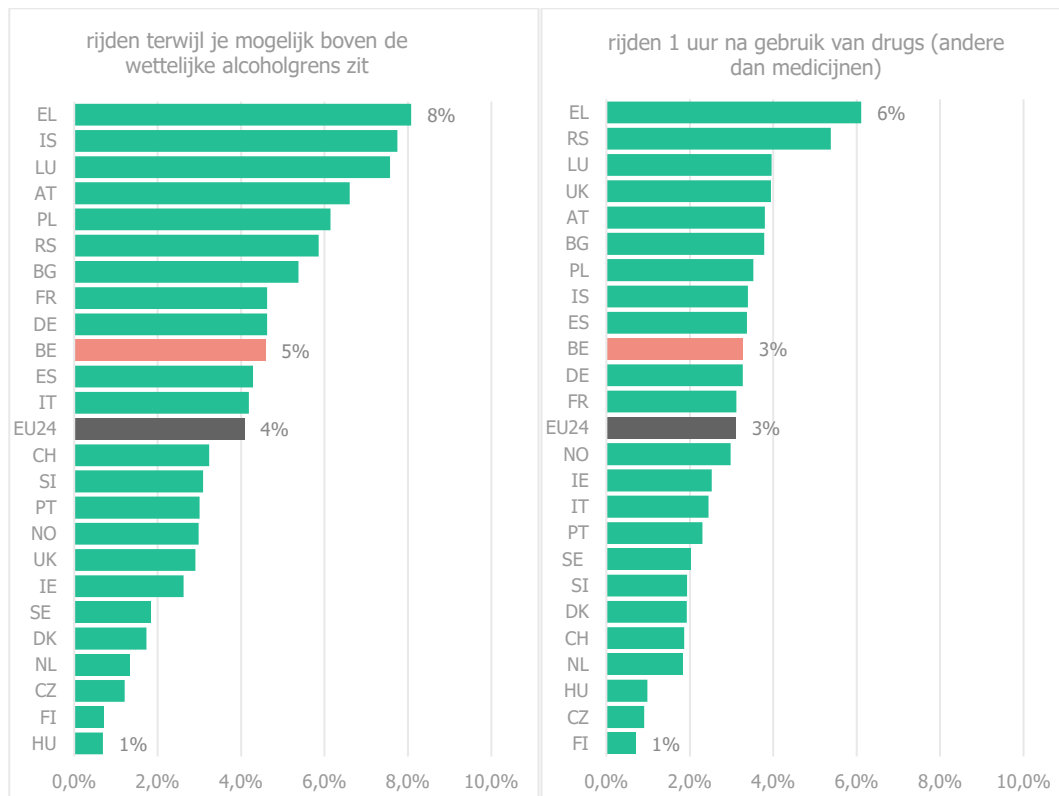
Zeer weinig respondenten vinden rijden onder invloed van drugs persoonlijk aanvaardbaar. In België gaat het om 1,8% van de respondenten, het Europese gemiddelde bedraagt 1,5%.

Figuur 26. Persoonlijke aanvaardbaarheid van rijden onder invloed: percentage bestuurders dat het rijden onder invloed van alcohol of drugs aanvaardbaar vindt, Europese landen. Bron: Stürmer, Meesmann & Berbatovci, 2019



Ook voor wat de sociale aanvaardbaarheid betreft, scoort België iets slechter dan het Europese gemiddelde. 4,6% van de Belgische respondenten vindt het sociaal aanvaardbaar om te rijden onder invloed van alcohol (versus 4,1% van alle Europese respondenten) en 3,3% van de Belgische respondenten vindt het sociaal aanvaardbaar om te rijden onder invloed van drugs (versus 3,1% van alle Europese respondenten).

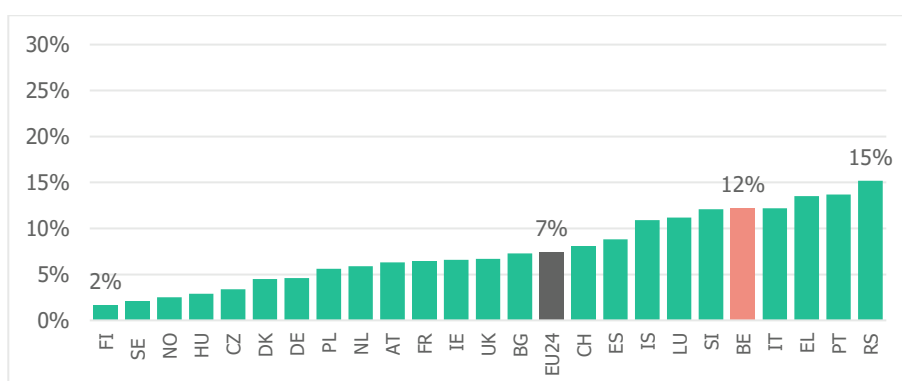
Figuur 27. Sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed: percentage bestuurders dat het rijden onder invloed van alcohol of drugs aanvaardbaar vindt, Europese landen. Bron: Stürmer, Meesmann & Berbatovci, 2019



3.4 Subjectieve normen en attitudes

België scoort vrij slecht voor wat de subjectieve norm van drinken en rijden betreft. Ongeveer 12% van de Belgen is het eens met de stelling "De meeste van mijn vrienden zouden rijden na het drinken van alcohol", terwijl het Europese gemiddelde 7% bedraagt. Interessant is dat de landen die het best presteerden op het gebied van zelfgerapporteerde prevalenties ook een gunstige score hebben voor de subjectieve norm.

Figuur 28. Subjectieve norm met betrekking tot snelheidsovertredingen: het percentage respondenten dat het eens is met de stelling "De meeste van mijn vrienden rijden 20 km/u harder dan de maximumsnelheid in een woonwijk", Europese landen. Bron: Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019)

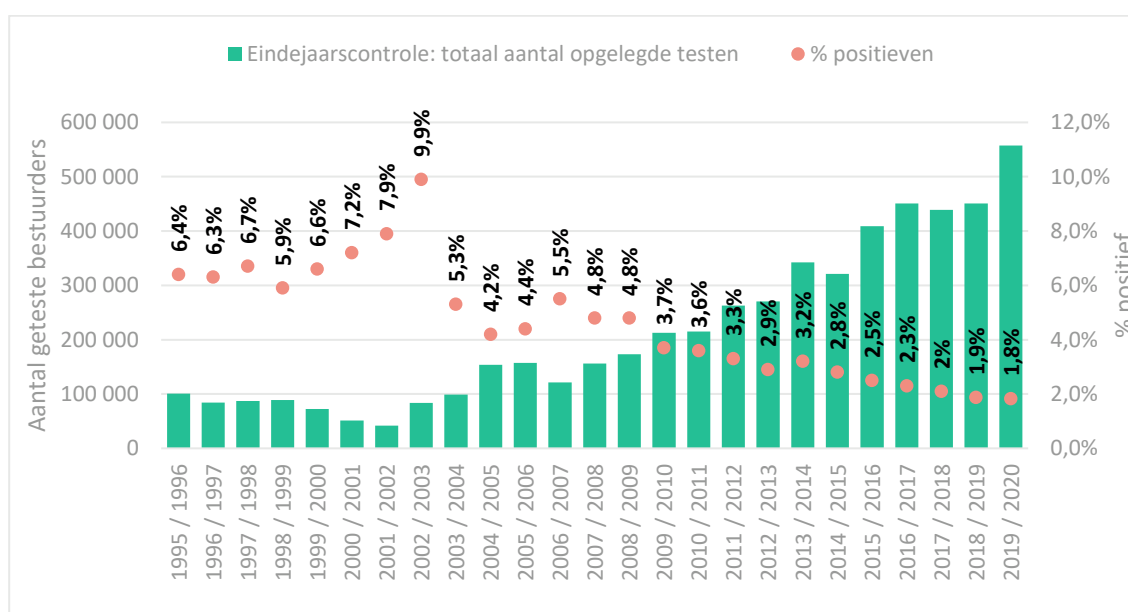


3.5 Officiële statistieken van politiecontroles

Variaties in het aantal per inwoner afgelegde alcoholtests vormen een van de meest duidelijke indicatoren van het handhavingsniveau. Het belangrijkste punt van deze indicator is dat dit onderzoek een goede indicator is van het aantal mensen dat alcohol drinkt, maar het betekent niet dat er geen alcoholmisbruik is in andere gebieden waar dat minder prioriteit heeft. Voor België zijn geen politiegegevens beschikbaar over het jaarlijks zowel door de federale als de lokale politie aantal afgenomen alcoholtests (Silverans et al., 2021).

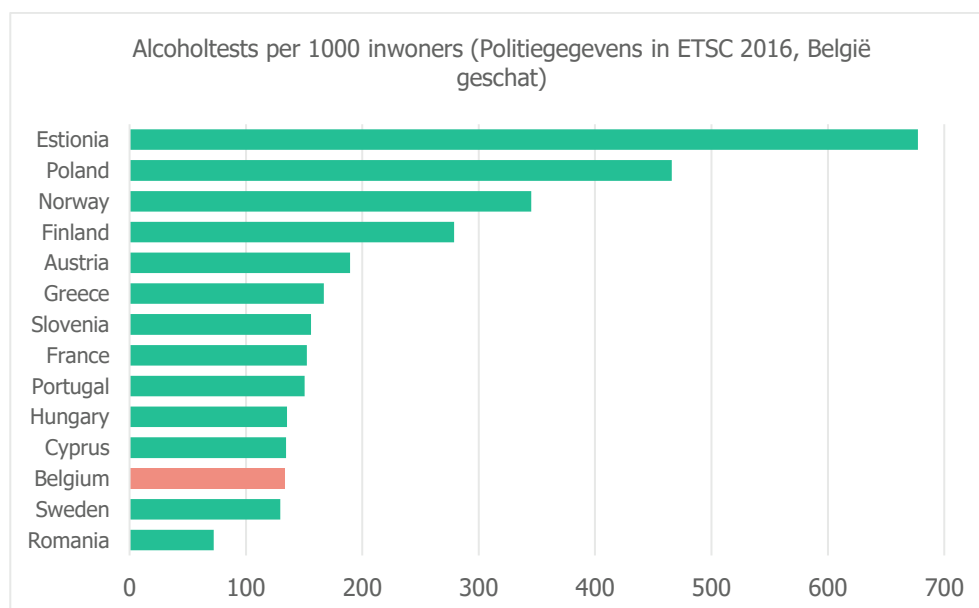
We hebben wel cijfers van de alcoholtesten die afgenomen werden in het kader van de BOB eindejaarscontroles. Uit Figuur 29 blijkt dat het aantal geteste bestuurders stijgt sinds 2006, terwijl het aantal positieve bestuurders daalt. Tijdens de campagne van 2019/2020 werden er meer dan 550.000 testen afgenomen, 1,8% van deze bestuurders blies positief.

Figuur 29. Aantal gesteste bestuurders en percentage positieve bestuurders in de BOB eindejaars-campagnes, 1995-2020. Bron: Federale Politie



Voor Europa zijn de meest uitgebreide recente beschikbare politiegegevens overgenomen uit ETSC (2016). Het aantal voor België is daarbij gebaseerd op de attitudemeting van 2015, waarin bleek dat 20% van de bestuurders rapporteerde getest geweest te zijn op rijden onder invloed. Op basis van de rijbewijsgegevens van 2015 komt dit neer op ongeveer 1.5 miljoen ademtests, uitgaande van de veronderstelling dat elke bestuurder exact één keer getest werd (cf. Silverans et al. 2018).

Figuur 30. Alcoholtests per 1000 inwoners volgens politiegegevens. Bron: ETSC, 2016



Op basis van de gegevens van de landen die officiële politiegegevens rapporteerden in 2015 lijkt de handhavingsdruk in België met 133 tests per 1000 inwoners per jaar relatief laag te liggen, al liggen de cijfers van ongeveer de helft van de landen in de grafiek op ongeveer hetzelfde niveau (Silverans et al., 2021).

3.6 Zelfgerapporteerde alcoholcontroles

Een van de voorwaarden voor de handhaving van regels over het wegverkeer is ervoor te zorgen dat overtredingen door de politie worden opgespoord en gecontroleerd, aangezien politietoezicht op de naleving van verkeersregels het rijgedrag rechtstreeks kan beïnvloeden. Dit is het objectieve risico om gepakt te worden. Hoe groter het objectieve risico om betrapt te worden, hoe minder onaangepast het gedrag van de weggebruiker zal zijn.

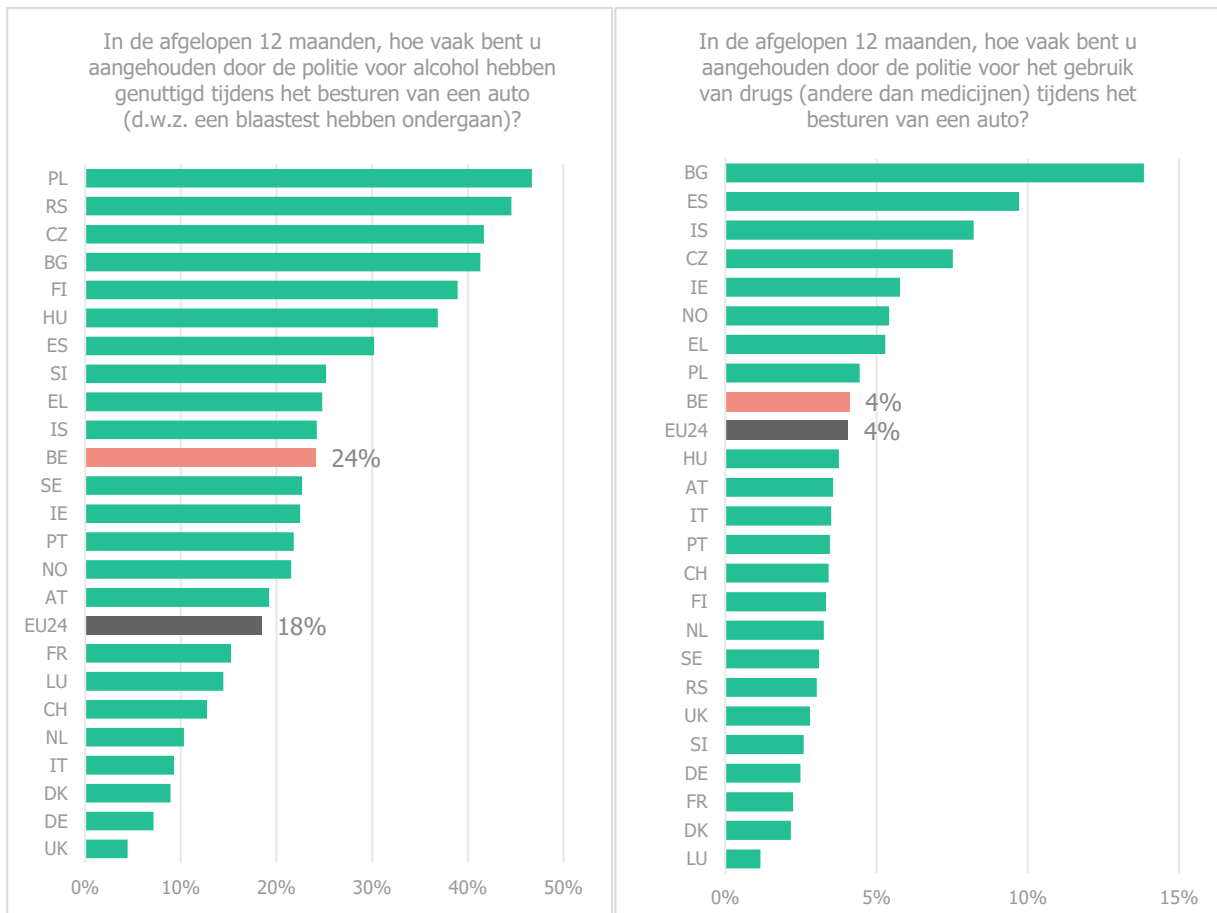
In de meeste Europese landen kan de politie steekproefsgewijs ademtesten afnemen. Willekeurig testen betekent dat elke bestuurder (auto of motor) evenveel kans heeft om te worden geselecteerd voor een ademtest. Voor België zijn er, buiten cijfers in verband met de BOB campagnes (zie sectie 3.5), geen officiële cijfers beschikbaar over het aantal uitgevoerde ademtests.

Zelfgerapporteerde gegevens kunnen een beeld geven van de mate van handhaving in de verschillende Europese landen. In de ESRA2-enquête (Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H., 2019) werd het objectieve risico om te worden betrapt op rijden onder invloed van alcohol en drugs beoordeeld aan de hand van de vraag "Hoe vaak bent u in de afgelopen 12 maanden door de politie aangehouden voor :

- gedronken hebben tijdens het rijden (d.w.z. een blaastest hebben ondergaan)
- gebruik van drugs (andere dan geneesmiddelen) tijdens het besturen van een auto".

24% van de ondervraagde Belgen zegt het afgelopen jaar ten minste één keer een ademtest te hebben ondergaan. Dit ligt boven het Europese gemiddelde van 19%.

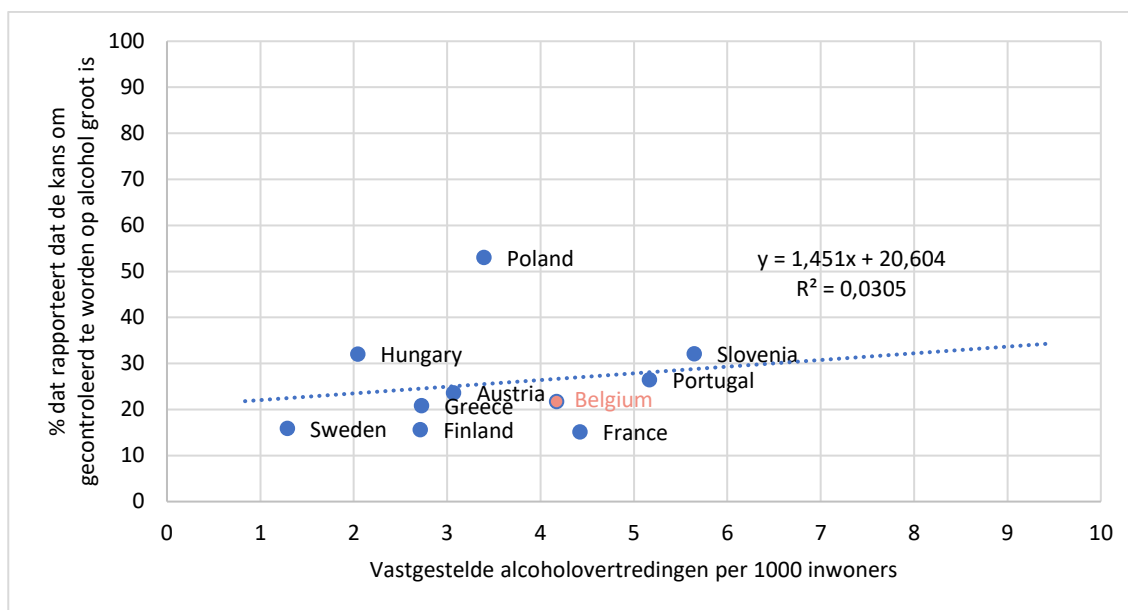
Figuur 31. Prevalentie van politiecontroles op rijden onder invloed van alcohol en drugs in het afgelopen jaar, Europese landen. Bron: Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H., 2019



3.7 Subjectieve pakkans

De subjectieve kans om op rijden onder invloed van alcohol gecontroleerd te worden volgens de ESRA2-enquête (Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H., 2019) wordt op onderstaande grafiek afgebeeld op de y-as. Op de x-as wordt het aantal vastgestelde alcoholovertredingen per 1000 inwoners getoond (ETSC, 2016). Met 22 procent van de Belgen die de kans om gecontroleerd te worden groot of zeer groot vindt ligt de subjectieve pakkans in vergelijking met de andere Europese landen laag tot gemiddeld.

Figuur 32. Subjectieve pakkans voor rijden onder invloed, in functie van vastgestelde alcoholovertredingen per 1000 inwoners. Bron: Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H., 2019; ETSC, 2016



3.8 Vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol

In België werden in 2015 per 1000 inwoners jaarlijks 4.1 overtredingen vastgesteld. België ligt daarmee in de buurt van het Europese gemiddelde (ETSC, 2016). De cijfers van de expertenbevraging die uitgevoerd werd in het kader van een lopend onderzoek (Silverans et al., 2021) hebben zowel betrekking op 2019 als 2020 (corona bias), maar liggen globaal genomen in lijn van de cijfers voor 2015. België hoort met 4,5 alcoholovertredingen per 1000 inwoners bij de slechts presterende landen, samen met Slovenië en Kroatië.

Tabel 5. Overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol per 1000 inwoners per jaar volgens expertenbevraging. Bron: Silverans et al. (nog te publiceren)

Land	Alcoholovertredingen per 1000 inwoners per jaar	Jaar
Oostenrijk	0.6	2020
Zwitserland	1.2	2019
Roemenië	1.4	2020
Letland	1.5	2020
Nederland	1.7	2020
Tsjechië	1.8	2020
Frankrijk	2.7	2019
Polen	2.9	2019
Griekenland	3.0	2019
Cyprus	3.2	2020
Portugal	3.7	2019
België	4.5	2019
Slovenië	5.6	2020
Kroatië	7.6	

3.9 Hoeveel slachtoffers kunnen vermeden worden als niemand onder invloed van alcohol rijdt?

In het "ideale" scenario schatten we op twee manieren hoeveel slachtoffers we zouden kunnen vermijden als niemand onder invloed van alcohol zou rijden:

- 1.) Met behulp van informatie over alcoholintoxicatie uit ongevalgegevens, aangepast voor gevallen waarin de intoxicatie van slachtoffers niet is gemeten.
- 2.) Aan de hand van kerncijfers over de correlatie tussen verschillende niveaus van alcoholintoxicatie (gemeten in bloedalcoholconcentratie (BAC)) en het ongevalrisico, zoals gerapporteerd in de internationale literatuur.

Op deze manier verkrijgen we twee verschillende resultaten voor het "ideale" scenario in de onderstaande tabel.

Vervolgens hebben we onderzocht wat de impact zou zijn als België even goed had gescoord als het land met de beste score op dit criterium in Europa (Noorwegen) en het buurland met de beste score (Nederland). Op basis van deze cijfers kan worden geconcludeerd dat België 81 verkeersdoden per jaar zou kunnen vermijden door even goed te scoren als Nederland inzake rijden onder invloed van alcohol.

Tabel 6. Geschatte daling van het aantal doden, zwaargewonden en lichtgewonden bij een prevalentie van dronken bestuurders van 0%, en bij een prevalentie zoals Noorwegen en Nederland

Doelstelling	Percentage overtreeders	Geraamde daling van het aantal dodelijke slachtoffers	Geraamde daling van het aantal zwaar gewonden	Geraamde daling van het aantal licht gewonden
Ideaal	0 %	79 - 125	255 - 314	3155 - 4388
Beste leerling in Europa (NO)	0,09 %	120	300	4195
Beste buur (NL)	0,68 %	81	204	2854

3.10 Conclusie

Op basis van zelfgerapporteerde gedragingen vinden we dat België een zeer slechte score heeft als het gaat om rijden onder invloed van alcohol. België is – samen met Luxemburg, IJsland, Frankrijk en Zwitserland – één van de landen waar rijden onder invloed het vaakst gerapporteerd wordt door respondenten. Ook voor rijden onder invloed van drugs scoort België slecht: 7% van de respondenten gaf aan dat zij de afgelopen 30 dagen onder invloed van drugs hadden gereden. De best presterende lidstaten hebben een combinatie van een lage algemene BAC-grens, een hoog aantal controles en strenge straffen.

Ook de houding ten opzichte van rijden onder invloed is slecht bij de Belgische ESRA2-respondenten. 3,1% van de Belgen vindt het persoonlijk aanvaardbaar om onder invloed van alcohol te rijden, 1,8% vindt het persoonlijk aanvaardbaar om onder invloed van drugs te rijden. Daarmee staat België respectievelijk op de derde en zesde plaats, en scoort het slechter dan het Europese gemiddelde (respectievelijk 1,9% en 1,5%). Buurlanden Frankrijk en Nederland, maar vooral Luxemburg, scoren beter dan België.

Voor de sociale aanvaardbaarheid scoren Belgische respondenten beter, in lijn met het Europese gemiddelde (4,1% voor rijden onder invloed van alcohol en 3,1% voor rijden onder invloed van drugs). Bijna 12% van de Belgen is het eens met de stelling "De meeste van mijn vrienden zouden rijden na het drinken van alcohol", terwijl het Europese gemiddelde 7% is. Daarmee is België het vijfde slechtst scorende land, na Italië, Griekenland, Portugal en Servië.

Een efficiënte verkeershandhaving wordt algemeen erkend als een cruciale pijler van het verkeersveiligheidsbeleid. In België worden per 1000 inwoners jaarlijks 4.1 overtredingen inzake rijden onder invloed van alcohol vastgesteld. België ligt daarmee in de buurt van het Europese gemiddelde. Op basis van de gegevens van

de landen die officiële politiegegevens rapporteerden in 2015 lijkt de handhavingsdruk in België met 133 alcoholtests per 1000 inwoners per jaar relatief laag te liggen. Ook de subjectieve pakkans ligt laag: 22% van de Belgen acht de kans om gecontroleerd te worden groot of zeer groot.

In de ESRA- enquête werd de respondenten gevraagd: "In de afgelopen 12 maanden, hoe vaak bent u door de politie gecontroleerd om: (1) alcoholgebruik tijdens het besturen van een auto (d.w.z. onderworpen aan een blaastest) (2) het gebruik van drugs (andere dan geneesmiddelen) tijdens het besturen van een auto?". 24% van de ondervraagde Belgen zegt het afgelopen jaar minstens één keer een ademtest te hebben ondergaan. Dat is boven het Europese gemiddelde van 19 procent. 4% werd minstens één keer getest op het gebruik van drugs, wat gelijk is aan het Europese gemiddelde. Onze buurlanden scoren lager dan het Europese gemiddelde.

In België zouden 81 verkeersdoden en 204 zwaar gewonden per jaar vermeden kunnen worden, door even goed te scoren als Nederland inzake rijden onder invloed van alcohol.

4 Beschermingsystemen - Veiligheidsgordels en kinderzitjes

4.1 Gedrag waargenomen in het verkeer

De veiligheidsgordel blijft het meest doeltreffende beveiligingsmiddel om het leven van inzittenden te redden bij een botsing. In 2018 wordt in het Global Status Report on Road Safety van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) benadrukt dat het niet gebruiken van veiligheidsgordels en geschikte kinderbeveiligingsystemen twee van de top vijf gedragingen zijn die het risico op verkeersgerelateerd letsel of overlijden verhogen. Het risico op overlijden kan met 45-50% worden verminderd voor bestuurders en passagiers voorin als de veiligheidsgordel wordt gebruikt, en met 25% tot 44% voor passagiers achterin. Het gebruik van een kinderbeveiligingssysteem zou het risico op overlijden met 50% tot 60% kunnen verminderen (WHO, 2018; Nakamura et al., 2020). In 2012 ontsnapten naar schatting 8.600 mensen in Europa aan de dood door het gebruik van een veiligheidsgordel (ETSC, 2016). In België vertegenwoordigt het aandeel van personen zonder gordel die tussen 2014-2015 betrokken waren bij een dodelijk ongeval op de snelweg 33% van de bestuurders, 20% van de passagiers op de voorstoel en 52% van de passagiers op de achterbank⁸ (Slootmans & Daniels, 2017).

Sinds 1991 is de wetgeving inzake het gebruik van veiligheidsgordels in Europa aangepast: alle passagiers in een auto moeten een veiligheidsgordel dragen als hun zitplaats ermee is uitgerust (Richtlijn 91/671/EEG). Kinderen tot de leeftijd van 10 jaar of tot 135 cm⁹ moeten worden beveiligd door een aan hun lengte en gewicht aangepast goedgekeurd beveiligingssysteem. Bovendien mogen naar achteren gerichte stoelen niet op de passagiersstoel voorin worden geplaatst, tenzij de airbag is uitgeschakeld. Deze wetgeving is door alle EU-landen in nationaal recht omgezet, met verschillende data van inwerkingtreding. In België moeten sinds 2008 alle kinderen jonger dan 3 jaar en kleiner dan 1,35 m vervoerd worden in een goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem.

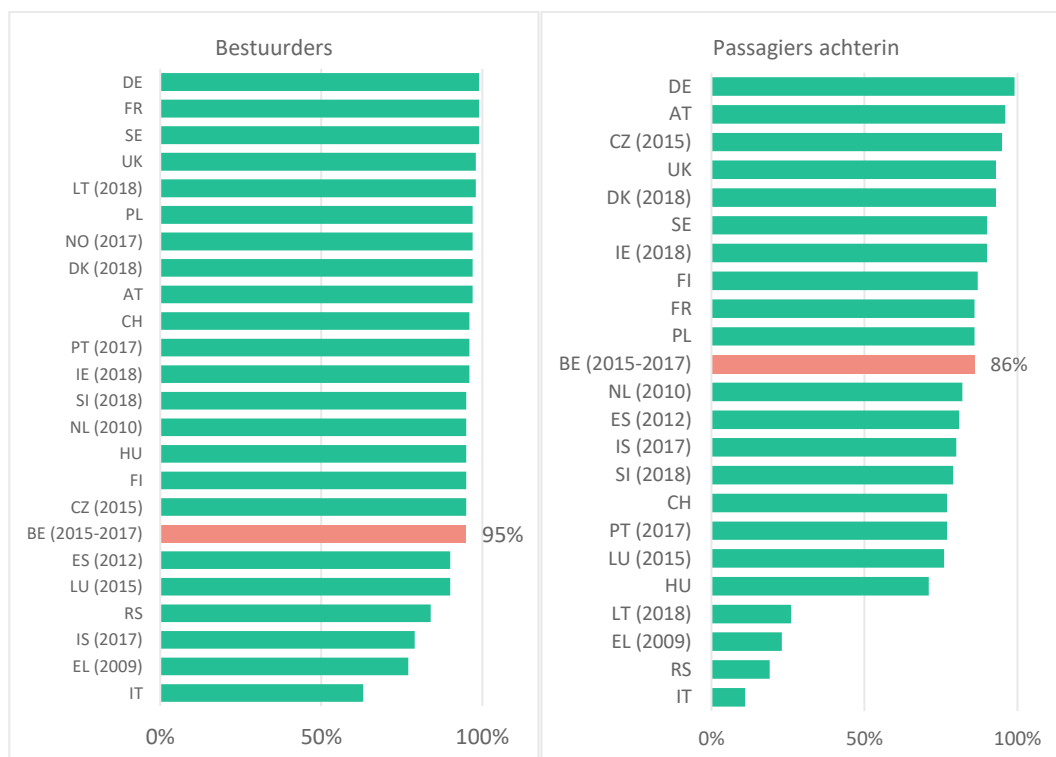
Helaas draagt, ondanks de wettelijke verplichting om een gordel te dragen, naar schatting nog steeds 10% van de Europese bestuurders hun gordel niet tijdens het rijden, en hetzelfde geldt voor 29% van de passagiers op de achterbank (ETSC, 2016).

Er zijn weinig vergelijkbare gegevens in termen van gedragsmetingen. In België worden sinds 2003 metingen van het verkeersgedrag uitgevoerd door rechtstreekse observatie van het gebruik van de veiligheidsgordel door bestuurders en passagiers op de voorstoel. Pas sinds 2015 was het mogelijk het gebruik van veiligheidsgordels achterin het verkeer te observeren. De gegevens werden derhalve aangevuld met door de politie geregistreerde overtredingen. Op Europees niveau zijn de laatste beschikbare gegevens afkomstig van IRTAD en zij dateren van vóór 2019.

⁸ Bij de interpretatie van deze cijfers mag niet uit het oog worden verloren dat het om een kleine steekproef gaat. Voor passagiers op de achterbank hebben we bijvoorbeeld slechts voor 33 personen informatie over het gebruik van de veiligheidsgordel. Toch vertellen deze cijfers ons dat het niet gebruiken van autogordels nog steeds een probleem is op snelwegen (Slootmans & Daniels, 2017).

⁹ Sommige landen hebben deze wetgeving uitgebreid tot een hoogte van 150 cm. Bovendien is het in sommige landen verplicht dat kinderen tot een bepaalde leeftijd op de achterbank zitten.

Figuur 33. Gebruik van veiligheidsgordels voor bestuurders en passagier op de achterbank. Bron: IRTAD, 2020



In Figuur 33 wordt het percentage gordel dragers vergeleken tussen alle landen waarvoor de resultaten van een gordeldrachtmeting beschikbaar waren in de IRTAD-databank. De percentages hebben betrekking op de meest recente gordeldrachtmeting. De gegevensbank verschaft geen informatie over de gebruikte verzamelmethode. Uit de vergelijking blijkt dat de percentages voor het dragen van de veiligheidsgordel door de bestuurder zeer dicht bij elkaar liggen: in de meeste landen dragen meer dan 9 van de 10 bestuurders een veiligheidsgordel. België zit iets boven het gemiddelde (95%), maar presteerde niet zo goed als de best presterende landen op dat moment, namelijk Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden, waar het gebruik van de veiligheidsgordel op 99% wordt geschat.

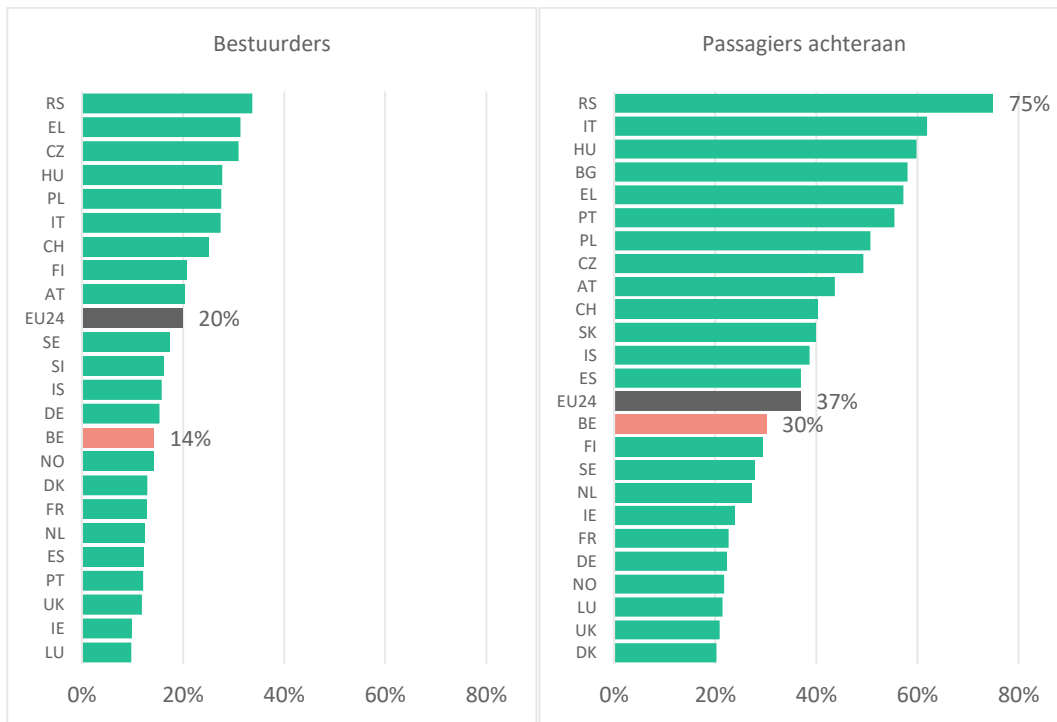
In alle landen worden de veiligheidsgordels van passagiers op de achterbank minder vaak gedragen dan die van passagiers op de voorbank. De resultaten liggen ook verder uit elkaar. België zit in de bovenste helft met 86%, maar heeft nog ruimte voor verbetering in vergelijking met de best presterende landen (Noord-Europese landen, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk) waar 9 van de 10 inzittenden ook achterin een gordel dragen.

4.2 Zelfgerapporteerd gedrag

In de ESRA2-enquête (Nakamura et al., 2020) werd de respondenten gevraagd hoe vaak zij in de afgelopen 30 dagen als bestuurder geen gordel droegen (a) en hoe vaak zij reisden zonder een gordel te dragen terwijl zij op de achterbank zaten (b). 14% van de Belgische respondenten zei dat ze als bestuurder ten minste één keer als passagier voorin hadden gereden zonder een gordel te dragen. Dit is beter dan het Europese gemiddelde van 20%. Het is van belang op te merken dat deze "zelfrapportage"-percentages in het algemeen hoger zijn dan de "waargenomen" percentages (zie sectie 4.1).

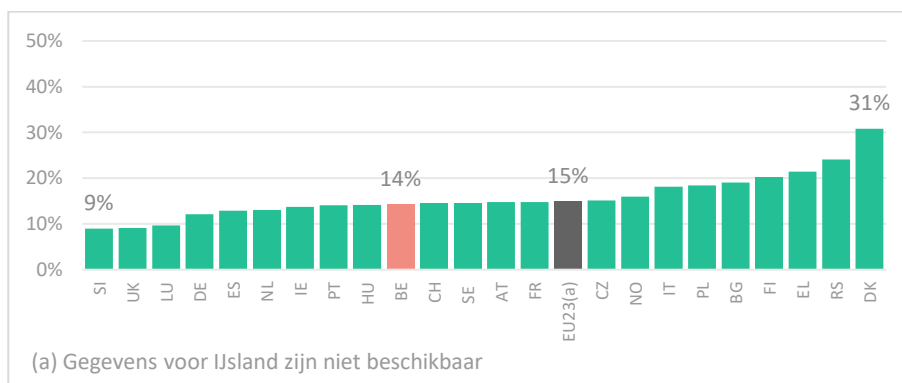
Wat de passagiers achteraan betreft doet België (30%) het iets beter dan het Europese gemiddelde (37%), met een percentage dat overeenkomt met de op de weg waargenomen percentages. Onze naaste burens (Verenigd Koninkrijk, Luxemburg, Duitsland en Frankrijk) scoren beter, zij het met percentages van gemiddeld 20%.

Figuur 34. Zelfgerapporteerd gordelgebruik voor inzittenden van auto's: percentage automobilisten en passagiers op de achterbank die meldden de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal geen gordel te hebben gedragen. Bron: Nakamura et al., 2020



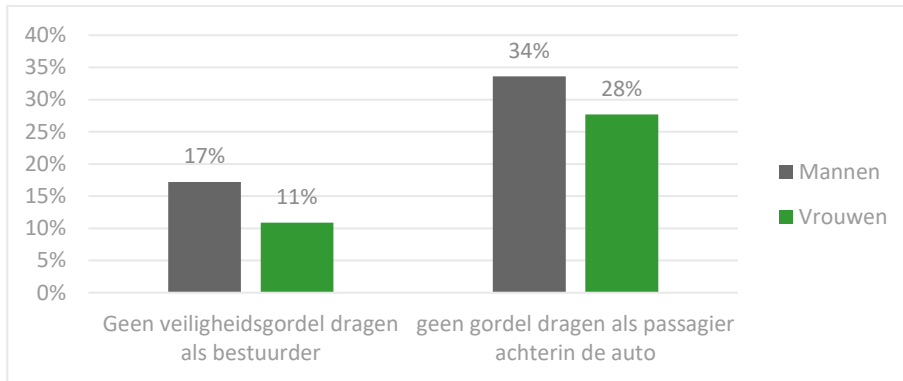
Figuur 35 toont het zelfgerapporteerde gebruik van kinderbeveiligingssystemen voor niet-vrijgestelde kinderen (d.w.z. kinderen tot 150 cm voor sommige landen). Gemiddeld 15% van de respondenten vervoert kinderen zonder gebruik te maken van een kinderbeveiligingssysteem. België zit met 14% (15% voor EU23) in het Europese gemiddelde. De landen met de beste scores waren Slovenië (9%), het VK (9%) en Luxemburg (10%).

Figuur 35. Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen: percentage bestuurders die meldden de afgelopen 30 dagen minstens eenmaal geen geschikt kinderbeveiligingssysteem te hebben gebruikt. Bron: Nakamura et al., 2020

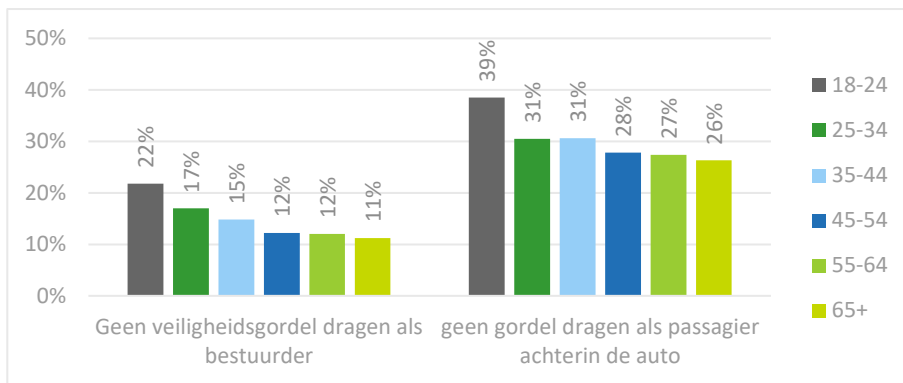


Uit de nationale attitudemeting (Schinckus et al., 2021) blijkt dat 14% van de Belgische bestuurders toegeeft de veiligheidsgordel minstens één keer in de loop van de voorbije dertig dagen niet te hebben gebruikt. Bij mannen (17%) kwam dit gedrag significant vaker voor dan bij vrouwen (11%). Het niet-dragen van de veiligheidsgordel neemt ook geleidelijk af met de leeftijd van de respondenten.

Figuur 36. Zelfgerapporteerde prevalentie van het niet-gebruik van de veiligheidsgordel naargelang de plaats in het voertuig en gender, België. Bron: Schinckus et al., 2021

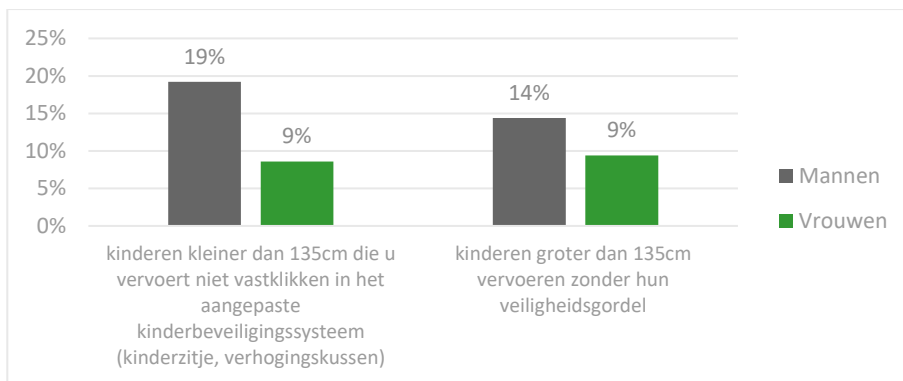


Figuur 37. Zelfgerapporteerde prevalentie van het niet-gebruik van de veiligheidsgordel naargelang de plaats in het voertuig en leeftijd, België. Bron: Schinckus et al., 2021

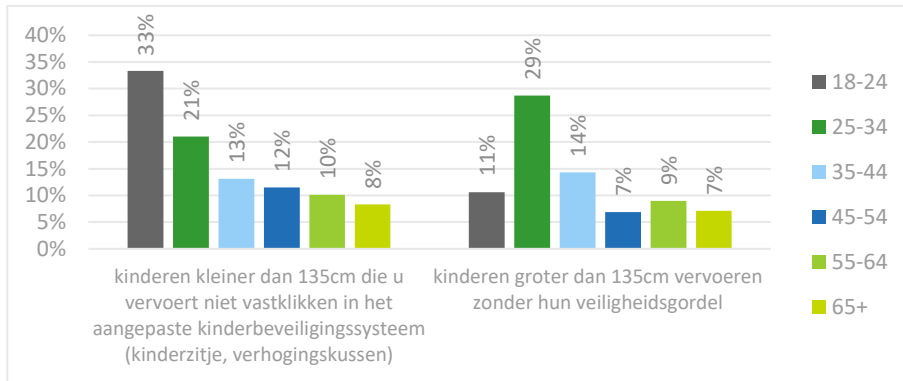


Voor kinderen kleiner dan 1m35 blijkt ook 14% van de Belgische respondenten toe te geven minstens één keer tijdens de afgelopen maand kinderen te hebben vervoerd zonder ze correct vast te maken. Mannen (19%) deden dat vaker dan vrouwen (9%). De prevalentie neemt geleidelijk af met de leeftijdscategorie van de bestuurder: 33% in de categorie van de 18-24-jarigen en iets meer dan 8% voor de 65-plussers. Voor de kinderen groter dan 1m35 gaf 12% van de respondenten toe minstens één keer kinderen in die situatie te hebben vervoerd zonder hun gordel vast te maken. De prevalentie verschilde niet significant tussen mannen en vrouwen. In de leeftijdscategorie van de 25-34-jarigen kwam dit gedrag het vaakste voor (Schinckus et al., 2021).

Figuur 38. Zelfgerapporteerde prevalentie van het vervoeren van een kind, zonder het correct vast te maken of zonder het de gordel aan te doen, naar gender, België. Bron: Schinckus et al., 2021



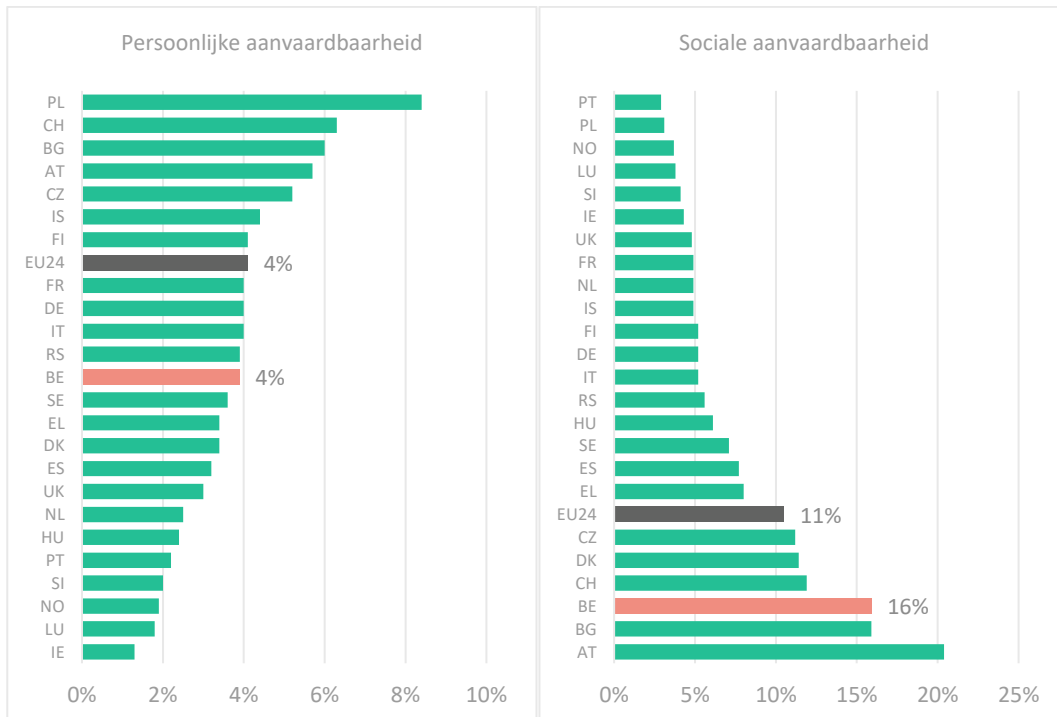
Figuur 39. Zelfgerapporteerde prevalentie van het vervoeren van een kind, zonder het correct vast te maken of zonder het de gordel aan te doen, naar leeftijd, België. Bron: Schinckus et al., 2021



4.3 Sociale normen

De respondenten werd gevraagd hun persoonlijke aanvaarding en hun sociale aanvaardbaarheid van onveilig rijgedrag met de veiligheidsgordel aan te geven, zoals blijkt uit Figuur 40. In Europa vindt gemiddeld 4% van de respondenten het persoonlijk aanvaardbaar om geen gordel te dragen tijdens het rijden, ondanks de wettelijke verplichting in Europa om op elke zitplaats in de auto een gordel te dragen. De meeste respondenten lijken te denken dat andere mensen het acceptabeler vinden om geen gordel te dragen tijdens het rijden. Uit de resultaten blijkt dat het niveau van sociale aanvaardbaarheid voor sommige landen bijna twee keer zo hoog is als het niveau van persoonlijke aanvaardbaarheid (het Europese gemiddelde bedraagt 10,5%). De resultaten laten echter een grote variabiliteit in het aanvaardbaarheidspercentage per land zien. België zit met 3,9% op hetzelfde niveau als het Europese gemiddelde voor persoonlijke aanvaardbaarheid en heeft met 15,5% een betere score voor sociale aanvaardbaarheid (Nakamura et al., 2020).

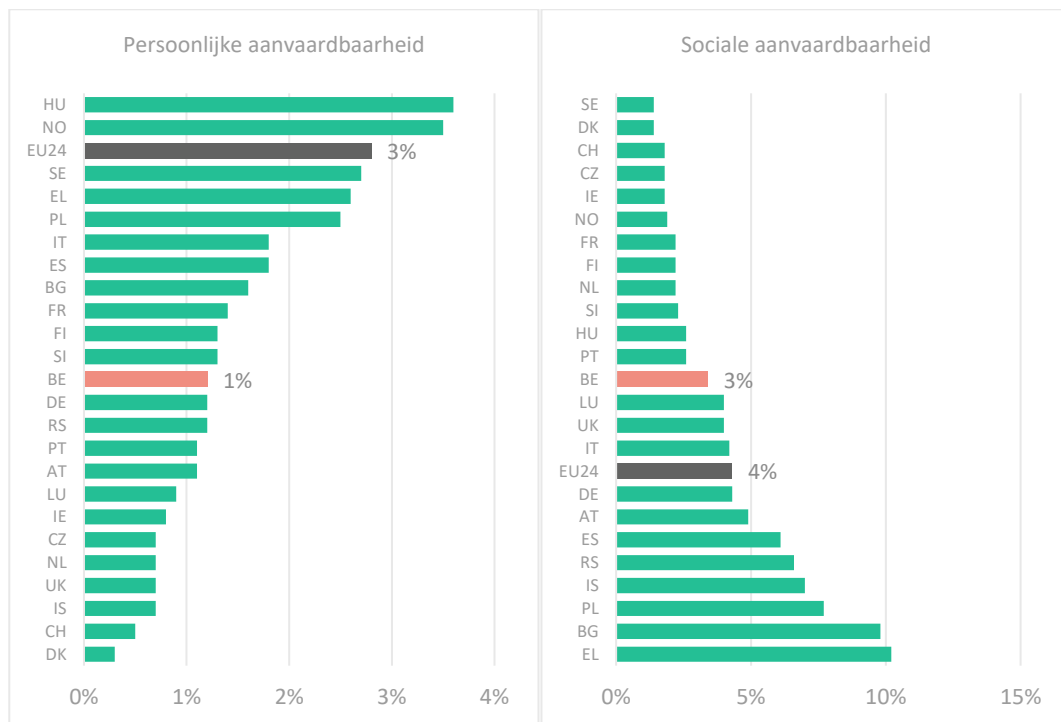
Figuur 40. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van het niet dragen van de veiligheidsgordel tijdens het rijden, Europese landen. Bron: Nakamura et al., 2020



De persoonlijke aanvaardbaarheid van het niet gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem is veel gunstiger, met een gemiddelde van 2,8% onder de Europese respondenten die het onaanvaardbaar vinden om kinderen ongeremd in de auto te vervoeren (de sociale aanvaardbaarheid is 4,3%). België scoort beter dan

het gemiddelde voor zowel sociale (3,4%) als persoonlijke aanvaardbaarheid (1,2%), wat uiteraard zeer positief is.

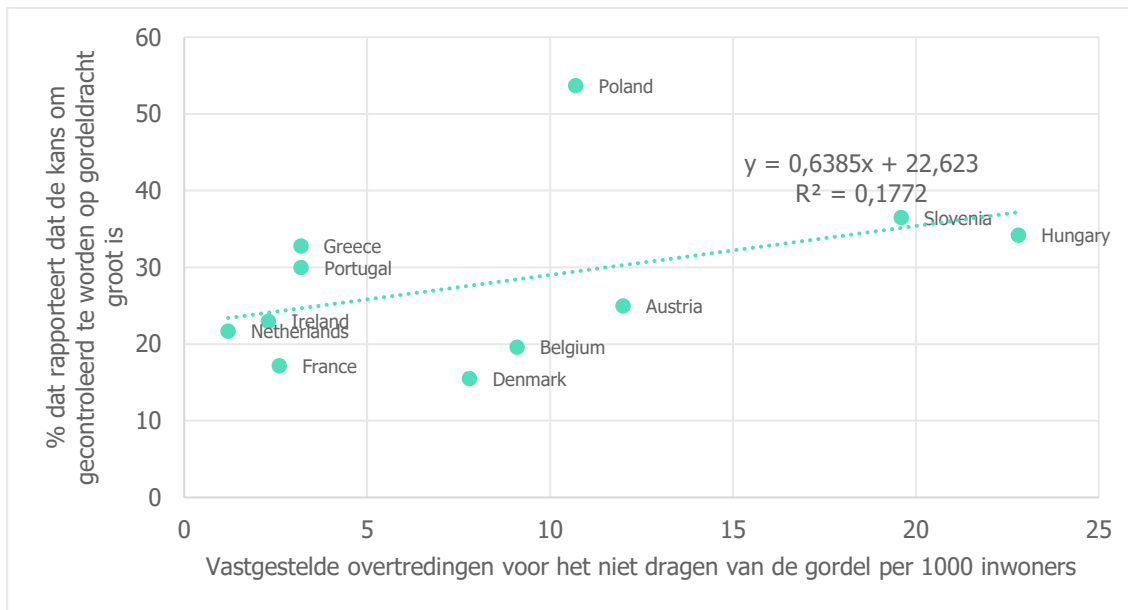
Figuur 41. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van het niet gebruiken van kinderbeveiligssystemen tijdens het rijden, Europese landen. Bron: Nakamura et al., 2020



4.4 Subjectieve pakkans

Het niet dragen van de veiligheidsgordel is een type overtreding waarbij de subjectieve pakkans vrij goed correleert met het aantal vastgestelde overtredingen: hoe meer overtredingen hiervoor door de politie vastgesteld worden, hoe hoger de subjectieve pakkans. In het geval van België ligt de subjectieve pakkans relatief laag en het aantal overtredingen per 1000 inwoners rond de mediaan van de landen waarvoor cijfers beschikbaar zijn. Gezien het belang van de subjectieve pakkans als gedragsdeterminant zou moeten geëvalueerd worden in hoeverre winst kan worden geboekt in de subjectieve pakkans, door relatief meer prioriteit te geven aan de handhaving van gordeldracht (Silverans et al., 2021).

Figuur 42. Subjectieve pakkans voor het niet dragen van de gordel in functie van het aantal vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel per 1000 inwoners per jaar, Europa. Bron: Nakamura et al., 2020; ETSC, 2016

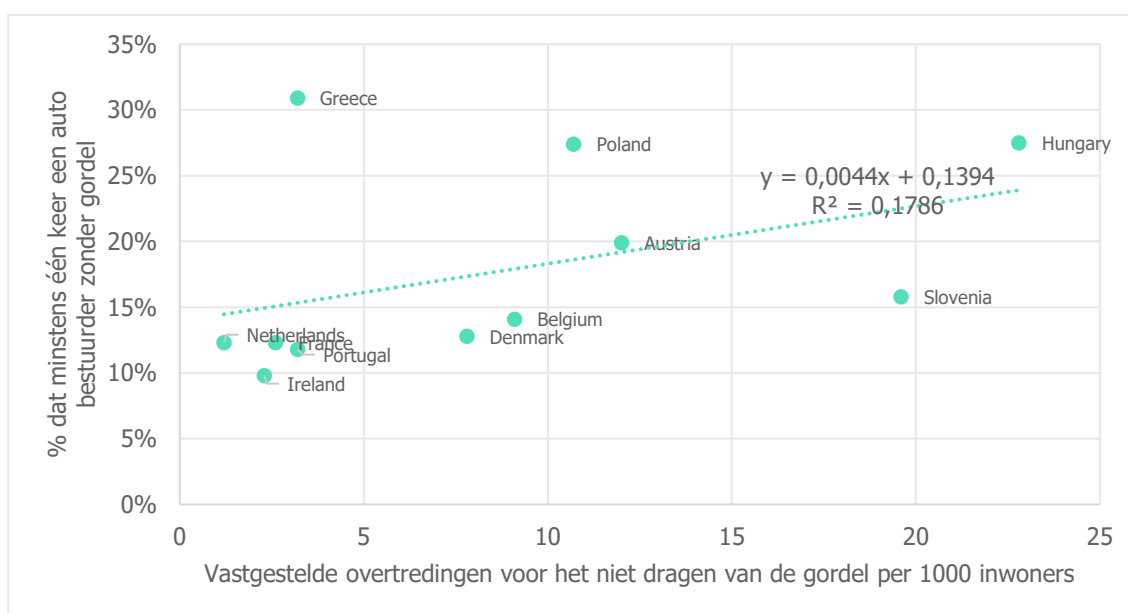


4.5 Vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel

In Figuur 43 stellen we het aantal vastgestelde overtredingen per jaar voor het niet dragen van de gordel, afkomstig van ETSC (2016) voor op de x-as. In België ligt dit met 9 vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar in de buurt van het Europese gemiddelde. Op basis van deze indicator lijkt de handhavingdruk voor het niet dragen van de gordel in België op relatief gemiddeld niveau van Europa te liggen. Het percentage bestuurders dat in de ESRA2-enquête (Nakamura et al., 2020) rapporteerde wel eens zonder gordel te rijden ligt internationaal gezien ook in de buurt van het gemiddelde. Door in dezelfde figuur op de y-as dit percentage weer te geven komen we tot een interessante vaststelling over de relatie tussen beide indicatoren voor gordeldracht.

Op basis van het afschrikkend effect van verkeershandhaving kan men verwachten dat - net zoals bij bijvoorbeeld rijden onder invloed kan vastgesteld worden - hoe meer boetes er uitgeschreven worden, hoe minder bestuurders geneigd zijn om overtredingen te begaan. Op basis van gedragsgegevens van ESRA stellen we voor gordeldracht echter vast: hoe meer boetes er uitgeschreven worden, hoe vaker bestuurders toegeven geen gordel te dragen. In sommige gevallen lijkt de theoretisch te verwachten relatie tussen beide parameters dan ook verstoord door het feit dat indien er veel overtredingen voorkomen, het voor de politie gemakkelijker is om overtredingen vast te stellen (Silverans et al., 2021).

Figuur 43. Zelfgerapporteerde frequentie van het niet dragen van de veiligheidsgordel in functie van het aantal vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar, Europa. Bron: Nakamura et al., 2020; ETSC, 2016



Op basis van een bevraging van internationale experts (Silverans et al., 2021) zien we dat in België ook in 2019/2020 significant meer overtredingen voor het niet dragen van de gordel (de cijfers voor België omvatten ook de overtredingen voor kinderzitjes) begaan worden dan in Frankrijk en Nederland.

Tabel 7. Aantal vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de gordel per 1000 inwoners per jaar volgens de expertenbevraging. Bron: Silverans et al. (nog te publiceren)

Land	Overtredingen gordeldracht per 1000 inwoners per jaar	Jaar
Finland	0.0	
Frankrijk	2.3	2019
Nederland	2.3	2020
Portugal	2.6	2019
Griekenland	3.3	2019
België*	4.5	2019
Cyprus	7.3	2020
Oostenrijk	8.7	2020
Roemenië	10.0	2020
Kroatië	17.7	
Slovenië	17.9	2020

4.6 Hoeveel slachtoffers kunnen vermeden worden als iedereen zijn veiligheidsgordel draagt?

Het dragen van een veiligheidsgordel (en nog meer in combinatie met een airbag) heeft geleid tot een aanzienlijke vermindering van het risico op letsel bij een botsing. Dankzij bewustmakingscampagnes en de nieuwe generatie auto's met gordelverklikkers is het percentage bestuurders en passagiers op de voorstoel dat een gordel draagt gestegen (van 91% in 2015 tot 95% in 2018) en ligt het nu bijzonder hoog. Achterin

de auto, waar veel automodellen nog geen gordelverklisysteem of andere technische "signalen" hebben om een gordel te dragen, ligt het percentage van het dragen van de gordel lager (86%).

Ook hier hebben we eerst het effect geschat van het ideale scenario, d.w.z. het scenario waarin iedereen altijd een gordel draagt. Vervolgens presenteren wij in Tabel 8 een raming van de daling van het aantal verkeersdoden indien België de gordeldracht van het best presterende land in Europa, namelijk Duitsland, zou kunnen bereiken.

Tabel 8. Geschatte daling van het aantal doden en zwaargewonden indien niemand zonder gordel rijdt, en bij een prevalentie zoals Duitsland

Doelstelling	Het dragen van een veiligheidsgordel	Geraamde daling van het aantal dodelijke slachtoffers	Geraamde daling van het aantal zwaar gewonden
Ideaal	100%	26 – 60	105 - 202
Beste leerling in Europa (DE)	99% (voor en achter)	21 – 26	87 - 120

We schatten dat in België in 2019 tussen 131 en 262 doden en zwaargewonden hadden kunnen worden vermeden als iedereen een gordel had gedragen. De meeste slachtoffers zouden zijn vermeden als het percentage gordel dragers voorin was gestegen. Als dit percentage 99% was geweest, zouden tussen 108 en 146 doden en zwaargewonden zijn vermeden. Indien dit ook het geval was geweest voor de passagiers op de achterbank, hadden nog eens 43 extra doden en ernstig gewonden kunnen worden vermeden. Hieruit blijkt dat ondanks het lagere percentage gordeldracht achterin, de meeste voordelen konden worden bereikt voor de inzittenden voorin. De uiteindelijke "doelgroep", d.w.z. het aantal passagiers voorin, is immers veel groter dan het aantal passagiers op de achterbank.

Een toename van het gebruik van de veiligheidsgordel van 99% tot 100% zou ongeveer evenveel slachtoffers voorkomen als een toename van 95% tot 99%. Deze raming is gebaseerd op de veronderstelling dat het laatste percentage niet-gebruikers van de veiligheidsgordel een hoogrisicogroep is. Zelfs in landen waar de gordeldracht zeer hoog is (DE, 99%; UK 98,6%), is het nog steeds zo dat ongeveer een kwart van de dodelijke slachtoffers van ongevallen geen gordel draagt.

4.7 Conclusie

Gordeldracht

Ondanks de wettelijke verplichting om een veiligheidsgordel te dragen, wordt geschat dat toch nog steeds 10 % van de Europese bestuurders en 29% van de passagiers achteraan hun veiligheidsgordels niet draagt tijdens het rijden. Uit de gedragsmeting van 2015 blijkt dat België met 95% beter presteert dan het Europese gemiddelde, maar dat ons land niet zo goed presteerde als de best presterende landen (namelijk Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden, waar het gebruik van veiligheidsgordels wordt geschat op 99%). 86% van de passagiers achteraan droeg de gordel in België, en op dat vlak zit ons land bij de best scorende landen. Er is echter nog steeds ruimte voor verbetering in vergelijking met de beste leerlingen uit de Europese klas.

Uit ESRA2 kunnen we afleiden dat 14% van de Belgische respondenten aangaf dat ze als bestuurder "minstens één keer hadden gereden zonder hun veiligheidsgordel te bevestigen". Met dit percentage presteert België beter dan het Europese gemiddelde van 20%, en ruimschoots beter dan de slechtst presterende landen. Ook voor wat de gordel achteraan betreft scoort België met 30% ook beter presteert dan het Europese gemiddelde (37%).

In Europa vindt gemiddeld 4% van de respondenten het acceptabel om tijdens het rijden geen veiligheidsgordel te dragen. In België ligt de persoonlijke aanvaardbaarheid in lijn met het EU-gemiddelde, maar de Belgische respondenten scoren slechter dan het gemiddelde voor sociale aanvaardbaarheid (15,5% voor de Belgische respondenten versus 10,5 voor Europese respondenten).

De subjectieve pakkans inzake gordeldracht ligt relatief laag in België en het aantal overtredingen per 1000 inwoners situeert zich rond de mediaan van de landen waarvoor cijfers beschikbaar zijn. Gezien het belang van de subjectieve pakkans als gedragsdeterminant, zou moeten geëvalueerd worden in hoeverre er hierin winst kan worden geboekt door relatief meer prioriteit te geven aan de handhaving van gordeldracht.

We schatten dat in België in 2019 tussen 131 en 262 doden en zwaargewonden hadden kunnen worden vermeden als iedereen een gordel had gedragen. De meeste slachtoffers zouden zijn vermeden als het percentage gordel dragers voorin was gestegen.

Kinderbeveiligingssysteem

Uit de ESRA2-enquête blijkt dat 15% van de Europese respondenten kinderen vervoert zonder een geschikt kinderzitje te gebruiken. België zit op het Europese gemiddelde met 14%.

Persoonlijke acceptatie van het vervoer van kinderen zonder kinderzitje is veel lager dan de persoonlijke aanvaardbaarheid van niet dragen van de veiligheidsgordel, met een gemiddelde van 2,8% onder Europese respondenten. België scoort beter dan het EU-gemiddelde voor zowel persoonlijke als sociale aanvaardbaarheid voor het vervoeren van kinderen zonder geschikt kinderzitje.

5 Afleiding

5.1 Gedrag waargenomen in het verkeer

Afgeleid rijden, of het nu gaat om visuele, auditieve of cognitieve afleiding, heeft een aanzienlijke impact op onze rijvaardigheden. Wij kunnen onze volledige aandacht niet tegelijk besteden aan een visuele taak, zoals autorijden, en een auditieve taak, zoals een telefoongesprek. Hoewel onze hersenen zeer snel overschakelen van de ene taak naar de andere, waardoor we de illusie hebben dat we effectief twee taken tegelijk kunnen uitvoeren, is dit in werkelijkheid niet het geval (Slootmans & Desmet, 2019). Mobiele telefoons zijn een steeds belangrijker bron van afleiding tijdens het rijden.

Over het algemeen variëren de prevalentiecijfers van afgeleid rijden sterk tussen verschillende studies. Deze grote verschillen zijn te verklaren doordat in deze studies verschillende onderzoeksmethoden en verschillende definities van afleiding worden gebruikt (SWOV, 2013, geciteerd in Slootmans en Desmet, 2019). Uit internationale analyses blijkt dat bestuurders 25% tot 30% van hun rijtijd besteden aan afleidende activiteiten (Ranney, 2008; SWOV, 2013; Klauer et al., 2006; Stutts et al., 2005; DaCoTa, 2012, geciteerd in Slootmans & Desmet, 2019). Op Belgisch niveau bleek uit de in 2013 uitgevoerde gedragsmeting (Riguelle en Roynard, 2014) dat 8% van de geobserveerde bestuurders een potentieel afleidende handeling uitvoerde tijdens het rijden. Voor 3,3% van hen was dit het gebruik van een mobiele telefoon in de hand.

Volgens het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid gebruikt tussen 1% en 11% van de bestuurders hun telefoon tijdens het rijden (ERSO, 2018). Deze prevalentie varieert sterk van land tot land, en de beschikbare gedragsmetingen zijn soms vijf jaar of ouder. In de enquête die in het kader van de studie van Silverans et al. (2021) naar de verschillende deskundigen in de Europese landen is gestuurd, werd gevraagd of zij de waargenomen prevalentie van het gebruik van de handheld telefoon tijdens het rijden konden aangeven. België scoort gemiddeld met 3,3%.

Tabel 9. Prevalentie van handheld telefoongebruik tijdens het rijden voor zeven Europese landen. Bron: Silverans et al., 2021; Riguelle & Roynard, 2014

Landcode	Met een mobiele telefoon in de hand
VK + SCT (2014)	1.6%
CZ (2020)*	2.20%
CZ (2011)	2.7%
CH (2020)*	3%
ES (2018)	3.0%
PL (2015)*	3%
NL (2019)*	3.20%
BE (2014) **	3.3%
AT (2020)*	4% (Telefoon zonder handsfree-apparatuur + typen)
EI (2013)	4.0%
HR (2016)*	8%
EL (2009)*	9%
IT (2011)	9%
NL (2020)*	9%

5.2 Zelfgerapporteerd gedrag

Uit de ESRA2-enquête (Pires, Areal & Trigo, 2019) blijkt dat de prevalentiecijfers voor België gelijkaardig zijn aan het Europese gemiddelde. Twee gedragingen zijn weergegeven in Figuur 44: "gebruik van een draagbare telefoon tijdens het rijden" en "lezen van een bericht/raadplegen van sociale media tijdens het rijden". Wat het telefoneren zonder handsfree-kit betreft, staat België (22%) in de top vijf van best scorende

landen (de andere landen zijn het Verenigd Koninkrijk (10%), Nederland (12%), Spanje (22%) en Ierland (22%).

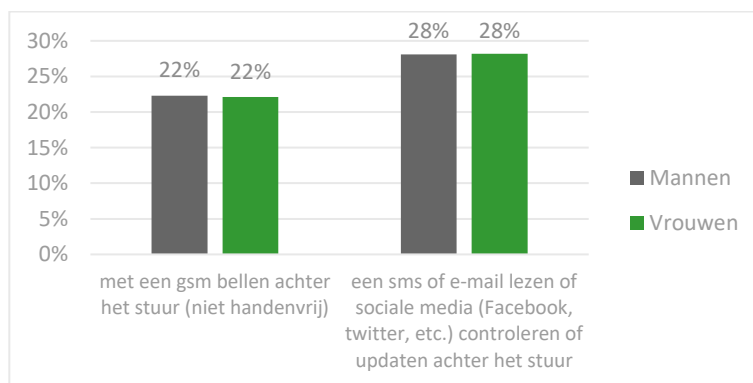
België 'zakt' echter in de rangschikking als we rekening houden met het raadplegen van berichten met de mobiele telefoon: met 28% van de respondenten die beweren wel eens een bericht te lezen tijdens het rijden, zit België dicht bij het Europese gemiddelde (24%). Het Verenigd Koninkrijk en Nederland behoren nog steeds tot de best presterende landen.

Figuur 44. Zelfgerapporteerde afleiding onder automobilisten: percentage bestuurders dat aangeeft in de laatste 30 dagen soms een mobiele telefoon te hebben gebruikt tijdens het rijden, of een sms/email te hebben gelezen of sociale media geraadpleegd te hebben tijdens het rijden, Europa. Bron: Pires, Areal & Trigoso, 2019

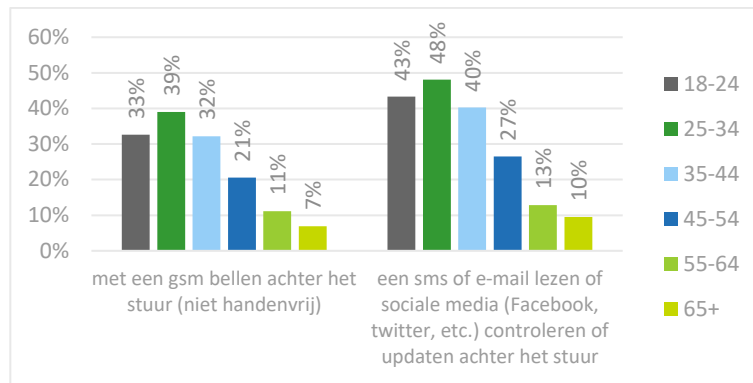


Uit de attitudemeting van 2018 (Schinckus et al., 2021) blijkt dat 22% van de Belgische respondenten de afgelopen maand getelefoneerd heeft met een toestel in de hand achter het stuur. Er is geen verschil in prevalentie tussen mannen en vrouwen en de prevalentie is bijzonder hoog bij de 25-34-jarigen (39%), de 18-24-jarigen (33%) en de 35-44-jarigen (32%). Het percentage is significant lager bij de 55-64-jarigen (11%) en de 65-plussers (7%).

Figuur 45. Zelfgerapporteerde prevalentie van het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden, naargelang gender, België. Bron: Schinckus et al., 2021



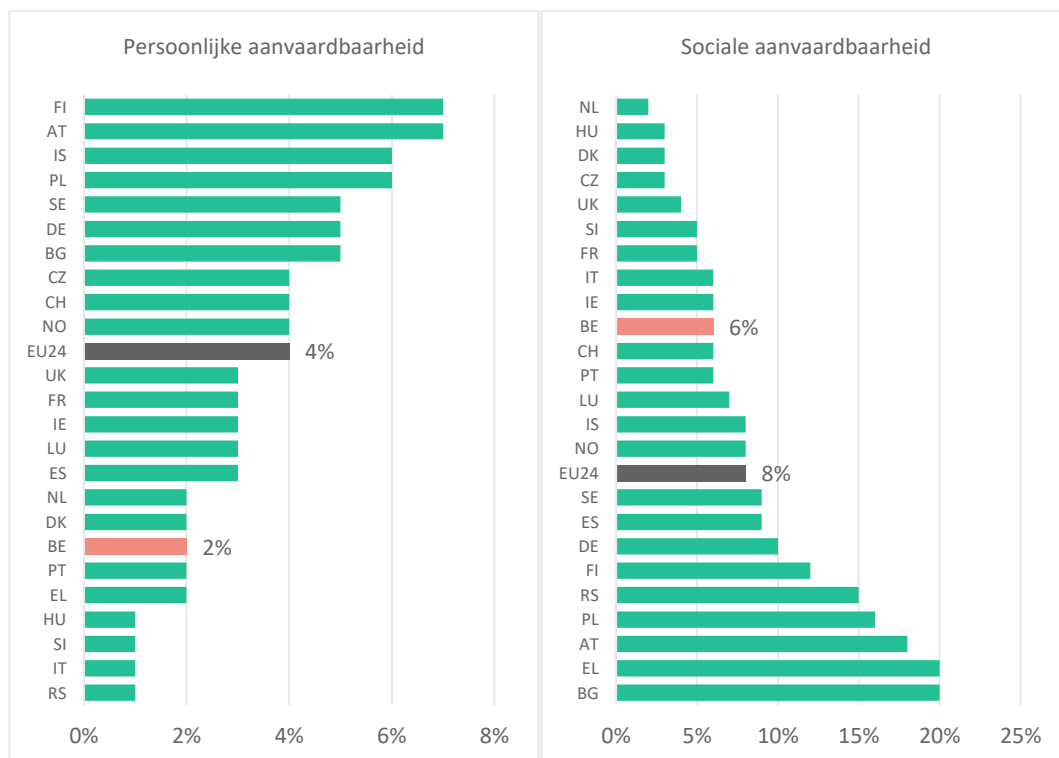
Figuur 46. Zelfgerapporteerde prevalentie van het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden, naargelang leeftijd, België. Bron: Schinckus et al., 2021



5.3 Sociale normen

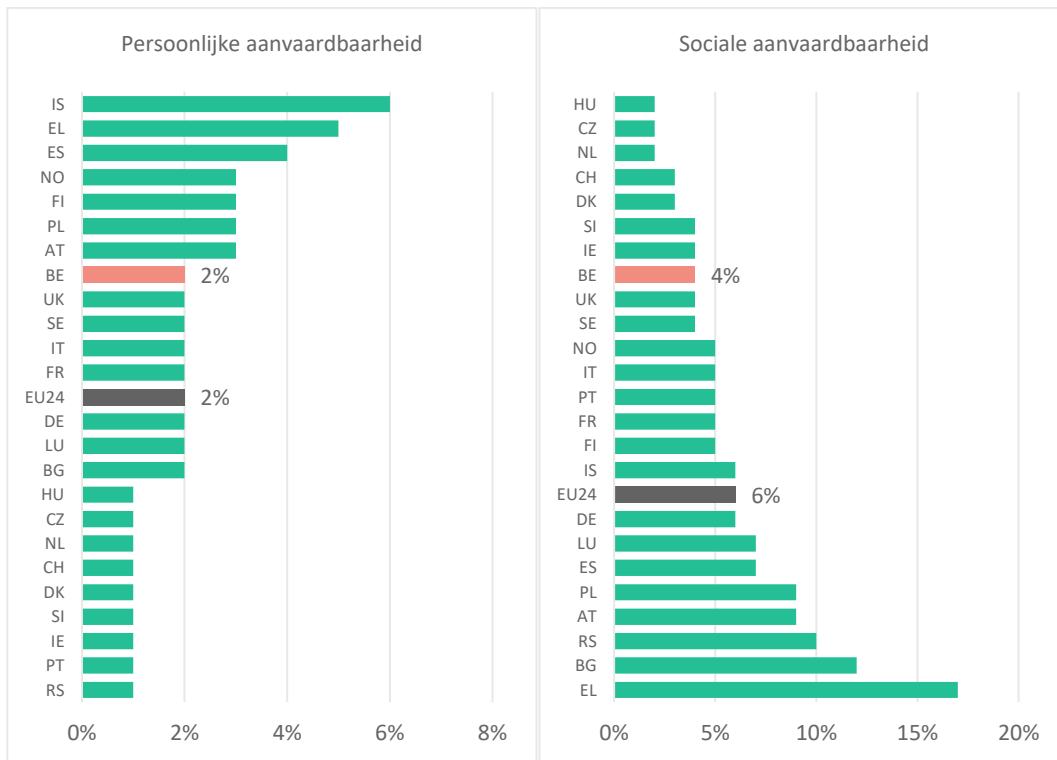
Bellen zonder handsfree-kit tijdens het rijden wordt door slechts 2% van de Belgen persoonlijk aanvaardbaar geacht, terwijl het Europese gemiddelde 4% bedraagt. Op de vraag wat anderen aanvaardbaar vinden (sociale aanvaardbaarheid), antwoordde een groter aandeel van de ondervraagde Belgen dat gesprekken zonder handsfree-kit door anderen worden aanvaard (6%), wat lager is dan het Europese gemiddelde (8%) (Pires, Areal & Trigo, 2019).

Figuur 47. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van afgeleid rijden: percentage respondenten dat het bellen met een draagbare mobiele telefoon tijdens het rijden aanvaardbaar vindt, Europese landen. Bron: Pires, Areal & Trigo, 2019



Wat de aanvaardbaarheid van het schrijven van een bericht of het raadplegen van sociale media tijdens het rijden betreft, verschilt België met 2% niet van het Europese gemiddelde. België scoort iets beter dan het Europese gemiddelde voor wat de sociale aanvaardbaarheid van het lezen van een SMS/e-mail of het checken van sociale media betreft.

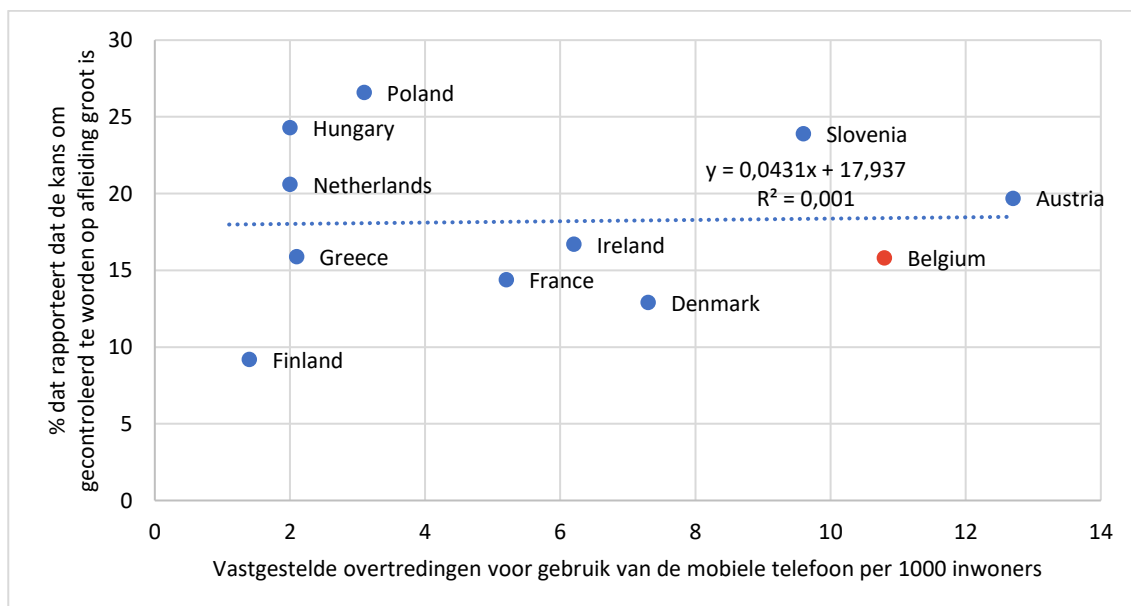
Figuur 48. Persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van afgeleid rijden: percentage respondenten dat het lezen van een sms/e-mail of het checken van sociale media tijdens het rijden aanvaardbaar vindt, Europese landen. Bron: Pires, Areal & Trigos, 2019



5.4 Subjectieve pakkans

Uit de x-as van Figuur 49 kan afgelezen worden dat in 2015 (het laatste jaar waarvoor rechtstreeks vergelijkbare internationale cijfers beschikbaar zijn) in België relatief veel overtredingen geregistreerd werden door de politie voor het niet handenvrij bellen achter het stuur. De subjectieve pakkans volgt dit gegeven niet en ligt relatief laag (Silverans et al., 2021).

Figuur 49. Subjectieve pakkans voor gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur, in functie van aantal vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar. Bron: Pires, Areal & Trigos, 2019; Silverans et al., 2021



5.5 Vastgestelde overtredingen voor gsm-gebruik

In België worden met 11 vastgestelde overtredingen per 1000 inwoners per jaar relatief veel verkeersboetes uitgeschreven voor het gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur. Op basis van deze indicator kunnen we de handhavingsdruk voor afleiding in het verkeer dan ook als hoog tot zeer hoog inschatten. Daarbij valt wel op dat het absolute aantal overtredingen zeer laag ligt, waardoor deze indicator wellicht niet stabiel genoeg is om harde conclusies aan te verbinden (Silverans et al., 2021).

Zoals verwacht liggen de cijfers voor 2019/2020 voor die landen waarvoor cijfers beschikbaar zijn in de expert-survey meestal in dezelfde lijn. Deze cijfers bevestigen dat België relatief sterk inzet op een hoge pakkans voor afleiding in het verkeer (Silverans et al., 2021).

Tabel 10. Aantal overtredingen voor gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur per 1000 inwoners per jaar, volgens expertenbevraging. Bron: Silverans et al. (nog te publiceren)

Land	Overtredingen gsm per 1000	Jaar
Finland	0.0	
Griekenland	1.5	2019
Roemenië	1.8	2020
Portugal	3.4	2019
Frankrijk	6.2	2019
Cyprus	6.6	2020
België	9.1	2019
Kroatië	9.5	
Nederland	9.8	2020
Oostenrijk	13.5	2020
Slovenië	17.7	2020

5.6 Hoeveel slachtoffers kunnen vermeden worden indien niemand afgeleid rijdt?

Alle vormen van afleiding leiden tot een verhoogd risico in het verkeer. Tegenwoordig houdt afleiding vaak verband met het gebruik van communicatieapparatuur aan boord van voertuigen. Een recent grootschalig Amerikaans onderzoek geeft voor het eerst een overzicht van de prevalentie van verschillende nevenactiviteiten die daadwerkelijk tijdens het rijden worden uitgevoerd en het daaruit voortvloeiende risico. In de veronderstelling dat bestuurders in België zich op dezelfde manier gedragen als bestuurders in de Verenigde Staten, schatten wij de volgende verminderings in het ideale geval waarin alle bestuurders zich uitsluitend op het rijden concentreren. In België kunnen 160 dodelijke slachtoffers en 866 zwaargewonden vermeden worden indien er geen nevenactiviteiten uitgevoerd zouden worden tijdens het rijden.

Tabel 11. Geschatte daling van het aantal doden, zwaargewonden en lichtgewonden als niemand afgeleid is tijdens het rijden

Doelstelling	Geraamde daling van het aantal dodelijke slachtoffers	Geraamde daling van het aantal zwaar gewonden	Geraamde daling van het aantal licht gewonden
Geen nevenactiviteiten	160	866	12098
Geen afleiding door voertuigapparatuur	19	105	1467
Geen afleiding door de mobiele telefoon	61	331	4617

5.7 Conclusie

België scoort volgens de ESRA2-enquête voor wat telefoneren tijdens het rijden betreft in lijn met het Europese gemiddelde: 22% van de bestuurders geeft aan handsfree kit gebeld te hebben in de laatste dagen. 28% van de Belgische respondenten zeggen dat ze soms een bericht lezen tijdens het rijden, hiermee ligt België eveneens dicht bij het Europese gemiddelde (24%).

Gesprekken zonder handsfree kit tijdens het rijden worden door 3% van de Belgen persoonlijk aanvaardbaar geacht, het Europese gemiddelde is 4%. Op de vraag wat anderen acceptabel vinden, zei een groter deel van de ondervraagde Belgen dat gesprekken zonder handsfree kit door anderen worden geaccepteerd (6%), een percentage lager dan het Europese gemiddelde (8%).

In België kunnen 160 dodelijke slachtoffers en 866 zwaargewonden vermeden worden indien er geen nevenactiviteiten uitgevoerd zouden worden tijdens het rijden.

6 Handhaving

6.1 Veelplegers

Het is van belang om bestuurders die zich herhaaldelijk schuldig maken aan verkeersinbreuken te detecteren, op te volgen en te bestraffen. Bestuurders die zich niet aan de verkeersregels houden, gedragen zich onveilig op de weg. Men zou kunnen veronderstellen dat deze verkeersovertreders ook vaker in verkeersongevallen betrokken zijn dan andere bestuurders, als gevolg van hun verkeersonveilig gedrag. In de studie van Wardenier, Vermeulen & Nieuwkamp (2021) wordt het aandeel van verkeersrecidivisten in de verkeersonveiligheid in België en het statistisch verband tussen recidive en betrokkenheid in een verkeersongeval in België onderzocht. Voor deze studie wordt de sociaalwetenschappelijke definitie van recidive gebruikt, namelijk meer dan één verkeersinbreuk begaan binnen een bepaalde periode.

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden, wordt gebruik gemaakt van twee databronnen. De eerste databron is de MONITOR-data, die verzameld werden in het kader van een brede studie rond patronen op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid in België. De MONITOR-data zijn afkomstig van 8025 respondenten in het bezit van een rijbewijs; hun antwoorden werden verzameld in 2016. De tweede databron zijn de antwoorden die verzameld werden middels een vragenlijst specifiek ontworpen voor deze studie (hierna: de Recidacc data genoemd). Deze data omvatten de antwoorden van 15000 respondenten in het bezit van een rijbewijs en werden verzameld begin 2021.

Binnen de groep bestuurders die betrokken was in minimaal één ongeval in de periode 2014-2019, was 34,9% (ongeveer één derde) recidivist, terwijl 65,1% (ongeveer twee derde) geen recidivist was. In beide databronnen werd een correlatie gevonden tussen het aantal verkeersovertredingen en het aantal verkeersongevallen. Dit betekent: hoe meer verkeersovertredingen iemand begaan heeft, hoe meer ongevallen. Deze significante correlatie werd bevestigd voor elk van de drie gewesten. Bovendien is het verband tussen het zijn van een recidivist en het hebben van minstens één ongeval ook significant. Dit betekent dat binnen de groep recidivisten het aandeel bestuurders betrokken in minimaal één ongeval steeds significant groter is dan binnen de groep niet-recidivisten. Dit geldt voor zowel mannen als vrouwen, voor alle leeftijdscategorieën en voor zowel professionele bestuurders als niet-professionele bestuurders.

Het statistisch verband tussen recidive en betrokkenheid in verkeersongevallen blijft ook staande indien er rekening wordt gehouden met verschillen in gender, leeftijd, socio-economische status (SES) en afgelegde afstand. Gecontroleerd voor gender, leeftijd en kilometrage, hebben recidivisten 9,7% meer kans op minstens één ongeval dan niet-recidivisten. Verder hebben mannen meer kans op een ongeval dan vrouwen en neemt de kans op een ongeval af naarmate de leeftijd toeneemt. Socio-economische status blijkt geen effect te hebben op ongevalskans, en respondenten die meer kilometers afleggen per jaar hebben een grotere ongevalskans dan respondenten met minder kilometers op de teller.

De resultaten van deze studie sluiten aan bij internationale bevindingen dat recidivisten vaker in verkeersongevallen betrokken zijn dan niet-verkeersrecidivisten. Het is van belang om op te merken dat dit verband geldt op groepsniveau: een groep verkeersrecidivisten zal vaker in een verkeersongeval betrokken raken dan een groep niet-verkeersrecidivisten. Het is dus niet zo dat iedere recidivist vaker in een ongeval betrokken is.

Nieuwkamp & Silverans (2019) brachten het profiel van verkeersovertreders in kaart. Van alle 136.530 personen die in 1995 zijn veroordeeld, betrof het in bijna zeven op tien (68%) een veroordeling voor verkeersgerelateerde feiten. In de opvolgingsperiode – tot november 2013 – werden 52.301 personen (57%) opnieuw veroordeeld en meest kenmerkend, bijna acht op tien (79%) recidivisten werd opnieuw veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten. Dat betekent dat 45% van de bestuurders later opnieuw veroordeeld werd voor een verkeersinbreuk. De recidivesnelheid tussen de veroordeling in 1995 en een nieuwe veroordeling is relatief hoog: na twee jaar is 48% van alle personen die in 1995 zijn veroordeeld voor verkeersgerelateerde feiten opnieuw veroordeeld.

Onder de veroordeelden voor verkeersinbreuken tout court valt het grote aandeel mannen (84%) op. Mannen recidiveren ook vaker dan vrouwen (61% ten opzichte van 36%). Bij hun eerste veroordeling zijn de personen gemiddeld 26 jaar oud, 33 jaar oud bij de referentieveroordeling en hun eerste recidiveveroordeling op een leeftijd van 35 jaar.

Andere belangrijke resultaten zijn: mannen hebben 1,8 keer meer risico om te hervallen dan vrouwen, het opleggen van een gevangenisstraf leidt tot een verhoogde kans op recidive met een factor 1,6 in vergelijking met een boete, een straf opleggen met uitstel leidt vaker tot recidive met een factor 1,3 en tot slot gedrag uit het verleden is een voorspeller is van gedrag in de toekomst, wat betekent dat één antecedent het risico op recidive met een factor 1,06 verhoogt. Dat betekent dat in geval van 10 eerdere veroordelingen het risico met een factor 10,6 wordt verhoogd.

6.2 Alternatieve sancties

In België worden alternatieve maatregelen toegepast in het kader van de Bemiddeling in Strafzaken (als alternatief voor dagvaardingen) en binnen de Probatie (ter vervanging van een hoofdstraf). Binnen de alternatieve maatregelen nemen leerprogramma's een prominente plaats in en worden met name uitgevoerd via de sensibilisatiecursussen **Driver Improvement** (DI). Deze cursussen omvatten verschillende sessies en zijn ontwikkeld rond verschillende modules (alcohol, snelheid, agressie ...). In 2019 werd de effectiviteit van deze vormingen nagegaan, recidive was hierbij de belangrijkste uitkomstmaat (Nieuwkamp & Boudry, 2020). 606 bestuurders, die ofwel een klassieke of alternatieve straf kregen opgelegd tussen 2010 en 2014, werden in de studie betrokken. Er werd voor alle bestuurders nagegaan of zij opnieuw zijn hervallen tot en met december 2017. Wanneer het percentage recidivisten in beide groepen vergeleken wordt aan het einde van de opvolgingsperiode, blijkt dat de bestuurders die de vorming gevolgd hebben 41% minder recidive vertonen in vergelijking met de klassiek gestraften. Voorts, is de tijd tot een volgend recidivefeit langer voor de bestuurders die de vorming hebben gevolgd. De effecten van de vorming zijn meer uitgesproken voor vrouwen en bestuurders zonder strafblad (i.e., de zogenaamde first offenders).

Andere korte leermaatregelen zijn ook ingepland, in de context van de Onmiddellijke Inning. Zo voorziet de wet sinds 2015) de mogelijkheid voor de overtreder om na een overtreding een opleiding te volgen, maar deze bepaling werd voorlopig nog niet ten uitvoer gebracht (artikel 65 van de Wegverkeerswet). Tot op heden is er geen specifieke richtlijn over de soorten opleidingen die kunnen worden georganiseerd, de soorten strafbare feiten die ermee gemoeid zijn, of de instanties en instellingen die bevoegd zijn om deze interventies voor te stellen (Brion et al., 2018).

Kluppels, Delannoy & Silverans (2021) evalueerden de **korte leermaatregelen** (duur van ongeveer één dag). Een literatuurstudie toonde aan dat 80% van de geselecteerde wetenschappelijke studies een vermindering van het aantal overtredingen of overtredingen na interventie tijdens de follow-up (variërend van enkele maanden tot meerdere jaren) rapporteerden. Er is echter ook geprobeerd om het effect op ongevallen te meten; van de 10 gevoerde studies, vonden er slechts vier een evidentie voor de vermindering van het risico op een ongeval. Vijf studies vonden geen effect op ongevallen, terwijl volgens één studie het risico op een ongeval na het volgen van een korte leermaatregel (in vergelijking met een controlegroep zonder) toenam.

Hoewel veel onderzoekers hebben aangetoond dat hoe langer de opleiding is, hoe effectiever die is, suggereren deze resultaten dat positieve effecten in termen van gedragsverandering ook kunnen ontstaan over kortere perioden. Bovendien mogen de logistieke en motiverende voordelen van de inzet van de deelnemer voor dit soort maatregelen niet worden onderschat (Kluppels, Delannoy & Silverans, 2021).

Uit de attitudemeting van 2018 blijkt dat 60% van de bevroegde personen achter educatieve sancties stond (zie sectie 6.5). Een ander systeem met potentieel is de intelligente snelheidsassistent (een systeem dat automatisch de snelheid van het voertuig begrenst op basis van de snelheidslimiet). 58% van de bevroegde

Belgen was voorstander van een wettelijke verplichting om een intelligente snelheidsassistent te plaatsen bij bestuurders die minstens twee keer een zware snelheidsovertreding hadden begaan (Schinckus et al., 2021).

Rechters hebben de mogelijkheid om gedurende één tot drie jaar of zelfs levenslang een **alcoholslot** op te leggen aan bestuurders die betrapt werden met een alcoholconcentratie van meer dan 0,8 promille, aan bestuurders in staat van dronkenschap of in staat van herhaling (artikel 37/1 wegverkeerswet en koninklijke besluiten van 26 november 2010). Voor feiten gepleegd vanaf 1 juli 2018 is de rechter zelfs verplicht om een alcoholslot op te leggen aan de volgende personen:

- bestuurders met een alcoholintoxicatie van minstens 1,8 promille, tenzij de rechter verkiest om geen alcoholslot op te leggen en dat ook uitdrukkelijk motiveert;
- zware recidivisten met tweemaal minstens 1,2 promille binnen de drie jaar.

Het alcoholslot is een klein toestel dat in het voertuig verbonden wordt met de startmotor. Het voertuig kan pas opgestart worden nadat in het alcoholslot geblazen werd. Het toestel meet de hoeveelheid alcohol in de adem, en de motor zal niet starten als de hoeveelheid alcohol groter of gelijk is dan 0,09 mg/l uitgeademde alveolaire lucht (of van minder dan 0,2 promille alcohol in het bloed).

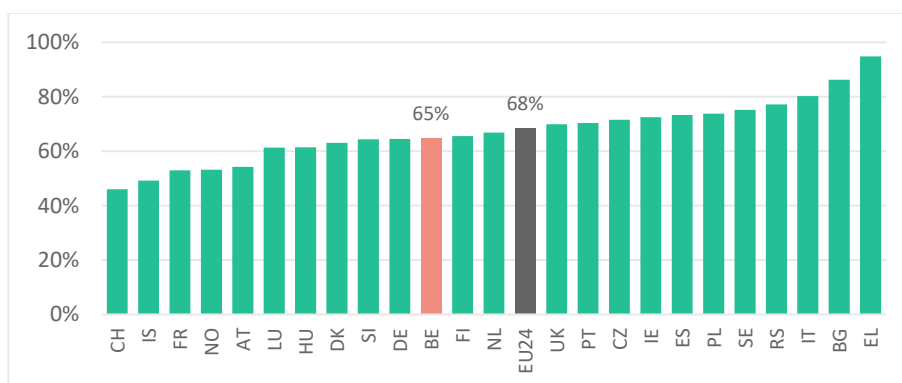
Indien de rechter een alcoholslot oplegt, moet de bestuurder bij een erkend dienstencentrum een alcoholslot laten installeren in elk voertuig dat hij wenst te besturen (tenzij de rechter een bepaalde voertuigcategorie heeft uitgesloten). Bovendien moet hij een omkaderingsprogramma volgen bij een erkende omkaderingsinstelling en strikte voorwaarden naleven. In de periode juli 2018 – december 2019 werden net geen 3000 veroordelingen tot een alcoholslot uitgesproken: 1854 in Vlaanderen, 553 in Brussel en 592 in Wallonië.

6.3 Frequentere controles

Uit de zelfgerapporteerde gegevens over snelheidscontroles in de ESRA2-enquête (Goldenbeld & Buttler, 2021) blijkt dat bijna 39% van de Belgische respondenten in de afgelopen 12 maanden minstens één keer is gecontroleerd. Het Europese gemiddelde bedraagt 37%. Het subjectieve risico te worden betrapt op snelheidsovertredingen is het grootst in IJsland, Servië en Polen.

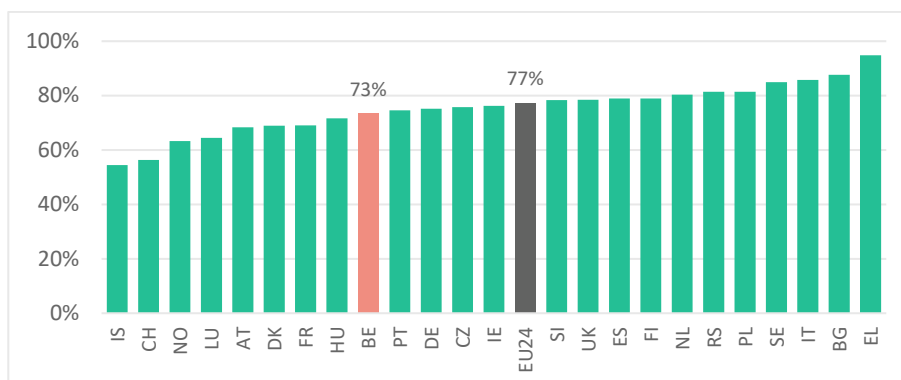
Wat de handhaving betreft, is 65% van de bevroagde Belgen van mening dat de snelheidsbeperkingen niet voldoende worden gehandhaafd, wat overeenstemt met het Europese gemiddelde (68%).

Figuur 50. Percentage respondenten dat het eens is met de stelling "snelheidsregels worden niet voldoende gehandhaafd", Europese landen. Bron: Goldenbeld & Buttler, 2021



Het subjectieve risico om te worden betrapt op rijden onder invloed van alcohol ("Hoe groot is de kans dat u als autobestuurder tijdens een doorsnee rit door de politie wordt gecontroleerd op alcohol, met andere woorden een blaastest ondergaat?"), is het risico het grootst in Polen, Servië en Tsjechië. België heeft een subjectief risico dat gelijk is aan het Europese gemiddelde. 73% van de Belgen is het eens met de stelling "de regels inzake rijden onder invloed worden niet voldoende gecontroleerd".

Figuur 51. Percentage respondentent dat het eens is met de stelling "Als het gaat om rijden onder invloed, worden de verkeersregels niet voldoende gehandhaafd", Europese landen. Bron: Goldenbeld & Buttler, 2021



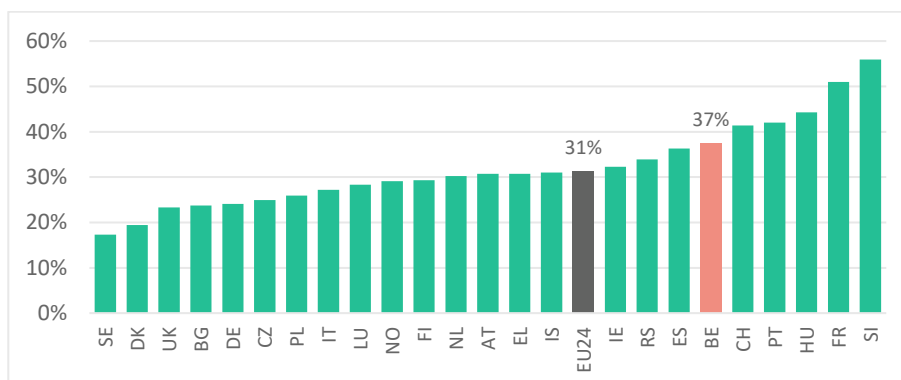
6.4 Strengere sancties

Zoals gepresenteerd door Schoeters, Daniels en Wahl (2018), wordt in alle Europese landen een boete opgelegd voor het overschrijden van snelheidslimieten. En hoe hoger het eigen risico, hoe zwaarder de straf. Bovendien wordt boven een bepaalde snelheid het rijbewijs ingetrokken en kan in sommige gevallen zelfs een gevangenisstraf worden opgelegd. In sommige landen, zoals België, is het soms ook mogelijk om een rehabilitatiecursus te volgen, specifiek gericht op snelheidsovertreders. In veel gevallen is de sanctie zwaarder in de bebouwde kom dan op de snelweg, en in het geval van wegwerkzaamheden zijn de opgelegde sancties zwaarder.

In België bedraagt de boete 53 euro voor een overschrijding van de maximumsnelheid met 10 km/u en wordt deze verhoogd met 11 euro (op wegen binnen de bebouwde kom en op wegen met een snelheidsbeperking tot 30 km/u) of 6 euro (op andere wegen) voor elke extra kilometer boven de 10 km/u¹⁰. Als u meer rijdt dan 30 km/u binnen de bebouwde kom en 40 km/u op andere wegen, legt de rechter u een boete op en wordt uw rijbewijs onmiddellijk voor een bepaalde periode ingetrokken.

Met deze boetepercentages behoort België tot de landen met gemiddelde snelheidsboetes, samen met Frankrijk, Finland, Italië, Ierland, Spanje, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Hoge boetes worden opgelegd in Denemarken, Zwitserland, Portugal, Spanje en Noorwegen. Over het geheel genomen vond een derde van de Europese respondenten dat de straffen te streng waren. Belgische respondenten scoren slechter met een percentage van 37%. Zij vinden de boetes dus vaker te streng in vergelijking met het Europese gemiddelde.

Figuur 52. Percentage respondentent dat het eens is met de stelling "De straffen voor snelheidsovertredingen zijn te streng", Europese landen. Bron: Goldenbeld & Buttler, 2021

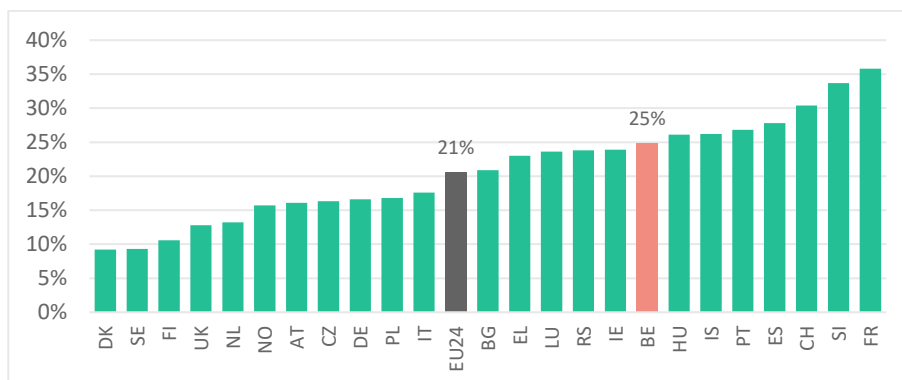


¹⁰ Zie de wettelijke bepalingen over dit onderwerp: <https://www.code-de-la-route.be/dispositions-penales>

Rijden onder invloed van alcohol wordt in alle Europese landen bestraft met boetes of intrekking van het rijbewijs. Bovendien kan een gevangenisstraf worden opgelegd of kan het voertuig stil worden gezet of in beslag worden genomen. De meeste landen hanteren vaste boetetarieven en in sommige landen is de hoogte van de boetes afhankelijk van het inkomen van de overtreder (ETSC, 2018; Schoeters et al., 2018). Naast deze klassieke maatregelen bestaan er nog andere alternatieve maatregelen, waarvan de toepassingsregels van land tot land verschillen. Deze omvatten rehabilitatiemaatregelen en alcoholsloten.

Uit de ESRA2-enquête blijkt dat in België 25% van de respondenten de sancties te streng vindt (een percentage dat gelijk is aan het Europese gemiddelde), maar dat dit percentage in Frankrijk en Slovenië, met meer dan een derde van de respondenten, het hoogst is (Goldenbeld & Buttler, 2021).

Figuur 53. Percentage van de respondenten dat het eens is met de stelling "Straffen voor rijden onder invloed zijn te streng", Europese landen. Bron: Goldenbeld & Buttler, 2021

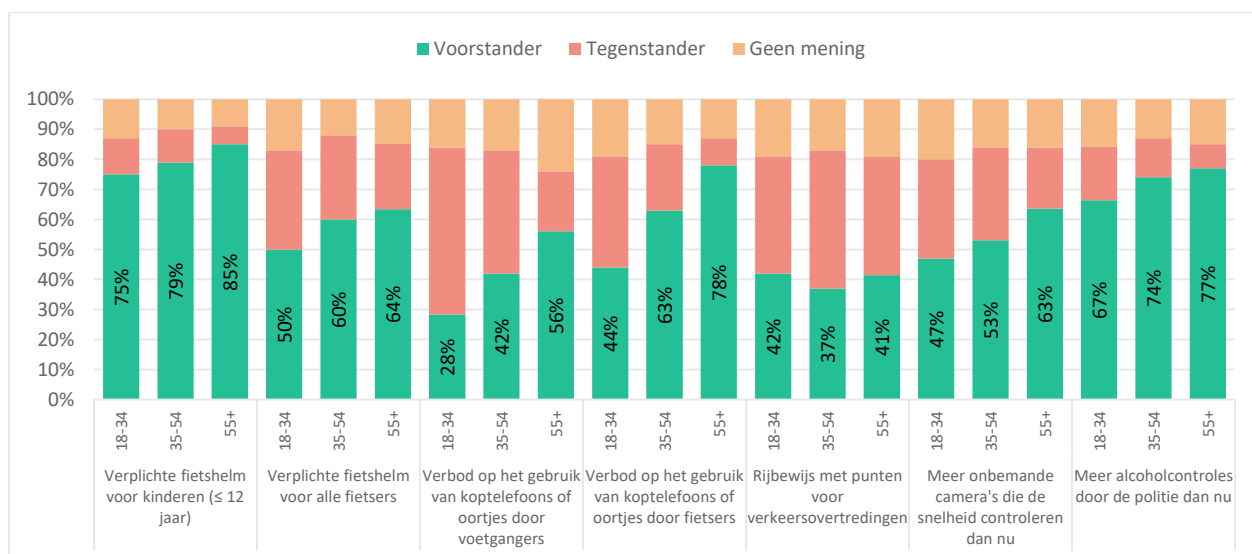


6.5 Draagvlak voor maatregelen

In de Nationale Verkeersonveiligheidsenquête (NVOV) die in 2020 uitgevoerd werd, werd de Belgische bevolking bevraagd over onder andere het draagvlak voor verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen. De resultaten worden getoond in Figuur 54.

We zien ten eerste dat het percentage voorstanders voor extra maatregelen stijgt met toenemende leeftijd. De oudste leeftijdsgroep (55+) is het vaakst voorstander van de verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen. Daarnaast kunnen we afleiden dat het draagvlak voor de maatregel 'verplichting fietshelm voor kinderen (< 12 jaar)' het grootst is, voor alle leeftijdsgroepen. Het draagvlak is het kleinst voor de maatregel 'verbod op het gebruik van koptelefoons of oortjes door fietsers' (Vias institute, 2021).

Figuur 54. Percentage voorstanders, per leeftijd en per mobiliteitsmaatregel. Bron: Vias institute, 2021



Ook in de attitudemeting van 2018 (Schinckus et al., 2021) werd gepeild naar het draagvlak voor bepaalde wettelijke maatregelen. De respondenten werden gevraagd op een schaal van 1 tot 5 (1 = tegen en 5 = voor) aan te duiden in welke mate ze voorstander waren van bepaalde maatregelen.

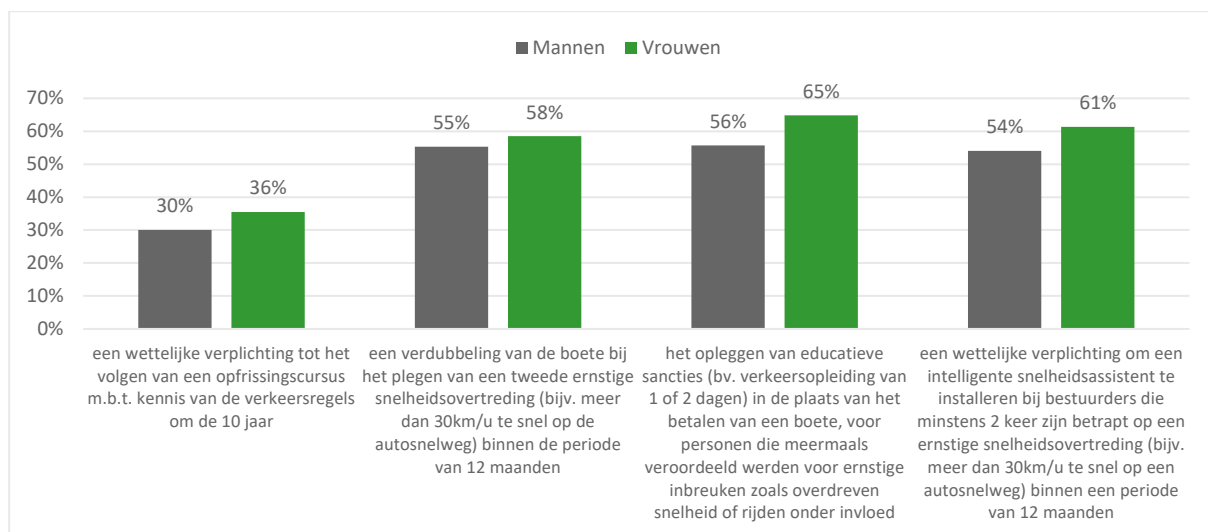
33% van de respondenten zei voorstander te zijn van een wettelijke verplichting om eens om de tien jaar een opfrissingscursus over de verkeersregels te volgen. Die prevalentie verschilde niet significant tussen de verschillende leeftijdscategorieën of de gewesten, maar onder de voorstanders waren wel meer vrouwen (36%) dan mannen (30%).

Een verdubbeling van de boete in geval van herhaalde ernstige snelheidsovertredingen (meer dan 30 km/u boven de limiet op de snelweg) binnen een termijn van twaalf maanden kon op de steun rekenen van 57% van de respondenten. De prevalentie varieerde niet naargelang gender of gewest maar meer bestuurders van 45 jaar en ouder (60%) steunden deze maatregel dan jonge bestuurders van 18 tot 24 jaar (45%).

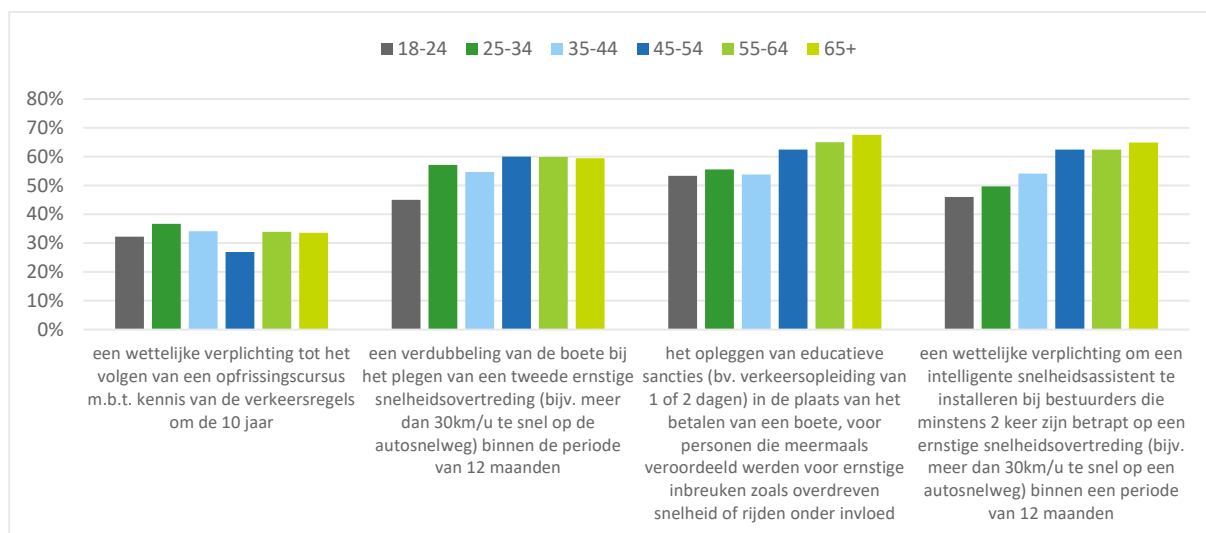
60% van de bevroegde personen stond achter educatieve sancties. De prevalentie was hoger bij vrouwen (65%) dan bij mannen (56%) en nam geleidelijk toe met de leeftijd (van 53% voor de 18-24-jarigen tot 68% bij de 65-plussers). Vlaamse bestuurders (57%) bleken minder positief te staan tegenover dergelijke sancties dan Waalse (64%) en Brusselse bestuurders (68%).

58% was voorstander van een wettelijke verplichting om een intelligente snelheidsassistent te plaatsen bij bestuurders die minstens twee keer een zware snelheidsovertreding hadden begaan. De steun voor een dergelijke maatregel was groter bij vrouwen (61%) dan bij mannen (54%) en nam ook geleidelijk toe met de leeftijd (van 46% bij de 18-24-jarigen tot 65% bij de 65-plussers). Tussen de gewesten konden geen verschillen gevonden worden.

Figuur 55. Prevalentie van de steun voor bepaalde wettelijke maatregelen in België, naargelang gender.
Bron: Schinckus et al., 2021



Figuur 56. Prevalentie van de steun voor bepaalde wettelijke maatregelen in België, naargelang leeftijd.
Bron: Schinckus et al., 2021



6.6 Conclusie

Veelplegers

Hoe meer verkeersovertredingen iemand begaan heeft, hoe meer verkeersongevallen. Recidivisten zijn vaker in verkeersongevallen betrokken dan niet-verkeersrecidivisten. Dit verband geldt op groepsniveau: een groep verkeersrecidivisten zal vaker in een verkeersongeval betrokken raken dan een groep niet-verkeersrecidivisten. Mannen hebben 1,8 keer meer risico hebben om te hervallen dan vrouwen, het opleggen van een gevangenisstraf leidt tot een verhoogde kans op recidive in vergelijking met een boete, een straf opleggen met uitstel leidt ook vaker tot recidive en tot slot is gedrag uit het verleden een voorspeller van gedrag in de toekomst. Eén eerdere veroordeling verhoogt het risico op recidive met een factor 1,06 verhoogt, 10 eerdere veroordelingen verhoogd het risico met een factor 10,6.

Alternatieve sancties

In België worden enkele alternatieve sancties toegepast. De sensibilisatiecursussen **Driver Improvement** (DI) omvatten verschillende sessies en zijn ontwikkeld rond verschillende modules (alcohol, snelheid, agressie ...). Bestuurders die een vorming gevolgd hebben, vertonen 41% minder recidive in vergelijking met de klassiek gestraften. Daarnaast zijn er de **korte leermaatregelen** (duur van ongeveer één dag). Een literatuurstudie toonde een vermindering van het aantal overtredingen tijdens de follow-up periode als gevolg van deze leermaatregelen. Tot slot hebben de rechters de mogelijkheid om gedurende één tot drie jaar of zelfs levenslang een **alcoholslot** op te leggen aan bestuurders die betrapt werden met een alcoholconcentratie van meer dan 0,8 promille, aan bestuurders in staat van dronkenschap of in staat van herhaling.

Draagvlak voor maatregelen

In de Nationale Verkeersonveiligheidsenquête (NVOV) die in 2020 uitgevoerd werd, werd de Belgische bevolking bevraagd over onder andere het draagvlak voor verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen. We zien ten eerste dat het percentage voorstanders voor extra maatregelen stijgt met toenemende leeftijd.

7 Verkeer en voertuigenpark

Het verkeersvolume en de samenstelling van het verkeer (de mix van voertuigen en weggebruikers in reëel verkeer) is een factor die van invloed is op zowel het aantal ongevallen als de ernst van de gevolgen ervan. In de eerste plaats is er een *blootstellingseffect* (Engels: "*exposure*"). Naarmate een bepaalde voertuigcategorie sterker aanwezig is in het verkeersbeeld, zal die voertuigcategorie naar verwachting vaker in verkeersongevallen betrokken zijn. Zo zijn er meer ongevallen met fietsers in Nederland of meer ongevallen met bromfietzers in Italië dan gemiddeld elders in Europa (Schoeters et al., 2019).

Vervolgens is er een effect op het *ongevalsrisico*. Bij een gelijke afgelegde afstand is het risico op een ongeval bij gebruik van sommige vervoersmiddelen hoger dan bij andere. Zo bleek uit eerder onderzoek dat in België bij gelijke afgelegde afstand het gemiddeld risico voor motorfietsers of bromfietzers 57 keer hoger is dan voor autobestuurders. Ook fietsers en voetgangers lopen per afgelegde kilometer een hoger risico dan autobestuurders (Martensen, 2014).

Tot slot is er het *letselrisico*. Sommige vervoermiddelen zijn beter dan andere uitgerust om de inzittenden te beschermen bij een verkeersongeval. Zo zijn fietsers en voetgangers nauwelijks beschermd bij een aanrijding, terwijl moderne personenwagens beschikken over heel wat veiligheidsvoorzieningen om de letsels bij een ongeval zoveel mogelijk te beperken (Schoeters et al., 2019).

Dit alles betekent dat het bij een vergelijking van de veiligheidsprestaties van verschillende landen belangrijk is om rekening te houden met het verkeersvolume en de samenstelling van het verkeer in die landen.

7.1 Samenstelling van het verkeer

We gebruiken een cijfer uit de ESRA1-enquête om een beeld te krijgen over het gebruik in het verkeer van bepaalde vervoersmiddelen in de verschillende Europese landen.

Figuur 57 geeft voor de deelnemende Europese landen voor vijf verschillende verplaatsingsmodi het percentage van alle respondenten weer dat aangaf dat deze modus tijdens de afgelopen 12 maanden tot de top drie van de persoonlijk meest gebruikte modi behoorde. Deze indicator levert weliswaar geen directe maat over de frequentie van verplaatsingen of de afgelegde afstanden met een bepaald vervoersmiddel, maar levert een bruikbaar inzicht over het gebruik van bepaalde vervoermiddelen in België in vergelijking met andere Europese landen.

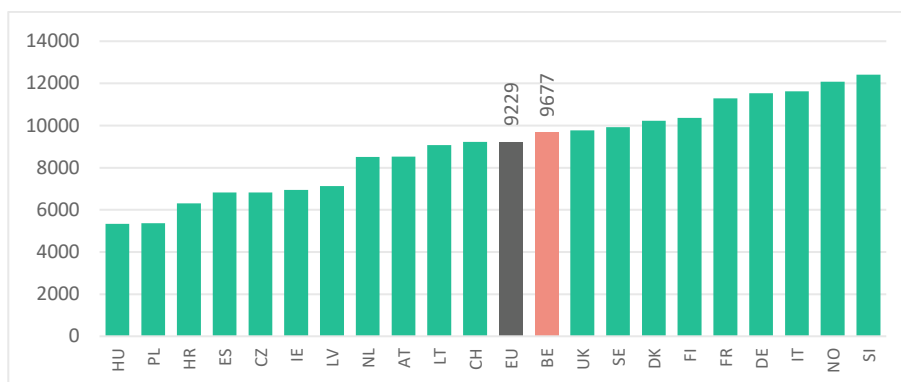
Wandelen en het openbaar vervoer zijn in België iets minder populair dan gemiddeld. Fietsen daarentegen gebeurt in België vaker dan gemiddeld elders in Europa. Vooral voor het openbaar vervoer en de fiets zijn er aanzienlijke verschillen tussen de landen. Het gebruik van het openbaar vervoer is in België zeer vergelijkbaar met de buurlanden Duitsland en Frankrijk. Het is zelfs een stuk hoger dan in Nederland maar dan weer lager dan in het Verenigd Koninkrijk. Fietsen is duidelijk het populairst in Nederland. In België is het fietsgebruik duidelijker lager, maar niettemin is fietsen in België net als in buurland Duitsland populairder dan elders in Europa. In Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk wordt heel wat minder gefietst.

Figuur 57. Gebruik van vervoersmiddelen: percentage respondenten voor wie deze modus tijdens de afgelopen 12 maanden tot de top drie behoorde, Europese landen. Bron: Meesmann et al., 2018



Voor verplaatsingen met personenwagens zijn vergelijkende data voor een aantal Europese landen beschikbaar. Dit wordt weergegeven in Figuur 58. Het gebruik van de auto ligt volgens deze cijfers in België op hetzelfde niveau als gemiddeld in Europa (Schoeters et al., 2019).

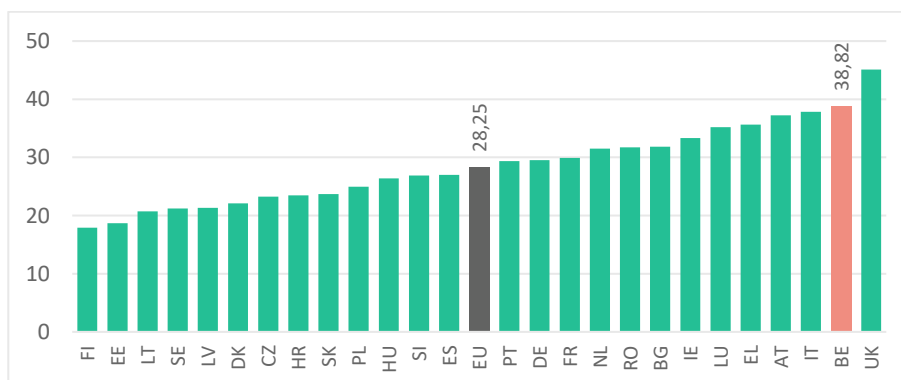
Figuur 58. Afgelegde kilometers als inzittende van een personenwagen per hoofd van de bevolking, 21 Europese landen, 2016. Bron: Eurostat



7.2 Verkeersdrukte

Hoewel het niet helemaal duidelijk is wat het precieze verband is tussen files en verkeersonveiligheid (Hesjevoll, 2016), gaan we ervan uit dat files een risicofactor zijn omdat ongevallen zich erg vaak voordoen in de overgang tussen vlot en vertraagd verkeer. Dit geldt met name voor kop-staartaanrijdingen. Figuur 59 toont het gemiddelde aantal uren per jaar dat bestuurders van personenwagens in de file staan in Europa. De informatie is gebaseerd op data van voertuignavigatiesystemen. België behoort tot de Europese landen met de grootste congestie en wordt enkel voorafgegaan door het Verenigd Koninkrijk.

Figuur 59. Gemiddeld aantal file-uren per bestuurder, 26 Europese landen, 2016. Bron: Europese Commissie

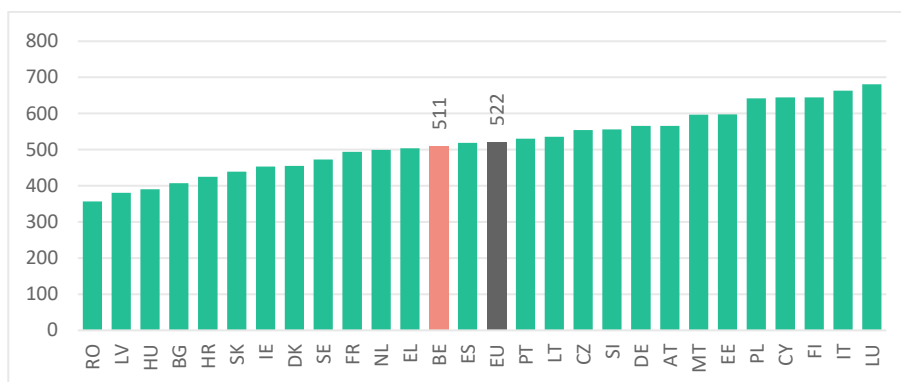


7.3 Samenstelling van het voertuigenpark

Als aanvulling op de data uit ESRA bekijken we de samenstelling van het voertuigenpark in de Europese landen. De samenstelling van het voertuigenpark heeft minstens op twee manieren gevolgen voor de verkeersveiligheid. Ten eerste is er het blootstellingseffect dat ervoor zorgt dat voertuigen die vaker gebruikt worden gemiddeld ook vaker betrokken zijn bij verkeersongevallen. Daarnaast is er ook een effect op de letselernst. De kans dat een ongeval ernstige gevolgen heeft wordt namelijk groter wanneer voertuigen met een verschillende massa met elkaar in botsing komen of wanneer weggebruikers die minder goed beschermd zijn botsen met weggebruikers die beter beschermd zijn door de structuur van hun voertuig. Dit is direct van toepassing voor voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorrijders. Er is de laatste jaren een evolutie naar meer SUV's en zwaardere elektrische wagens, die gevaarlijker zijn voor kwetsbare weggebruikers.

Figuur 60 toont het aantal personenwagens per 1000 inwoners voor de Europese landen. We zien dat het wagenbezit in België zeer gelijkaardig is aan het gemiddelde in Europa. In vergelijking met de buurlanden is het wagenbezit in België wat hoger dan in Frankrijk en Nederland maar lager dan in Duitsland en Luxemburg (Schoeters et al., 2019).

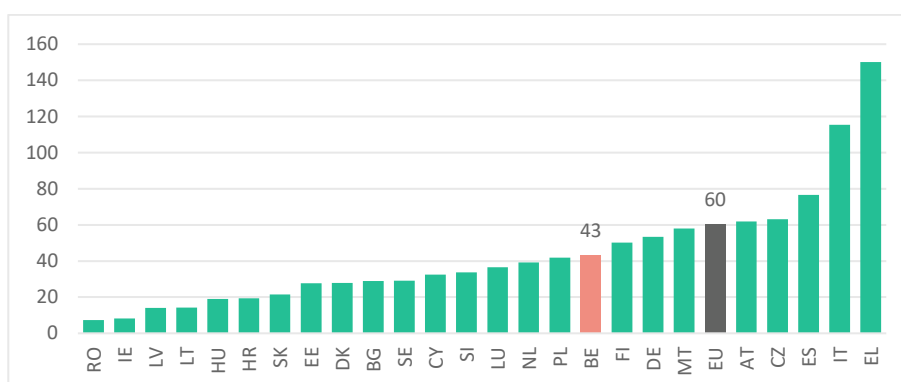
Figuur 60. Aantal ingeschreven personenwagen per 1000 inwoners, 30 Europese landen, 2019. Bron: Eurostat



Figuur 61 toont het aantal ingeschreven motorfietsen per 1000 inwoners voor de Europese landen. Dit aantal ligt in

België lager dan gemiddeld in Europa en verschilt niet erg veel van de buurlanden Nederland, Duitsland en Luxemburg. Vooral in Zuid-Europa is het motorfietsbezit beduidend groter dan elders (Schoeters et al., 2019).

Figuur 61. Aantal ingeschreven motorfietsen per 1000 inwoners, 26 Europese landen, 2019. Bron: Eurostat

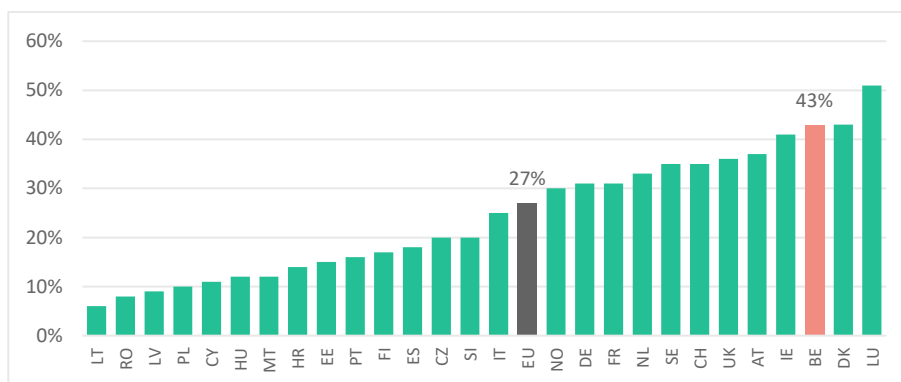


7.4 Kwaliteit van het voertuigenpark

Nieuwere voertuigen zijn over het algemeen beter uitgerust dan oudere voertuigen om de inzittenden te beschermen in geval van een botsing. Nieuwere voertuigen zijn eveneens in de regel ruimer voorzien van rijhulpsystemen om bepaalde ongevallen te vermijden. Dit heeft te maken met technische ontwikkelingen die steeds meer nieuwe mogelijkheden bieden en met de veiligheidseisen voor voertuigen die steeds strenger worden. Kanttekening daarbij is dat weinig informatie bekend is over de mate waarin bepaalde technische hulpmiddelen in het voertuigenpark aanwezig zijn. Een voorbeeld: sinds enkele jaren zijn er systemen voor intelligente snelheidsbegrenzing aanwezig op de markt, maar er zijn geen cijfers over het aantal voertuigen dat ook effectief met een dergelijk systeem is uitgerust. Voor het meten van de kwaliteit van het voertuigenpark beperken we ons tot twee indicatoren die beide betrekking hebben op personenwagens. Voor andere vervoersmiddelen is onvoldoende internationaal vergelijkbare informatie voorhanden (Schoeters et al., 2019).

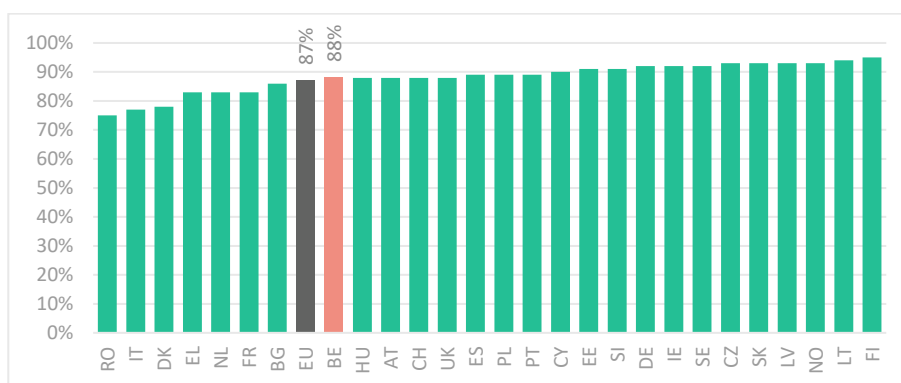
Figuur 62 geeft het percentage van het totale voertuigenpark per land dat minder dan 6 jaar oud is. Het is een maat voor de snelheid waarmee het voertuigenpark in een land zich vernieuwt. Gemiddeld is de letselernst bij ongevallen met recentere voertuigen lager dan met oudere voertuigen (Rich, Prato, Hels, Lyckegaard, & Kristensen, 2013). We zien dat het wagenpark in België jonger is dan in de buurlanden Nederland, Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk en samen met Luxemburg en Denemarken zelfs tot de modernste van Europa behoort (Schoeters et al., 2019).

Figuur 62. Procentueel aandeel voertuigen minder dan 6 jaar oud, ten opzichte van het totale aantal ingeschreven personenwagens, 27 Europese landen, 2016. Bron: Eurostat



Het European New Car Assessment Programme (Euro NCAP, www.euroncap.com) beoordeelt de prestaties van een voertuig bij een ongeval, zowel voor inzittenden in het voertuig als voor mogelijk aangereden personen. Euro NCAP gebruikt daartoe een sterrensysteem waarbij voertuigen aan tests worden onderworpen die tot een globale score van maximum vijf sterren kunnen leiden voor de best presterende modellen. Figuur 63 geeft voor de Europese landen het percentage nieuwe voertuigen dat in 2013 in gebruik is genomen en bij de Euro NCAP-tests vijf sterren heeft gekregen¹¹. Dit percentage is voor België ongeveer gelijk aan het Europese gemiddelde. Naar verwachting zorgt een hoger percentage voor een betere verkeersveiligheid. Opvallend is echter dat dit percentage lager dan gemiddeld is voor enkele landen met een goede verkeersveiligheidsscore zoals Nederland of Denemarken.

Figuur 63. Aandeel van de nieuwe personenwagens met een 5-sterren quotering volgens Euro NCAP, 27 Europese landen, 2013. Bron: ETSC, 2016



7.5 Conclusie

De **samenstelling van het verkeer** is in België over het algemeen vrij gelijkaardig aan deze in andere landen in Europa en zeker aan deze in de buurlanden. Niettemin zijn er ook relevante verschillen. Aangezien er in België meer gefietst wordt dan in de meeste andere landen verklaart dit waarom het aandeel fietsers bij de verkeersslachtoffers vrij hoog ligt. Daarnaast blijkt ook dat de congestie in België hoger is dan elders in Europa. Het **wagenpark** in België behoort tot de modernste van Europa. Helaas leidt dit voor België niet tot het verhoopte positieve effect op verkeersveiligheid.

Uit deze internationale vergelijking onthouden we vooral dat de samenstelling van de verkeersstroom en het voertuigenpark slechts ten dele een verklarende factor kunnen zijn voor de score voor verkeersveiligheid in België.

¹¹ Voertuigmodellen niet meegerekend waarvoor geen Euro NCAP-test werd uitgevoerd

8 Infrastructuur

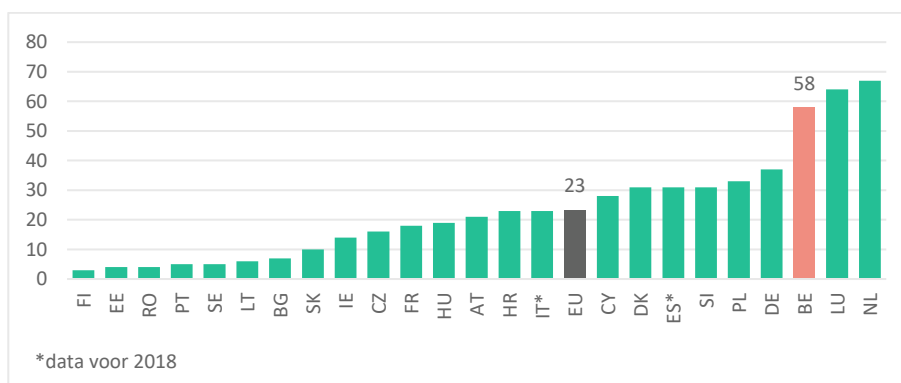
Infrastructuurkenmerken kunnen een belangrijke invloed hebben op het niveau van verkeersveiligheid van wegen en kruispunten. Het is bijgevolg interessant om te weten in welke mate wegen in een bepaald land uitgerust zijn met bepaalde voorzieningen zoals fietspaden, voetpaden, fysiek gescheiden rijrichtingen, geregelde kruispunten of obstakelvrije zones. Er bestaan echter weinig internationaal vergelijkbare data die een betrouwbare vergelijking tussen landen mogelijk te maken voor specifieke infrastructuurkenmerken. We beperken ons daarom tot enkele beschikbare indicatoren die een zicht geven op een aantal generieke kenmerken van het Belgische wegennet in vergelijking met andere Europese landen (Schoeters et al., 2019).

8.1 Structuur van het wegennet

De dichtheid is een zeer benaderende, maar wel eenvoudige maat voor de capaciteit en fijnmazigheid van een netwerk en wordt uitgedrukt als het aantal kilometer wegen per vierkante kilometer landoppervlakte. De dichtheid van het wegennet in België is vrijwel de hoogste in Europa. Het belang van deze parameter voor de verkeersveiligheid is indirect. A priori heeft een netwerk met een hogere dichtheid een groter aantal kruispunten. Bij gelijkblijvende omstandigheden leidt een hoger aantal kruispunten in een netwerk tot een hoger aantal verkeersongevallen aangezien elk kruispunt een potentieel conflictpunt tussen verkeersstromen vormt. Dit zou een gedeeltelijke verklaring kunnen opleveren voor de zwakke veiligheidsscore van België. Anderzijds heeft ook bijvoorbeeld Nederland een wegennet met een gelijkaardige dichtheid (maar de aanpak in ruimtelijke ordening is anders: er is quasi geen lintbebouwing, er lopen geen steenwegen door stadscentra, snelheidsregimes zijn veel duidelijker aangegeven en af te lezen door de inrichting van de weg, enz.) en behoort Nederland niettemin tot de best presterende landen van Europe inzake verkeersveiligheid.

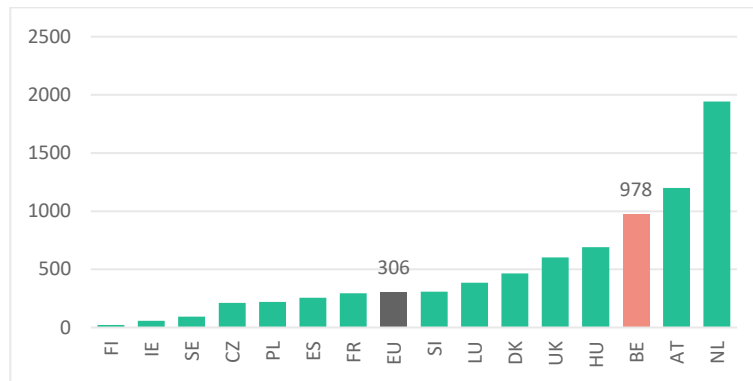
In Figuur 64 wordt de dichtheid van het autosnelwegennet voor de Europese landen weergegeven. Hieruit blijkt dat België een relatief dicht snelwegennet heeft: 57,5 km autosnelweg per 1000 km² landoppervlakte. De buurlanden Nederland en Luxemburg hebben de grootste dichtheid. België kenmerkt zich dus door een dicht autosnelwegennet, maar dit geldt ook voor de buurlanden Nederland en Luxemburg en in mindere mate ook voor Duitsland.

Figuur 64. Dichtheid van het autosnelwegennet (km autosnelweg per 1000 km² landoppervlakte), 27 Europese landen, 2019. Bron: Eurostat

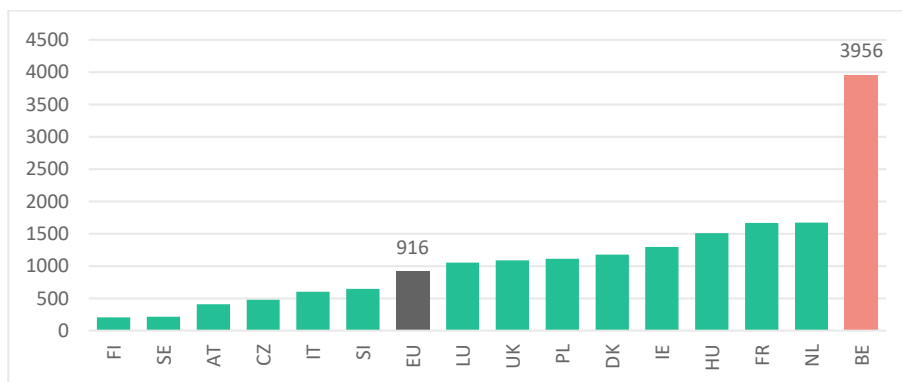


Figuur 65 en Figuur 66 geven voor een beperkt aantal landen respectievelijk de dichtheid weer van het wegennet binnen de bebouwde kom (*urban roads*) en buiten de bebouwde kom (*rural roads*). België kenmerkt zich door een hoge dichtheid en dit geldt voor alle wegencategorieën; voor wegen buiten de bebouwde kom is de dichtheid zelfs veruit het hoogst van alle Europese landen waarvoor data beschikbaar zijn. Deze hoge dichtheid is eigen aan kleine, dichtbevolkte landen zoals België.

Figuur 65. Dichtheid van het wegennet binnen de bebouwde kom (km weg binnen de bebouwde kom per 1000 km² landoppervlakte), 15 Europese landen, 2015. Bron: IRTAD



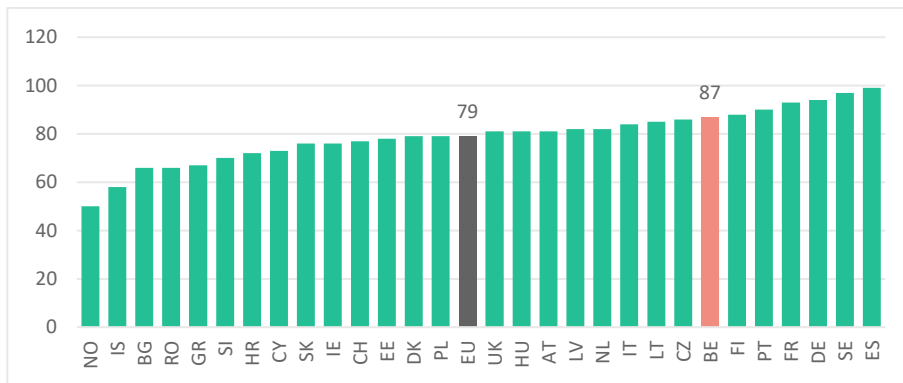
Figuur 66. Dichtheid van het wegennet buiten de bebouwde kom (km weg buiten de bebouwde kom per 1000 km² landoppervlakte), 15 Europese landen, 2015. Bron: IRTAD



8.2 Kwaliteitsindicatoren

Figuur 67 toont de 'Road Quality Index' (Schwab, 2018). Deze index meet de performantie van het wegennetwerk door de snelheid en de afstand over de weg te berekenen van een autotraject tussen de 10 grootste steden van het land die samen minstens 15% van de totale bevolking in het land uitmaken. De data zijn gebaseerd op gesimuleerde ritten in Google Directions. Het resultaat wordt in een getalwaarde uitgedrukt van 0 (uitermate zwak) tot 100 (uitstekend). België scoort met 87 op deze indicator hoger dan het Europese gemiddelde van 79. Deze indicator houdt weliswaar geen rechtstreeks verband met verkeersveiligheid, maar geeft wel aan in welke mate een netwerk efficiënt functioneert. Met efficiënt wordt hier dan de mate bedoeld waarin het wegennetwerk in de praktijk snelle verplaatsingen tussen belangrijke attractiepolen toelaat. Zo zal de aanwezigheid van een netwerk van autosnelwegen dat grote steden met elkaar verbindt de index positief beïnvloeden. Snelheidsbeperkingen en files zullen de waarde van deze indicator in principe negatief beïnvloeden (Schoeters et al., 2019).

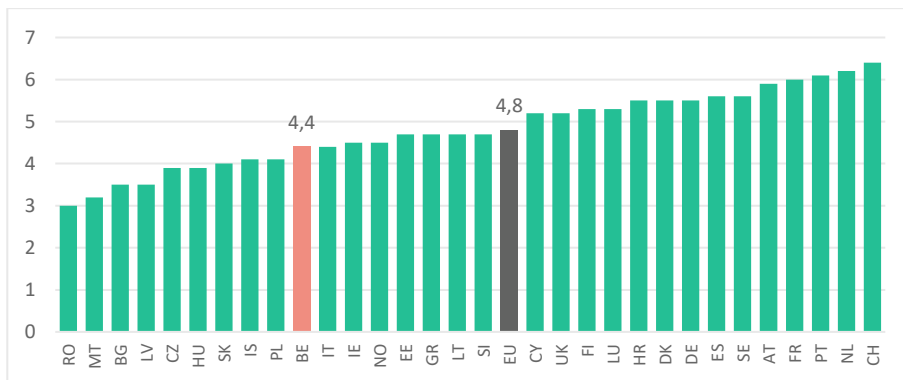
Figuur 67. Performantie van het wegennetwerk, 29 Europese landen, 2018. Bron: Schwab, 2018; IRTAD



Een indicator die a priori rechtstreeks in verband zou kunnen staan met verkeersveiligheid is de globale kwaliteit van het wegennetwerk. Hierover zijn echter geen bruikbare en internationaal vergelijkbare gegevens beschikbaar (Schoeters et al., 2019).

Figuur 68 toont voor de Europese landen het gewogen gemiddelde van de antwoorden op de vraag "Wat is de kwaliteit (uitgebreidheid en toestand) van het wegennetwerk in uw land?". De antwoordschaal varieert van 1= 'extreem zwak, bij de zwaksten ter wereld' tot 7 = 'extreem goed, bij de besten ter wereld'. België scoort voor dit criterium zwakker dan het Europese gemiddelde. Onze buurlanden scoren beduidend beter. Deze indicator vertoont heel wat beperkingen, onder meer op het vlak van de exacte betekenis van de getoonde informatie (wat begrijpen respondenten onder 'uitgebreidheid' en 'toestand' en welk van beide concepten weegt het zwaarst bij de uiteindelijke score?), vergelijkbaarheid tussen landen (zeggen verschillen tussen landen iets over werkelijke, objectieve verschillen of (ook) iets over culturele verschillen, verschillen in antwoordgedrag e.d. tussen burgers van verschillende landen?). Het voordeel van deze indicator is niettemin dat hij informatie biedt over kenmerken van het wegennet waarover (te) weinig objectieve data bestaan (Schoeters et al., 2019).

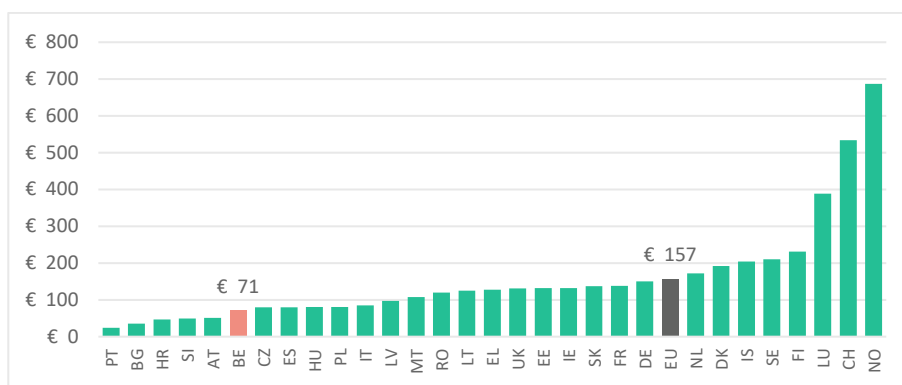
Figuur 68. Gepercipieerde kwaliteit van de wegen (1 = erg zwak, 7 = erg goed), 31 Europese landen, 2018. Bron: Schwab, 2018



8.3 Infrastructurele maatregelen

Er bestaan geen bruikbare, internationaal vergelijkbare cijfers om het niveau van investeringen in (her)aanleg of onderhoud van wegen uit te drukken die specifiek gericht zijn op het verhogen van de verkeersveiligheid. Figuur 69 toont de investeringen in 2016 voor aanleg en onderhoud van wegeninfrastructuur per hoofd van de bevolking voor een groot aantal Europese landen. Dit is een indirecte indicator voor investeringen in verkeersveiligheid. Bij het gebruiken ervan gaan we ervan uit dat, ceteris paribus, een hoger investeringsniveau in een bepaald land ook neerkomt op hogere uitgaven voor weginfrastructuur die specifiek de verkeersveiligheid ten goede komt. De cijfers tonen aan dat het investeringsniveau in België in 2016 met €71 per inwoner erg laag ligt, zowel in vergelijking met het Europese gemiddelde als met de buurlanden.

Figuur 69. Investerings in weginfrastructuur per inwoner, 30 Europese landen, 2016. Bron: IRTAD



8.4 Conclusie

Internationaal vergelijkbare data zijn beschikbaar voor de verkeersveiligheid op drie verschillende wegtypes: autosnelwegen, wegen binnen de bebouwde en wegen buiten de bebouwde kom. Specifiek voor de verkeersveiligheid op autosnelwegen blijkt dat België zwak scoort in vergelijking met andere Europese landen en zelfs uitgesproken zwak in vergelijking met de buurlanden. De dichtheid van het netwerk en de hoge verkeersintensiteit vormen hier in enige mate een verklaring voor, aangezien beide factoren structureel tot een groter aantal ongevallen kunnen leiden.

Vervolgens zijn we nagegaan in welke mate sommige structurele factoren een beter inzicht kunnen opleveren:

- De dichtheid van het wegennet in België is vrijwel de hoogste in Europa. Dit geldt voor alle wegtypes, maar is het meest uitgesproken voor wegen buiten de bebouwde kom.
- Mede door deze hoge dichtheid is de globale performantie (i.e. de mate waarin belangrijke bestemmingen vlot in verbinding staan met elkaar) van het Belgische wegennet hoog.
- De gepercipieerde kwaliteit van het wegennet in België is evenwel matig.
- Dit laatste houdt ook verband met het investeringsniveau voor wegenwerken in België. Voor de indicator 'Investeringsniveau voor aanleg en onderhoud van weginfrastructuur per hoofd van de bevolking' scoort België bijzonder laag in vergelijking met het Europese gemiddelde en met onze buurlanden.

De combinatie van een zwakke verkeersveiligheidsscore, een hoge dichtheid van het wegennetwerk, en een laag investeringsniveau is een indicator voor achterblijvende investeringen op het vlak van verkeersveiligheid.

Referenties

- Achermann Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019) Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA2 Thematic report Nr. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention.
- Brion, M., Meunier, J.-C., & Silverans, P. (2019). Alcool au volant : l'état de la situation en Belgique - Mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool." 46. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
- ERSO. (2018). Cell Phone Use While Driving (Issue February). <http://www.independent.org/issues/article.asp?id=380>
- ETSC. (2019a). Drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe (Issue December). <https://etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-in-europe-2019/>
- ETSC. (2019b). PIN Flash Report 36. Reducing speeding in Europe. ETSC PIN Flash Report 36, February, 54. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf>
- European Commission. (2018). Speed and Speed Management. February (European Commission, Directorate General for Transport.), 121.
- Goldenbeld, C., & Buttler, I. (2021) Enforcement and traffic violations. ESRA2 Thematic report Nr. 6. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). The Hague, Netherlands: SWOV Institute for Road Safety Research.
- Hesjevoll, I. (2016). *Congestion as a risk factor*. Opgehaald van www.roadsafety-dss.eu.
- Holocher, S., & Holte, H. (2019) Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bergisch Gladbach, Germany: Federal Highway Research Institute.
- Klauer, S.G.,; Dingus, T.A.,; Neale, V.L.,; Sudweeks, J.D. & Ramsey, D.J. (2006). The impact of driver inattention on near-crash/crash risk. An analysis using the 100-Car Naturalistic Driving Study data. Virginia, Verenigde Staten: Virginia Tech Transportation Institute
- Ludo Kluppels, Shirley Delannoy & Peter Silverans (2021). Kortdurende educatieve maatregelen voor verkeersovertreders – Overzicht, evaluatie en toepassingen van kortdurende interventies., Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Martensen, H. (2014) @RISK: Analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer in functie van leeftijd en verplaatsingswijze. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Berghe, W. (2018). Do we care about road safety?. Key findings from the ESRA1 project in 38 countries. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute.
- Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opendakker, E. (2017) Dossier thématique Sécurité Routière n° 13. Alcool. Bruxelles, Belgique : Vias institute – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Nakamura, H., Alhajjaseen, W., Kako, Y. and Kakinuma, T. (2020): Seat belt and child restraint systems. ESRA2 Thematic report No. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS), 2-6-20 Yaesu, Chuo-ku, Tokyo 104-0028, Japan Slotmans & Daniels, 2017
- Nieuwkamp, R. & Boudry, E. (2020). Wat werkt voor bestuurders onder invloed van alcohol? Een studie naar de effectiviteit van educatieve maatregelen, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Peter Silverans, Ricardo Nieuwkamp, Ellen Boudry, Shirley Delannoy en Mark Tant, Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen - Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie-indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

- Pires, C., Areal, A., & Trigo, J. (2019) Distraction (mobile phone use). ESRA2 Thematic report Nr. 3. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Lisbon, Portugal: Portuguese Road Safety Association.
- Ranney, T.A. (2008). Driver Distraction: A review of the Current State-of-Knowledge. Washington D.C., Verenigde Staten: NHTAS
- Rich, J., Prato, C., Hels, T., Lyckegaard, A., & Kristensen, N. (2013). Analyzing the relationship between car generation and severity of motor-vehicle crashes in Denmark. *Accident Analysis and Prevention*, 54, 81-89.
- Schinckus, L., & Schoeters, A. (2018). Rapport Statistique 2018 - Comportement dans le trafic. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
- Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N. & Torfs, K. (2021) Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018), Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum verkeersveiligheid
- Schoeters A., Daniels, S. & Wahl, J. (2019). België in Europees perspectief – Een systematische vergelijking van indicatoren voor verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Schwab, K. (2018). *The Global Competitiveness Report*. Geneva: World Economic Forum.
- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- Silverans, P.; Nieuwkamp, R.; Boudry, E.; Delannoy, S. & Tant, M. (nog te publiceren). Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen - Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie-indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Slootmans, F., & Desmet, C. (2019). Dossier thématique Sécurité routière n° 5. Distraction (Vol. 5). Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
- Stutts, J.,; Feaganes, J.,; Reinfurt, D.,; Rodgman, E.,; Hamlett, C.,; Gish, K. & Staplin, L. (2005). Driver's exposure to distractions in their natural driving environment. *Accident Analysis and Prevention*, 37 (6), 1093- 1101
- SWOV (2013). SWOV-Factsheet. Afleiding in het verkeer. Leidschendam, Nederland: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
- Temmerman, P. (2016). Trop vite en agglomération Résultats du mesure de comportement en matière de vitesse en agglomération réalisée par l' IBSR en 2015. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
- Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Dossier thématique n° 9 – Vitesse et vitesse excessive. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissance Sécurité routière.
- Vias institute (2021). Nationale VerkeersOnveiligheidsenquête 2021. <https://www.enquetevias.be/nl/pers-pdf/>
- Wardenier, N., Vermeulen, C. & Nieuwkamp, R. (2021). Over de betrokkenheid van verkeersrecidivisten in verkeersongevallen. Brussel: Vias institute
- WHO (2018). Global status report on road safety. http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44122/9789241563840_eng.pdf
- WHO. (2019). Status report on alcohol consumption, harm and policy responses in 30 European countries 2019. In Sustainability (Switzerland). http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484_SISTEM_PEMBETUNGAN_TERPUSAT_STRATEGI_MELESTARI



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be