



### Voetgangers

senioren boven de 65 het meest kwetsbaar

*Alcohol achter het stuur: resultaten van de gedragsmeting*

*Impact van de sociale normen op de verkeersveiligheid*

*Drugs achter het stuur: succes van alternatieve straffen*



# Telewerken?

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

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

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

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



## INHOUD

**4.**

### KORTE BERICHTEN

De wereld van verkeersveiligheid in één oogopslag.

**8.**

### COMMUNICATIE

8. In 2018 waren er meer dan 4000 ongevallen met doden en gewonden waarbij de bestuurder onder invloed van alcohol was. De slogan van de nieuwe campagne is zeer duidelijk: 'Bob. Altijd nul op.'

**10**

### GEDRAG

10. Volgens de nieuwe gedragsmeting van Vias rijden er gemiddeld 1,9% van de bestuurders rond met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet. Maar dit percentage schommelt sterk naargelang het moment van de week.

16. De sociale normen zijn een van de manieren om inzicht te krijgen waarom mensen gevaarlijk gedrag in het verkeer stellen, hoewel ze weten dat er risico's aan verbonden zijn.

**19.**

### ENQUÊTE

19. Tijdens de eindejaarsfeesten kiest meer dan de helft van de Belgen voor een BOB of zijn ze zeker dat ze niet boven de wettelijke limiet zitten wanneer ze achter het stuur kruipen.

**20.**

### DRUGS

Eind september hebben alle politiediensten in de provincie Antwerpen controles gehouden om aan te tonen dat drugs en autorijden niet samen gaan.

**23.**

### STATISTIEKEN

Het aantal verkeersdoden is in de eerste 9 maanden van 2019 gestegen met 17% in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar. Die stijging is vooral te wijten aan het eerste semester dat dramatisch was op onze wegen.

**26.**

### WEGGEBRUIKERS

Het aantal voetgangers dat sterft na een ongeval is in heel Europa in dalende lijn. Toch stijgt hun relatief aandeel in het totaal aantal verkeersdoden.

## COLOFON

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

Redactie: Sofie Boets, Mélanie Brion, Stijn Daniels, Jean-François Gaillet, Benoit Godart, Ludo Kluppels, Quentin Lequeux, Uta Meesman, Nina Nuyttens, Brecht Pelssers, Annelies Schoeters, Peter Silverans, Louise Schinckus, Freya Sloomans, Stef Willems.

Layout: Ria De Geyter

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

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

ISSN: 0755-9010

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

**VIAS**  
institute



Lid van de Unie  
van de Uitgevers van  
de Periodieke Pers



## De auto is nog steeds het meest gebruikte vervoermiddel

Het favoriete vervoermiddel voor de Belgen is nog steeds de auto, zo blijkt uit de MONITOR-studie die de FOD Mobiliteit in samenwerking met Vias institute heeft uitgevoerd. In absolute termen is het aantal autoritten in de loop der jaren alleen maar toegenomen en bijna één op de vijf ritten gaat over een afstand van minder dan vijf kilometer. Voor meer dan 6 op de tien ritten kiest de Belg voor de auto. Driekwart van de afgelegde kilometers wordt met de wagen afgelegd.

De enquête van 2017 over mobiliteit in het land wijst ook op het individualistische gebruik van de auto: voor woon-werkverkeer vervoert de gemiddelde auto 1,05 personen. Dat wil zeggen dat in slechts vijf auto's op 100 ten minste twee personen zitten. In het algemeen ligt het percentage carpoolers laag, met slechts 2,3% van de bestuurders en 1,8% van de passagiers.

Toch is het aandeel van de auto onder de beschikbare vervoermiddelen gedaald van 67% in 1999 tot 61% nu. Dat het aantal autoritten blijft toenemen, is het gevolg van de bevolkingsgroei. De belangrijkste redenen om zich te verplaatsen, ongeacht het gebruikte vervoersmiddel, is in 31% van de gevallen voor vrije tijd, 25% voor winkelen

en diensten en 19% voor naar het werk gaan.

Terwijl de persoonlijke auto veel gebruikt wordt voor korte tot middellange reizen, wordt het reizen tussen de grote steden meestal met de trein gedaan. Het spoor is goed voor 56% van het verkeer tussen steden. Het totaal aan openbaar vervoer is goed voor ongeveer 20% van de verplaatsingen. In Brussel stijgt dit percentage tot 24% en komt overeen met dat van het lopen. Reizen die met meer dan één vervoermiddel worden gemaakt (metro, bus en tram worden als één enkel vervoermiddel beschouwd) zijn slechts goed voor 2% van de totale verplaatsingen, zowel binnen als buiten de steden. Het gebruik van gedeelde elektrische scooters, dat pas in het najaar van 2018 verscheen, wordt niet meegerekend.

Voor dit onderzoek werden 10.632 Belgen geselecteerd, die representatief zijn voor de totale bevolking naar leeftijd, geslacht en regio. Om deze gegevens te verzamelen, moest elk van de respondenten een algemene vragenlijst over zijn of haar mobiliteitsgedrag beantwoorden en hield hij of zij een gedetailleerd verslag bij van zijn of haar verplaatsingen in een dagboek.

## Slimme snelwegen komen eraan

Over enkele jaren zal Wallonië geconnecteerd



teerd autosnelwegen hebben, waardoor met name de verlichting kan worden aangepast aan de verkeersdichtheid. Dit is in ieder geval een van de doelstellingen van het Lichtplan 4.0. Dit plan voorziet in de volledige renovatie van de openbare verlichting op de 2.700 km autosnelwegen en nationale wegen in het zuiden van het land.

In totaal zullen zo'n 110.000 lichtpunten - momenteel natriumlampen - geleidelijk worden vervangen door LED-verlichting, die minder energie verbruikt en een bedeutend langere levensduur heeft. Deze verandering, gekoppeld aan een systeem van dimmen, zal uiteindelijk leiden tot een energiebesparing van 76 procent, waardoor zo'n 166 000 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt teruggedrongen. De gemoderniseerde lichtpunten zullen ook worden uitgerust met systemen voor beheer op afstand en verschillende soorten sensoren, waardoor de lichtintensiteit kan worden gemoduleerd in functie van de verkeers- of weersomstandigheden. Het beheer op afstand zal gebeuren via het nieuwe Perex-verkeersmonitoringcentrum in Daussoix.

Het consortium zal ook op alle snelwegen en knooppunten Roadside Units (RU) inzetten, waarbij een Bluetooth-verkeerssensor en de V2X-technologie (Vehicle to everything) worden geïntegreerd voor de communicatie met de aangesloten voertuigen. De Waalse autosnelwegen worden zo geconnecteerd en zijn klaar om in de toekomst autonome voertuigen te ontvangen. De werkzaamheden, die over 14 kwartalen zul-

len worden gespreid, zullen voornamelijk 's nachts plaatsvinden op wegen met veel verkeer, om de impact op de mobiliteit van de gebruikers te minimaliseren en tegelijkertijd de veiligheid van de teams te behouden. De werkzaamheden zijn in oktober begonnen aan de E25 bij Bastogne.

Het hele project heeft een budget van ongeveer 600 miljoen euro gespreid over 20 jaar.

## Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal zijn netwerk met 60 extra flitspalen uitbreiden

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is van plan om 60 flitspalen aan te schaffen, wat het totaal op 149 eenheden moet brengen. Dit aantal kan nog toenemen als de gemeenten daarom vragen. Er zijn momenteel 89 flitspalen op het grondgebied van het Hoofdstedelijk Gewest, waarvan 27 aan het einde van de vorige legislatuur defect waren. Sindsdien zijn er achttien gerepareerd en tegen het einde van het jaar zullen er nog



zes worden gerepareerd. De laatste drie zullen naar verwachting in 2020 weer operationeel zijn. Het mobiliteitsbudget bedraagt 1,274 miljard euro, oftewel 21% van het regionale budget. Het stijgt met 22 miljoen €, de eigen inkomsten van de MIVB buiten beschouwing gelaten.

De ontwerpbegroting vormde de basis voor de lancering van grote gewestelijke projecten in de komende jaren: de uitvoering van "Good Move" en de lancering van de eerste plannen voor de oprichting van een netwerk van rustige wijken; de ontplooiing van een stad 'zone 30', voorzien via het budget voor verkeersveiligheid, grote investeringen in fietsinfrastructuur, de behandeling van black spots en massale investeringen in het openbaar vervoer, zoals blijkt uit de investeringsdotaties van de MIVB en de Mobiliteit van Brussel. Ook worden middelen ingezet voor de ontwikkeling van het vervoersaanbod, op korte termijn vanaf dit jaar, bijvoorbeeld door de uitvoering van het masterplan voor de bussen.

Daarnaast zullen vanaf 2020 in samenwerking met de gemeenten 5 mazen per jaar worden gecreëerd voor het opzetten van wijken die rustiger zijn wat betreft het wegverkeer. 1,5 miljoen euro is bestemd voor de ontwikkeling van Park and Rides, met name voor de voltooiing van de CERIA-parking. Er zijn extra middelen gepland voor Mobiris en ook voor de lokale overheden. Er zijn kredieten bestemd voor de politiezones in het

kader van de omvangrijke renovatie van de Leopold II-tunnel.

De middelen voor verkeersveiligheid bedragen 12,7 miljoen euro, een stijging van 12%.

## Wereldgezondheidsorganisatie gaat de doodsoorzaken in de stad aanpakken

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft de regeringen opgeroepen om de doodsoorzaken in de steden aan te pakken, waar tweederde van de wereldbevolking in 2050 zal leven. Hartaanvallen en verkeersongevallen staan in de schijnwerpers.

Het VN-agentschap beveelt in een tienpuntenplan aan om de twee ernstigste bedreigingen aan te pakken: niet-overdraagbare ziekten zoals hartziekten, beroertes, kanker en diabetes, alsook verkeersongevallen, die samen 42 miljoen mensen per jaar het leven kosten.

Meer dan de helft van de wereldbevolking woont in steden en dit aantal neemt toe, zegt de WHO. Om steden te laten floreren, moet iedereen toegang hebben tot diensten die hun gezondheid verbeteren - openbaar vervoer, veilige, schone en aantrekkelijke buitenruimtes, gezond voedsel en natuurlijk betaalbare gezondheidsdiensten.

Het door de WHO gepubliceerde rapport





wijst op belangrijke gebieden waar de leiders van steden de verkeersveiligheid kunnen verbeteren en de oorzaken van ziekten kunnen verminderen. Deze omvatten roken, luchtvervuiling, slechte voeding en gebrek aan lichaamsbeweging. De aanbevelingen zijn geïnspireerd op een deugdzaam beleid van steden over de hele wereld, zoals maatregelen ter bestrijding van sigaretten in Bogor in Indonesië, verkeersveiligheidsinitiatieven in Accra in Ghana, en de inspanningen van New York City om veilige straten voor senioren te creëren.

Door de meest effectieve maatregelen op wereldschaal te repliceren, kunnen we miljoenen levens redden," zei de voormalige burgemeester van New York City, nu WHO-ambassadeur Michael Bloomberg, die het verslag steunt.

## De Europese commissaris voor Vervoer is gekend

De leden van de Commissie Vervoer en Toerisme hebben Adina Valean geschikt bevonden voor de functie van Europees commissaris voor vervoer, nadat zij de Roemeense drie uur lang in een zaal van het Europees Parlement hadden gehoord.

De Roemeense benadrukte aan de parlementariërs het belang van vrij verkeer binnen de EU, haar bereidheid om de verkeersveiligheid te helpen verbeteren en de noodzaak om aan te dringen op "groene" mobiliteitsoplossingen die minder broeikasgassen uitstoten. In haar inleidende toespraak benadrukte

ze dat ze schonere brandstoffen zag als een oplossing voor de toekomst, ook voor het lucht- en zeetransport.

## Didier Drogba ambassadeur voor een verkeersveiligheids-campagne

De voormalige Ivoriaanse voetbalvedette Didier Drogba is benoemd tot ambassadeur van een campagne van de Internationale Automobielfederatie (FIA) ter bevordering van de verkeersveiligheid in Afrika. De campagne, die "Safe Steps, Road Safety Africa" noemt, zal twee jaar duren en zal met name video's, verkeersborden, websites, enz. in heel Afrika inzetten. "Hoewel het continent slechts 2% van het mondiale wagenpark vertegenwoordigt, vindt 20% van de verkeersdoden wereldwijd plaats in Afrika. Het aantal verkeersdoden is het hoogste ter wereld en 44% van de slachtoffers zijn voetgangers en fietsers", betreurde Jean Todt, voorzitter van de FIA en speciaal gezant van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties voor de verkeersveiligheid. Hij prees de "uitzonderlijke persoonlijkheid van Didier Drogba, zijn roem en populariteit in heel Afrika, die een belangrijke troef is om het gedrag van de weggebruikers te veranderen en zo het aantal doden te verminderen". De voormalige internationale spits en voormalig kapitein van de Ivoriaanse Olifanten, beëindigde zijn carrière op 40-jarige leeftijd in november 2018. "Kinderen en voetgangers zijn het meest kwetsbaar. We hebben de

plicht om onze bevolking verder te beschermen door haar bewust te maken en haar goede praktijken aan te leren om levens te redden. De cijfers zijn alarmerend. Het lijkt me vanzelfsprekend om me persoonlijk in te zetten voor zo'n zaak, om de dingen sneller te kunnen veranderen", reageerde Didier Drogba.

## Lancering van de Brussels Mobility Store

De Brussel Mobility Store opende zijn deuren in de Anspach-galerij in het hart van de voetgangerszone. Het publiek zal vragen kunnen stellen over mobiliteit en nieuwe trendy middelen zoals elektrische scooters of scooters kunnen testen. Het doel van de Mobility Store is om twee miljoen Brusselaars en pendelaars vorming te geven over de mobiliteit van morgen.

Mobiliteit is rechtstreeks verbonden met de stedelijke economie en heeft een impact op de werkgelegenheid en het welzijn in de stad. Op de eerste verdieping van de Mobility Store zal je op een speciale piste veilig e-steps, fietsen en kleine scooters, net zoals Segways kunnen testen. Daarnaast is er een virtual reality ruimte en worden er verkeersveiligheidsexperimenten aangeboden. De non-profit organisatie MaestroMobile zal de Mobility Store runnen om vragen van bezoekers te beantwoorden. De informatie zal ook toegankelijk zijn via telefoon, e-mail

of Facebook Messenger dankzij de lancering van een Mobilijn, een uniek callcenter gewijd aan mobiliteit die zal bemand worden door werknemers van Maestromobile en Jeasy. De Brussels Mobility Store is open van dinsdag tot en met zaterdag van 10.00 tot 18.00 uur, op nummer 24 Anspachlaan.

## Verzekeringen: het aantal slachtoffers van ernstige ongevallen blijft stijgen

De Belgische verzekeraars hebben vorig jaar 831 verkeersongevallen met zwaargewonden geregistreerd, voor een totaalbedrag van 341,1 miljoen euro. De gemiddelde kosten van zo een schadegeval bedroeg 410.446 euro. In 2017 waren er 782 van dergelijke ongevallen, vergeleken met 779 een jaar eerder, aldus Assuralia. Deze ernstige ongevallen waren goed voor bijna 30% van de totale schadekosten van vorig jaar. Met andere woorden, om de kosten van deze 831 gevallen te dekken, waren we aangewezen op de premies van een miljoen verzekerden. Een ernstig ongeval wordt gedefinieerd als "een schadegeval met kosten van meer dan 125.000 euro".

In totaal signaleerden 340.618 automobilisten schade bij hun verzekeraar, tegenover 342.876 een jaar eerder. De gemiddelde kosten van een schadegeval zijn gedaald



van 3.513 euro in 2017 naar 3.390 euro vorig jaar. Deze ontwikkeling kan met name worden toegeschreven aan investeringen in verkeersveiligheidsvoorzieningen en een betere infrastructuur, net zoals efficiëntere veiligheidssystemen in auto's, aldus Assuralia.

## Elke dag zijn er 5 voetgangers slachtoffer van een ongeval op een oversteekplaats

Een voetgangersoversteekplaats, ook al wordt deze beschermd door een verlicht licht, is geen garantie voor veiligheid. In de afgelopen drie jaar zijn 4831 mensen betrokken geweest bij ongelukken aan een

oversteekplaats. Zo registreerde Vias institute voor 2016-2018 3865 gewonden of doden op een gewone oversteekplaats voor voetgangers en 966 op een oversteekplaats met lichten. In dezelfde periode werden 1.613 voetgangers geregistreerd als slachtoffers van een ongeval terwijl ze binnen 30 m van een beschermde oversteekplaats, al dan niet met lichten, overstaken.

De 13-24 jarigen zijn het meest vertegenwoordigd, gevolgd door de 25-36 jarigen. De andere leeftijdscategorieën komen ongeveer even vaak voor. Als we de statistieken voor de laatste 3 jaar bekijken zijn er drie maanden waarin veel meer ongevallen gebeuren: november met 501 slachtoffers op een gewone oversteekplaats, december (457) en januari (555).

Men vermoedt dat het gebrek aan zichtbaarheid een belangrijke rol speelt in die maanden. Maar buiten het seizoensgebonden fenomeen, steken sommige voetgangers over op te letten. Ter herinnering: in de wegcodes staat duidelijk dat voetgangers rekening moeten houden met naderende auto's. D situatie zal waarschijnlijk niet verbeteren met het wijdverbreide gebruik van headsets en smartphones tijdens het wandelen. Maar er moet ook worden benadrukt dat bestuurders niet gemakkelijk het voorrang verlenen aan voetgangers die oversteken of op het punt staan over te steken. Dit is een van de meest irritante gedragingen van automobilisten ten opzichte van voetgangers in de bebouwde kom.







# BOB. Altijd nul op.

In de afgelopen 10 jaar is het aantal ongevallen met een bestuurder onder invloed van alcohol met 20% gedaald. Toch waren er in 2018 nog steeds meer dan 4000 ongevallen met een bestuurder onder invloed van alcohol met doden of gewonden, gemiddeld gaat het over ongeveer één letselongeval elke twee uur. Het blijft dus nodig om elke bestuurder te overtuigen om helemaal geen alcohol te drinken als je nog moet rijden. De slogan van de nieuwe BOB-campagne luidt dan ook 'BOB. Altijd nul op.'

## Problematiek van alcohol achter het stuur

11 ongevallen per dag met bestuurder onder invloed van alcohol

In de afgelopen 10 jaar is het aantal ongevallen met een bestuurder onder invloed van alcohol met 20% gedaald, zo blijkt uit een analyse van Vias institute. Desondanks waren er in 2018 nog steeds meer dan 4000 ongevallen met een bestuurder onder invloed van alcohol met doden of ge-

wonden, gemiddeld gaat het over ongeveer één letselongeval elke twee uur. Meer dan 5200 mensen raakten daarbij gewond.

Alcoholgebruik heeft verschillende negatieve effecten op het rijgedrag: remmingen vervagen, de concentratie neemt af, de reactiesnelheid neemt af, bestuurders gaan meer slingeren, hun snelheid schommelt meer en een vorm van slaperigheid kan optreden. Toch denken bestuurders vaak dat ze nog steeds perfect in staat zijn om onder invloed van alcohol te rijden, wat te wijten is aan een vorm van overmoed.

Risico op een ongeval tot 200x hoger

Een andere vaststelling is dat bestuurders die onder invloed van alcohol rijden, meestal veel te veel gedronken hebben. Dat heeft uiteraard gevolgen voor de verkeersveiligheid. Je risico op een ongeval wordt groter, ook al heb je maar enkele glazen op. Meer dan 4 op de 10 bestuurders die bij een ongeval betrokken zijn, hebben zelfs een alcoholgehalte in het bloed van meer dan 1,8 ‰, of 3,5 maal de toegestane limiet.

Bij een verkeersongeluk lopen bestuurders met zo'n hoog alcoholgehalte ongeveer 200 keer meer kans om te overlijden dan nuch-

tere bestuurders. Dit is enerzijds te wijten aan het verhoogde risico op ongevallen en anderzijds aan de verwondingen die ernstiger zijn. Bestuurders die onder invloed van alcohol rijden, rijden namelijk vaker ook te



snel en dragen bijvoorbeeld minder vaak de veiligheidsgordel.

BOB al bijna een kwart eeuw trouw op post

Al bijna een kwart eeuw staat BOB in ons land symbool voor de strijd tegen het drinken en rijden. Meer dan ooit blijven deze campagnes van essentieel belang om de maatschappelijke afkeuring ten opzichte van dronken bestuurders te vergroten.

In veel landen, met name in de Scandinavische landen, is de combinatie van niet-rijden en drinken een afgesproken "culturele code".

Er is een sterke sociale druk om niet onder invloed van alcohol te rijden. In België is die attitude nog niet voldoende aanwezig. Zo blijkt uit een Europese enquête dat 1 op 4 Belgen (24%) niets zegt tegen een persoon die van plan is te gaan rijden, nadat hij te veel gedronken heeft. Er blijft dus nog veel werk aan de winkel om onze mentaliteit te veranderen en ervoor te zorgen dat bestuurders altijd nuchter zijn.

## Nieuwe campagne : 'BOB. Altijd nul op.'

Tijdens deze wintercampagne 'BOB. Altijd nul op.' benadrukken de VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Brussel Mobiliteit, AWSR, Assuralia (de beroepsvereniging van verzekeringsondernemingen), de Belgische Brouwers en Vias institute dat je pas echt helemaal BOB bent, als je niets gedronken hebt.

De boodschap van de BOB-campagne zal te zien zijn op affiches langs de weg in heel het land, maar ook op bussen van de STIB in Brussel en De Lijn in Vlaanderen. Ook in talloze horeca-gelegenheden zullen weer tienduizenden bierviltjes liggen met de campagneslogan.

Een radiospot zal tussen 18 en 31 december te horen zijn op Radio 2 en StuBru en via de sociale media kanalen van BOB zal een campagnevideo verspreid worden. Die speelt in op de populariteit van de BOB-sleutelhanger. Na bijna 25 jaar is die BOB-sleutelhanger nog steeds de ultieme beloning voor wie bij een controle negatief blaast.

Je hebt tijdens deze campagne veel kans om zelf zo'n BOB-sleutelhanger te verdienen want de politie zal tijdens deze campagne weer massaal controleren. Dat geldt zeker tijdens het 'weekend zonder alcohol'. Van vrijdagavond 10 januari tot zondag 12 januari zal de politie nog prominenter bestuurders controleren op alcohol achter het stuur.

Benoit Godart



Ludo KLUPPELS

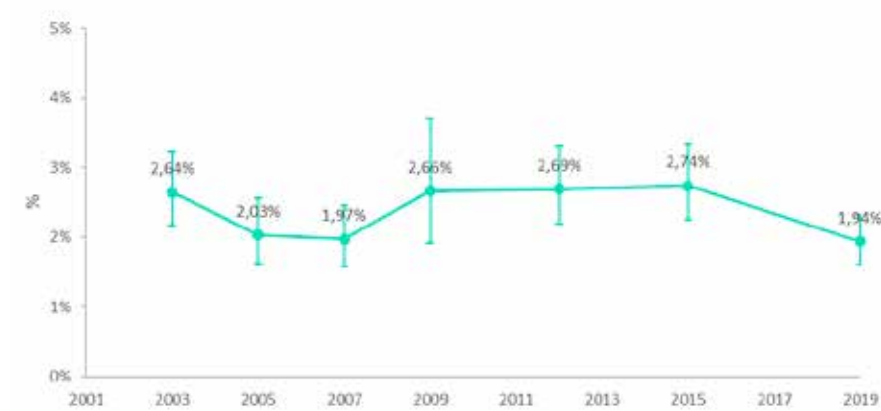


## Percentage positieve bestuurders tijdens weeknachten laatste 10 jaar in stijgende lijn

Uit een nieuwe nationale gedragsmeting van Vias institute blijkt dat gemiddeld 1,9% van de bestuurders in ons land rondrijdt met een alcoholpromillage dat hoger ligt dan de wettelijke limiet. Dat is het laagste aantal sinds het begin van de metingen in 2003. Maar er zijn grote verschillen tussen de verschillende momenten van de week. Tijdens de weeknachten ligt het percentage bestuurders onder invloed op 10,7%, tijdens de weekendnachten zelfs op 12,6%. Dat is 9 keer meer dan in Nederland bijvoorbeeld. De meest verontrustende vaststelling is dat tijdens de weeknachten het percentage positieve bestuurders 3 keer hoger ligt dan 10 jaar geleden!

### Prevalentie van ROI

Editie 2018 van de gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' stelt vast dat 1,94 % van de gecontroleerde automobilisten een alcoholconcentratie had boven de wettelijke limiet (0,22 mg alcohol per liter uitgeademde alveolaire lucht, of het equivalent van 0,5 g alcohol per liter bloed). Deze prevalentie ligt beduidend lager dan bij de drie voorgaande edities (waarin die rond de 2,65 % lag), hoewel het moeilijk is om op langere termijn een duidelijk tendens te



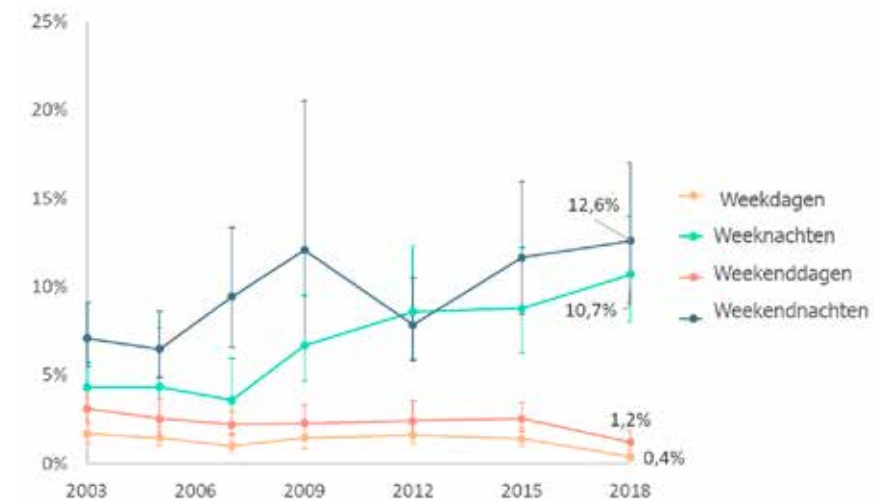
ontwaren. Editie 2007 van de meting kwam met een prevalentie van 1,97 %, bijvoorbeeld zeer dicht bij de huidige editie.

Bij wijze van vergelijking: de ESRA2-enquête van 2018 (European Survey of Road users' safety Attitudes) waarvoor gegevens ingezameld werden bij 20.000 weggebruikers uit 20 Europese landen laat een veel hogere prevalentie van ROI zien. Die studie is evenwel gebaseerd op zelf-rapporterende gegevens en op een periode van 12 maanden voorafgaand aan de bevraging. Op de vraag 'Hebt u in de loop van de voorbije 12 maanden gereden nadat u alcohol geconsumeerd had?' antwoordde 35 % van Belgische respondenten bevestigend, tegenover 22 % voor het geheel van de 20 betrokken Europese landen. De enquête geeft ook een beeld van de risicofactoren voor ROI:

geslacht (mannelijk), de rijfrequentie, de attitude (de mening dat alcohol achter het stuur aanvaardbaar is, het gevoel dat de sancties voor dronken rijden te zwaar zijn), een gebrek aan kennis (niet inzien dat alcohol achter het stuur het risico op een ongeval verhoogt), de antecedenten (minstens één keer in de loop van de voorbije 12 maanden door de politie betrapt worden op ROI)). Ook volgens het Europese SafetyCube-project blijkt België tot de groep van landen te behoren met de hoogste ROI-percentages.

### Regio

De prevalentie van ROI per gewest is voornamelijk in Wallonië geëvolueerd. Daar zien we een afname sinds de vorige editie, van 3,9 % in 2015 tot 2,1 % in 2018. Voor het



Evolutie van de ROI-prevalentie bij automobilisten volgens de periode van de week

Vlaamse gewest liggen de cijfers voor de meeste van de voorgaande edities lager dan voor Wallonië (1,7 % voor Vlaanderen in 2018). Ze blijven doorheen de edities ook relatief stabiel, met uitzondering van de editie 2009 die voor Vlaanderen een prevalentie gaf van 2,8 %.

### Periode van de week

De prevalentie van ROI volgens de periode van de week evolueerde doorheen de edities van de gedragsmeting. De weekendnachten blijven geassocieerd met een hogere frequentie van ROI en deze trend wordt sterker doorheen de jaren (12,6 % voor 2018). Dat resultaat ligt hoger dan de waarden die vastgesteld worden in Nederland, Canada, of de USA (minder dan 5 %). Wat de nachten tijdens de week betreft ging de prevalentie van ROI de voorbije edities al in stijgende lijn, van 3,6 % in 2007 naar 8,8 % in 2015. En ze is nog gestegen tot 10,7 % in 2018. Er is geen echt verschil meer tussen de perioden van de week, aangezien automobilisten in nachten tijdens de week net zoveel onder invloed van alcohol blijken te rijden als tijdens weekendnachten. Voor specifieke maatregelen moeten we dus rekening houden met alle nachten, zowel tijdens de week als in het weekend. Overdag, tijdens de week en in het weekend, zien we een lager percentage ROI (minder dan 1,5 %). In 2018 lag de prevalentie van ROI op

week- en weekenddagen het laagste sinds de eerste editie van de meting in 2003. Die perioden zijn goed voor 87 % van het weekverkeer en vragen dus om bijzondere aandacht op het vlak van preventie.

### Geslacht

Als we naar geslacht kijken is de prevalentie van ROI doorheen de opeenvolgende edities niet geëvolueerd. Ze blijft heel verschillend voor mannen en vrouwen. In 2018 zat 2,8 % van de mannen boven de wettelijke limiet qua alcohol aan het stuur, tegenover maar 0,6 % van de vrouwen. De sterkere neiging van mannen tot rijden onder invloed van al-



Les femmes sont 5 fois moins nombreuses à prendre le volant sous l'influence de l'alcool que les hommes

cohol is een constante in de verschillende internationale studies naar rijden onder invloed. Een hoog percentage ROI bij mannen is bovendien zeer slecht voor de verkeersveiligheid aangezien zij vaker rijden dan de vrouwen. De mannen blijven duidelijk een doelgroep voor wie werkt aan het terugdringen van alcohol achter het stuur.

### Leeftijd

De prevalentie van ROI van op één na alle leeftijdscategorieën is gedaald en ligt rond de 1,5 %. Uitzondering is de leeftijdscategorie 26-39 die zich negatief onderscheidt door een toename van het ROI-percentage sinds 2003, van 2,1 % naar 3,1 % voor deze editie 2018. Voor de categorieën 18-25 jaar en 55+ zien we sinds de eerste editie geen duidelijke trend op lagere termijn. Bij de categorie 40-54 jaar daarentegen hebben we over de edities heen een afname, van 4 % in 2003 naar 1,7 % in 2018.

De jonge automobilisten (18-25 jaar) vormen een relevante doelgroep vanwege het hogere ongevalrisico dat alcoholverbruik voor hen meebrengt. Daarbij moet men er zich ook van bewust zijn dat de middelste leeftijdsgroep (26-39 jaar) een niet-onaanzienlijk deel uitmaakt van de bestuurders onder invloed. De internationale studies bevestigen bovendien een tendens die we ook in België tijdens de weekendnachten zien: de jongste bestuurders zijn minder vaak onder invloed dan de andere leeftijdsgroepen. Bij de automobilisten in de tien jaar daarbo-



ven (25-35) zien we het hoogste ROI-percentage. Bij alle leeftijdsgroepen blijft actie gerechtvaardigd, maar de resultaten van dit rapport zetten ons ertoe aan om prioritair de jongste groepen te benaderen (40 jaar en jonger).

### In perspectief geplaatst

In een Frans onderzoek, gebaseerd op politiekegegevens wordt het aandeel van ROI op 2,1 % geschat. Volgens de resultaten zouden de bestuurders onder invloed van alcohol ook 17,8 keer meer kans maken om een dodelijk ongeval te veroorzaken. Het aandeel van de dodelijke ongevallen dat te vermijden was geweest, indien geen enkele bestuurder de wettelijk toegestane limiet voor alcoholconsumptie had overschreden, wordt op 27,7 % geschat.

De drie grote onderzoeken die we geselecteerd hebben om de Belgische resultaten in perspectief te zetten richten zich voornamelijk op rijden onder invloed tijdens weekendnachten. De drie studies beschrijven gelijkaardige tendensen, die echter niet systematisch overeenstemmen met onze waarnemingen. Dat heeft wellicht voor-

al te maken met de andere methodiek die gehanteerd werd. In Nederland ging de meting alleen over weekendnachten maar, net als in ons onderzoek, ging ze gepaard met een verplichte ademtest en vragenlijst. De meting uit Brits-Columbia in Canada vond alleen plaats op woensdag-, donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond, tussen 21 en 03 uur. Ze berustte ook op een ademtest en een vragenlijst maar de bestuurders hadden wel het recht om hun medewerking te weigeren. Tot slot was ook de meting van de National Highway Traffic Safety Administration in de Verenigde Staten beperkt tot weekendnachten en gebaseerd op een ademtest en een vragenlijst, maar ook hier was deelname facultatief, net als in Brits-Columbia.

In Nederland had 1,4 % van de automobilisten die zich tijdens weekendnachten verplaatsten een alcoholpromillage van meer dan 0,5 % BAC in 2017. Dat komt overeen met een veel lagere prevalentie dan de 12,64 % die we in 2018 voor België hebben vastgesteld. Ook de evolutie van de toestand is gunstiger bij onze noorderburen. Het rijden onder invloed is er constant aan het dalen en dat al sinds (minstens) 2002, toen 4,0 % van de automobilisten betrapt

werd op rijden onder invloed. In ons land zien we een stijgende trend bij het rijden onder invloed 's nachts en een lichte daling voor overdag. De daling heeft betrekking op alle niveaus van alcoholconsumptie. Een andere Nederlandse studie toont overigens aan dat weekendnachten bij hen de periode vormen met de hoogste prevalentie van rijden onder invloed – net als in onze studie, maar met een aandeel dat fors hoger ligt dan hier.

In Brits-Columbia lag het ROI-percentage ( $\geq 0,5$  g/l BAC), alle avonden door elkaar genomen (woensdag, donderdag, vrijdag en zaterdag), op 2,0 %. Op vrijdagavond bedroeg het 3,2 % en op zaterdagavond 1,6 %. De strengere straffen die in september 2010 van kracht werden lijken gewerkt te hebben, aangezien de afname tussen 2010 en 2012 versneld is.

Het ROI-percentage dat bij de meting in de Verenigde Staten werd vastgesteld lag ook lager dan bij ons. In de editie 2013-2014 reed slechts 3,1 % van de bestuurders er tijdens een weekendnacht onder invloed ( $\geq 0,05$  % BAC). Anders dan in België ziet het land bovendien ook het ROI-percentage



afnemen. In 1996 bedroeg het nog 7,7 %. We moeten wel onderstrepen dat de deelname aan het onderzoek in Brits-Columbia en in de VS op vrijwillige basis gebeurde, hetgeen de lage cijfers kan verklaren. Wat geslacht betreft reed van woensdag tot zaterdag 5,3% van de mannelijke bestuurders met meer dan 0,05 % BAC, tegen 3,0 % van de vrouwelijke bestuurders. Uit de cijfers blijkt de waarschijnlijkheid van rijden na te hebben gedronken bij mannen 1,6 keer hoger te liggen dan bij vrouwen. Overigens blijken de bestuurders die van een café/bar/nachtclub komen het vaakste onder invloed

van alcohol. Op enige afstand volgen de bestuurders die vrienden of familie bezocht hebben. De tendensen wat de vertrekplaats betreft lopen nogal gelijk met de vaststellingen uit dit onderzoek, met dat verschil dat de bestuurders die van hun werk vertrokken vaker alcohol hebben gebruikt dan zij die van bij vrienden of familie komen, maar minder vaak dan de bestuurders van wie de vertrekplaats zich in het uitgaansleven bevindt.

De vertrekplaats van de bestuurders kan eventueel de verdeling van het ROI over de periode van de week beïnvloeden. Onze

studie toont dit niet formeel aan, omdat de subcategorieën te klein zijn om een betrouwbare analyse mogelijk te maken. We kunnen echter wel aannemen dat de overtredders die op de terugweg waren van een feestje/discotheek het talrijkste waren tijdens de weekendnachten. Op weekendnachten komen meer bestuurders van plaatsen die alcoholverbruik in de hand werken (horeca, feest, enz.), terwijl tijdens de nachten van de week bestuurders vaker van thuis of van bij familie komen.





## Aanbevelingen

### Efficiënt gebruik en verhoging van de handhavingscapaciteit voor rijden onder invloed

Bij het strategisch organiseren van controles dient zowel aandacht besteed te worden aan 'selectieve controles' gericht op specifieke risicofactoren (repressieve aanpak) als aan duidelijk zichtbare 'aselectieve controles', die elke bestuurder het gevoel moeten geven op ieder moment en altijd gecontroleerd te kunnen worden (preventieve aanpak). Beide controletypes zijn nodig om zowel de objectieve als de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol bij de bevolking te verhogen.

### De wettelijke alcohollimiet verlagen voor beginnende bestuurders

Uit studies blijkt dat een positief effect verwacht kan worden van een verlaagde wettelijke bloedalcoholconcentratie (maximaal 0,2 promille) voor beginnende bestuurders (eerste 2-3 jaar van het rijbewijs), en dit omwille van de bijzondere gevoeligheid van onervaren/jonge bestuurders voor alcohol en hun hoger ongevalsrisico bij een gelijk alcoholniveau dan andere bestuurders. Deze maatregel werd reeds in 2001 door de EC aanbevolen en intussen geldt in 24 Europese landen een limiet van maximaal

0,2 promille (vanaf 0,0 promille) voor beginnende bestuurders. Naast België zijn er nog slechts vier andere Europese landen die geen verlaagde limiet hebben voor beginnende bestuurders.

Een algemeen nultolerantiebeleid daarentegen kan zonder bijkomende controlecapaciteit contraproductief zijn. Dit is het geval wanneer de handhavingscapaciteit voor lage alcoholconcentraties ten koste gaat van de handhavingscapaciteit voor hogere alcoholconcentraties. Het is ook belangrijk om voor ogen te houden dat het ongevalsrisico van rijden met hogere alcoholconcentraties beduidend hoger ligt dan het ongevalsrisico dat voortvloeit uit lage promillegehalten. Bij alcoholgerelateerde letselongevallen ligt het gemiddelde alcoholpromillage van de betrokken bestuurder op 1,7 promille.

### Bijkomende statistieken en verder onderzoek

Momenteel hebben we geen zicht op het totaal aantal door de politie uitgevoerde alcoholcontroles. Een systematische registratie van alle alcoholcontroles laat toe de problematiek van rijden onder invloed correcter in te schatten en op te volgen. Ook het principe 'botsen is blazen', dat bepaalt dat elke bestuurder die bij een ongeval betrokken raakt, onderworpen wordt aan een alcoholtest, draagt hiertoe bij. Deze data laten een betere beoordeling toe van het verband tussen het alcoholgehalte, het profiel van de bestuurder, het ongevalsrisico en

risicolocaties.

Daarnaast wordt aanbevolen om aan de hand van gedragsmetingen regelmatig te blijven nagaan wat het ROI-percentage op de Belgische wegen is. Zo kan de aanbevolen langetermijnstrategie beter opgevolgd worden kunnen de effecten van maatregelen gemonitord worden. De gedragsmeting kan verder uitgebreid worden naar andere weggebruikers (bijv. vrachtwagenbestuurders, motorrijders, fietsers, gebruikers van een elektrische step).

### Communicatie over alcoholcontroles

Om de subjectieve pakkans te verhogen, is eveneens een goede communicatie over de verrichte controles nodig. Verhoging van de algemene visibiliteit van alcoholcontroles versterkt het algemeen afschrikkingseffect door de verhoogde subjectieve pakkans.

### Driver Improvement cursussen als vervangende of bijkomende maatregel

Verschillende studies toonden aan dat revalidatieprogramma's (zoals de Driver Improvement (DI) sensibiliseringscursussen voor ROI-overtreders in België) een efficiënte manier vormen om recidive te beperken. Ze kunnen het recidiverisico van een overtreder met 46 % (range 15-71%) verminderen, mits aan een aantal goede praktijk richtlijnen voldaan wordt.



Het huidige aanbod van deze cursussen voor ROI-overtreders in ons land kan verder uitgebreid worden, bijv.: verplichte deelname voor specifieke doelgroepen of automatische doorverwijzing bij bepaalde overtredingscriteria (bijv. BAC-waarde, recidive), systematische implementatie van een cursus bij voorwaardelijke intrekking van het rijbewijs, uitbreiding van het aanbod voor verschillende types ROI-overtreders en een apart traject voor overtreder met een alcoholafhankelijkheid.

Om de ernst van de problematiek achter het ROI te bepalen, is het wenselijk dat vóór de aanvang van de maatregel een screening plaatsvindt. Op die manier kan de meest geschikte aanpak (bijv. meer educatief vs. meer gericht op gedragsverandering) bepaald worden. Informatie uit medische en psychologische herstelonderzoeken kan een goede basis zijn om specifieke noden van ROI-overtreders te bepalen.

### Sensibilisatie en educatie ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol

Blijf het thema "niet drinken en rijden" benadrukken in educatie, sensibilisatie en campagnes met als doel de sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed te verminderen.

De strijd tegen alcohol in het verkeer omvat eveneens een globale preventiecampagne tegen problematisch alcoholgebruik bij de volledige bevolking. Het "Europees actieplan om schadelijk alcoholgebruik te verminderen 2012-2020" biedt hiervoor een brede waaier aan acties. In België heeft de Hoge Gezondheidsraad, op vraag van de minister van Sociale zaken en Volksgezondheid, richtlijnen voor 'low-risk alcohol drinking' ontwikkeld. De aanbevelingen omvatten o.a. het beperken van de beschikbaarheid en het aanbod van alcoholische dranken, zoals een verbod op verkoop van

alcohol in benzinestations, via automaten en in nachtwinkels, en het verbieden van reclame en sponsoring van alcohol.

### Beschikbaarheid en stimuleren van alternatieven

De beschikbaarheid van alternatieve vervoersmogelijkheden op momenten en plaatsen met verhoogd risico voor rijden onder invloed speelt eveneens een belangrijke rol in de aanpak van de ROI-problematiek. Dit omvat ondermeer: het aanbod en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer vergroten en gedeeld vervoer stimuleren. De horeca en organisatoren van evenementen dienen gestimuleerd te worden om voldoende alcoholvrije dranken te voorzien en een mobiliteitsplan op te maken waardoor bestuurders ten allen tijden veilig thuis kunnen geraken.

Sofie BOETS  
Mélanie BRION  
Peter SILVERANS





# Impact van verschillende normen op verkeersveiligheid

**De meerderheid van de bevolking is zich bewust, door onder andere campagnes en berichten in de pers dat rijden onder invloed en te snel rijden een ernstig risico inhouden. Toch blijkt dat een vrij groot deel van de bevolking dit risicovol gedrag vertoont. Men weet dat het 'fout' is, dat het gevaarlijk is en toch volhardt men... Gedraagt men zich dan zonder enig normbesef, of zijn er juist verschillende, soms tegenstrijdige normen waartussen men een keuze moet maken? Onderzoek rond de invloed van verschillende normen op het gedrag geeft enige duidelijkheid.**

## Verschillende normen in het spel

Normen kunnen omschreven worden als een reeks van (ongeschreven) regels, die ons waarnemen, ons denken, ons voelen en handelen beïnvloeden en houvast geven. Het zijn onze referentiekaders die ons gedrag bepalen en onze opvattingen over hoe we ons moeten gedragen, sturen. Deze sturing gebeurt deels bewust, maar ook op een meer onbewuste manier bepalen normen hoe we in het leven staan. Ze vormen de leidraad van onze manier van handelen.

Normen zijn er echter in verschillende vormen.

Er zijn enerzijds 'wettelijke', of officiële normen die door een samenleving (of overheid) worden opgelegd. Anderzijds hebben mensen ook hun eigen, persoonlijke normen, gevormd op basis van ervaring, opvoeding en allerlei andere invloeden. Een belangrijke rol in de vorming van deze persoonlijke normen is de perceptie die men heeft van hoe andere, belangrijke mensen in ons leven denken over hun gedrag in soortgelijke situaties. Belangrijke anderen (ouders, vriendengroep, collega's) waarmee men zich verbonden voelt, zijn vaak belangrijker als referentiepunt dan officiële normen of regels. Dit referentiepunt wordt in de psychologie omvat door het concept 'sociale norm'. In hoeverre die sociale norm expliciet aanwezig is, is minder belangrijk dan de wijze waarop ze door de persoon gepercipieerd wordt; met andere woorden het gaat dus eerder om wat men "denkt dat de referentiegroep verwacht, acceptabel vindt of voorschrijft".

## Normen binnen een verkeerssituatie

Ons rijgedrag wordt deels bepaald door situationele elementen en de normen die we ons eigen gemaakt hebben. Sommige van

die 'normen' moedigen veilig rijden aan, andere doen eerder het omgekeerd en moedigen het nemen van risico aan. Hierdoor kunnen er soms kleine conflictjes ontstaan en zal ieder een keuze maken van de norm die het best 'past' in de situatie.

Een eenvoudig voorbeeld kan dit duidelijk maken:

We zijn onderweg naar een voetbalplein met onze ploeg en rijden met verschillende auto's achter elkaar. Terwijl de eerste auto voor mij nog door het groene licht kan rijden, zie ik dat het overslaat naar oranje. De twee andere auto's voor mij rijden er nog door, maar ik zal waarschijnlijk al 'rood' hebben. Stop ik, of trek ik nog eens extra op om mijn maten te volgen?

Op dat moment zal ik een keuze maken tussen verschillende normen die kunnen spelen. Er is vooreerst de 'wettelijke', officiële norm die stelt dat men moet stoppen. Verschillende sociale normen (referentiekaders) zullen deze officiële norm bevestigen of tegenspreken:

- "Mijn ouders zullen verwachten dat ik me in het verkeer aan de regels hou en dus zou ik moeten stoppen". Dit noemt men in de psychologie de "injunctieve sociale norm" – het zegt wat we denken dat er door belangrijke (of door de meeste) mensen van ons verwacht wordt, of zou-

den moeten doen. Tegengesteld hieraan is het idee dat men heeft van wat de maten als norm zouden stellen; bijvoorbeeld "Mijn vrienden verwachten dat ik hen volg en dus moet optrekken".

- "De meeste mensen, zeker van mijn leeftijd, gaan eerder optrekken dan afremmen bij een oranje licht". De perceptie die men heeft van wat de meeste mensen in de realiteit zouden doen, wordt de 'descriptieve sociale norm' genoemd. Een descriptieve norm die meer in lijn ligt met de wettelijke norm zou bijvoorbeeld kunnen zijn: "Alle andere weggebruikers zijn aan het afremmen, dus zal ik het ook maar doen".

Elke situatie kan verschillende normen en referentiekaders ontlokken. Het is natuurlijk altijd de persoon zelf die een keuze maakt tussen de vaak tegenstrijdige normeringen.

Vaak is het echter zo dat men een onjuiste perceptie heeft van hetgeen de anderen als norm willen voorhouden. Nogal vaak is men geneigd om de goedkeuring van onveilig gedrag door de anderen te overschatten. Zo veronderstellen de meeste mensen dat iedereen te snel rijdt ("als ik 120 km/u rij op de snelweg, steekt iedereen me voorbij"). Terwijl dit niet zo is, maar men ziet in hoofdzaak de mensen die wel passeren, niet de mensen die achter blijven. Ook mensen die dronken rijden hebben vaak het idee dat 'iedereen dat wel eens doet', terwijl o.a. gedragsmetingen duidelijk aantonen dat dit slechts een minderheid is.

## Sociale normen gebruiken ter bevordering van de verkeersveiligheid

Als sociale normen zo'n impact kunnen hebben op ons verkeersgedrag is het wellicht ook een middel om positief, gewenst gedrag te bevorderen. Hoe een boodschap wordt weergegeven, wordt framing genoemd in de psychologie. Hoewel de inhoud van de boodschap gelijk is, kan je je richten op het gedrag dat je wil bevorderen of juist wilt onraden. Bijvoorbeeld: hou je net als de meerderheid van andere weggebruikers

(90%) aan de snelheid op deze weg (positief gewenst gedrag) of wees niet zoals de minderheid (10%) van bestuurders die zich niet aan de snelheid houden op deze weg (negatief, te ontraden gedrag). De mechanismen waardoor sociale normen ontstaan kunnen inderdaad gebruikt worden op een positieve manier in onze campagnes en acties. Grofweg onderscheiden we twee mogelijke pistes: één gericht op beïnvloeding van de gepercipieerde norm via informatie en campagnes en de ander vertrekend vanuit een gezamenlijke cultuur.

### Veranderen van de gepercipieerde norm.

Binnen de reclame en marketingwereld worden al lang gebruik gemaakt de sociale norm via verschillende technieken. De vijf voornaamste worden ook binnen verkeerscampagnes en -acties regelmatig gebruikt en uit evaluaties blijkt dat ze zowel op vlak van attitudes als op gedrag (zelf-gerapporteerd of geobserveerd) een zeker effect hebben.

1. De 'social norm approach' probeert juist de foute perceptie die men heeft over wat 'de meeste mensen' doen te counteren. De kern van de boodschap ligt dan ook op het juiste gedrag en het feit dat de meeste mensen dit ook stellen. Men etaleert bijvoorbeeld het aantal mensen dat zich wel aan de snelheid houdt in plaats van te zeggen hoeveel er al een overtreding hebben begaan.



2. Benadrukken van positief gedrag. Dit wordt vooral gebruikt voor het benadrukken van de injunctieve norm. Een vaak voorkomend voorbeeld zijn de smileys die oplichten bij een snelheidsmeting. Uit de resultaten van onderzoek blijkt dat de effecten eerder tijdelijk en beperkt zijn. In zekere zin sluit ook de BOB-cam-

pagne hierbij aan waarin men vooral nadruk legt op het gepaste gedrag en deze persoon in de 'verf' zet.

3. De 'means-end Chain- approach' tracht het product (of dienst of gewenst gedrag) te koppelen aan bepaalde waarden die op het eerste zicht niet gelinkt zijn aan het product of gedrag op zich. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de "embrace life"-campagne waarbij het dragen van de gordel niet alleen gekoppeld wordt aan veiligheid, maar ook aan de waarden van een gelukkig gezin waarbinnen men om elkaar geeft en elkaar beschermt. Op een onderbewust niveau probeert men twee belangrijke, maar van elkaar losstaande waarden te koppelen zodat het gewenste gedrag (of product) een extra waarde krijgt. Hoewel we geen wetenschappelijke studie vonden waarin deze techniek zijn waarde bewijst binnen een context van verkeer, wordt het principe veelvuldig toegepast in de huidige commercials voor allerlei producten.



4. Het gebruik van bekende personen ('stars') die het gewenste gedrag aanprijzen, is al vele malen in verkeerscampagnes gebruikt. Ook in de BOB-campagne is dit in het verleden toegepast. Het feit dat bekendheden aangeven dat ze het gepaste gedrag stellen, maakt het ook voor andere mensen gemakkelijker om zich juist te gedragen. Een variant hierop is het gebruik van figuren (al of niet fictief) waarvan men algemeen verwacht dat ze juist niet dit zouden doen en die dan toch het gepaste gedrag promoten.





5. Personificatie van bijvoorbeeld slachtoffers maakt risicogedrag minder anoniem en vrijblijvend. Getuigenissen van echte personen (liefst face-to-face) hebben duidelijk meer impact, wat we bijvoorbeeld merken in het project 'verkeersgetuigen' in de Vlaamse scholen. Ook VIAS lanceerde in 2014 een snelheidscampagne die gebaseerd was op dit principe. "Hij is te snel gegaan" liet chauffeurs met een hoog risico zich identificeren als slachtoffer door hen uit te nodigen op hun eigen begrafenis. Uit een pre-post evaluatie bleek dat mensen die werden blootgesteld aan de campagne een positievere (veiligere) attitude aanmaten.

### Cultuurbenadering.

Een cultuurbenadering omvat niet alleen het aanpakken van de gepercipieerde norm, maar is veel meer gericht op een integrale benadering van zowel normen, attitudes en concrete gedrag door het scheppen van tal van voorwaarden. Zo'n culture benadering is relatief eenvoudig op te bouwen binnen een gesloten gemeenschap zoals een school, een bedrijf of een organisatie, maar kan eveneens vorm krijgen binnen een grotere gemeenschap als een land of continent.

Het meest uitgesproken voorbeeld vinden we in Zweden, waar men door het expliciet maken van de VISION-ZERO-approach (nul verkeersdoden) de gehele maatschap-

pij doordrongen heeft van het belang van verkeersveiligheid waardoor de globale houding op een positieve manier werd beïnvloed. Foutief gedrag werd onaanvaardbaar en sterk afgewezen door de grote meerderheid van de bevolking. Men zorgt ook voor elkaar dat men niet in de fout gaat.

Binnen een kleinere gemeenschap zoals een bedrijf is deze aanpak van groot belang en kan werkelijk leiden tot een zero-tolerantie voor risicovol rijgedrag. Belangrijk hierin is wel dat alle niveaus binnen het bedrijf doordrongen zijn van deze visie en sterk in interactie zijn, zowel in een top-down beweging (leidinggevenden reageren, stimuleren, geven zelf het goede voorbeeld) als in een bottom-up beweging (werknemers kunnen zelf initiatieven nemen en bijdragen tot oplossingen).

Kernpunten in deze benadering zijn onder andere:

- Creëer een omgeving, een beleid die op alle mogelijke manieren het gewenste gedrag bevordert.
- Ontwikkel initiatieven die de groepsdynamiek bevorderen zodat ervaringen kunnen gedeeld worden.
- Maak duidelijke regels en koppel hieraan verschillende vormen van sensibilisering waarbij nadruk gelegd wordt op de persoonlijke norm enerzijds en de verantwoordelijkheid van de ganse groep anderzijds.

### Tot slot

Sociale normen spelen een belangrijke rol in het gedrag van mensen, ook in het verkeer. Het gebruik ervan op een gepaste en creatieve manier kan het gewenste gedrag bevorderen en vaak effectiever dan louter bestraffingen en controle. Vanuit onderzoek lijken de volgende principes hierbij belangrijk:

- Focus op het "positieve" gedrag;
- Corrigeer onjuiste perceptie van de sociale norm;
- Speel in op persoonlijke waarden;
- Ontwikkel interventies die de gehele gemeenschap naar eenzelfde doel laat streven;
- Laat het gewenste gedrag opvallen?
- Gebruik belangrijke identificatiefiguren (rolmodellen);
- Maak gevolgen (zowel positieve als negatieve) zo persoonlijk mogelijk.

En vooral: blijf de resultaten van acties monitoren zodat je duidelijk kan zien wat wel en wat geen of slechts een beperkt effect heeft.

Louise Schinkus  
Uta Meesmann  
Ludo Kluppels  
Ricardo Nieuwkamp



# 9 op de 10 Belgen nemen hun voorzorgen

**Tijdens de eindejaarsfeesten kiest meer dan de helft van de Belgen voor een BOB of zijn ze zeker dat ze niet boven de wettelijke limiet zitten wanneer ze achter het stuur kruipen. De grote meerderheid van de overige Belgen organiseert zich op een andere manier. Zo blijkt uit een nieuwe enquête van Vias institute dat 8% van de Vlamingen op de feestlocatie blijft slapen. In Brussel neemt 30% een taxi. De laatste 3 jaar is het percentage bestuurders dat alcoholvrij bier drinkt trouwens verdrievoudigd. Daarentegen gelooft nog altijd 1 op de 5 Belgen ten onrechte in middeltjes om het alcoholgehalte snel te laten dalen.**

Om meer te weten over het gedrag van de Belgen tijdens de feestdagen heeft Vias institute een enquête gehouden bij een representatief staal van de bevolking. 3 jaar geleden werd een soortgelijke enquête uitgevoerd.

**1 op de 4 Vlamingen kiest een BOB, de Brusselaars nemen het openbaar vervoer of een taxi**

9 op de 10 Belgen (89%) organiseert zich op voorhand om te vermijden dat ze onder invloed van alcohol moeten gaan rijden tijdens de eindejaarsfeesten. De meerderheid drinkt helemaal niets of zeer weinig wanneer ze moeten rijden (32%) of ze kiezen een BOB (26%).

Een kwart van de Vlamingen (25%) viert

thuis en 8% blijft op de feestlocatie slapen, in Wallonië doen dubbel zo veel mensen dat (16%). In Brussel is vooral het openbaar vervoer (42%) of de taxi (30%) populair om veilig terug thuis te geraken. De Vlamingen beperken in het algemeen hun alcoholgebruik om zeker te zijn dat ze de wettelijke limiet niet overschrijden. Toch rijdt 2% nog naar huis terwijl ze zeker boven de limiet zitten. In Wallonië is dat zelfs 6%. Deze bestuurders vergroten hiermee niet alleen hun risico op een ongeval, maar ze mogen ook strenge straffen verwachten als ze betrapt worden.

**Te veel gedronken? 1 op de 5 Belgen pakt de sleutels af**

Meer dan 1 Belg op de 2 (52%) zal als hij een kennis ziet die te veel gedronken heeft, en die aanstalten maakt om nog te gaan rijden, proberen om die persoon zelf naar huis te brengen of een oplossing te zoeken zodat die niet moet rijden. 1 Belg op 5 (19%) zal de andere persoon zelfs verbieden om te rijden. Daarentegen doet 5% van de Belgen in zo'n situatie helemaal niets. Ze laten de bestuurder onder invloed vertrekken, wat uiteraard een zeer slecht idee is.

**1 persoon op 10 eet...om zijn alcoholgehalte te laten dalen!**

Alcohol wordt door de organismen in het lichaam afgebroken, maar er zijn verschillen van mens tot mens. Gemiddeld daalt het alcoholgehalte met 0,15‰ per uur. Er is geen enkele pil of truc die je alcoholgehalte sneller kan laten dalen. Nochtans gelooft nog altijd 1 op de 5 Belgen ten onrechte in

mirakeloplossingen. Veel eten is de overtuiging die het vaakst terugkomt: 9% van de bevroegde mensen denkt dat daardoor het alcoholgehalte sneller daalt. Bij de jongeren meent zelfs 15% dat. Andere wondermiddelen die vaak aangehaald worden zijn 'een frisse neus halen' (4%) of koffie (4%) of water drinken (4%). In vergelijking met een soortgelijke enquête 3 jaar geleden, is het percentage mensen die alcoholvrij bier drinken tijdens de feestdagen verdrievoudigd (van 2 à 7%). Vooral bij Belgen ouder dan 55 jaar kent deze drank succes: 1 op de 10 (10%) drinkt alcoholvrij bier.

**1 januari is een gevaarlijke dag**

Ondanks de BOB-campagne blijft vooral de eerste januari zeer gevaarlijk: bij bijna 1 op de 3 letselgevallen (32%) is een bestuurder onder invloed van alcohol betrokken. Dat is 2 keer meer dan voor 31 december (16%) en 3 keer meer dan voor 2 januari (11%). Het is ook meer dan voor Kerstmis (23%). In absolute cijfers stellen we 3x meer ongevallen vast op 1 januari (127 gemiddeld) dan voor Kerstmis (gemiddeld 44) waarbij een bestuurder onder invloed van alcohol was. Hoewel de controles en de sensibilisering alomtegenwoordig zijn, blijven de feestdagen en zeker nieuwjaar dus een risicoperiode.

Al de andere manieren om BOB te zijn, kan je terugvinden via [www.bob.be](http://www.bob.be).

Benoit GODART



# Wiet... dat maakt van mij een rustige chauffeur, toch?"

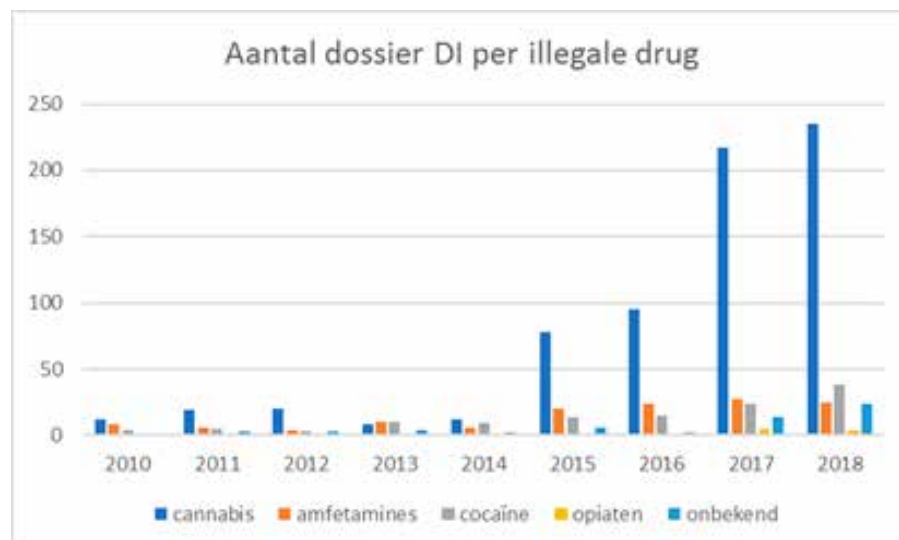
In een gedragsmeting in 13 Europese landen (2007-2009) constateerde men dat 1.3% van alle weggebruikers reed onder invloed van cannabis. Recenter (2013-2014) in de VS liep het percentage op tot 12.6 tijdens weekend nachten.

Uit de Nationale VerkeersOnveiligheidsenquête van Vias institute uit 2019 bleek dat 12% van de Belgische jonge bestuurders maandelijks minstens eenmaal onder invloed van drugs rijdt. Rijden onder invloed van drugs lijkt daarmee een even groot verkeersveiligheidsprobleem als alcohol achter het stuur te worden. Tijdens het laatste weekend van september stond daarom in de provincie Antwerpen een actie tegen drugs in het verkeer centraal. Alle politiediensten samen organiseerden wegcontroles onder het motto 'Drugs, no way'. Zo wilden zo een duidelijk signaal geven dat drugs en rijden niet samengaan. Tijdens deze controles viel op dat bij degenen die betrappt werden, vooral cannabisgebruiker bijzonder weinig inzicht hebben in het risico bij rijden onder invloed. Een fenomeen dat we al tien jaar lang merken in onze cursussen in het kader van de alternatieve maatregelen.

## Sensibilisatiecursussen voor rijden onder invloed van illegale drugs

In 2010, werd ook het KB inzake de spreekseltest gepubliceerd en ontwikkelde Vias institute een eerste versie van een specifieke vorming voor mensen die reden onder invloed van illegale drugs. Doorheen de jaren werd de module verder verfijnd en aangepast. Sindsdien volgden (tot eind 2018) reeds 1019 mensen in het Nederlandstalig landsgedeelte deze specifieke cursus. Vooral vanaf 2015 steeg het aantal

doorverwijzingen gestaag. In de jaren 2010 tot 2014 werden gemiddeld 30 mensen per jaar doorgestuurd, vanaf 2015 werden dat er gemiddeld 180. Meer dan de helft (68%) werd door justitie naar de cursus verwezen omwille van cannabis. Cocaïne en Amfetamines vormden elk in 12% van de gevallen voor een doorverwijzing. De overgrote meerderheid (95%) van de deelnemers waren mannen. Hoewel de verschillende groepen gebruikers eerder klein zijn, merken we toch de tendens dat de combinatie van cannabis en rijden meer voorkomt bij jongeren (gemiddelde leeftijd = 25jaar) terwijl amfetaminegebruikers meer voorkomt bij iets oudere jongeren (gemiddelde leeftijd = 28 jaar).



Tijdens de cursus confronteren we de deelnemers met de risico's die verbonden zijn aan het rijden onder invloed van illegale drugs. Het gaat dan niet enkel over de rechtstreekse effecten van het gebruik van deze illegale producten. Ook de impact die het gebruik, en de mogelijke gerechtelijke consequenties kunnen hebben op het leven en de verdere toekomst. In de groeps gesprekken blijven we niet hangen bij algemene 'weetjes' maar wordt gefocust op het persoonlijke leven van elke deelnemer. Dit proces gericht op inzicht en het aanreiken van handvaten om het eigen gedrag bewuster te richten, moet leiden tot het inzicht dat drugs achter het stuur in de toekomst nooit meer voorkomt.

## Erkenning van de negatieve effecten op het rijgedrag

Wat inderdaad opvalt bij deze groep is het grote gebrek aan erkenning van de effecten op het rijgedrag en dit in sterkere mate dan bij alcoholgebruikers. Alcoholgebruikers zien vaak wel het potentiële gevaar van alcohol achter het stuur, maar voelen zich meestal nog 'sterk' genoeg om min of meer veilig te rijden en gebruiken ook veel compensatiegedrag: wat trager rijden, langs minder drukke baantjes, ... Druggebruikers gaan vaker aangeven dat het onder invloed zijn juist een positief effect heeft op hun rijgedrag. Cannabisgebruikers duiden vaak op het rustiger en relaxter rijgedrag (wat trager rijden, minder opgefokt, ed.), terwijl cocaïne en amfetamine gebruikers vooral verwijzen naar de hogere alertheid tijdens het rijden. Cannabisgebruikers verwijzen vaak naar het verschil in effecten met alcohol. Alcoholgebruik heeft inderdaad meer ernstige gevolgen in het verkeer (aantal ongevallen, ernst van de ongevallen, meer mensen gebruiken alcohol,...). Cannabisgebruik heeft mogelijks een minder ernstige impact dan alcohol, maar 'minder ernstig' betekent niet 'geen risico'. Een deelnemer drukte het op deze manier uit: "Cannabis heeft misschien minder ernstige effecten op je lichamenlijk functioneren, maar leidt je vaak tot verkeerde keuzes in je gedrag".

Hoewel beide effecten deels correct zijn, verdoezelen ze andere risico's.

Cannabis heeft deels een verdoevende werking en zal inderdaad een rustiger gevoel geven, maar heeft evenzeer een effect op de reactiesnelheid, positie houden op je rijstrook, moeilijker inschatten van afstanden, een verstoorde aandacht, etc

Stimulerende middelen maken je inderdaad alerter, maar geven je ook het gevoel van overschatting en bravouregedrag en leidt vaak tot een agressiever (rij)gedrag.

## Cannabisgebruikers zijn vaak 'verward' over de wetgeving

Nog een ander belangrijk onderscheid ten opzichte van alcoholgebruikers, is het onbegrip bij cannabisgebruikers over de huidige wetgeving. Hierbij spelen twee elementen een rol.

Nog meer dan bij alcohol is het moeilijk om in te schatten hoe lang men moet 'wachten' na een joint alvorens men terug mag rijden. THC, de actieve stof van cannabis, blijft relatief lang detecteerbaar terwijl de werking ervan eerder minimaal of onbestaande is. Tevens heeft men weinig houvast om te 'berekenen' zoals men dat bij alcohol met enige voorzichtigheid wel kan doen (THC-gehalte van een joint is niet gekend).

Bestuurders hebben vaak het idee dat cannabisgebruik in bepaalde omstandigheden 'legaal' is en dus verwacht men een gelijkwaardige aanpak als bij alcohol waarbij een zekere tolerantiegrens gebruikt wordt. Het feit dat cannabisgebruik in bepaalde situaties niet vervolgd wordt, betekent voor gebruikers ook dat het legaal is. Dat is uiteraard niet het geval in België.

Ook het gebruik van medicinale cannabis (meestal via verdamping of infusie) wekt soms het idee dat dit wel 'veilig' is. In sommige landen, zoals Ierland, Noorwegen en het verenigd Koninkrijk, worden mensen niet beboet als ze een medisch attest kunnen voorleggen dat een medicinaal gebruik rechtvaardigt. In zekere zin kunnen we voor ons land de vergelijking trekken met het rijden onder invloed van medicatie. De al-

gemene stelregel is dat als er duidelijke effecten waargenomen worden op gedragsniveau of op fysiologische tekens (pupillen, evenwicht, ..) de politie een test kan afnemen (speeksel of bloedtest) om deze effecten toe te schrijven aan het gebruik van bepaalde stoffen. Bij een dergelijk verband volgt de gewone vervolging.

Bij amfetamine en cocaïne gebruikers leeft deze dubbelheid helemaal niet. Zij weten heel duidelijk dat ze een grens overschrijden, zowel wat betreft het louter gebruik van deze producten als het rijden onder invloed. Vaak zijn deze personen al voor andere feiten in contact gekomen met politie en justitie, wat hen soms het gevoel geeft dat ze geïsoleerd worden.

## Verslaving en ontwenning

Hoewel de sensibilisatiecursus niet bedoeld is voor mensen met een verslavingsproblematiek, merken we toch met enige regelmaat deelnemers die niet alleen veelvuldig gebruiken, maar al een zekere, vooral psychische afhankelijkheid vertonen. Vaak leidt de confrontatie met de rechtbank en de cursus tot een fundamentele keuze: ze kiezen om niet meer te rijden en zich op een andere manier te verplaatsen.

Eveneens komen er op de cursus deelnemers die als eerste stap reeds een begeleiding kregen en geen drugs meer nemen. Vaak zijn zij een extra kracht binnen een vorming en kunnen ze vanuit hun ervaringen zinvolle en geloofwaardige getuigenissen geven aan de andere deelnemers.

In enkele uitzonderlijke gevallen merken we echter bijkomende problemen. Eén van de manieren die aangereikt worden aan ex-gebruikers om te weerstaan aan gebruik is lichamelijke inspanning. Vooral het bezoek aan fitnesscentra is erg in trek en sommige gaan daar heel ver in en willen snel krachtig resultaat. Dit kan ontsporen in een specifiek dieet, maar eveneens in het gebruik van anabole steroïden. Deze producten vormen niet alleen een mogelijks gevaar van de gezondheid, maar kunnen ook leiden tot gedragsproblemen zoals agressie. Die agressie zien we terug in een agressieve rijstijl of agressieve reacties ten aanzien van





andere weggebruikers. Deze anabole steroïden kunnen niet gedetecteerd worden door de huidige speekseltest!

### Steeds nieuwe middelen.

Hoewel de huidige drugstest de meest frequent gebruikte drugs kunnen detecteren, komen er steeds nieuwe middelen op de markt. Fervente gebruikers neigen dan ook om die middelen uit te zoeken die hetzelfde effect hebben, maar nog niet door de speekseltest gedetecteerd worden.

Synthetische cannabis die op de markt komen als 'herbal smoking mixtures' (merknamen zoals Spice en K2) zijn een voorbeeld van dergelijke middelen die vaak als onschuldig worden voorgesteld. In welke mate het gebruik ervan ook een invloed

heeft op het rijgedrag is nog onvoldoende gekend. De grote diversiteit van dergelijke middelen maakt het moeilijk om een duidelijk beeld te krijgen.

### Een integrale aanpak.

Dat cannabis een invloed heeft op de rijtaak is bewezen via verschillende studies. Of dit ook leidt tot een ernstig ongevalsrisico is nog onvoldoende onderzocht in ons land. Wereldwijd stelt de WHO dat in 2013 ongeveer 8700 verkeersdoden te wijten zijn aan het gebruik van cannabis. Dat is 'slechts' 5% van het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden in maar gezien de toename van cannabisgebruik en de afgeleide producten, mogen we het probleem niet onderschatten.

Gerichte controles, ondersteund door de juiste informatie, zijn dan ook op hun plaats. Nu we beschikken over de eenvoudige af te

nemen speekselanalyse kan het aantal controles groeien. Daarnaast is het belangrijk om in de bestrafing vooral aandacht te besteden aan rehabilitatie. Druggebruik heeft immers vaak een impact op verschillende levensdomeinen. Het probleem moet dus breder bekeken worden dan enkel verkeersveiligheid. . Afhankelijk van de bredere problematiek van de overtreder is een meer gedifferentieerd aanbod mogelijk.

Tenslotte moet verder onderzoek gepland worden naar de steeds nieuwe vormen van roesmiddelen zoals bijvoorbeeld lachgas en de specifieke impact van producten die van cannabis afgeleid zijn. Er moet bekeken worden in welke mate zij een effect hebben op het rijgedrag en in of ze al gedetecteerd kunnen worden door de reeds bestaande tests.

*Bieke François  
Ludo Kluppels*



## Aantal verkeersdoden daalde lichtjes in 3de trimester van dit jaar

Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute zijn er in de eerste 9 maanden van dit jaar 17% meer verkeersdoden gevallen dan in dezelfde periode vorig jaar. Deze stijging is vooral te wijten aan de eerste 6 maanden die een ware catastrofe waren op onze wegen. De zomermaanden waren dit jaar iets minder dodelijk dan vorig jaar (-3%). In Vlaanderen is de balans vooral voor motorrijders negatief. Een andere zorgwekkende tendens is dat bij ongevallen met jonge bestuurders terug veel meer doden zijn gevallen tijdens deze eerste 9 maanden: van 37 naar 63 doden. Op nationaal niveau is het aantal letselongevallen lichtjes gedaald (-1,5%), naar het laagste niveau ooit.

### Aantal doden op nationaal niveau stijgt

Tijdens de eerste 9 maanden van het jaar is het aantal doden ter plaatse met 17% gestegen in vergelijking met dezelfde periode in 2018 (ofwel 372 doden ter plaatse tov 319). Om het totaal aantal verkeersdoden te kennen, moeten nog de personen toegevoegd worden die tot 30 dagen na hun verwon-

Evolutie 2018-2019 van het aantal letselongevallen en verkeersslachtoffers tijdens de eerste 9 maanden

	9 eerste maanden 2018	9 eerste maanden 2019	Evolutie 2018-2019 (absolute cijfers)	Evolutie 2018-2019 %
Letselongevallen	28.129	27.700	-419	-1,5%
Totaal aantal slachtoffers	36.124	35.187	-937	-2,6%
<b>Doden ter plaatse</b>	<b>319</b>	<b>372</b>	<b>+53</b>	<b>+16,6%</b>
Gewonden	35.805	34.815	-990	-2,8%

Source : police fédérale /DGR/DRI/BIPOL – Infographie : institut Vias

dingen overlijden. Als we enkel kijken naar de 3de trimester, dan stellen we een zeer lichte daling (-3%) vast. Het zijn vooral de eerste 6 maanden van dit jaar die extreem dodelijk zijn geweest. Het aantal gewonden is lichtjes teruggelopen (van 35.805 naar 34.815 ofwel -3%), net zoals het aantal letselongevallen (van 28.129 naar 27.700, ofwel -1,5%).

### Dodelijke zomer in Brussel, lichte stijging in Vlaanderen van het aantal doden

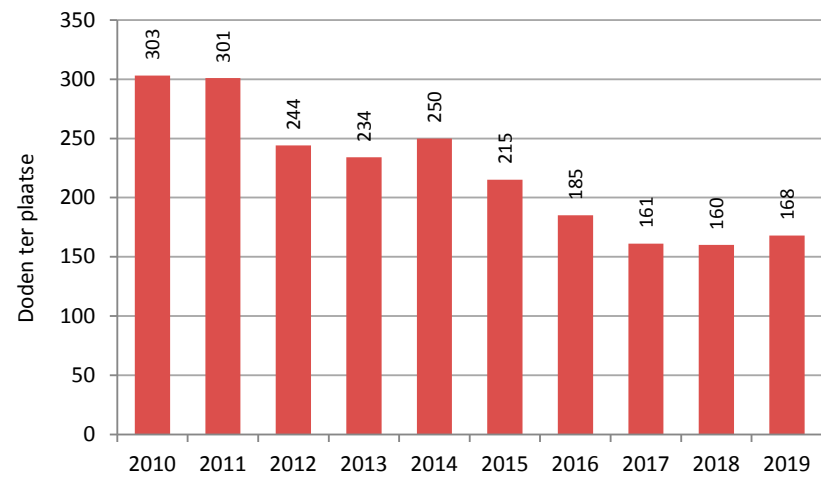
Het aantal verkeersdoden is in Brussel in vergelijking met vorig jaar gestegen van 9 naar 14 in de eerste 9 maanden van dit jaar. In Vlaanderen steeg het aantal verkeersdoden ook lichtjes, van 160 naar 168 (+ 5%). In Wallonië was de stijging het grootst (van

150 naar 190, ofwel +27%). Deze stijging is vooral te wijten aan de dramatische cijfers tijdens het eerste semester.

Het aantal letselongevallen is lichtjes gedaald in Vlaanderen (van 17.382 naar 16.975, ofwel -2%) en in Wallonië (van 7.992 naar 7.853 ongevallen, -2%). Het aantal ongevallen is daarentegen gestegen in Brussel (van 2.755 naar 2.872, +4%).







Aantal doden ter plaatse in Vlaanderen tijdens de eerste 9 maanden van het jaar

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DR/BIPO  
Infografie: Vias institute

Daling in West-Vlaanderen, grote stijging in Antwerpen

Het aantal verkeersdoden steeg in Vlaanderen opvallend in de provincie Antwerpen (van 32 naar 45 doden). In West-Vlaanderen was er een stevige daling (van 40 naar 32). Nooit eerder waren er minder verkeersdoden in deze provincie.

Het aantal letselongevallen steeg enkel in Oost-Vlaanderen een heel klein beetje (+0,4%). In Vlaams-Brabant was er een status quo, terwijl we in West-Vlaanderen (-3%), Antwerpen (-3%) en Limburg (-8%) minder letselongevallen noteerden.

### Tendensen volgens het type weggebruiker

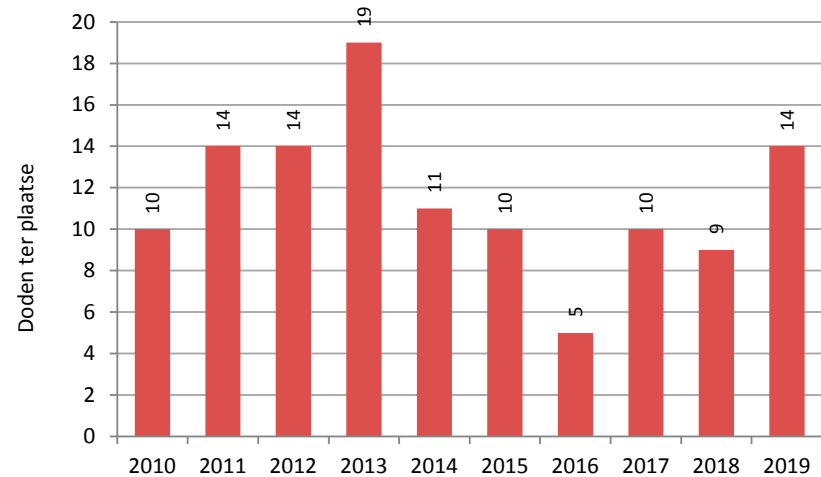
*In Brussel meer dodelijke ongevallen met voetgangers, in Vlaanderen met motorrijders*

Op nationaal niveau is het aantal verkeersdoden fors gestegen bij de auto-inzittenden (van 150 naar 188 doden).

Bij de voetgangers steeg het aantal verkeersdoden nationaal van 32 naar 45. Daarvan waren er 6 in Brussel, ten opzichte van 1 vorig jaar. Ook bij de motorrijders (van 55 naar 70) was de dodentol zwaarder. Vooral in Vlaanderen vielen er veel doden in deze weggebruikerscategorie (van 24 naar 33 doden). Bij de ongevallen met een vrachtwagen zien we daarentegen een forse daling in Vlaanderen van 50 naar 32 doden. Nooit eerder waren er minder dodelijke slachtoffers in ongevallen met een vrachtwagen.

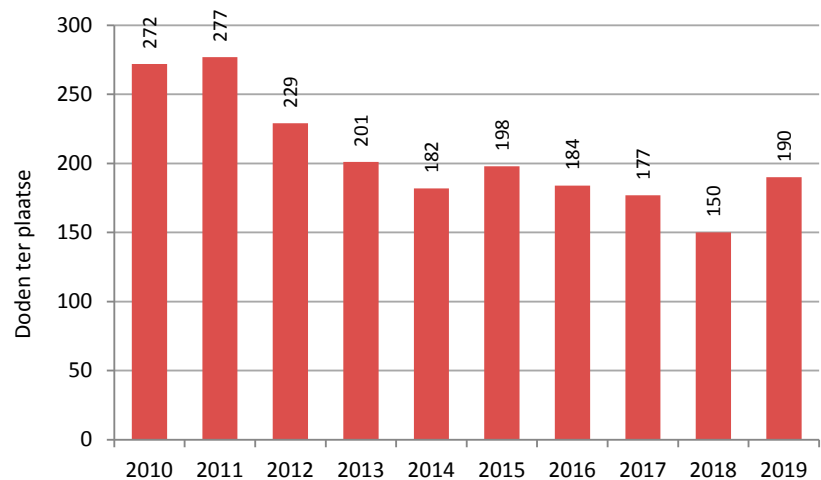
### Grote stijging van het aantal dodelijke ongevallen waarbij een jonge autobestuurder betrokken was

Hoewel het aantal dodelijke ongevallen waarbij een jonge autobestuurder betrokken was de laatste jaren fors daalde, noteerden we in de eerste 9 maanden van dit jaar een grote stijging: van 37 naar 63 verkeersdoden. Nochtans waren er nooit minder letse-



Aantal doden ter plaatse in Brussel tijdens de eerste 9 maanden van het jaar

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DR/BIPO  
Infografie: Vias institute



Aantal doden ter plaatse in Wallonië tijdens de eerste 9 maanden van het jaar

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DR/BIPO  
Infografie: Vias institute

longevallen voor deze categorie: van 4.272 naar 4.033 ongevallen, ofwel -6%.

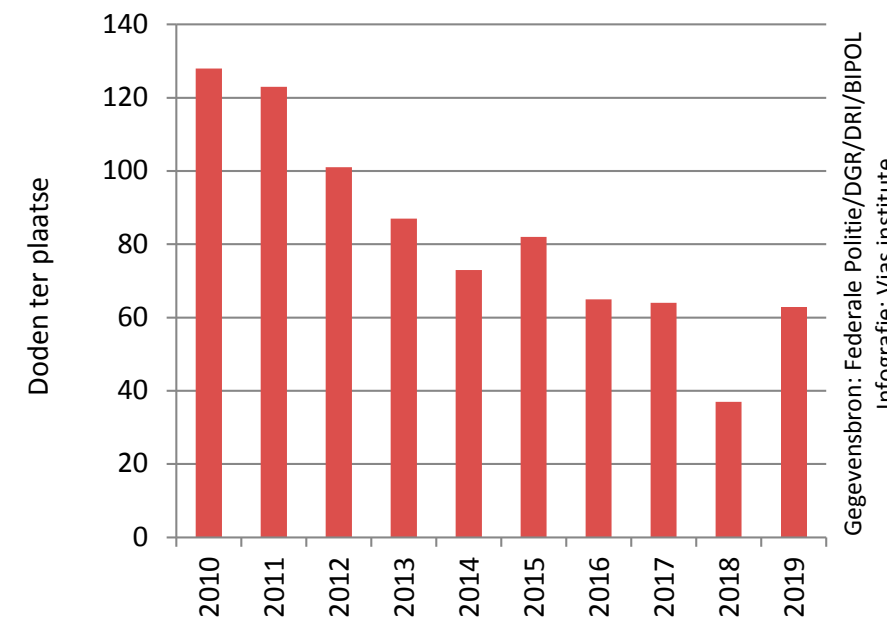
### Duidelijke stijging aantal doden op de autosnelwegen

Het aantal doden op de autosnelwegen is sterk gestegen: van 57 naar 77 doden. Dat

is het hoogste aantal sinds 2011. Het aantal letselongevallen is er nauwelijks geëvolueerd: van 2.135 naar 2.161 ongevallen, ofwel +1%.

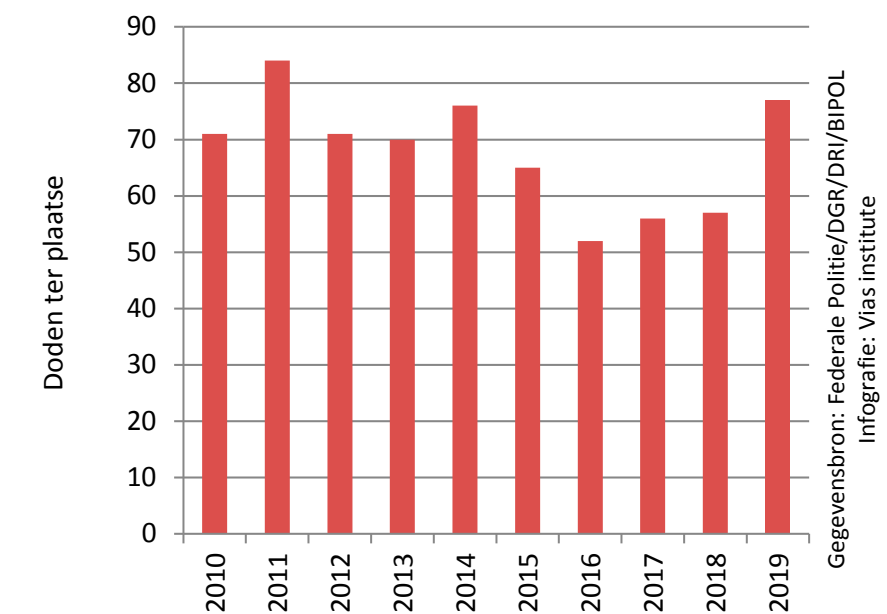
### Conclusie

Deze verkeersveiligheidsbarometer toont een bijzonder negatieve tendens van de verkeersveiligheid tijdens de eerste 9 maanden



Evolutie van het aantal doden ter plaatse in ongevallen waarbij een jonge bestuurder betrokken is

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DR/BIPO  
Infografie: Vias institute



Evolutie van het aantal doden ter plaatse in ongevallen op de autosnelweg

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DR/BIPO  
Infografie: Vias institute

van dit jaar in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar. Op nationaal niveau zijn vooral de stijging van de dodelijke ongevallen met jonge autobestuurders en de stijging van het aantal dodelijke ongevallen op de autosnelwegen zorgwekkend. In Vlaanderen valt ook de stijging van het aantal doden bij motorrijders op.

Zelfs al is de situatie in het derde trimester lichtjes verbeterd, toch blijft de balans voor de eerste 9 maanden van dit jaar verontrustend. We moeten de cijfers van de laatste 3 maanden van het jaar afwachten om een definitieve balans op te maken, maar het is nu al klaar en duidelijk dat er een stijging zal zijn van het aantal doden op onze wegen in 2019. De Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van volgend jaar moet proberen de redenen van deze stijging te achterhalen en zal vooral moeten dienen om aanbevelingen te doen om de situatie te verbeteren.

De volledige barometer kan je terugvinden op [www.vias.be/nl/onderzoek/verkeersveiligheidsbarometer](http://www.vias.be/nl/onderzoek/verkeersveiligheidsbarometer)

Benoit GODART







# Voetgangers: senioren boven de 65 jaar zijn het meest kwetsbaar

Het aantal voetgangers dat overlijdt na een ongeval vertoont in Europa een dalende trend. Het aandeel van de voetgangers binnen het totaal aantal dodelijke verkeersslachtoffers is echter al een aantal jaren aan het stijgen. Dit wijst erop dat andere vervoerswijzen veiliger zijn geworden dan zich te voet verplaatsen. Dat is een van de conclusies van een themadossier dat Vias institute maakte over voetgangers

Te voet gaan is na de auto de meest gebruikte vervoerswijze in het verkeer. Tijdens 14% van de verplaatsingen in België is te voet de hoofdvervoerswijze. Echter worden ook vaak delen van een verplaatsing te voet afgelegd als men de auto of het openbaar vervoer als hoofdvervoerswijze gebruikt.

Op Europees niveau vertegenwoordigden de voetgangers 21% van de verkeersdoden, waardoor ze - na de inzittenden van auto's - de tweede groep weggebruikers zijn waar de meeste verkeersdoden vallen. Achter dit cijfer gaan echter grote verschillen tussen de landen schuil. De waarden boven het Europese gemiddelde (EU-28) zien we voornamelijk in de Oost-Europese landen. België bevindt zich onder dit gemiddelde: 12% van de verkeersdoden zijn voetgangers



Het aantal voetgangers dat overlijdt na een ongeval vertoont in Europa een dalende trend. Het aandeel van de voetgangers binnen het totaal aantal dodelijke verkeersslachtoffers is echter al een aantal jaren aan het stijgen. Dit wijst erop dat andere vervoerswijzen veiliger zijn geworden dan zich te voet verplaatsen. De statistieken voor België vertonen dezelfde trends: een daling van de voetgangersslachtoffers, maar sinds 2005 een stagnatie en een stijgend aandeel van deze slachtoffers in vergelijking met de andere vervoerswijzen.

Sommige categorieën voetgangers hebben een hoger risico op verkeersongevallen dan andere. Het zijn vooral de 65-plussers die ernstigere verwondingen oplopen als voetganger aangezien zij kwetsbaarder zijn dan andere categorieën. Ook de jongeren, 12- tot 17-jarigen, zijn extra kwetsbaar in het verkeer. Zij raken sneller dan anderen betrokken bij een verkeersongeval omdat zij vaker extra risico's nemen in het verkeer. Naarmate men ouder wordt zal men de risico's compenseren door de vaardigheden en ervaring die men doorheen de jaren heeft verworven.

categorie gebruikers

Leeftijd	Voetganger	Fiets	Fiets/motorfiets	Autobestuurder	Autopassagier	Passagier van bus & tram	Alle weggebruikers
6-14	10,5	18,9			0,3	0,03	1,8
15-17	7,7	10,5			1,4		4,1
18-24	4,9	8,0	72,6	4,3	2,5		4,6
25-44	4,7	12,5	55,8	0,8	0,9	0,3	1,7
45-64	6,2	21,6	41,5	0,7	0,5	1,3	2,1
64-74	12,0	92,6		1,1	1,3	1,0	4,4
75+	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	10,9
Alle leeftijden	8,1	23,0	57,0	1,0	1,0	0,8	2,5

## Algemeen risico op ongevallen

Op basis van de meest recent beschikbare Belgische gegevens blijkt dat voetgangers, per afgelegde kilometer, gemiddeld 8,1 keer meer risico hebben op overlijden of ernstige verwondingen dan autobestuurders, maar 3 keer minder dan fietsers en 7 keer minder dan bestuurders van gemotoriseerde tweewielers. Voetgangers jonger dan 18 jaar en ouder dan 64 jaar lopen meer risico dan de gemiddelde voetganger.

## Onderregistratie van voetgangersongevallen

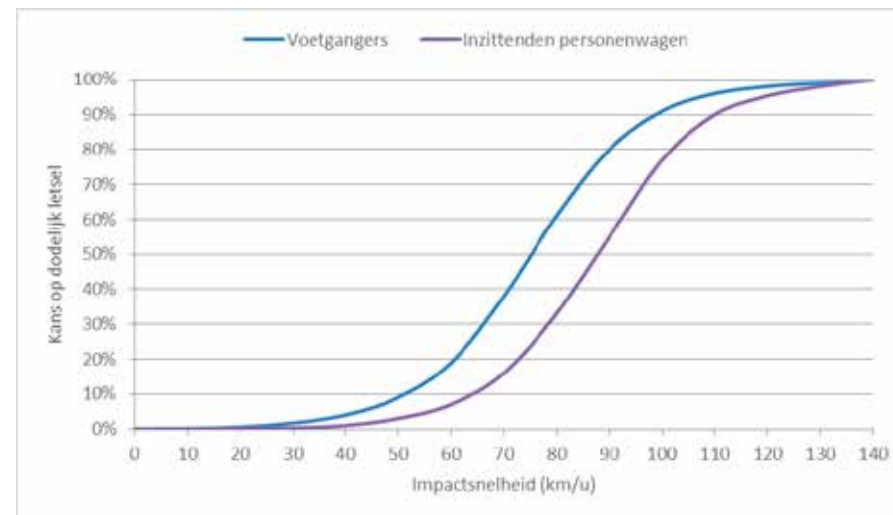
Hoewel ongevallen met louter voetgangers (meestal valpartijen) niet in de ongevalsstatistieken zijn opgenomen, komen dergelijke ongevallen echter vaak voor. In Nederland heeft een vergelijkende studie van de officiële statistieken (= politiegegevens) en ziekenhuisgegevens aangetoond dat wanneer er voor elke twee voetgangers die overlijden als gevolg van een botsing met een voertuig, er ook één voetganger overlijdt als gevolg van een val op de openbare weg.

Wanneer er enkel naar de gehospitaliseerde voetgangers wordt gekeken bedraagt de verhouding 3,33. Dat betekent dat er voor elke 100 gehospitaliseerde voetgangers als gevolg van een botsing met een voertuig 333 gehospitaliseerde voetgangers zijn als gevolg van een val op de openbare weg. De ongevallen met enkel voetgangers zijn echter doorgaans minder ernstig dan de botsingen met een voertuig.

Naast deze specifieke onderregistratie treedt bij voetgangers, net als bij alle andere soorten weggebruikers, ook de 'klassieke' onderregistratie van ongevallen op. Deze 'klassieke' onderregistratie houdt vooral verband met het feit dat een deel van de ongevallen niet bij de politie wordt aangegeven. Deze onderregistratie betreft vooral de gewonden. Op basis van de vergelijking tussen de Belgische politie- en ziekenhuisgegevens is gebleken dat het aantal officieel geregistreerde zwaargewonde voetgangers moet worden vermenigvuldigd met een coëfficiënt van minstens 2 om het werkelijke aantal ernstig gewonde voetgangers te kennen. Die coëfficiënt is niet zo hoog als voor de fietsers en motorrijders, maar hoger dan voor de autobestuurders en passagiers.







## Relatie tussen risico en snelheid

Snelheid speelt een centrale rol in de verkeersveiligheid. De snelheid van een voertuig heeft een directe invloed op zowel de kans om bij een ongeval betrokken te raken, als op de ernst ervan. Dit laatste hoeft niet te verwonderen aangezien de hoeveelheid energie die vrijkomt bij een verkeersongeval, recht evenredig is met de massa van de betrokken voertuigen en het kwadraat van hun snelheid op het moment van de impact. Bij een zelfde impactsnelheid ligt die kans telkens lager voor auto-inzittenden aangezien zij worden beschermd door gordels, een koetswerk met kreukelzones, een interieur met zachte materialen en airbags.

Bij een aanrijding van 30 km/u overleeft meer dan 95% van de voetgangers een botsing met een personenwagen. Dit gegeven is de aanleiding geweest tot het invoeren van de zogenaamde zones 30, gebieden waar de snelheid gelimiteerd is tot 30 km/u. Als een voertuig aan 50 km/u een voetganger aanrijdt, krijgen we in 10% à 15% van de gevallen te maken met een dodelijk slachtoffer. Bij 60 km/u is dat reeds het geval in 20% van de gevallen. Bij een botsing met een snelheid van nog eens 10 km/u hoger (70 km/u) verdubbelt de overlijdenskans opnieuw en is er in 40% van de gevallen sprake van een dodelijk slachtoffer. Bij inzittenden van een auto bedraagt de overlijdenskans bij een zelfde impactsnelheid (70 km/u) "slechts" 16%.

Wanneer voetgangers vergeleken worden met fietsers en motorrijders, zien we dat voetgangers er als meest kwetsbare groep uitkomen. Voor een impact bij een bepaalde snelheid ligt het aandeel voetgangers met ernstige verwondingen systematisch hoger dan het aandeel fietsers of motorrijders. Dit is waarschijnlijk te verklaren door de helm- en draagdracht van deze twee laatste weggebruikersgroepen.

## Oorzaken van verkeersongevallen met voetgangers

De oorzaken van een ongeval zijn altijd meervoudig en complex. Aangezien er bij de meeste verkeersongevallen met voetgangers wagens betrokken zijn, werd het onderzoek tot op heden quasi uitsluitend geconcentreerd op dergelijke botsingen. De vaststellingen die volgen, mogen dus a priori niet worden veralgemeend naar botsingen met voetgangers en zware voertuigen.

Het gedrag van de voetganger ligt vaak aan de basis van een verkeersongeval, omdat hij meestal niet of nauwelijks heeft gekeken naar aankomend verkeer. Op basis van de diepgaande vergelijkende analyse van meer dan 8 000 ongevallen met voetgangers, fietsers en motorrijders heeft op een betrouwbare wijze de incidentie van het kijkgedrag kunnen kwantificeren: dit betreft iets meer dan 50% van de ongevallen door een fout van de voetganger, ongeacht de

ernst ervan. Dit is een specifiek kenmerk van voetgangers, want fietsers en motorrijders maken dergelijke fouten minder. Het gebrekkige kijkgedrag kan te wijten zijn aan afleiding/onoplettendheid of een slechte waarnemingsstrategie in een doorgaans complexe (stads)omgeving waar heel wat objecten het zicht belemmeren.

Het gedrag van voetgangers wordt ook gekenmerkt door de hoge frequentie van het bewust niet-naleven van de voorrangregels aan de oversteekplaatsen, wat vooral de ongevallen in een stadsomgeving betreft. Uit waarnemingen in Brussel, Parijs, Hamburg en de 9 meeste bevolkte steden van België is gebleken dat ongeveer 20% van de voetgangers oversteken bij rood licht, wat geen verband lijkt te houden met de percentages van gemotoriseerde voertuigen die door het rood rijden. Dit percentage varieert echter gevoelig naargelang de specifieke context. Dit werd in het onderzoek van Diependaele ook aangetoond. Hij concludeerde dat er verschillende kenmerken zijn die leiden tot een toename of afname van roodlichtnegatie bij voetgangers. Uit het onderzoek bleek duidelijk dat wanneer het aantal voertuigen en voetgangers aan een oversteekplaats met verkeerslichten stijgt, de kans op roodlichtnegatie door voetgangers afneemt. Omgekeerd betekent dit dat op een locatie met weinig verkeersdruk de prevalentie met betrekking tot roodlichtnegatie zal toenemen. Ook op een locatie waar de voetganger een tram- of busbaan dient te kruisen wordt de kans op roodlichtnegatie kleiner. Roodlichtnegatie komt tot slot ook minder voor bij oversteekplaatsen waarbij de verkeerslichten uitgerust zijn met auditieve of visuele signalen. Slechte zichtbaarheid van de markeringen en drukknoppen gaan dan weer gepaard met een hogere frequentie van door het rood oversteken bij voetgangers.

Ook bij de bestuurders die bij een voetgangersongeval betrokken zijn, is het gebrekkige kijkgedrag één van de meest vastgestelde fouten, weliswaar in mindere mate dan bij voetgangers zelf. In een stadsomgeving houdt de zogenaamde waarnemingsfout – net als bij de voetgangers – vaak verband met de aanwezigheid van zichtbelemmeringen, maar ook met de complexiteit van de omgeving (met name kruispunten), waar

door men de aandacht moet verdelen. Dit kan ook in de hand worden gewerkt door een inrichting die de aanwezigheid van voetgangers impliciet uitsluit. Als een voetganger wordt opgemerkt, wordt niet zelden verkeerd geanticipeerd op zijn gedrag, wat in verband moet worden gebracht met de neiging van voetgangers om zich niet aan de voorrangregels te houden.

Sommige onderzoekers vonden dat afleiding tijdens het wandelen dezelfde effecten teweegbrengt als deze ervaren bij afleiding tijdens het autorijden. Concreet betekent het dat voetgangers tijdens het gebruik van de telefoon onveilige (oversteek)gedragingen vertonen, zoals het niet goed uitkijken, het trager oversteken van een weg/meer tijd nodig hebben om over te steken dan nodig, en oversteken wanneer een auto nadert.

Voornamelijk bellen en het typen van tekstberichten leiden tot meer onveilig gedrag en op die manier dus tot ongevallen. Muziek luisteren blijkt minder hiertoe bij te dragen.

In bepaalde contexten ('s nachts, buiten de bebouwde kom ...) zien we zowel bij de voetgangers als bij de bestuurders een beduidend hogere prevalentie van foutieve inschattingen/beslissingen, die met name te maken heeft met het gebruik van alcohol.

Een groot deel van de voetgangersongevallen vloeit voort uit één van de volgende algemene scenario's (de eerste twee doen zich vooral voor in de stad):

- De voetganger steekt over naast de over-

steekplaats of aan de oversteekplaats maar op een brede straat met verschillende stroken per richting, eventueel met druk verkeer. Geparkeerde, stilstaande of vertraagde voertuigen hinderen de wederzijdse zichtbaarheid van de voetganger en de bestuurder. De voetganger kijkt niet goed om zich heen. De bestuurder, die gewoonlijk een rechtlijnig traject volgt, ziet de voetganger niet of te laat om nog plots te kunnen uitwijken;

- De voetganger wordt door de bestuurder opgemerkt, maar deze laatste is al te zeker over zijn voorrang en anticipeert niet op de – vaak onregelmatig – overstekende voetganger (de omgekeerde situatie komt eveneens vaak voor bij ongevallen met een voertuig dat naar links of rechts afdraait: de voetganger merkt het voertuig op, maar gaat ervan uit dat de bestuurder de voorrangregels zal naleven en houdt er geen rekening mee dat die zijn aanwezigheid gemist kan hebben, bv. omdat zijn aandacht volledig op andere elementen was gevestigd);
- De voetganger – mogelijk onder invloed van alcohol – wandelt 's nachts op straat, vaak met zijn rug naar het verkeer, in een omgeving die hoofdzakelijk bedoeld is voor autoverkeer. Hij wordt niet (of te laat) opgemerkt door de bestuurder, die mogelijk ook onder invloed van alcohol is

Dankzij de identificatie van ongevallens-

scenario's kan de reden voor de vastgestelde fouten – zowel door de voetganger als door de bestuurder – worden onderzocht. Men kan hierdoor tevens een verband leggen tussen deze fouten en de weginrichting, die bijdraagt tot een substantieel deel van de ongevallen. De rol die de infrastructuur speelt bij voetgangersongevallen (door bijvoorbeeld zichtbelemmering) is niet verrassend, aangezien de configuratie van de wegennetwerken gedurende lange tijd vooral werd opgesteld in functie van criteria zoals de capaciteit van de weg en de snelheid van de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer. Wegen met meerdere rijstroken passen binnen deze optiek, maar deze wegen werken tegelijkertijd hoge snelheden en zichtbelemmering in de hand waardoor hier een hoog aantal voetgangersongevallen gebeuren.

## Verloop van verkeersongevallen met voetgangers en de opgelopen letsels

Een botsing tussen een voetganger en een auto (het meest frequente scenario in de ongevallenstatistiek) verloopt meestal als volgt: het eerste contact is dat van de bumper met het been van de voetganger, wat meteen gevolgd wordt door een contact tussen het bovenbeen en de hoek van de motorkap. Als gevolg van de impact wordt het onderlichaam van de voetganger naar







voren geduwd, terwijl het bovenlichaam kantelt en versnelt naar de voorkant van het voertuig, waartegen het terechtkomt. Het hoofd botst tegen de motorkap of de voorruit met een snelheid van 0,7 tot 1,4 keer de snelheid van het voertuig. Vervolgens is er een tweede impact met de grond mogelijk.

### Scenario van een frequent verkeersongeval tussen een voetganger en een auto

Deze typische dynamiek van een botsing tussen een voetganger en een auto verklaart de aard en de plaats van de letsels die voetgangers het meest oplopen en geeft de plaatsen van de letsels weer die kunnen optreden tijdens een botsing tussen een auto en een voetganger. De analyse van talrijke gevallen van zwaargewonde voetgangers

uit de database van het Duitse analyseprogramma GIDAS<sup>1</sup> (1999-2008) toont aan dat de zwaarste verwondingen vooral de benen (58% van de gevallen), het hoofd (43%) en de borstkas (37%) betreffen. Bij de 65-plussers zien we meer ernstige letsels aan de borstkas dan aan de benen, terwijl kinderen tot 14 jaar niet zo vaak getroffen worden aan de borstkas.

### Maatregelen die genomen moeten worden

Om de verkeersveiligheid van voetgangers te verhogen, kunnen verschillende soorten maatregelen worden genomen. Op het vlak van infrastructuur moet men in eerste instantie de blootstelling van voetgangers aan gemotoriseerd verkeer beperken, door waar mogelijk verschillende vervoerswijzen van elkaar te scheiden. Ter hoogte van oversteekplaatsen kan dit bijvoorbeeld door

het opsplitsen van de oversteekplaats. Bij het langsverkeer te voet is de aanleg van een (voldoende breed) trottoir aanbevolen. Wanneer een scheiding echter niet mogelijk is moet er geopteerd worden voor een snelheidsdaling. Ook moet er gezorgd worden voor een goede zichtbaarheid vanuit het oogpunt van alle weggebruikers.

Verder spelen onderwijs, opleiding en sensibilisering een belangrijke rol. De voetganger moet weten of moet er op gewezen worden dat hij vaak niet goed zichtbaar is en in de rijopleiding moet er extra aandacht worden geschonken aan de kwetsbare weggebruiker. Ook op het vlak van voertuigtechnologie kunnen er maatregelen worden genomen. Zo bestaan er systemen die de snelheid van voertuigen kunnen regelen, maar ook verkeersongevallen kunnen vermijden. Wanneer een verkeersongeval echter niet te vermijden is, moeten de gevolgen van een mogelijke botsing worden beperkt.

BRECHT PELSSERS



Scénario d'accident de la route fréquent entre un piéton et une voiture

1. De methode van deze diepteanalyse bestaat erin zo snel mogelijk in situ uitgebreide gegevens in te zamelen bij de betrokken personen. Hierdoor kunnen de parameters van de botsing uitvoerig gereconstitueerd worden.

