



Rapport nr. 2018-R-20-NL

## **België in Europees perspectief**

Een systematische vergelijking van indicatoren voor verkeersveiligheid



# België in Europees perspectief

Een systematische vergelijking van indicatoren voor verkeersveiligheid

Rapport nr. 2018-R-20-NL

Auteurs: Annelies Schoeters, Stijn Daniels en Jonas Wahl

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 8/05/2019

Wettelijk depot: D/2018/0779/108

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Schoeters A., Daniels, S. & Wahl, J. (2019). België in Europees perspectief – Een systematische vergelijking van indicatoren voor verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : La Belgique dans le contexte européen. Comparaison systématique des indicateurs de sécurité routière.

This report includes a summary in English.

Dit onderzoek werd mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

# Dankwoord

De auteurs en Vias institute wensen de volgende personen te bedanken voor hun gewaardeerde medewerking aan dit onderzoek:

- Uta Meesmann, Philip Temmerman, Nina Nuyttens, Quentin Lequeux, Freya Sloomans, Marc Broeckaert, Mark Tant en Wouter Van den Berghe (Vias institute) voor de interne review van het rapport of onderdelen ervan;
- Charlotte Bax (SWOV – Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) voor de externe review van het rapport;
- Het vertaalbureau Dynamics Translations voor de vertaling van het rapport naar het Frans en Alexandre Lefebvre voor de vertaling van de samenvatting naar het Engels. Julien Leblud voor het nalezen en corrigeren van de vertaling.

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

# Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Tabellen- en figurenlijst	3
Terminologie	7
Samenvatting	10
Summary	12
1 Inleiding	14
2 Eindprestaties	17
2.1 Internationale vergelijkbaarheid van de indicatoren	17
2.2 Het risico om te overlijden in het verkeer	17
2.2.1 Meest recente risico-indicatoren	17
2.2.2 Evolutie van de risico-indicatoren	19
2.3 Het risico om te overlijden in het verkeer voor specifieke subgroepen	21
2.3.1 Naargelang de verplaatsingswijze	21
2.3.2 Naargelang het geslacht en de leeftijd	26
2.3.3 Naargelang het wegtype	29
2.3.4 Naargelang de periode van de week	32
2.4 Conclusies en aandachtspunten	34
3 Tussenprestaties	36
3.1 Gedrag van weggebruikers	36
3.1.1 Rijden onder invloed van alcohol	36
3.1.2 Te snel rijden	46
3.1.3 Beveiligingssystemen	55
3.1.4 Afleiding	64
3.1.5 Rijgeschiktheid	71
3.1.6 Slaperigheid	73
3.1.7 Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen	77
3.2 Infrastructuur	88
3.2.1 Structuur van het wegennet	88
3.2.1 Kwaliteitsindicatoren	90
3.2.2 Maatregelen	92
3.2.3 Conclusies en aandachtspunten	92
3.3 Verkeer en voertuigenpark	93
3.3.1 Samenstelling van het verkeer	93
3.3.2 Verkeersdrukte	95
3.3.3 Samenstelling van het voertuigenpark	96
3.3.4 Kwaliteit van het voertuigenpark	97
3.3.5 Conclusies en aandachtspunten	98
3.4 Medische nooddiensten	99
3.4.1 Het Europese noodnummer 112	99

Vias institute	2
3.4.2 Opleiding van het medisch personeel	100
3.4.3 Responstijd	100
3.4.4 Het aantal spoeddiensten	101
3.4.5 Conclusies en aandachtspunten	101
4 Conclusies en aanbevelingen	102
4.1 Conclusies	102
4.2 Aanbevelingen	103
Referenties	104
Bijlage	108

## Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1: Gebruikte afkortingen landen. Bron: Eurostat .....	9
Tabel 2: Minimum- en maximumduur van het intrekken van het rijbewijs bij een eerste overtreding m.b.t. rijden onder invloed van alcohol, 8 Europese landen. Bron: Meesmann & Rossi (2015).....	43
Tabel 3: Maximale snelheidslimieten (km/u) op verschillende wegtypes, 30 Europese landen (2018). Bron: European Commission, 2018.....	51
Tabel 4: Bestrafing voor het niet-dragen van de veiligheidsgordel of het niet correct beveiligen van kinderen in de wagen, 6 Europese landen (2018) .....	63
Tabel 5: Reikwijdte van de nationale wetgeving rond afleiding, 29 Europese landen. Bron: Janitzek et al, 2009 .....	68
Tabel 6: Geobserveerd percentage autobestuurders die rijden onder invloed van psychoactieve stoffen, België en Europa (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011.....	78
Tabel 7: Wetgeving en handhaving m.b.t. rijden onder invloed van drugs, 26 Europese landen. Bron: EMCDDA, 2018 .....	84
Tabel 8: Straffen voor rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen in Europa (eerste overtreding), 26 Europese landen. Bron: EMCDDA (2018c).....	87
Tabel 9: Spoeddiensten en ziekenhuissites per 100.000 inwoners, 5 Europese landen (2013/2014/2015). Bron: KCE, 2016 .....	101
Figuur 1: Piramide van verkeersveiligheidsindicatoren. Bron: Koornstra et al., 2002 .....	15
Figuur 2: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 31 Europese landen (2018). Bron: Europese Commissie, 2019 & CARE .....	18
Figuur 3: Aantal doden 30 dagen per miljard voertuigkilometer, 21 Europese landen (2015-2017). Bron: ETSC, 2018a.....	18
Figuur 4: Aantal doden 30 dagen per 100.000 geregistreerde gemotoriseerde voertuigen (behalve motorfietsen en opleggers), 28 Europese landen (2016). Bron: CARE, Statbel, IRTAD & Eurostat .....	19
Figuur 5: Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 29 Europese landen (2004-2018, 2009-2018 en 2014-2018). Bron: Europese Commissie, 2019 & CARE .....	20
Figuur 6: Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 10 Europese landen & Europa (1970-2017). Bron: IRTAD & Eurostat .....	21
Figuur 7: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de weggebruikerstypes, België en Europa (2014-2016). Bron: CARE & Statbel.....	22
Figuur 8: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners naargelang het weggebruikerstype, 30 Europese landen (2014-2016). Bron: CARE, Eurostat & Statbel.....	23
Figuur 9: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners in ongevallen met (lichte) vrachtwagens, opgedeeld naar inzittenden en de tegenpartij, 30 Europese landen (2014-2016). Bron: CARE & Statbel.....	24
Figuur 10: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype, België en Europa (2007-2016). Bron: CARE & Statbel.....	24
Figuur 11: Gemiddelde jaarlijkse evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype, 25 Europese landen (2007-2016). Bron: CARE & Statbel.....	25
Figuur 12: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners naargelang het geslacht, 29 Europese landen (2014-2016). Bron: CARE, Eurostat & Statbel .....	26
Figuur 13: Verdeling van het aantal verkeersdoden over de leeftijdscategorieën per geslacht, België en Europa, (2014-2016). Bron: CARE & Statbel .....	26
Figuur 14: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners naargelang de leeftijdscategorie, 30 Europese landen (2014-2016). Bron: CARE, Eurostat & Statbel.....	27
Figuur 15: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang de leeftijdscategorie, 28 Europese landen (2007-2016). Bron: CARE & Statbel.....	28
Figuur 16: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de wegtypes waar het ongeval plaatsvond, 28 Europese landen (2014-2016). Bron: CARE & Statbel .....	29
Figuur 17: Doden 30 dagen op autosnelwegen per 1000 km weg, 27 Europese landen (2014-2016). Bron: CARE, Statbel & Eurostat .....	30
Figuur 18: Doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometer op autosnelwegen, 14 Europese landen (2016). Bron: IRTAD .....	30
Figuur 19: Doden 30 dagen binnen en buiten bebouwde kom per 1000 km weg, 16 Europese landen (2014-2016). Bron: IRTAD .....	31

Figuur 20: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het wegtype, 25 Europese landen (2007-2016). Bron: CARE & Statbel.....	31
Figuur 21: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de dagen van de week en de uren van de dag, België en Europa (2014-2016). Bron: CARE & Statbel.....	32
Figuur 22: Doden 30 dagen per miljoen inwoners per uur naargelang de periode van de week, 30 Europese landen (2014-2016). Bron: CARE & Statbel.....	33
Figuur 23: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang de periode van de week, 26 Europese landen (2007-2016). Bron: CARE & Statbel.....	34
Figuur 24: Geobserveerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol: geobserveerd percentage autobestuurders die rijden onder invloed van alcohol, naargelang het alcoholgehalte of de combinatie met drugs of geneesmiddelen, 12 Europese landen (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011.....	37
Figuur 25: Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol: percentage autobestuurders dat zegt minstens één dag in de afgelopen 30 dagen met misschien een wettelijk te hoog alcoholpromillage te hebben gereden, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	37
Figuur 26: Evolutie van het totale aantal verkeersdoden en van het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden, België en EU25 (2006-2017). Bron: Statbel & ETSC, 2018.....	38
Figuur 27: Globale alcoholconsumptie: percentage van de populatie (15+) dat alcohol consumeerde tijdens de afgelopen 12 maanden (2010) en de totale alcoholconsumptie per capita (liter pure alcohol) (gemiddelde 2008-2010), 31 Europese landen. Bron: WHO.....	39
Figuur 28: Subjectieve norm m.b.t. rijden onder invloed van alcohol: percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling "de meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar", 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	40
Figuur 29: Wettelijke algemene alcohollimiet, 31 Europese landen (2018) en het percentage respondenten dat zegt voorstander te zijn van een algemene nullimiet, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ETSC, 2018 & ESRA, Vias institute.....	41
Figuur 30: Wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders, 31 Europese landen (2018) en het percentage respondenten dat zegt voorstander te zijn van een nullimiet voor beginnende bestuurders (2015/2016). Bron: ETSC (2018) & ESRA, Vias institute.....	41
Figuur 31: Objectieve en subjectieve pakkans op rijden onder invloed van alcohol: percentage respondenten dat zegt minstens één keer in het afgelopen jaar een ademtest te hebben afgelegd en het percentage respondenten dat zegt dat de kans om tijdens een doorsnee rit gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot is, 30 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	42
Figuur 32: Percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling "de straffen voor rijden onder invloed van alcohol zijn te zwaar", 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	43
Figuur 33: Landen met een wetgeving rond het alcoholslot, 20 Europese landen (2018) en het percentage respondenten dat zegt voorstander te zijn van het invoeren van een verplicht alcoholslot voor bestuurders die vroeger al eens betrapt zijn op rijden onder invloed van alcohol, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ETSC (2018) & ESRA, Vias institute.....	45
Figuur 34: Zelfgerapporteerde prevalentie van te snel rijden: percentage bestuurders dat aangeeft wel eens in de afgelopen 12 maanden de snelheidslimiet te hebben overschreden, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	47
Figuur 35: Persoonlijke aanvaardbaar van te snel rijden: percentage respondenten dat "tot 10 km/u boven de wettelijke limiet rijden" en "20 km/u sneller rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (maar niet op de autosnelweg)" aanvaardbaar vindt, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	48
Figuur 36: Risicoperceptie en subjectieve norm m.b.t. te snel rijden: percentage respondenten dat akkoord gaat met de stellingen "indien je uw snelheid met 10km/h verhoogt, loop je meer risico om bij een ongeval betrokken te raken" en "de meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat je de snelheidslimieten moet respecteren", 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	49
Figuur 37: Draagvlak voor bestaande snelheidslimieten en voor strengere regels m.b.t. snelheid: percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling "de snelheidslimieten zijn doorgaans op aanvaardbare niveaus opgesteld" en percentage respondenten dat vindt dat de regels m.b.t. snelheid strenger moeten zijn, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute....	52
Figuur 38: Aantal snelheidsboetes per 1000 inwoners (door alle controles), 23 Europese landen (2016). Bron: ETSC, 2018.....	53

Figuur 39: Subjectieve pakkans op snelheidsovertredingen: percentage respondenten dat zegt dat de kans om gecontroleerd te worden op het naleven van de snelheidslimieten (zeer) groot is, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	54
Figuur 40: Geobserveerd percentage autobestuurders en autopassagiers achterin die de gordel dragen, afkomstig uit nationale gedragsmetingen (2009-2018), 21 Europese landen. Bron: IRTAD (2018) & Vias institute (2018).....	56
Figuur 41: Evolutie over +/- 5 jaar van het geobserveerd percentage autobestuurders die de gordel dragen, afkomstig uit nationale gedragsmetingen, 17 Europese landen. Bron: IRTAD (2018) & Vias institute (2018).....	57
Figuur 42: Zelfgerapporteerde gordeldracht bij auto-inzittenden: percentage autobestuurders en autopassagiers dat aangeeft (bijna) altijd in de afgelopen 12 maanden de gordel te hebben gedragen, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	57
Figuur 43: Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen bij autobestuurders: percentage autobestuurders dat zegt in de afgelopen 12 maanden kinderen (bijna) altijd correct te hebben vastgeklikt in een aangepast kinderbeveiligingssysteem, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	59
Figuur 44: Aandeel van 0- tot 12-jarige auto-inzittenden in het totale aantal doden 30 dagen, 30 Europese landen (2014-2016). Bron: CARE & Statbel.....	59
Figuur 45: Zelfgerapporteerd gebruik van een helm bij brom- en motorfietzers en fietsers: percentage bromfietzers of motorfietzers en fietsers dat zegt in de afgelopen 12 maanden (bijna) nooit een helm te hebben gedragen, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	60
Figuur 46: Percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling "de verkeersregels m.b.t. gordeldracht zouden strenger moeten zijn", 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	61
Figuur 47: Helmverplichting voor fietsers, 31 Europese landen (2015) en draagvlak voor een algemene verplichting van de fietshelm, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ETSC, 2015 & ESRA, Vias institute.....	62
Figuur 48: Subjectieve pakkans op het niet-dragen van de veiligheidsgordel: percentage respondenten dat zegt dat de kans om tijdens een doorsnee rit gecontroleerd te worden door de politie op het dragen van de veiligheidsgordel (zeer) groot is, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	63
Figuur 49: Zelfgerapporteerde afleiding bij kwetsbare weggebruikers: percentage voetgangers of fietsers dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden wel eens muziek te hebben geluisterd via een hoofdtelefoon, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	65
Figuur 50: Zelfgerapporteerde afleiding bij autobestuurders: percentage autobestuurders dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden wel eens de mobiele telefoon te hebben gebruikt achter het stuur, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	66
Figuur 51: Risicoperceptie m.b.t. niet-handenvrij telefoneren tijdens het rijden: percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling "mensen die telefoneren met de gsm/smartphone in de hand tijdens het rijden, lopen meer risico om bij een ongeval betrokken te raken", 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	67
Figuur 52: Aantal boetes voor het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden, per 1000 inwoners, 17 Europese landen (2010 & 2015). Bron: ETSC, 2016.....	69
Figuur 53: Boetetarieven voor het niet-handenvrij gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden, 28 Europese landen (2017). Bron: ADAC, 2017.....	70
Figuur 54: Aandeel 65-plussers in de bevolking in 2015 en projecties voor 2050, 30 Europese landen. Bron: Eurostat .....	71
Figuur 55: Zelfgerapporteerde slaperigheid: percentage bestuurders dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden zich wel eens gerealiseerd te hebben dat ze te vermoeid zijn om te rijden, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	74
Figuur 56: Intentie om te rijden wanneer men slaperig is en risicoperceptie m.b.t. rijden wanneer men slaperig is: percentage respondenten dat akkoord gaat met de stellingen "ook al voel ik me slaperig tijdens het rijden, toch zal ik blijven rijden" en "als ik me slaperig voel tijdens het rijden, is het risico groter dat ik bij een ongeval betrokken raak", 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	75
Figuur 57: Geschat aandeel werknemers die 's nachts werken en die in ploegendienst werken, op basis van een enquête, 30 Europese landen (2015). Bron: Eurofound, 2018.....	76
Figuur 58: Percentage gewerkte dagen door vrachtwagenbestuurders die onderwerpen werden aan een controle op rij- en rusttijden in het kader van Verordening (EG) nr. 561/2006, EU28 (2013-2014). Bron: Europese Commissie, 2017 .....	77



Figuur 59: Geobserveerd percentage autobestuurders die rijden onder invloed van illegale drugs of illegale drugs (enkelvoudig gebruik), 13 Europese landen (2007-2009). Bron: Houwing, et al., 2011 ....	79
Figuur 60: Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs en rijgevaarlijke geneesmiddelen: percentage autobestuurders dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden minstens één keer een uur na het nemen van drugs of onder invloed van rijgevaarlijke geneesmiddelen te hebben gereden, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	80
Figuur 61: Zelfgerapporteerd cannabisgebruik, EU28. Bron: EMCDDA, 2018. ....	81
Figuur 62: Gebruik van antidepressiva en analgetica (defined daily dose per 1000 inwoners), 18 Europese landen (2016). Bron: OECD, 2018. ....	82
Figuur 63: Persoonlijke aanvaardbaarheid en risicoperceptie van rijden onder invloed van drugs, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	83
Figuur 64: Objectieve en subjectieve pakkans op rijden onder invloed van drugs, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	85
Figuur 65: Dichtheid van het wegennet (aantal kilometer weg per 100 km <sup>2</sup> landoppervlakte), 18 Europese landen (2015). Bron: Eurostat.....	89
Figuur 66: Dichtheid van het autosnelwegennet (km autosnelweg per 1000 km <sup>2</sup> landoppervlakte), 27 Europese landen (2015). Bron: Eurostat .....	89
Figuur 67: Dichtheid van het wegennet binnen bebouwde kom (km weg binnen bebouwde kom per 1000 km <sup>2</sup> landoppervlakte), 15 Europese landen (2015). Bron: IRTAD.....	90
Figuur 68: Dichtheid van het wegennet buiten bebouwde kom (km weg buiten bebouwde kom per 1000 km <sup>2</sup> landoppervlakte), 15 Europese landen (2015). Bron: IRTAD .....	90
Figuur 69: Performantie van het wegennetwerk, 29 Europese landen (2018). Bron: World Economic Forum, Executive Opinion Survey (Schwab, 2018). Bron: IRTAD .....	91
Figuur 70: Gepercipieerde kwaliteit van de wegen (1 = erg zwak, 7 = erg goed), 31 Europese landen (2018). Bron: World Economic Forum, Executive Opinion Survey (Schwab, 2018) .....	91
Figuur 71: Investeringen in weginfrastructuur per inwoner, 30 Europese landen (2016). Bron: IRTAD .....	92
Figuur 72: Gebruik van vervoersmiddelen: percentage respondenten voor wie deze modus tijdens de afgelopen 12 maanden tot de top drie behoorde, 20 Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	94
Figuur 73: Afgelegde kilometer als inzittende van een personenwagen per hoofd van de bevolking, 21 Europese landen (2016). Bron: Eurostat. ....	95
Figuur 74: Afgelegde kilometer als bestuurder of bijrijder van een motorfiets per hoofd van de bevolking, 14 Europese landen (2016). Bron: Eurostat .....	95
Figuur 75: Gemiddeld aantal file-uren per bestuurder, 26 Europese landen (2016). Bron: Europese Commissie .....	96
Figuur 76: Aantal ingeschreven personenwagens per 1000 inwoners, 30 Europese landen (2016). Bron: Eurostat .....	96
Figuur 77: Aantal ingeschreven motorfietsen 1000 inwoners, Europese landen, 23 Europese landen (2016). Bron: Eurostat .....	97
Figuur 78: Procentueel aandeel voertuigen minder dan 6 jaar oud ten opzichte van het totale aantal ingeschreven personenwagens, 27 Europese landen (2016). Bron: Eurostat .....	98
Figuur 79: Aandeel van de nieuwe personenwagens met een 5-sterren quotering volgens Euro NCAP, 27 Europese landen (2013). Bron: ETSC, 2016 .....	98
Figuur 80: Gemiddelde tijd tot het beantwoorden van een oproep op het noodnummer 112 en de Belgische noodnummers 100 en 101 en het percentage oproepen dat na minder dan 10 seconden wordt beantwoord, 29 Europese landen. Bron: European Commission, 2017 .....	100

# Terminologie

## **Alcoholslot**

Een toestel dat het starten van de wagen verhindert totdat de bestuurder een negatieve ademtest heeft afgelegd.

## **BAG**

Bloedalcoholgehalte. Soms ook bloedalcoholconcentratie (BAC) genoemd.

## **Benchmarking**

Een proces waarin de verschillende aspecten van verkeersveiligheidsprestaties worden vergeleken tussen verschillende entiteiten (zoals landen) en waarbij de best presterende geïdentificeerd worden.

## **CARE**

De ongevallendatabase van de Europese Commissie met officiële ongevalgegevens van de EU-lidstaten en enkele geassocieerde landen

## **Doden 30 dagen**

Verkeersslachtoffers die op de plaats van het verkeersongeval of binnen de 30 dagen na het ongeval aan hun verwondingen overlijden.

## **DRUID**

Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines: een Europees onderzoeksproject waarin tussen 2006 en 2011 onderzoek werd verricht naar rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie in 13 Europese landen.

## **Eindprestaties van verkeersveiligheid**

Het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers

## **ESRA**

E-survey of road users' attitudes: een internationale online survey die peilt naar attitudes en zelfgerapporteerd gedrag m.b.t. verkeersveiligheid en die in o.m. 20 Europese landen wordt georganiseerd.

## **ETSC**

European Transport Safety Council: een organisatie die opkomt voor een grotere verkeersveiligheid in Europa en onder meer gegevens over verschillende thema's binnen verkeersveiligheid verzamelt bij Europese landen en de uitwisseling van goede praktijken bevordert.

## **Euro NCAP**

European New Car Assessment Programme

## **Eurostat**

Statistisch agentschap van de Europese Unie dat informatie publiceert uit alle lidstaten en enkele geassocieerde landen over zeer uiteenlopende onderwerpen.

## **Geobserveerd gedrag vs. zelfgerapporteerd gedrag**

Geobserveerd gedrag wordt verkregen door gedragsmetingen waarbij de prevalentie of de frequentie van het bestudeerde gedrag direct wordt waargenomen. Zelfgerapporteerd gedrag is afkomstig van enquêtes waarbij deelnemers zelf rapporteren over de mate waarin ze een bepaald gedrag stellen.

## **Gewonden**

Verkeersslachtoffers die in een verkeersongeval gewond raken (ongeacht de ernst van het letsel), maar hierbij niet om het leven komen.

## **Indicatorenpiramide**

Een model dat de verschillende dimensies en de verbanden tussen deze dimensies weergeeft die van belang zijn voor een analyse van verkeersveiligheidsprestaties.

## **IRTAD**

International Traffic Safety Data and Analysis Group: een internationale database van het International Transport Forum met ongevalgegevens en gegevens over prestatie-indicatoren in de OECD-landen

## **Kinderbeveiligingssysteem**

Een geheel van onderdelen, bestaande uit een combinatie van riemen of flexibele componenten met een

sluiting, verstelbare en bevestigingselementen dat aan een motorvoertuig kan worden bevestigd. Het is zo ontworpen dat de kans op verwonding van het kind bij een botsing of bij een abrupte vertraging van het voertuig wordt verminderd.

**MAIS 3+**

Elk letsel dat een verkeersslachtoffer oploopt, krijgt een waarde uit de Abbreviated Injury Scale (AIS) toegekend. Dit is een schaal om de ernst van een letsel uit te drukken. De waarde voor de Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS) van een patiënt stemt overeen met de hoogste opgetekende AIS-waarde voor deze patiënt. Net als de AIS-ernstschaal kent de MAIS-ernstschaal zes ernstniveaus: licht (1), matig (2), ernstig (3), zeer ernstig (4), kritisch (5) en dodelijk (6). MAIS 3+ wordt gebruikt als alternatieve indicator voor zwaargewonden.

**Mortaliteit/verkeersmortaliteit**

Het aantal doden 30 dagen in verhouding tot het bevolkingsaantal (vaak: per miljoen inwoners)

**Motoriseringsgraad**

Aantal geregistreerde motorvoertuigen in verhouding tot het bevolkingsaantal (vaak: per 1000 inwoners)

**Objectieve vs. subjectieve pakkans**

Het werkelijk aantal ervaringen met politiecontroles (objectieve pakkans) of de gepercipieerde kans om gecontroleerd te worden op een verkeersovertreding (subjectieve pakkans)

**Onderregistratie**

Niet alle verkeersongevallen komen in de databanken terecht omdat ze niet gemeld worden aan de bevoegde diensten. Dit zorgt voor een onderschatting van het werkelijk aantal ongevallen en slachtoffers.

**Ongevalsrisico**

Het aantal ongevallen per eenheid van blootstelling (vaak: per miljard afgelegde voertuigkilometer)

**Subjectieve norm**

De perceptie over wat belangrijke anderen van een bepaald gedrag vinden.

**Tijdstip**

- Dag: tijdsperiode van 6.00u tot 21.59u.
- Nacht: tijdsperiode van 22.00u tot 5.59u.
- Week: tijdsperiode van maandag 6.00u tot vrijdag 21.59u
- Weekend: tijdsperiode van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u

**Voertuigkilometer**

Aantal kilometer afgelegd door alle gemotoriseerde voertuigen in een bepaalde periode in een bepaald gebied. Eén voertuigkilometer staat gelijk aan één voertuig dat één kilometer aflegt.

**Wegrisico**

Het aantal ongevallen of slachtoffers per eenheid van weglengte (bv. aantal doden per 1000 km autosnelweg)

**WHO**

World Health Organisation/ Wereldgezondheidsorganisatie

Tabel 1: Gebruikte afkortingen landen. Bron: Eurostat

AT	Oostenrijk
BE	België
BG	Bulgarije
CH	Zwitserland
CY	Cyprus
CZ	Tsjechië
DE	Duitsland
DK	Denemarken
EE	Estland
EL	Griekenland
ES	Spanje
FI	Finland
FR	Frankrijk
HR	Kroatië
HU	Hongarije
IE	Ierland
IS	IJsland
IT	Italië
LT	Litouwen
LU	Luxemburg
LV	Letland
MT	Malta
NL	Nederland
NO	Noorwegen
PL	Polen
PT	Portugal
RO	Roemenië
SE	Zweden
SI	Slovenië
SK	Slovakije
UK	Verenigd Koninkrijk

# Samenvatting

Dit rapport bespreekt de verkeersveiligheidsprestatie van België vanuit een Europees perspectief. Als raamwerk wordt de zogenaamde piramide van verkeersveiligheidsindicatoren gebruikt. Dit model, dat ontwikkeld werd tijdens verschillende internationale projecten, structureert de verschillende dimensies van het verkeersveiligheidsprobleem. Het model geeft aan dat de verkeersveiligheidsprestatie van een land afhankelijk is van de interventies en prestaties op verschillende niveaus.

De vergelijkende analyse in dit rapport situeert zich op vier niveaus:

- Het finaal resultaat, m.a.w. de verkeersongevallen en -slachtoffers. De analyse in dit rapport beperkt zich tot de verkeersdoden omdat deze op een overeenstemmende manier worden gedefinieerd en geregistreerd in Europese landen, wat niet het geval is voor ongevallen en gewonden.
- De intermediaire prestaties: deze slaan op de factoren en fenomenen die ongevallen kunnen veroorzaken of de ernst ervan verzwaren, zoals het gedrag van weggebruikers, de kwaliteit van de weginfrastructuur, de kwaliteit van het voertuigenpark en de werking van de medische noodhulpdiensten.
- Maatregelen en interventies op het vlak van verkeersveiligheid.
- De onderliggende structuren en cultuur.

## Verkeersongevallen en verkeersslachtoffers

Inzake verkeersdoden positioneert België zich bij de minder goed presterende landen in Europa. Ons land doet het minder goed dan de meeste buurlanden, het zijn bijna uitsluitend Zuid- en Oost-Europese landen die het slechter doen. België bekleedt een middenpositie als ook rekening gehouden wordt met het aantal geregistreerde voertuigen, maar presteert nog steeds slechter dan de buurlanden. De best presterende landen in Europa zijn Noorwegen, Zweden en Zwitserland, maar ook de buurlanden Nederland en het Verenigd Koninkrijk kennen een relatief laag aantal verkeersdoden. Er is dus nog een grote marge voor verbetering.

Onder de verkeersdoden in België bevindt zich een relatief groot aandeel fietsers en professionele bestuurders (inzittenden van lichte vrachtwagens en vrachtwagens). Hoewel het fietsgebruik in België hoger is dan in andere landen, verklaart dit echter maar een deel van de verschillen; in Nederland ligt het fietsgebruik immers nog hoger maar zijn er minder fietsdoden per miljoen inwoners. Daarnaast blijkt dat Belgische autosnelwegen minder veilig zijn dan in de meeste andere Europese landen. Zelfs wanneer rekening gehouden wordt met de hoge dichtheid van het Belgische snelwegennet en de hoge voertuigintensiteit, scoort België zeer zwak. Ten slotte kent België ook een zeer hoge mortaliteit tijdens weekendnachten.

Hoewel sinds het begin van de eeuw de verkeersveiligheid in België is toegenomen, is de relatieve positie niet verbeterd. Bovendien hebben o.a. Spanje en Estland ons land ingehaald. De laatste vijf jaar kent België wel een sterkere verbetering van de verkeersveiligheid dan de meeste Europese landen, maar dit is nog onvoldoende om het verschil met de beter presterende landen goed te maken. Die evolutie liep niet bij alle doelgroepen gelijk: het aantal doden bij fietsers, professionele bestuurders, senioren en vrouwen is de laatste 10 jaar opmerkelijk minder sterk gedaald dan in de meeste Europese landen. Ook op autosnelwegen bleef de daling van het aantal doden relatief beperkt.

## Intermediaire prestaties

De geanalyseerde prestatie-indicatoren houden vooral verband met het gedrag van weggebruikers. Het is maar voor enkele vormen van risicogedrag mogelijk om een vergelijking te maken op basis van geobserveerd gedrag, voor de andere gedragingen berust de vergelijking op zelfgerapporteerde gegevens. Voor rijden onder invloed van alcohol en van rijgevaarlijke geneesmiddelen scoort België minder goed dan andere Europese landen. Ook te snel rijden buiten de bebouwde kom en het niet dragen van de fietshelm wordt vaker gerapporteerd dan gemiddeld in Europa. Op het vlak van het dragen van de gordel bevindt België zich ondertussen op het niveau van de beter presterende landen.

De Belgische weginfrastructuur kenmerkt zich door een relatief hoge dichtheid en verkeersintensiteit. De kwaliteit van de wegen wordt maar als matig gepercipiëerd en het niveau van investeringen ligt erg laag. België kent daarentegen wel een zeer modern wagenpark: bijna de helft van de voertuigen is minder dan 6 jaar oud. Ook de medische noodhulpdiensten tonen relatief goede prestaties met o.a. een groot aantal spoeddiensten per 100.000 inwoners.

## **Maatregelen en interventies**

Een groot deel van de regelgeving m.b.t. verkeersveiligheid wordt op het niveau van de Europese Unie bepaald. Toch zijn er veel verschillen waar te nemen in de nationale wetgeving, de manier en het niveau van handhaving en de bestraffing. De wetgeving is in sommige landen strenger dan in België: zo zijn er verschillende landen met een lagere alcohollimiet (algemeen of specifiek voor jonge bestuurders). Hoewel de snelheidslimiet in Vlaanderen op wegen buiten de bebouwde kom bij de laagste in Europa ligt, ligt deze in Wallonië hoog in vergelijking met andere landen. Verder zijn er landen die op specifieke vlakken een strengere wetgeving kennen: zo zijn er enkele landen met een helmverplichting voor jonge fietsers, met een verplichte medische screening bij het vernieuwen van het rijbewijs of waar de rij- en rusttijden ook voor bestuurders van lichte vrachtwagens gelden.

De aanpak van de verkeershandhaving verschilt ook sterk binnen Europa: in België ligt de subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen relatief hoog, maar voor rijden onder invloed van alcohol, het dragen van de gordel en rijden onder invloed van drugs wordt de pakkans eerder laag ingeschat in vergelijking met andere Europese landen. Verder behoort België tot de landen waar er rehabilitatiecursussen bestaan voor verschillende groepen van overtreeders en waar er een alcoholslot kan worden opgelegd. Een pluspunt is de rijgeschiktheidsbeoordeling in België die, in tegenstelling tot veel andere Europese landen, bestaat uit een multidisciplinaire benadering waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende aspecten van het menselijk functioneren.

## **Onderliggende structuren en cultuur**

Bepaalde consumptiepatronen zijn in België sterker aanwezig dan in andere landen. Zo drinkt een relatief groot deel van de bevolking regelmatig alcohol en ligt het gebruik van bepaalde rijgevaarlijke geneesmiddelen hoog in vergelijking met andere landen. Het (zelfgerapporteerde) drugsgebruik ligt dan weer veel lager.

Hoewel België voor de meeste attitudes en onderdelen van de verkeersveiligheidscultuur gemiddeld of zelfs relatief goed presteert, is de situatie bijzonder slecht met betrekking tot de subjectieve norm rond rijden onder invloed van alcohol en het overtreden van de snelheidslimiet. In vergelijking met andere landen zijn er relatief weinig Belgen van mening dat hun vrienden of kennissen deze vormen van gedrag afkeuren.

## **Aanbevelingen**

Dit rapport eindigt met enkele aandachtspunten voor het Belgisch verkeersveiligheidsbeleid. Deze hebben te maken met maatregelen om de subjectieve norm te beïnvloeden, het verhogen van de subjectieve pakkans, het verlagen van de snelheidslimieten in Wallonië en het aanmoedigen van het helmgebruik bij fietsers. Ook gerichte investeringen in de weginfrastructuur die de verkeersveiligheid verhogen zijn wenselijk.

# Summary

This report deals with the road safety performance of Belgium from a European perspective. As a framework, the so-called pyramid of road safety indicators is used. This model, which was developed during several international projects, structures the different dimensions of the road safety problem. The model indicates that the road safety performance of a country depends on the interventions and performances at different levels.

The comparative analysis in this report is situated on four levels:

- The final result, i.e. the road accidents and victims. The analysis in this report is limited to road fatalities because they are defined and recorded in a corresponding way in European countries, which is not the case for accidents and injuries.
- Intermediate performance: this relates to factors and phenomena that can cause accidents or aggravate their severity, such as the road users' behaviour, the quality of road infrastructure, the quality of the vehicle fleet and the functioning of the emergency medical services.
- Measures and interventions in terms of road safety.
- The underlying structures and culture.

## Road accidents and road victims

As far as road fatalities are concerned, Belgium positions itself among the less well-performing countries in Europe. Our country performs worse than the neighbouring countries, only South- and East-European countries perform worse. Belgium is in a middle position if the number of registered vehicles is also considered, but still performs worse than the neighbouring countries. The best performing countries in Europe are Norway, Sweden and Switzerland, but also the neighbouring countries, the Netherlands and the United Kingdom, have a relatively low number of road fatalities. There is therefore still a large margin for improvement.

Among the road fatalities in Belgium, there is a quite large proportion of cyclists and professional drivers (occupants of light lorries and lorries). Although bicycle use in Belgium is higher than in other countries, this only partly explains the differences; in the Netherlands bicycle use is even higher but there are fewer road fatalities per million inhabitants. In addition, it appears that Belgian motorways are less safe than in most other European countries. Even when considering the high density of the Belgian motorway network and the heavy traffic, Belgium scores very weak. Finally, Belgium also has a very high mortality rate during weekend nights.

Although road safety in Belgium has been increased since the beginning of the century, its relative position has not improved. Moreover, Spain and Estonia, among others, have overtaken our country. Over the past five years, Belgium has experienced a stronger road safety improvement than most European countries, but this is still insufficient to make up for the difference with the better performing countries. This evolution was not the same for all target groups: the number of road fatalities among cyclists, professional drivers, seniors and women decreased remarkably less over the past 10 years than in most European countries. On motorways, the decrease in the number of fatalities remained relatively limited too.

## Intermediate performance

The performance indicators analysed are mainly related to the road users' behaviour. It is possible to make a comparison based on observed behaviour only for some forms of risk behaviour; for the other behaviours the comparison is based on self-reported data. Concerning driving under the influence of alcohol and medicines that are dangerous to drive, Belgium scores less well than other European countries. Riding too fast outside built-up areas and not wearing a bicycle helmet is also reported more often than average in Europe. In terms of wearing a seatbelt, Belgium is now at the level of the better performing countries.

The Belgian road infrastructure is characterised by a relatively high density and traffic intensity. The quality of the roads is perceived as poor and the level of investment is very low. On the contrary, Belgium has a very modern fleet of vehicles: almost half of the vehicles are less than 6 years old. The medical emergency services also perform relatively well, with a large number of emergency services per 100,000 inhabitants.

## Measures and interventions

A large proportion of road safety legislation is decided at EU level. However, there are many differences in national legislation, the way and level of enforcement and penalties. The legislation is stricter in some countries than in Belgium: for example, there are several countries with a lower alcohol limit (general or specific for

young drivers). Although the speed limit in Flanders on roads outside built-up areas is among the lowest in Europe, it is high in Wallonia compared to other countries. Furthermore, there are countries that have stricter legislation in specific areas: for example, there are some countries with a helmet requirement for young cyclists, with a compulsory medical screening when renewing the driving licence or where the driving and rest periods also apply to drivers of light lorries.

The approach of traffic enforcement also differs widely within Europe: in Belgium, the subjective probability of being caught for speeding offences is relatively high, but for driving under the influence of alcohol, wearing a seatbelt and driving under the influence of drugs, the probability of being caught is estimated to be rather low in comparison with other European countries. Besides, Belgium belongs to the countries where there are rehabilitation courses for different groups of offenders and where an alcolock can be imposed. A plus point is the driving ability evaluation in Belgium which, unlike many other European countries, consists of a multidisciplinary approach that takes into account the different aspects of human functioning.

### **Underlying structures and culture**

Certain consumption patterns are more prevalent in Belgium than in other countries. For example, a relatively large part of the population regularly drinks alcohol and the use of some medicines that are dangerous to drive is high compared to other countries. The (self-reported) use of drugs is much lower.

Although Belgium performs average or even relatively well for most attitudes and components of the road safety culture, the situation is particularly poor with regard to the subjective norm of driving under the influence of alcohol and exceeding the speed limit. Compared to other countries, relatively few Belgians believe that their friends or acquaintances disapprove of these forms of behaviour.

### **Recommendations**

This report ends with some points of attention for the Belgian road safety policy. These relate to measures to influence the subjective norm, increasing the subjective probability of being caught, lowering the speed limits in Wallonia and encouraging the use of helmets by cyclists. Specific investments in road infrastructure that increase road safety are also recommended.



# 1 Inleiding

Het doel van dit rapport is om de prestaties van België op het vlak van verkeersveiligheid te vergelijken met deze van andere Europese landen.

Een eerste stap daartoe is het definiëren van de indicatoren op basis waarvan de vergelijking gemaakt wordt. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de "indicatorenpiramide" die ontwikkeld en toegepast werd in het kader van verschillende Europese projecten: SUNflower (Koorstra, et al., 2002), SUNflower+6 (Wegman, et al., 2005) en SUNflowerNext (Wegman, et al., 2008). Dit model biedt een raamwerk voor vergelijkend onderzoek, omdat het de verschillende dimensies omvat die van belang zijn voor de verkeersveiligheidsprestaties van een land en daarnaast ook causale verbanden aangeeft tussen de verschillende niveaus.

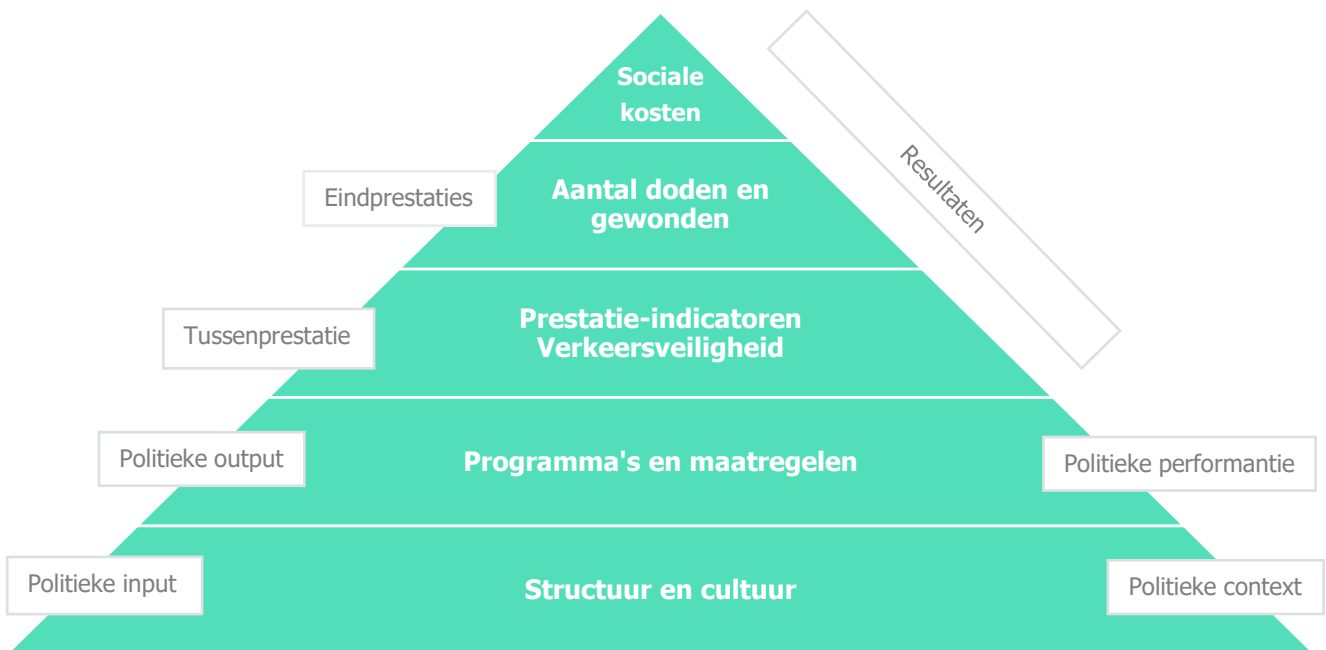
De piramide van verkeersveiligheidsindicatoren wordt voorgesteld in Figuur 1. Aan de top van deze piramide vinden we de kosten die de verkeersongevallen met zich meebrengen voor de hele maatschappij. Hiermee worden niet enkel directe kosten bedoeld - medische kosten, kosten aan het voertuig of aan de infrastructuur, kosten omwille van het verlies aan productiekrachten, enz. - maar ook om andere gevolgen, zoals voor het milieu of de volksgezondheid. Dit niveau valt echter buiten het bestek van deze studie en wordt dan ook niet behandeld.

Onder dit niveau bevinden zich de "eindprestaties" van verkeersveiligheid, die worden gemeten op basis van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers. Deze indicatoren worden over het algemeen verzameld door de politie. Voor verkeersdoden worden deze gegevens in de Europese landen op ongeveer dezelfde manier verzameld, maar voor ongevallen, gewonden en de ernst van de verwondingen lopen de definities en registraties uiteen. Bovendien weten we dat er in alle lidstaten sprake is van onderregistratie van de slachtoffers waarvan de omvang omgekeerd evenredig is aan de letselernst. Daarom zijn de vergelijkende analyses in dit rapport beperkt tot de verkeersdoden, meer bepaald de verkeersslachtoffers die binnen de 30 dagen aan hun verwondingen overlijden ("doden 30 dagen").

Het derde niveau wordt gevormd door de zogenaamde tussenprestaties. De indicatoren op dit niveau hebben betrekking op de factoren die ongevallen veroorzaken. Ze kunnen worden opgedeeld in: het gedrag van weggebruikers (de prevalentie van risicogedrag zoals overdreven snelheid of rijden onder invloed van alcohol), de kwaliteit van de weginfrastructuur, de kwaliteit van het wagenpark (het vernieuwingspercentage en het niveau van bescherming voor inzittenden en kwetsbare weggebruikers) en de werking van de medische nooddiensten. Gegevens voor gedragsindicatoren worden bij voorkeur verzameld via observatiestudies (of "gedragmetingen"), maar deze worden niet in alle landen systematisch uitgevoerd en de methodes kunnen sterk verschillen. Een alternatief zijn zelfgerapporteerde gegevens, die door middel van internationale enquêtes zoals bijvoorbeeld het ESRA-project (Torfs, Meesmann, Van den Berghe, & Trotta, 2016) op een identieke manier worden verzameld bij verschillende Europese en niet-Europese landen.

Op het vierde niveau van de piramide vinden we de plannen, interventies en maatregelen. De beschikbare gegevens op dit niveau zijn meestal louter kwalitatief. Op dit niveau kan het verkeersveiligheidsbeleid van verschillende landen met elkaar vergeleken worden en dus ook de invloed die bepaalde soorten maatregelen op de hoger gelegen prestatie-indicatoren uitoefenen. Deze hebben betrekking op wetgeving en handhaving ("Enforcement"), educatie en sensibilisering ("Education") en technische en infrastructurele verbeteringen ("Engineering").

De basis van de piramide wordt gevormd door de structurele en culturele factoren die direct of indirect verband houden met de verkeersveiligheid en de politieke context vormen. Deze factoren beïnvloeden de prestatie-indicatoren en hebben een invloed op het welslagen van een verkeersveiligheidsbeleid. Onder structurele factoren wordt verstaan: de sociaaleconomische situatie, het klimaat of reliëf, de demografie, de mobiliteit en de bestuurlijke systemen van een land. Culturele factoren worden gevormd door de waarden en normen binnen een bepaalde sociale context. Deze bepalen wat weggebruikers als "normaal", "frequent gedrag van anderen", of "wat sociaal aanvaard wordt" zien in het verkeer. Om te leren van andere landen is het belangrijk om te weten of de politieke context waarin verkeersveiligheidsmaatregelen worden toegepast vergelijkbaar is.



Figuur 1: Piramide van verkeersveiligheidsindicatoren. Bron: Koorstra et al., 2002

In het rapport worden de vergelijkingen gemaakt op basis van gegevens die beschikbaar zijn in internationale databanken, of gepubliceerd zijn in internationale rapporten. De belangrijkste geconsulteerde databronnen zijn:

- CARE: de ongevallendatabase van de Europese Commissie, met zeer gedetailleerde ongevalgegevens van de officiële ongevalstatistieken van de lidstaten en enkele geassocieerde landen;
- IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group): een internationale database van het International Transport Forum met ongevalgegevens en gegevens over prestatie-indicatoren in (hoofdzakelijk) de OECD-landen;
- Eurostat: een database van de Europese Unie met statistieken van alle lidstaten en enkele geassocieerde landen over zeer uiteenlopende onderwerpen;
- WHO (World Health Organisation): de Wereldgezondheidsorganisatie beschikt over een database met statistieken die betrekking hebben op gezondheid, waaronder verkeersslachtoffers;
- ETSC (European Transport Safety Council): een onafhankelijke organisatie die gegevens over verschillende thema's binnen verkeersveiligheid verzamelt bij Europese landen en goede praktijken identificeert;
- ESRA (E-survey of road users' attitudes): een internationale online survey die peilt naar attitudes en zelfgerapporteerd gedrag m.b.t. verkeersveiligheid die in o.m. 20 Europese landen wordt georganiseerd (Meesmann et al., 2018; Torfs et al., 2016).

De ongevalgegevens voor België zijn afkomstig uit de nationale ongevallendatabank van Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Te noteren is dat er recent een correctie werd toegepast op de ongevalstatistieken van 2005 tot 2016, waardoor de officiële gegevens niet altijd overeenkomen met die in de internationale databanken.

Er werd gekozen om in dit rapport België enkel te vergelijken met andere Europese landen. Deze werden gedefinieerd als de 28 lidstaten van de Europese Unie (toestand op 1 januari 2019), aangevuld met drie geassocieerde landen, nl. IJsland, Noorwegen en Zwitserland. Aangezien een deel van de wetgeving die betrekking heeft op verkeersveiligheid niet (meer) op het nationale niveau, maar op het niveau van de Europese Unie wordt bepaald, is het voor België interessant om na te gaan hoe we presteren in vergelijking met landen die voor bepaalde aspecten goed vergelijkbaar zijn. Bovendien bestaan voor deze landen enkele relevante databanken waarin vergelijkbare gegevens systematisch worden verzameld (bijvoorbeeld CARE en Eurostat).

Het rapport heeft als hoofddoel om een vergelijkende analyse te maken tussen landen. Er wordt als het ware een "foto" gemaakt: hoe scoort België in vergelijking met andere landen voor bepaalde indicatoren? Vervolgens wordt bekeken of er bepaalde structurele factoren zijn (bv. i.v.m. de samenstelling van het verkeer, infrastructuur, attitudes, gedrag, wetgeving) waarvoor cijfermateriaal bestaat en die de gevonden verschillen

tussen landen minstens deels kunnen verklaren. Op basis van die bevindingen trekken we conclusies en proberen we aanknopingspunten te geven voor mogelijk beleid. We doen daarbij bewust geen uitspraken over mogelijke of te verwachten effecten van maatregelen, laat staan over de wenselijkheid van het nemen van bepaalde maatregelen. Dit laat ons toe om de klemtoon te leggen op het hoofddoel van het rapport, zijnde de vergelijkende analyse tussen landen.

Het rapport is als volgt gestructureerd. Na de inleiding worden eerst de "eindprestaties" besproken, nl. de verkeersslachtoffers. Hierbij worden zowel de meest recente indicatoren besproken als de evolutie ervan. In het derde hoofdstuk worden de verschillende tussenprestaties besproken. Ook hier wordt zowel gekeken naar de meest recente gegevens als naar de evolutie. Per gebied worden de meest relevante maatregelen besproken en ook elementen uit de structurele context die de betreffende prestatie-indicator kunnen beïnvloeden. Telkens wordt er specifiek gekeken naar de best en de slechtst presterende landen en naar de landen die de beste of slechtste evolutie kenden. Ten slotte worden de belangrijkste bevindingen samengevat en worden er enkele aanbevelingen geformuleerd. In de bijlage worden alle gegevens die besproken werden in het rapport weergegeven in tabellen, deze kan op die manier gebruikt worden als naslagwerk.

## 2 Eindprestaties

### 2.1 Internationale vergelijkbaarheid van de indicatoren

Op het gebied van verkeersveiligheid worden de eindprestaties van een land over het algemeen beoordeeld op basis van variabelen zoals het aantal ongevallen en het aantal verkeersslachtoffers. De indicator "doden 30 dagen" die het aantal verkeersslachtoffers weergeeft dat ter plaatse overlijdt of binnen de 30 dagen na het ongeval aan hun verwondingen overlijdt, wordt in de meeste verkeersveiligheidsanalyses gebruikt omdat hij niet alleen van wezenlijk belang is, maar ook de enige is die systematisch wordt verzameld en in alle EU-lidstaten op dezelfde manier wordt gedefinieerd. De gegevens over het aantal ongevallen of de ernst van de verwondingen komen tot stand op basis van landspecifieke definities en zijn dus niet goed te vergelijken. Bovendien kennen deze gegevens een grotere onderregistratie dan het aantal doden, een onderregistratie die bovendien sterk varieert tussen landen. Het aantal letselongevallen en gewonden in de verschillende Europese landen is – ter informatie – terug te vinden in de bijlage, maar wordt verder niet geanalyseerd in dit rapport.

Er is op Europees niveau de voorbije jaren wel meer aandacht gekomen voor het belang van de registratie en vergelijkbaarheid van zwaargewonden, niet alleen door hun grote impact maar ook omdat ze in de meeste Europese landen niet dezelfde dalende trend volgen als verkeersdoden. In de meeste landen bestaat er een grote mate van onderregistratie van de verkeersgewonden omdat deze data meestal enkel gebaseerd zijn op basis van vaststellingen door de politie. De politie wordt niet altijd opgeroepen en bij het bepalen van de ernst van verwondingen gaat het vaak om een subjectieve inschatting die niet gebaseerd is op medische criteria. Omwille van deze redenen, stelt de Europese Commissie een nieuwe definitie van zwaargewonden voor, nl. "gewonden MAIS 3+". Deze definitie is minder onderhevig aan onderregistratie en is gebaseerd op medische criteria (European Commission, 2013). Binnen het Europese project SafetyCube (Perez, et al., 2016) werd onderzocht welke landen deze nieuwe definitie al hebben toegepast, hieruit bleek dat slechts 13 Europese landen een schatting hadden van het aantal MAIS3+ gewonden. De methodologie om deze schatting te maken verschilt echter sterk, waardoor de ratio tussen MAIS3+ gewonden en verkeersdoden zeer sterk uiteenloopt.

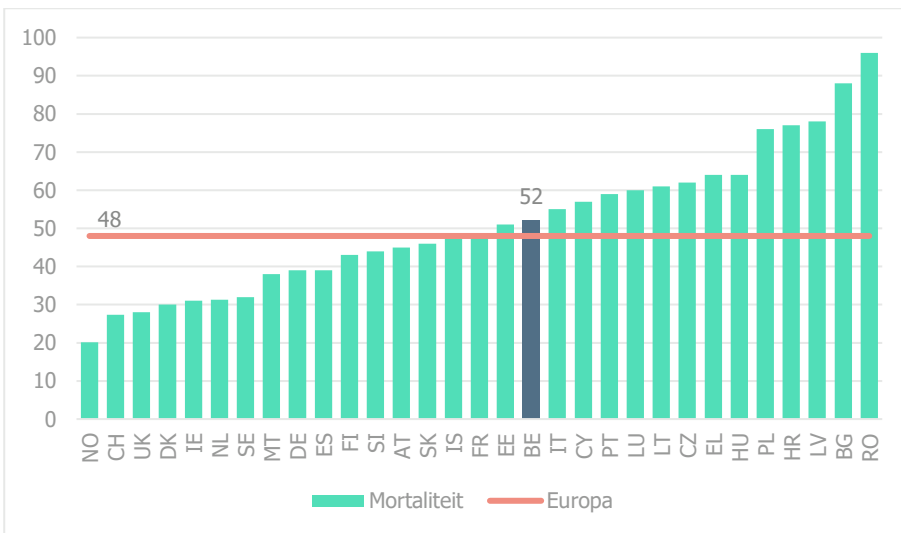
### 2.2 Het risico om te overlijden in het verkeer

#### 2.2.1 Meest recente risico-indicatoren

Het heeft weinig zin om het absolute aantal doden te vergelijken tussen landen die sterk verschillen qua bevolkingsomvang en motoriseringsgraad (het aantal geregistreerde motorvoertuigen per inwoner). Om landen te vergelijken worden meestal andere indicatoren gebruikt, die een meer relevante vergelijking van de verkeersveiligheidssituatie toelaten.

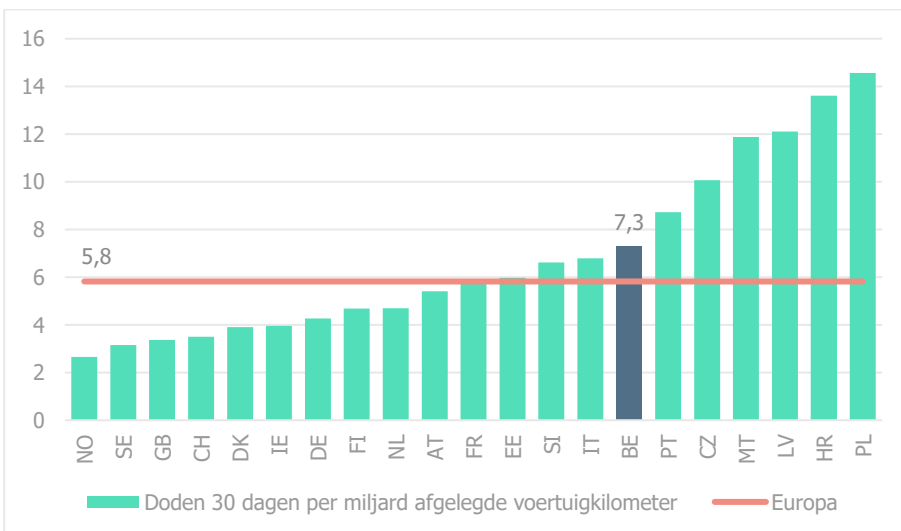
De meest gebruikte risico-indicator is de **verkeersmortaliteit**, die wordt uitgedrukt als het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners. Deze indicator wordt vaak gebruikt omdat deze data in bijna alle landen beschikbaar zijn. Deze indicator geeft in één oogopslag de impact van verkeersonveiligheid op een samenleving weer, maar houdt wel geen rekening met de blootstelling aan het verkeer (International Transport Forum, 2017) en het aantal buitenlanders op de wegen.

Uit Figuur 2 blijkt dat de verkeersmortaliteit in België hoger ligt dan die van het gemiddelde van 31 Europese landen (de 28 lidstaten van de EU, IJsland, Noorwegen en Zwitserland). België bevindt zich met 52 verkeersdoden per miljoen inwoners op de 18<sup>e</sup> plaats. België doet het daarmee slechter dan de meeste buurlanden, alleen Luxemburg kent een grotere mortaliteit (60 doden per miljoen inwoners). Frankrijk doet het net iets beter dan België met een mortaliteit die gelijk is aan het gemiddelde (48). Ook Duitsland (38) doet het beter dan België, en Nederland (31) en het Verenigd Koninkrijk (28) behoren zelfs tot de beter presterende landen. De best presterende landen zijn Noorwegen en Zwitserland met respectievelijk 20 en 27 verkeersdoden per miljoen inwoners. Naast Luxemburg, zijn het uitsluitend Oost- en Zuid-Europese landen die een hogere mortaliteit kennen dan België, met Roemenië (96) en Bulgarije (88) als koplopers.



Figuur 2: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 31 Europese landen (2018<sup>1</sup>). Bron: Europese Commissie, 2019 & CARE

Andere risico-indicatoren houden rekening met de blootstelling aan het verkeer, zoals het aantal kilometer dat door voertuigen in een bepaald land wordt afgelegd of het aantal voertuigen dat geregistreerd is in dat land. Het nadeel is dat er bij beide indicatoren meestal geen rekening wordt gehouden met de niet-gemotoriseerde weggebruikers (International Transport Forum, 2017) en/of met het verkeer van buitenlanders. Een vergelijking op basis van de eerste indicator, het **aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometer**, is weergegeven in Figuur 3. Ook hier ligt het overlijdensrisico in België met 7,3 doden per miljard voertuigkilometer boven dat van Europa (5,8). Omdat data over de afgelegde voertuigkilometer niet beschikbaar zijn in alle landen, werden hier slechts 21 landen in de analyse opgenomen.



Figuur 3: Aantal doden 30 dagen per miljard voertuigkilometer<sup>2</sup>, 21 Europese landen<sup>3</sup> (2015-2017)<sup>4</sup>. Bron: ETSC, 2018a

Het **aantal doden 30 dagen per 100.000 geregistreerde voertuigen** wordt vaak als een alternatief gebruikt voor voorgaande indicator omdat de cijfers over het voertuigenpark in meer landen beschikbaar zijn. Deze indicator houdt echter geen rekening met de afgelegde afstand en beperkt zich tot binnenlandse voertuigen (International Transport Forum, 2017) en tot gemotoriseerde voertuigen. Ook hier positioneert

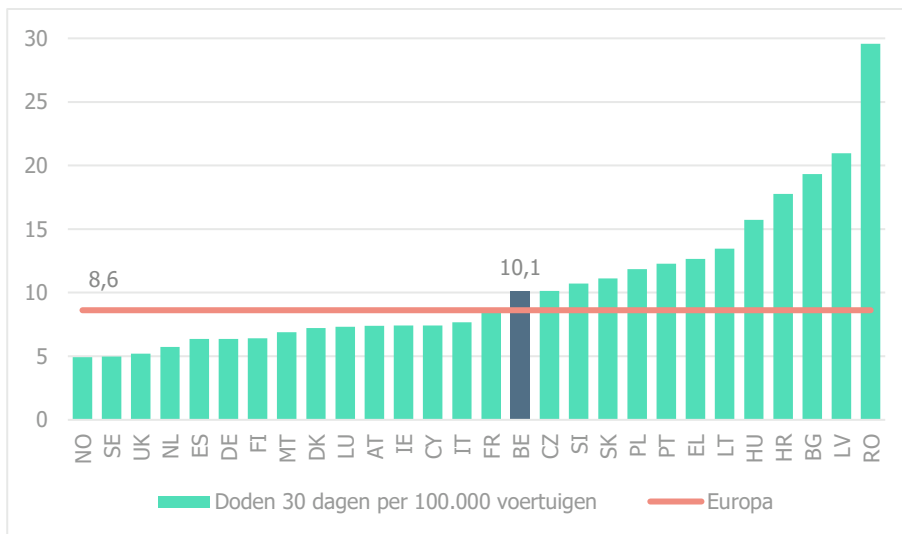
<sup>1</sup> Het gaat om voorlopige cijfers die op 4 april 2019 werden gepubliceerd door de Europese Commissie, de definitieve cijfers kunnen licht wijzigen. Voor CH, IS, NL en NO zijn er nog geen voorlopige cijfers voor 2018 bekend en worden de cijfers van 2017 gebruikt.

<sup>2</sup> De schattingsmethode voor het aantal afgelegde voertuigkilometer kan verschillen tussen de landen. Normaal gezien beperkt deze indicator zich tot gemotoriseerde voertuigen. Het aantal doden heeft daarentegen wel betrekking op alle doden 30 dagen.

<sup>3</sup> Geen data over afgelegde voertuigkilometer beschikbaar voor BG, CY, EL, ES, HU, IS, LT, LU, RO en SK. De data van GB zijn gebruikt in plaats van UK.

<sup>4</sup> 2014-2016 voor AT, DK, FI, FR, IE, IT, NL en SI; 2013-2015 voor BE en PL.

België (10,1) zich boven Europa (8,6) maar neemt het eerder een middenpositie in binnen de 28 landen waarvoor gegevens met betrekking tot het aantal geregistreerde voertuigen beschikbaar zijn (Figuur 4).



Figuur 4: Aantal doden 30 dagen per 100.000 geregistreerde gemotoriseerde voertuigen (behalve motorfietsen en opleggers), 28 Europese landen<sup>5</sup> (2016<sup>6</sup>). Bron: CARE, Statbel, IRTAD & Eurostat

## 2.2.2 Evolutie van de risico-indicatoren

Naast een statische analyse van het aantal verkeersdoden op basis van de meest recente gegevens, is het ook interessant om de evolutie in het risico op overlijden te bekijken. In Figuur 5 wordt de evolutie van de mortaliteit weergegeven voor drie verschillende periodes: 15 jaar, 10 jaar en 5 jaar.

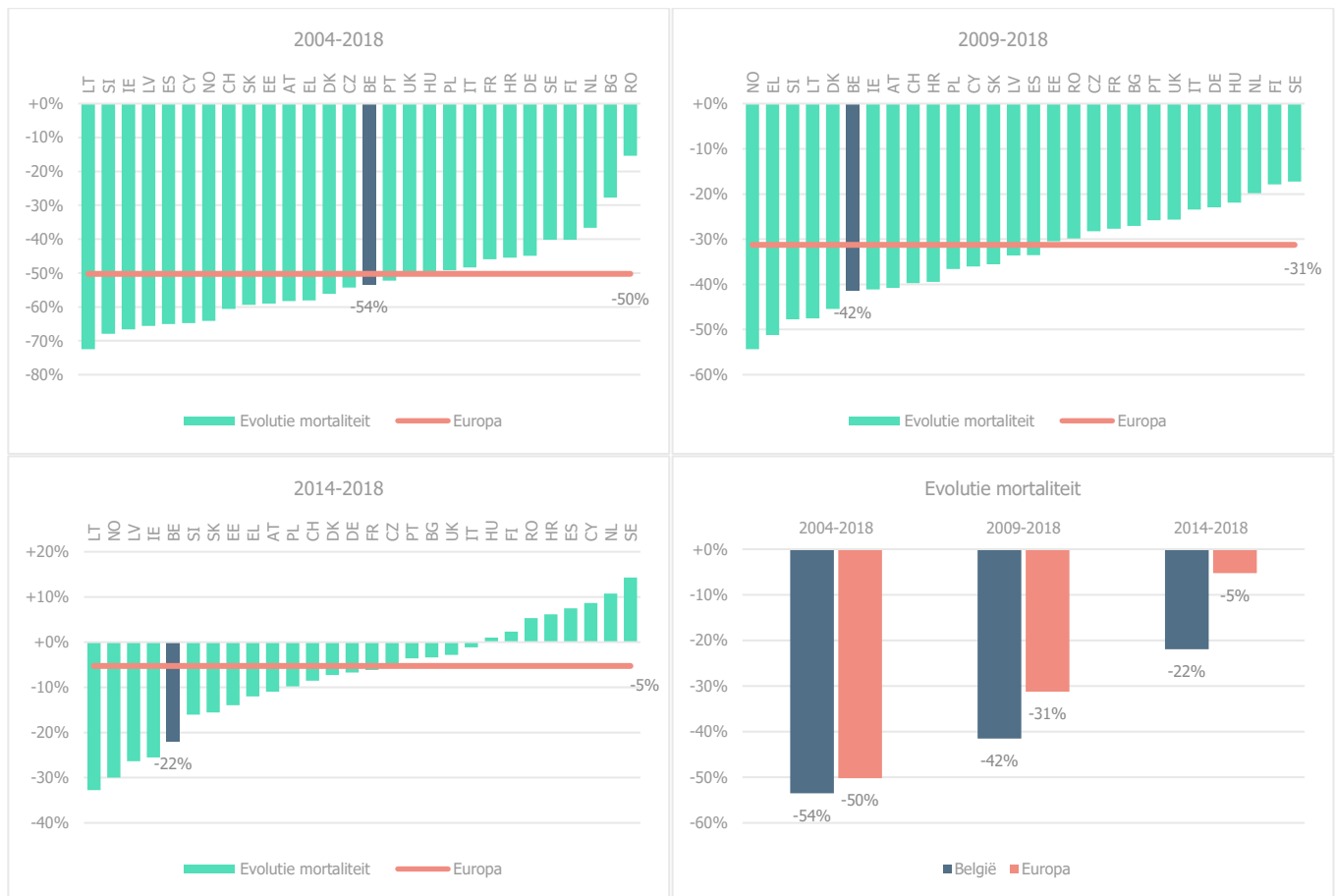
In 2004 bedroeg de mortaliteit in België nog 112 doden per miljoen inwoners. Hiermee stond België op de 17<sup>e</sup> plaats van 31 Europese landen, boven het Europese gemiddelde (96). De mortaliteit is in een periode van 15 jaar zowel in België als op Europees niveau gehalveerd, maar de positie van België is in vergelijking met de andere Europese landen quasi onveranderd gebleven. Over deze periode van 15 jaar kenden 14 landen een sterkere afname. Vooral de Baltische staten, Slovenië, Ierland en Spanje maakten een opmerkelijke vooruitgang. Terwijl Spanje in 2004 een mortaliteit kende die gelijk was aan de Belgische (111), is deze met 65% afgenomen en behoort Spanje in 2018 tot de beter presterende landen (10<sup>e</sup> plaats). Letland en Litouwen waren in 2004 nog de landen met de hoogste mortaliteit, maar kenden zeer sterke dalingen. In Bulgarije en Roemenië is het aantal doden daarentegen amper afgenomen (met minder dan 30%) waardoor zij van een middenpositie in 2004 verschuiven naar de slechtst presterende landen in 2018.

Tussen 2009 en 2018 is het aantal doden in België iets sterker gedaald (-42%) dan op Europees vlak (-31%). De kleinste dalingen zijn te vinden in de goed presterende landen Zweden (-18%), Finland (-17%) en Nederland (-20%). Ook in de andere buurlanden liggen de dalingen onder het Europese gemiddelde.

De laatste vijf jaar (tussen 2014 en 2018) kende België een opvallend sterkere daling (-22%) dan op Europees niveau (-5%). Alleen Noorwegen, Ierland twee Baltische staten kenden een grotere afname. In verschillende landen, waaronder de goed presterende landen Zweden en Nederland nam het aantal doden in deze periode zelfs toe. Wanneer de evolutie jaar per jaar wordt bekeken, dan blijkt dat er in Europa vanaf 2013 een stagnatie van de verkeersmortaliteit was, terwijl België nog relatief grote dalingen registreerde tussen 2015 en 2016 (-12,6% in vergelijking met -2,2% in Europa) en tussen 2016 en 2017 (-8,5% in vergelijking met -2,0% in Europa).

<sup>5</sup> Geen recente data over het aantal gemotoriseerde voertuigen beschikbaar voor CH, EE en IS.

<sup>6</sup> 2015 voor PT.



Figuur 5: Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 29 Europese landen<sup>7</sup> (2004-2018, 2009-2018 en 2014-2018<sup>8</sup>). Bron: Europese Commissie, 2019 & CARE

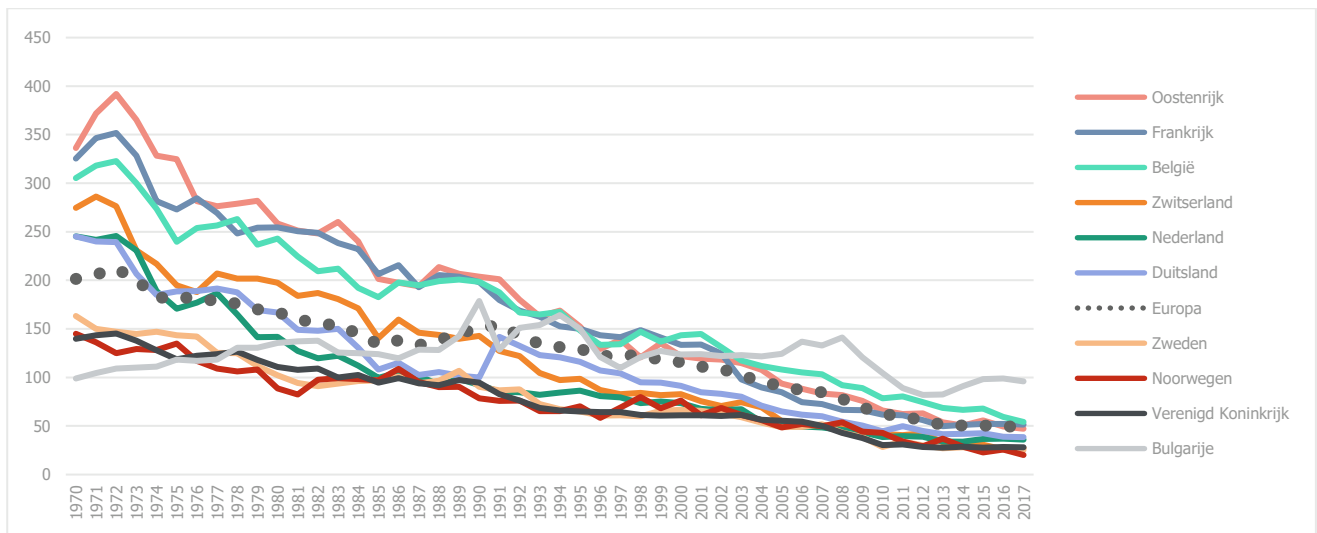
Verder is het ook nuttig om rekening te houden met de bredere tijdscontext en om te kijken hoe de situatie was op het moment dat de meeste landen systematisch cijfers begonnen te registreren. De oudste cijfers zijn terug te vinden in de IRTAD-database en dateren van 1970. In dat jaar telde België bijna 3.000 verkeersdoden, de mortaliteit bedroeg 305 doden per miljoen inwoners. Samen met Oostenrijk en Frankrijk was België daarmee één van de landen met de hoogste mortaliteit. In Figuur 6 wordt de evolutie tussen 1970 en 2017 weergegeven voor België en een selectie van 9 andere landen, meer bepaald Bulgarije (als slecht presterend land in 2017), Oostenrijk (als slecht presterend land in 1970), het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen, Zweden, Zwitserland en Nederland (de best presterende landen in 2017), en Frankrijk en Duitsland (de overige buurlanden).

In deze figuur valt het op dat Bulgarije het enige land is in deze selectie dat geen daling kende van de mortaliteit. In 1970 was Bulgarije het land met de laagste mortaliteit, in de jaren '90 is deze toegenomen en pas vanaf 2008 heeft er zich opnieuw een daling ingezet waardoor de mortaliteit in 2017 op hetzelfde niveau ligt als in 1970. Een gelijkaardige evolutie deed zich ook voor in Griekenland en Polen. Deze landen kenden tijdens de jaren '90 een relatief grote groei van het voertuigenpark, terwijl een gelijkaardige groei zich in West-Europa al eerder had voorgedaan (Eurostat, 2018).

Verder toont de figuur dat de best presterende landen Noorwegen, Zweden en het Verenigd Koninkrijk ook al in de jaren '70 een mortaliteit kenden die onder het Europees gemiddelde lag. Vanaf de tweede helft van de jaren '80 behoort ook Nederland tot deze groep en eind jaren '90 sluit Zwitserland zich aan. België, Oostenrijk en Frankrijk kenden de hoogste mortaliteit in 1970 en tonen een gelijkaardige daling, al halen Frankrijk en Oostenrijk België wel in aan het begin van het millennium. Over het algemeen zijn de verschillen tussen de geselecteerde landen kleiner geworden, behalve voor Bulgarije.

<sup>7</sup> De evoluties in MT, LU en IS worden niet apart weergegeven omdat ze gebaseerd zijn op zeer kleine cijfers, maar ze zijn wel opgenomen in de berekening van het Europese gemiddelde.

<sup>8</sup> Voor 2018 gaat het om voorlopige cijfers die op 4 april 2019 werden gepubliceerd door de Europese Commissie, de definitieve cijfers kunnen licht wijzigen. Voor CH, IS, NL en NO zijn er nog geen voorlopige cijfers voor 2018 bekend en wordt de evolutie ten opzichte van 2017 weergegeven.



Figuur 6: Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners, 10 Europese landen & Europa<sup>9</sup> (1970-2017).  
Bron: IRTAD & Eurostat

**Risico om te overlijden in het verkeer**

**Positie België:**  
Middelmatig tot minder goed

**Best presterende landen:**  
Noorwegen, Zwitserland, Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Denemarken

**Evolutie positie België:**  
Stagnatie  
Recent neiging tot verbetering

**Landen met een grote vooruitgang:**  
Spanje, Slovenië, Ierland en de Baltische staten

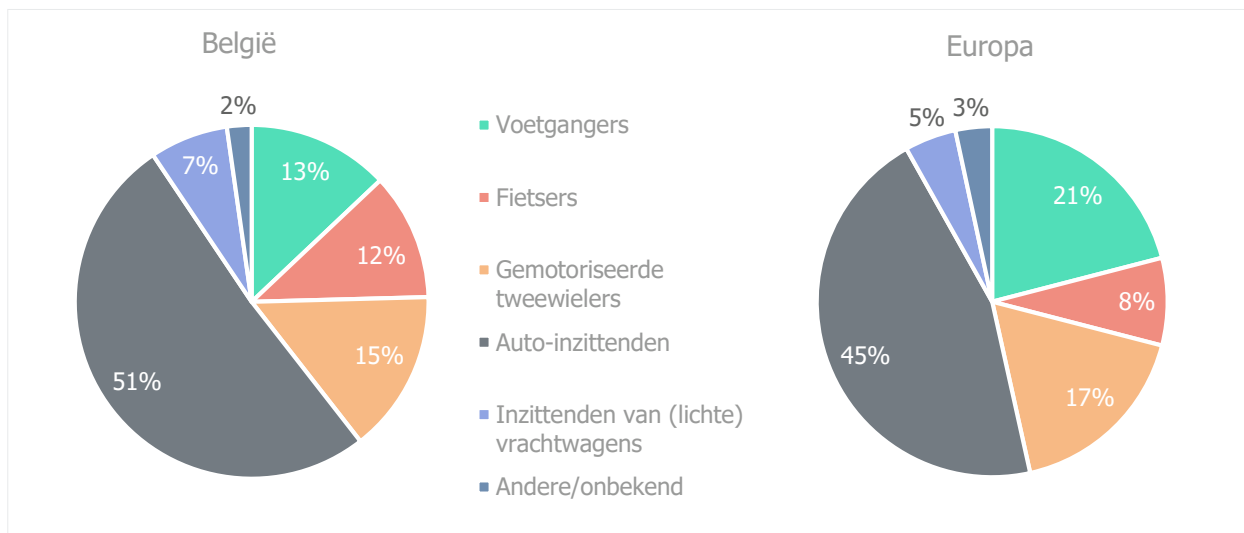
## 2.3 Het risico om te overlijden in het verkeer voor specifieke subgroepen

### 2.3.1 Naargelang de verplaatsingswijze

In dit hoofdstuk worden de verkeersslachtoffers geanalyseerd naargelang de verplaatsingswijze. Figuur 7 geeft de verdeling weer van het aantal doden 30 dagen over de verschillende verplaatsingswijzen in België en in Europa in de periode tussen 2014 en 2016. Uit deze figuur blijkt dat België in vergelijking met heel Europa een hoger aandeel kent van fietsers (12% in vergelijking met 8%), inzittenden van lichte vrachtwagens en vrachtwagens (7% in vergelijking met 5%) en van auto-inzittenden (51% in vergelijking met 45%). Het aandeel voetgangers is dan weer opvallend kleiner (13% in vergelijking met 21%). Ook het aandeel gemotoriseerde tweewielers is kleiner in België (15%) dan in Europa (17%).

<sup>9</sup> Zonder CY, CZ, MT, RO en SK.





Figuur 7: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de weggebruikerstypes, België en Europa<sup>10</sup> (2014-2016)<sup>11</sup>.  
Bron: CARE & Statbel

De mortaliteit per weggebruikerstype voor de periode van 2014 tot 2016 wordt weergegeven in Figuur 8. Uit deze figuur blijkt dat alleen de mortaliteit voor voetgangers in België (8,4 overleden voetgangers per miljoen inwoners) onder het Europese gemiddelde (10,6) ligt. De positie van België is minder gunstig voor de andere weggebruikerscategorieën. Voor gemotoriseerde tweewielers kent België een mortaliteit van 9,6, net boven het Europese gemiddelde (8,9). De mortaliteit voor deze weggebruikerscategorie is het hoogst in o.a. Griekenland en Italië, landen die ook het hoogste aantal geregistreerde motorfietsen per capita tellen (§ 3.3.3).

Bij inzittenden van personenwagens in België ligt de mortaliteit (33,0) hoger dan het Europese gemiddelde (23,0) en bevindt België zich op de 23<sup>e</sup> plaats van de 30 landen die in de analyse zijn opgenomen. Wat de mortaliteit van fietsers betreft, bevindt België zich bij de vier slechtst presterende landen: alleen in Hongarije, Roemenië en Polen ligt de mortaliteit hoger. Nederland en Denemarken, waar de fiets een veelgebruikt verplaatsingsmiddel is, bevinden zich ook boven het Europese gemiddelde maar kennen wel een lagere mortaliteit dan België.

België neemt de op twee na slechtste positie in wat betreft de mortaliteit van inzittenden van lichte vrachtwagens en vrachtwagens: met 4,6 doden per miljoen inwoners ligt deze in België bijna dubbel zo hoog als het gemiddelde in Europa (2,4). Alleen Portugal en Luxemburg kennen nog een hogere mortaliteit voor deze weggebruikerscategorie. Kijken we naar het aantal geregistreerde lichte vrachtwagens en vrachtwagens per capita, dan neemt België geen uitzonderlijke positie in. Met 60,4 lichte vrachtwagens per 1000 inwoners en met 12,8 vrachtwagens per 1000 inwoners in 2015 bevindt België zich rond het Europese gemiddelde (61,7 lichte vrachtwagens en 12,5 vrachtwagens per 1000 inwoners) (European Automobile Manufacturers Association, 2017). Deze cijfers omvatten echter niet de buitenlandse voertuigen op de Belgische wegen. Een analyse op basis van de ongevalgegevens uit de CARE-database toont dat in de betreffende periode een derde van de inzittenden van lichte vrachtwagens en vrachtwagens in België niet de Belgische nationaliteit had. Dit is meer dan het Europese gemiddelde van 16% en geeft een indicatie dat er in België meer buitenlandse lichte vrachtwagens en vrachtwagens rijden dan in andere landen.

<sup>10</sup> Zonder SK.

<sup>11</sup> 2015 voor BG, IE en LT.

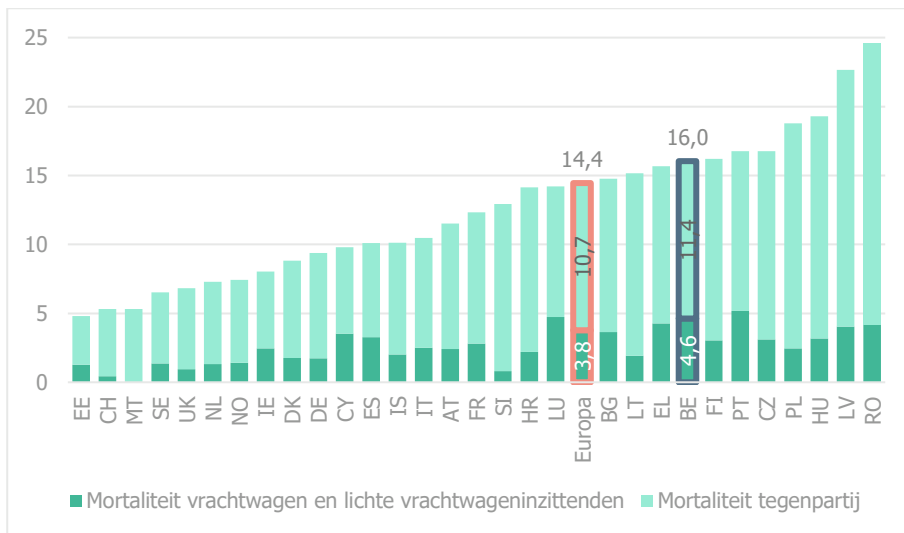


Figuur 8: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners naargelang het weggebruikerstype, 30 Europese landen<sup>12</sup> (2014-2016<sup>13</sup>). Bron: CARE, Eurostat & Statbel

Omdat bij ongevallen met lichte vrachtwagens en vrachtwagens het vaak niet de inzittenden zelf zijn die omkomen, maar de tegenpartij, is het nuttig om ook te kijken naar het totale aantal doden bij ongevallen met deze voertuigen. Figuur 9 geeft het aantal doden 30 dagen weer in ongevallen met lichte vrachtwagens en vrachtwagens per miljoen inwoners, opgesplitst naar de inzittenden zelf en de tegenpartij. Hieruit blijkt dat hoewel België één van de hoogste mortaliteitscijfers kent voor de inzittenden, het totale aantal dodelijke slachtoffers bij deze ongevallen minder uitzonderlijk is. De positie van België verschuift van de 28<sup>e</sup> naar de 23<sup>e</sup> plaats (van 30 landen) wanneer de mortaliteit van alle betrokkenen in rekening wordt gebracht. Het aantal doden per miljoen inwoners bij de tegenpartij van (lichte) vrachtwagens ligt in België op 11,4, dat ligt in de buurt van het Europese gemiddelde (10,7).

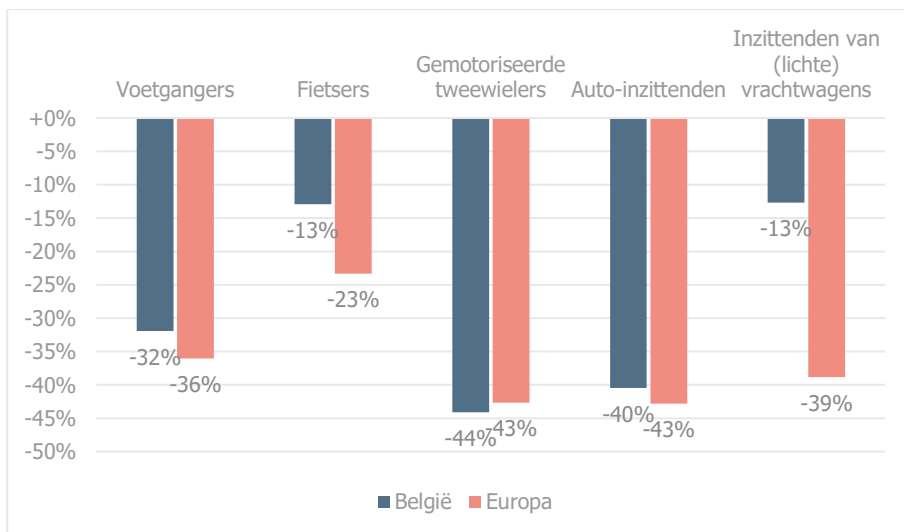
<sup>12</sup> Zonder SK.

<sup>13</sup> 2013-2015 voor BG, IE en LT.



Figuur 9: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners in ongevallen met (lichte) vrachtwagens, opgedeeld naar inzittenden en de tegenpartij, 30 Europese landen<sup>14</sup> (2014-2016<sup>15</sup>). Bron: CARE & Statbel

De evolutie tussen 2007 en 2016 van het aantal doden per weggebruikerscategorie wordt weergegeven in Figuur 10. België kent een gelijkaardige daling als in Europa voor het aantal doden bij gemotoriseerde tweewielers (-44%), inzittenden van personenwagens (-40%) en voetgangers (-32%). De daling van het aantal doden bij fietsers (-13%) is echter veel kleiner dan deze op Europees vlak (-23%). Dit heeft vermoedelijk te maken met het toegenomen fietsgebruik in Vlaanderen (VAB, 2019) en Brussel (Pro Velo, 2019). Ook het aantal doden bij inzittenden van lichte vrachtwagens kende maar een beperkte daling in België (-13%) in vergelijking met Europa (-39%).



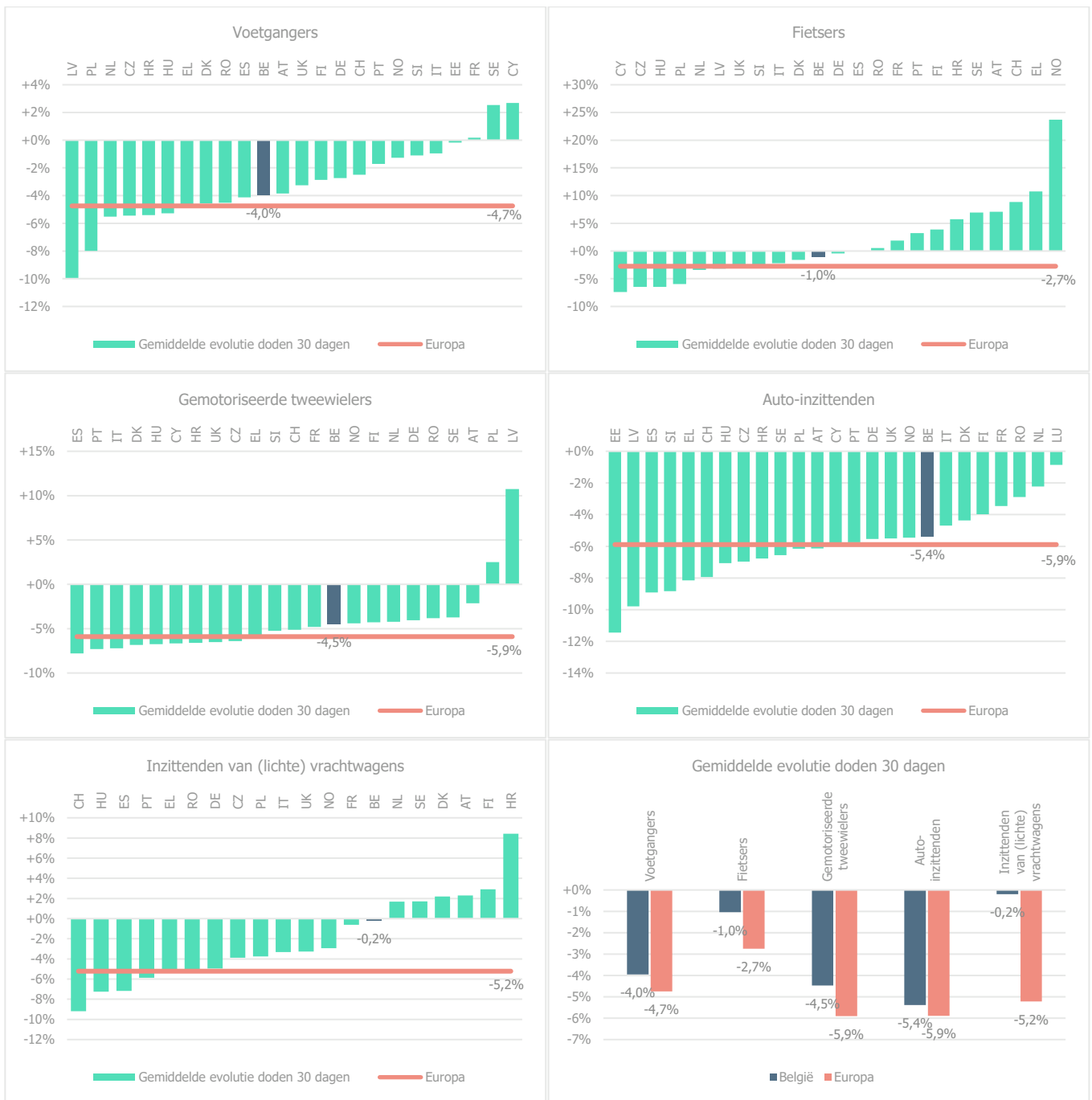
Figuur 10: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype, België en Europa<sup>16</sup> (2007-2016). Bron: CARE & Statbel

Evoluties uitdrukken op deze manier heeft echter een groot nadeel: ze berusten uitsluitend op de waarnemingen van twee jaar. In beide jaren kunnen zich willekeurige fluctuaties hebben voorgedaan, waardoor er een foutief beeld van de omvang van de evolutie kan worden gegeven. De kans dat dit probleem zich voordoet is des te groter omdat de dodenaantallen hier zijn opgesplitst per weggebruikerscategorie, waardoor ze lager zijn en meer vatbaar voor fluctuaties. Daarom wordt in Figuur 11 de gemiddelde jaarlijkse evolutie tussen 2007 en 2016 weergegeven voor elke weggebruikerscategorie per land.

<sup>14</sup> Zonder SK.

<sup>15</sup> 2013-2015 voor BG, IE en LT.

<sup>16</sup> Zonder BG, IE, LT en SK.



Figuur 11: Gemiddelde jaarlijkse evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype, 25 Europese landen<sup>17</sup> (2007-2016). Bron: CARE & Statbel

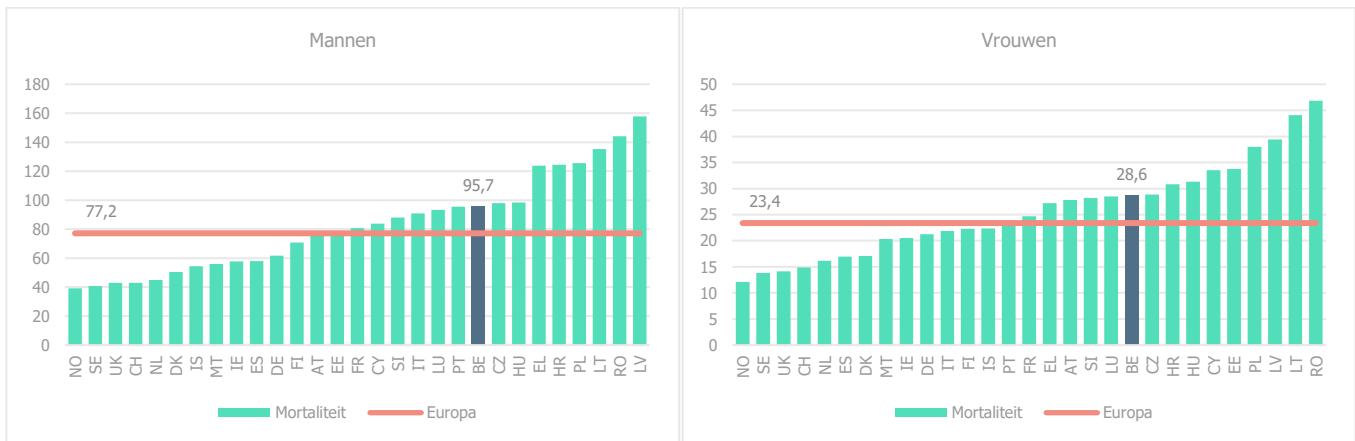
Voor elke weggebruikerscategorie is de gemiddelde jaarlijkse evolutie in België minder gunstig dan in Europa. Dit verschil is opnieuw het grootst voor fietsers en inzittenden van lichte vrachtwagens en vrachtwagens. Voor beide categorieën is het jaarlijks veranderingspercentage zeer beperkt. Toch zijn er verschillende landen – voornamelijk in de categorie fietsers – waar het aantal doden jaarlijks gemiddeld toeneemt. Landen die een zeer gunstige evolutie kennen van het aantal doden bij inzittenden van lichte vrachtwagens en vrachtwagens zijn Zwitserland, Hongarije en Spanje met een gemiddelde jaarlijkse afname van meer dan 7%. Bij fietsers tonen vooral Tsjechië, Hongarije en Polen een sterke jaarlijkse afname van 6% en meer.

<sup>17</sup> Zonder BG, IE, IS, LT, MT en SK. Landen waarvoor te kleine aantallen voor extreme evoluties zorgen, worden niet apart weergegeven maar zijn wel opgenomen in de berekening van het Europese gemiddelde.

### 2.3.2 Naargelang het geslacht en de leeftijd

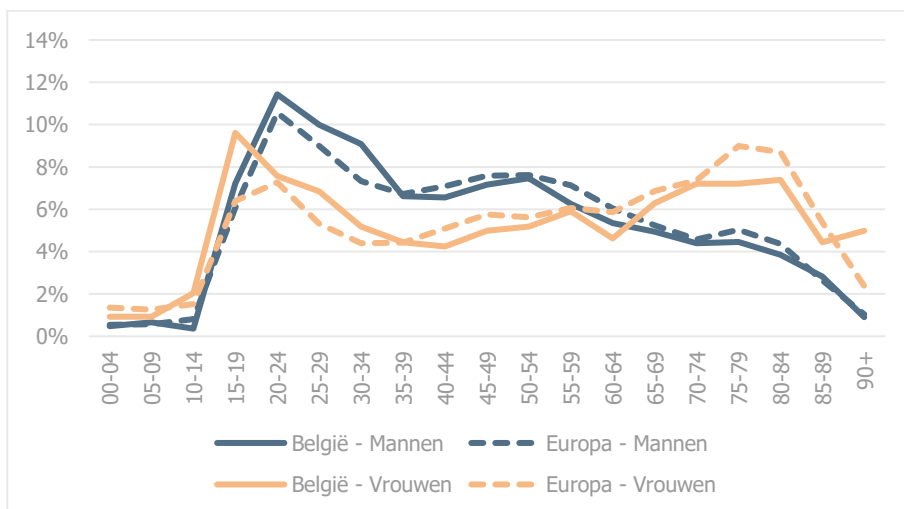
In België waren 76% van de verkeersdoden in 2016 mannen; deze verhouding stemt overeen met het Europese gemiddelde.

In elk Europees land ligt de mortaliteit bij mannen veel hoger (Europa: 77,2 doden per miljoen inwoners) dan bij vrouwen (Europa: 23,4 doden per miljoen inwoners) (Figuur 12). Wat de mortaliteit van vrouwen betreft, neemt België met 28,6 de 20<sup>e</sup> plaats in van 29 landen, bij de mortaliteit van mannen bevindt België zich op de 21<sup>e</sup> plaats (95,7 doden per miljoen inwoners). De afgelopen 10 jaar blijkt dat de verkeersveiligheid voor mannen in België wel sterker verbeterd is (-42% mannelijke verkeersdoden) dan voor vrouwen (-28% vrouwelijke verkeersdoden), terwijl ze op Europees niveau ongeveer even sterk zijn afgenomen (-41% mannelijke verkeersdoden en -39% vrouwelijke verkeersdoden).



Figuur 12: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners naargelang het geslacht, 29 Europese landen<sup>18</sup> (2014-2016)<sup>19</sup>.  
Bron: CARE, Eurostat & Statbel

De verdeling van het aantal verkeersdoden over de leeftijdscategorieën verschilt in België niet veel van de verdeling in Europa (Figuur 13). In België zien we voor zowel mannen als vrouwen een piek tussen 15 en 34 jaar, die bij vrouwen iets eerder begint (op 15 jaar) en bij mannen iets langer duurt (tot 34 jaar). Bij mannen neemt het aandeel doden met de leeftijd af, bij vrouwen is er daarentegen een tweede piek tussen 65 en 84 jaar. Hetzelfde patroon stellen we vast in Europa, al kent België een groter aandeel slachtoffers bij jonge weggebruikers tussen 20 en 34 jaar en in het bijzonder bij vrouwen tussen 15 en 19 jaar. België kent daarentegen een iets lager aandeel slachtoffers bij vrouwen van 60 jaar en ouder.



Figuur 13: Verdeling van het aantal verkeersdoden over de leeftijdscategorieën per geslacht, België en Europa<sup>20</sup>, (2014-2016<sup>21</sup>). Bron: CARE & Statbel

<sup>18</sup> Zonder BG en SK.

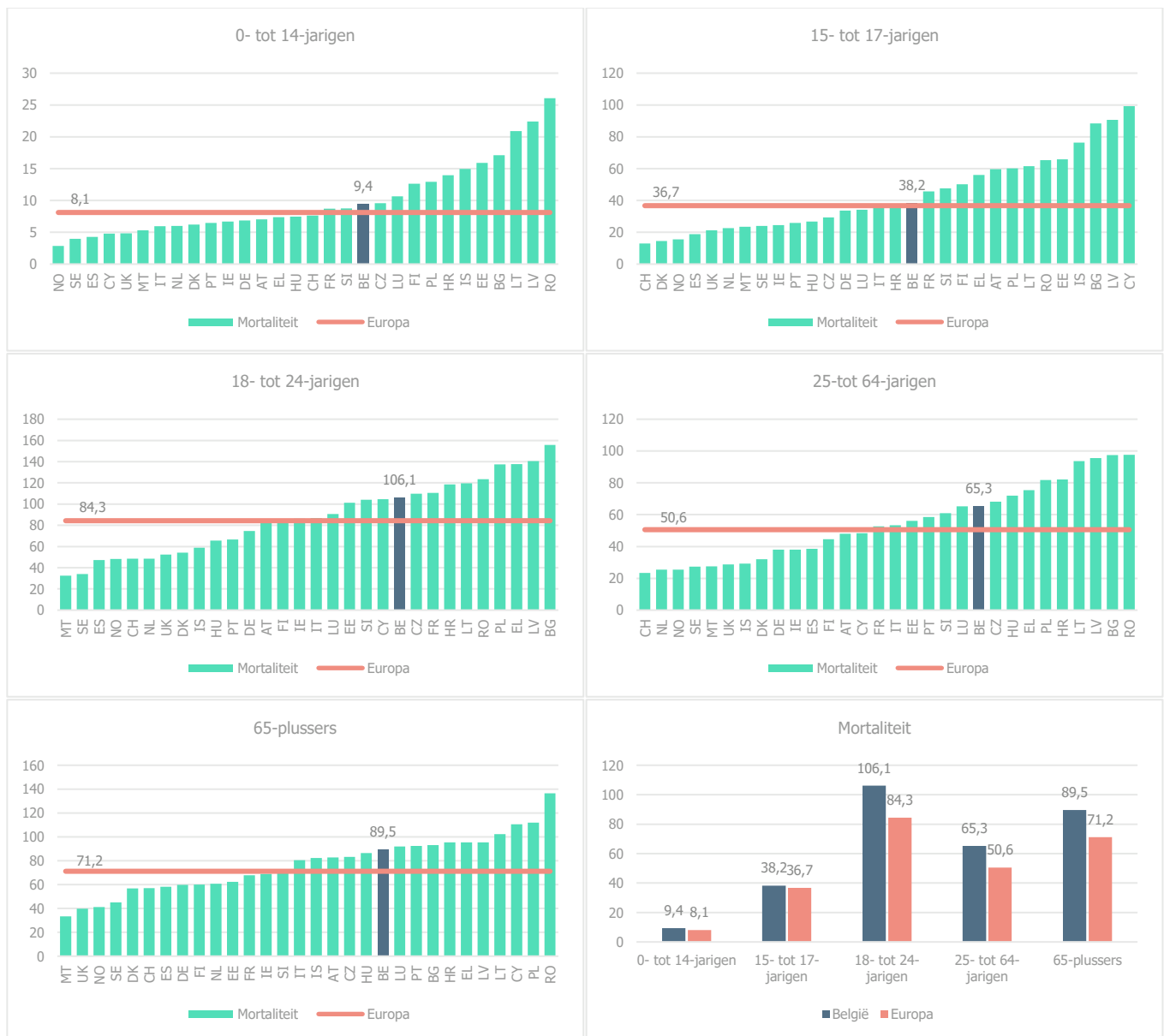
<sup>19</sup> 2013-2015 voor IE en LT.

<sup>20</sup> Zonder BG en SK.

<sup>21</sup> 2015-2016 voor MT; 2013-2015 voor IE en LT.

In Figuur 14 wordt de mortaliteit voor verschillende leeftijdscategorieën weergegeven voor de Europese landen voor de periode van 2014 tot 2016. In alle landen is de mortaliteit het kleinst voor kinderen (0 tot 14 jaar). In België stierven in deze periode 9,4 kinderen per miljoen inwoners, wat net boven het Europese gemiddelde ligt (8,1). In Noorwegen, Zweden, Spanje en Cyprus werden er amper verkeersdoden in deze leeftijdscategorie geregistreerd. De mortaliteit van 15- tot 17-jarigen ligt tussen die van kinderen en volwassen weggebruikers. België bevindt zich met een mortaliteit van 38,2 rond het Europese gemiddelde op de 17<sup>e</sup> plaats van 30 landen. Boven de 18 jaar positioneert België zich nog slechter. De hoogste mortaliteit wordt waargenomen bij de 18- tot 24-jarigen, waar België op de 21<sup>e</sup> plaats staat met 106,1 doden per miljoen inwoners. De mortaliteit bij de 25- tot 64-jarigen bedraagt 65,3, wat ook ver boven het Europese gemiddelde van 50,6 ligt. Ook bij senioren is de mortaliteit hoger: in België werden 89,5 doden per miljoen 65-plussers geregistreerd, dit ligt boven het Europese gemiddelde van 71,2.

Vergelijken we met de buurlanden, dan zien we dat het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Duitsland voor elke leeftijdscategorie betere resultaten halen dan België en ook onder het Europese gemiddelde blijven. Alleen Frankrijk tekent slechtere resultaten op voor 15- tot 17-jarigen (45,8 doden per miljoen inwoners) en 18- tot 24-jarigen (110,6 doden per miljoen inwoners).



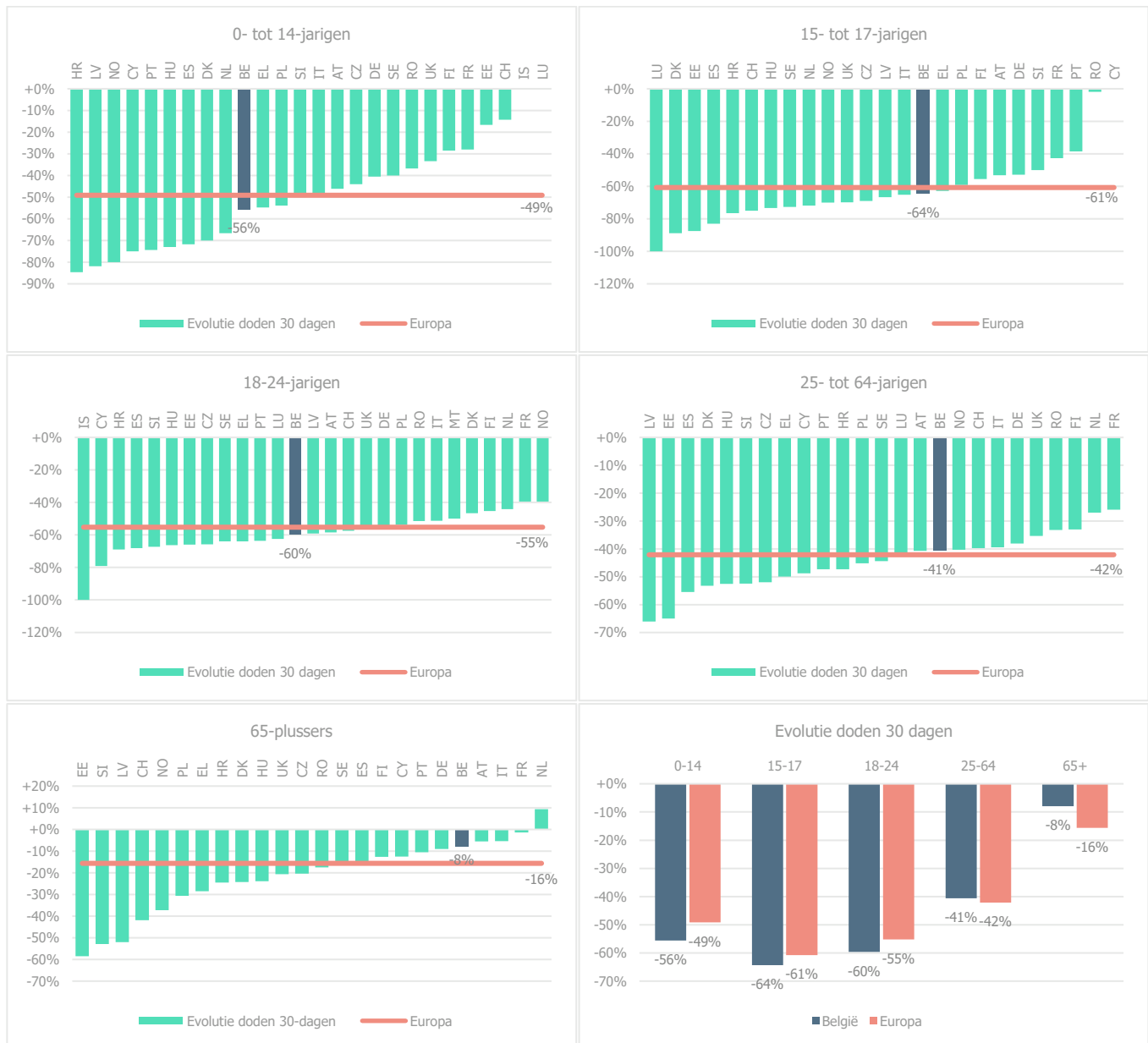
Figuur 14: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners naargelang de leeftijdscategorie, 30 Europese landen<sup>22</sup> (2014-2016)<sup>23</sup>. Bron: CARE, Eurostat & Statbel

<sup>22</sup> Behalve SK.

<sup>23</sup> 2013-2015 voor BG, IE en LT.

De evolutie tussen 2007 en 2016 van het aantal doden voor elke leeftijdscategorie wordt weergegeven in Figuur 15. Voor de jongere leeftijdscategorieën is het aantal doden in België sterker afgenomen dan in Europa: dit verschil is het meest uitgesproken voor kinderen (-56% ten opzichte van -49%) en 18- tot 24-jarigen (-60% ten opzichte van -55%). Voor 25- tot 64-jarigen bedraagt de afname in België 41% wat vergelijkbaar is met de afname in Europa (-42%). Alleen voor senioren is de evolutie in België (-6%) minder goed dan in Europa (-16%). Dit verschil is niet te wijten aan een grotere toename van het aantal senioren in de populatie, want die was in Europa (+16%) zelfs iets groter dan in België (+14%). In de buurlanden Nederland en Frankrijk evolueert het aantal overleden senioren nog minder gunstig: terwijl er een stagnatie is in Frankrijk (-1%), is er een toename in Nederland (+9%).

Landen met gunstige evoluties voor 18- tot 24-jarigen zijn: Kroatië (van 135 naar 42), Spanje (van 550 naar 176) en Slovenië (van 64 naar 21). In de buurlanden Frankrijk en Nederland en in de goed presterende landen Noorwegen, Finland en Denemarken, is de afname bij deze leeftijdscategorie daarentegen beperkter. Landen met een mooie vooruitgang voor de verkeersveiligheid van senioren zijn: Slovenië (van 51 naar 24), Letland (van 73 naar 35) en Zwitserland (van 117 naar 68).



Figuur 15: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang de leeftijdscategorie, 28 Europese landen<sup>24</sup> (2007-2016).  
Bron: CARE & Statbel

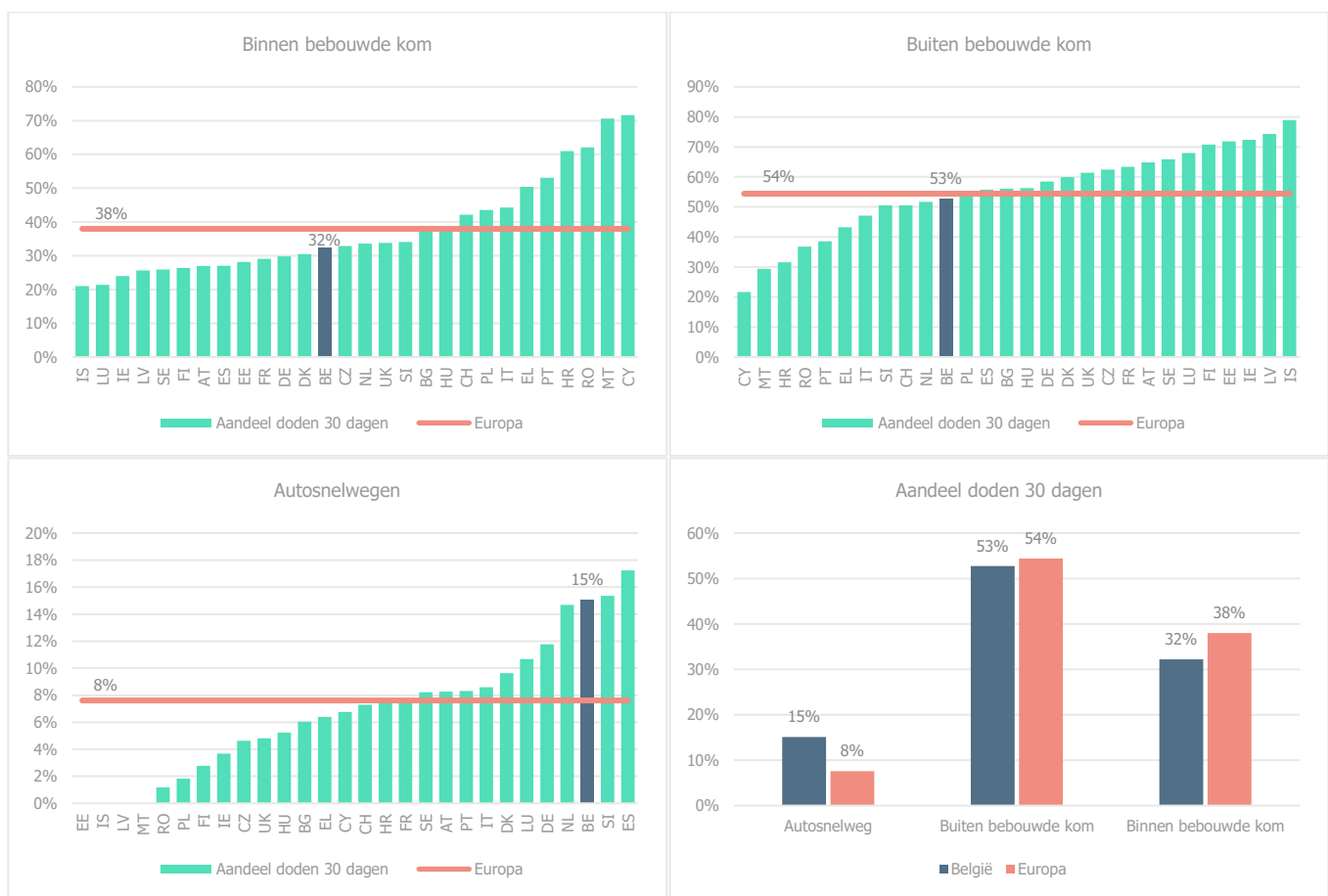
<sup>24</sup> Zonder BG, IE en LT. Landen waarvoor te kleine aantallen voor extreme evoluties zorgen, worden niet apart weergegeven maar zijn wel opgenomen in de berekening van het Europese gemiddelde.

### 2.3.3 Naargelang het wegtype

Wegtypes kunnen op verschillende manieren gedefinieerd worden op basis van criteria zoals juridisch statuut, zichtbare uitrustingskenmerken, verkeersintensiteit of hun functie in het wegennetwerk. In de internationale databanken wordt meestal gebruik gemaakt van een indeling op basis van het juridisch statuut met een onderscheid tussen autosnelwegen (*motorways*), wegen binnen bebouwde kom (*urban roads*) en wegen buiten bebouwde kom (*rural roads*).

In 2016 werden in België de meeste doden geregistreerd bij verkeersongevallen buiten de bebouwde kom (336). Op wegen binnen de bebouwde kom werden 194 doden geregistreerd en op autosnelwegen 100 doden. De verdeling van het aantal doden over deze drie wegtypes voor de periode 2014-2016 wordt voor alle landen waarvoor informatie beschikbaar was, weergegeven in Figuur 16.

Uit Figuur 16 blijkt dat België een relatief groot aandeel doden kent op autosnelwegen (15%), in vergelijking met andere Europese landen (gemiddelde: 8%). Enkel in Spanje (17%) en Slovenië (15,4%) wordt een groter aandeel doden op autosnelwegen geregistreerd. Verder kennen ook buurlanden Nederland (14,7%) en Duitsland (12%) een groot aandeel doden op autosnelwegen. België kent dan weer een lager aandeel doden op wegen binnen de bebouwde kom (32% ten opzichte van een Europees gemiddelde van 38%). Het aandeel doden op wegen buiten de bebouwde kom (53%) ligt rond het Europese gemiddelde (54%).



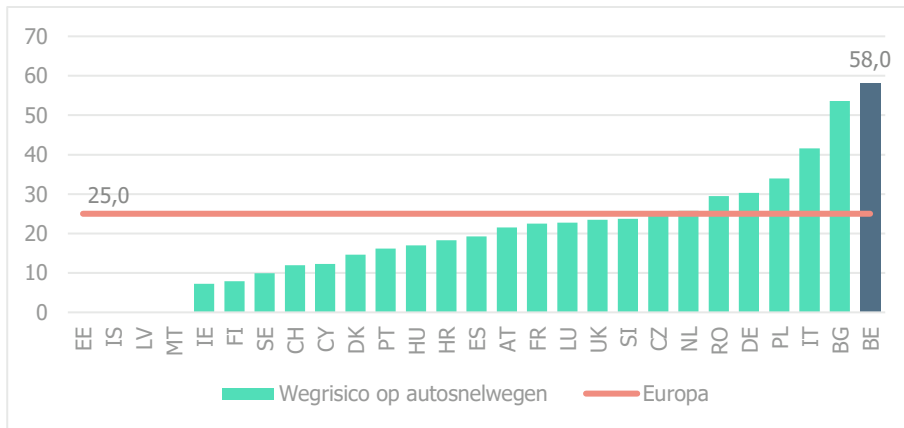
Figuur 16: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de wegtypes waar het ongeval plaatsvond, 28 Europese landen<sup>25</sup> (2014-2016)<sup>26</sup>. Bron: CARE & Statbel

Omdat de dichtheid van het snelwegennet verschilt tussen landen, is het ook interessant om te kijken naar het wegrisico, dit wordt uitgedrukt als het aantal doden per 1000 km snelwegen (Figuur 17). Dat verandert de positie van België niet: met 58 doden per 1000 km autosnelweg is België het slechtst presterende land wat verkeersveiligheid op autosnelwegen betreft. België kent zo een wegrisico dat meer dan dubbel zo hoog ligt als het Europese gemiddelde (25). Tot de best presterende landen behoren Ierland, Finland en Zweden.

<sup>25</sup> Zonder LT, NO en SK.  
<sup>26</sup> 2013-2015 voor BG en IE.

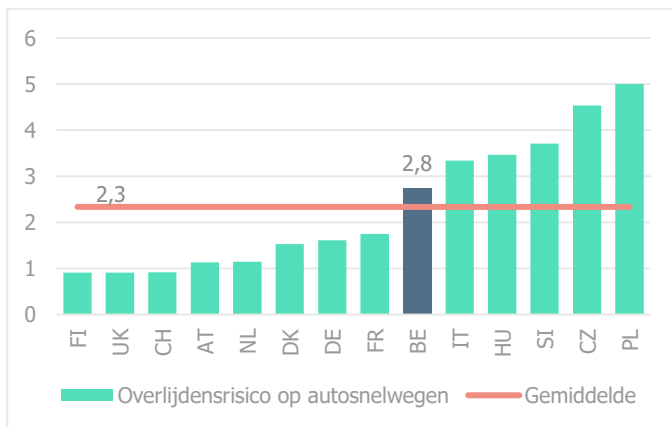


Buurlanden Frankrijk, Luxemburg en het Verenigd Koninkrijk bevinden zich net onder het Europese gemiddelde en Nederland en Duitsland er net boven.



Figuur 17: Doden 30 dagen op autosnelwegen per 1000 km weg, 27 Europese landen<sup>27</sup> (2014-2016)<sup>28</sup>. Bron: CARE, Statbel & Eurostat

De zwakke positie van België zou verder verklaard kunnen worden door de hoge voertuigintensiteit op Belgische autosnelwegen, zeker in vergelijking met sommige dunbevolkte landen. Figuur 18 geeft het overlijdensrisico weer voor Belgische autosnelwegen in vergelijking met een aantal andere Europese landen. Het overlijdensrisico wordt uitgedrukt als het aantal verkeersdoden per miljard afgelegde kilometer door gemotoriseerde voertuigen op autosnelwegen. Deze indicator is interessant omdat hij rekening houdt met de verkeersdrukke en daardoor het gemiddelde risico uitdrukt dat een individu loopt op een dodelijk verkeersongeval bij een rit over een zekere afstand op een autosnelweg. We zien ook hier dat België zwak scoort in vergelijking met andere Europese landen. Het risico op een dodelijk verkeersongeval is op Belgische autosnelwegen gemiddeld meer dan het dubbele van dat in Nederland en zelfs drie maal groter dan in het Verenigd Koninkrijk. Ook ten opzichte van de buurlanden Frankrijk en Duitsland scoort België beduidend zwakker met risicopercentages die respectievelijk 57% en 71% hoger liggen.



Figuur 18: Doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometer op autosnelwegen, 14 Europese landen<sup>29</sup> (2016)<sup>30</sup>. Bron: IRTAD

Op basis van Figuur 17 en Figuur 18 kunnen we besluiten dat België zwak scoort op het vlak van verkeersveiligheid op autosnelwegen in vergelijking met andere Europese landen en zelfs uitgesproken zwak in vergelijking met de buurlanden.

Figuur 19 toont het wegrisico op wegen binnen en buiten de bebouwde kom voor een aantal Europese landen. Het wegrisico wordt opnieuw berekend als het aantal verkeersdoden per 1000 kilometer weglengte. De figuur illustreert dat België op wegen binnen de bebouwde kom matig scoort in vergelijking met andere Europese landen. België bevindt zich weliswaar vrij dicht bij het gemiddelde, net als de buurlanden Frankrijk en Luxemburg, maar doet het uitgesproken zwakker dan de voor dit criterium best presterende landen Oostenrijk,

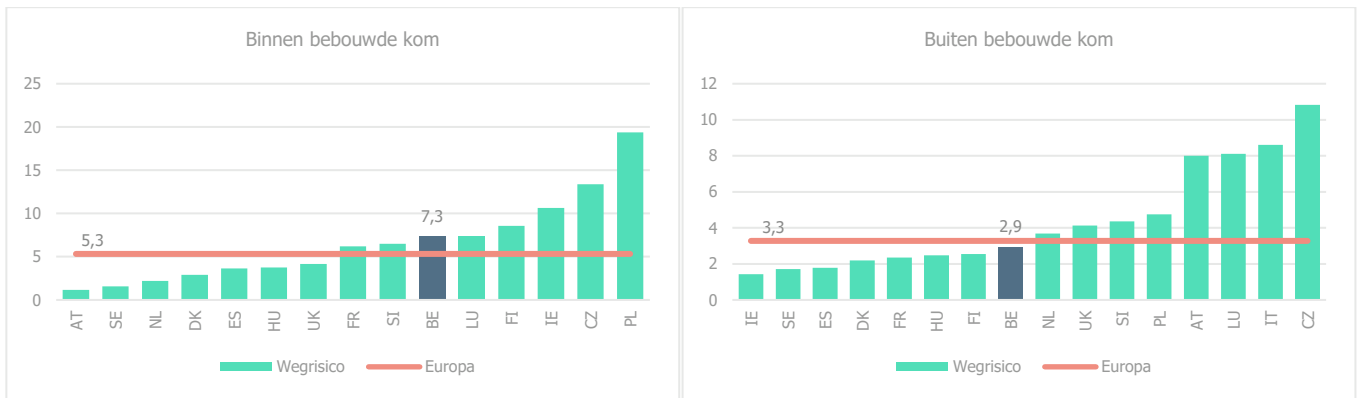
<sup>27</sup> Zonder EL, LT, NO en SK.

<sup>28</sup> Doden 30 dagen BG en IE: 2013-2015; Lengte autosnelwegen BE: 2010, AT: 2014, IT: 2015.

<sup>29</sup> Zonder BG, CY, EE, EL, ES, HR, IE, IS, LT, LU, LV, MT, NO, PT, RO, SE en SK.

<sup>30</sup> 2013 voor PL, 2014 voor UK, 2015 voor BE en HU.

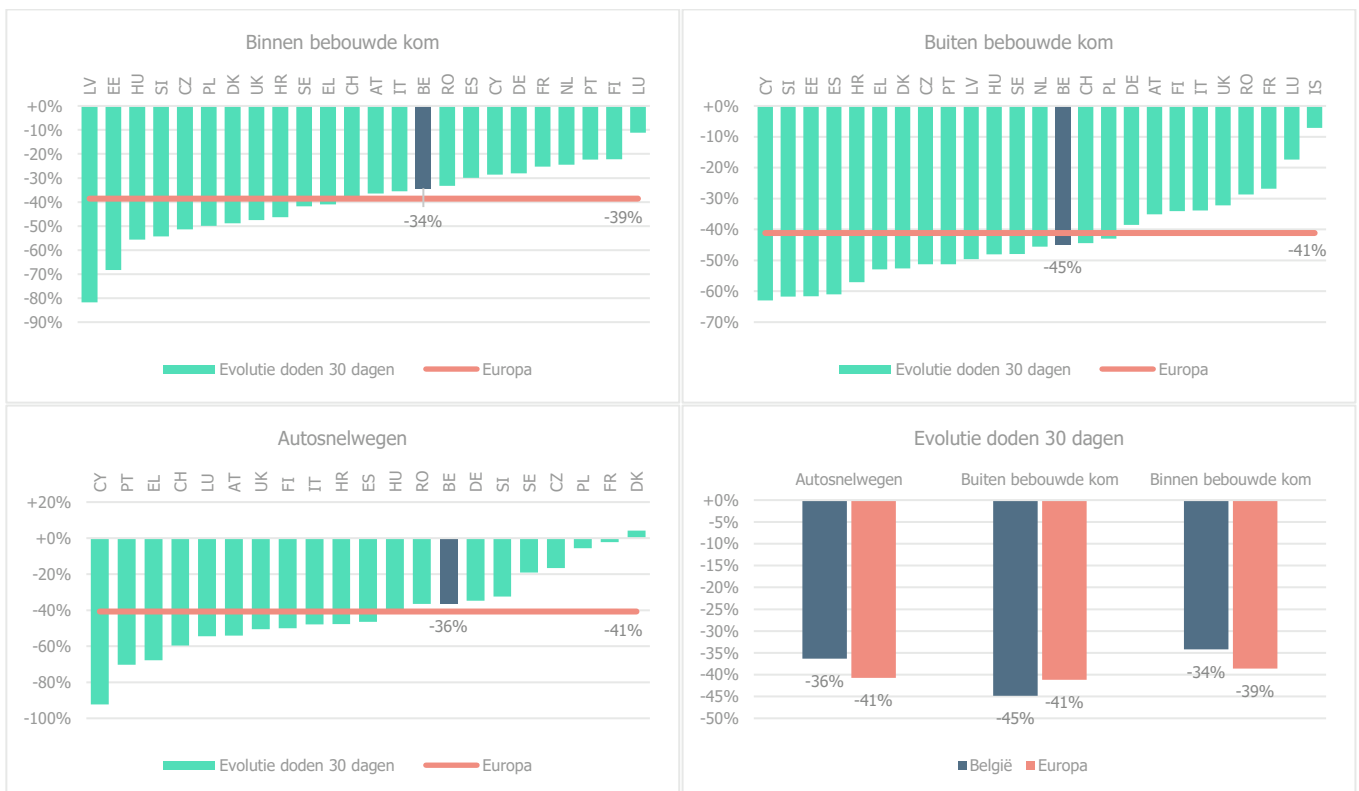
Zweden en Nederland. Op wegen buiten de bebouwde kom scoort België dan weer iets beter dan gemiddeld in vergelijking met andere Europese landen. De data zijn enigszins onzeker omdat ze wat betreft de lengte van het wegennet voor een aantal landen verouderd zijn.



Figuur 19: Doden 30 dagen binnen en buiten bebouwde kom per 1000 km weg, 16 Europese landen<sup>31</sup> (2014-2016)<sup>32</sup>. Bron: IRTAD

Vergelijken we de evolutie van het aantal doden op de verschillende wegtypen in België met het Europese gemiddelde (

Figuur 20), dan blijkt dat België een sterkere verbetering heeft doorgemaakt op wegen buiten de bebouwde kom (-45% ten opzichte van een Europees gemiddelde van -41%), maar een minder sterke daling kende op wegen binnen de bebouwde kom (-34% ten opzichte van -39%) en op autosnelwegen (-36% ten opzichte van -41%). Portugal, Griekenland en Zwitserland kenden een sterke daling van het aantal doden op autosnelwegen (van 60% of meer).

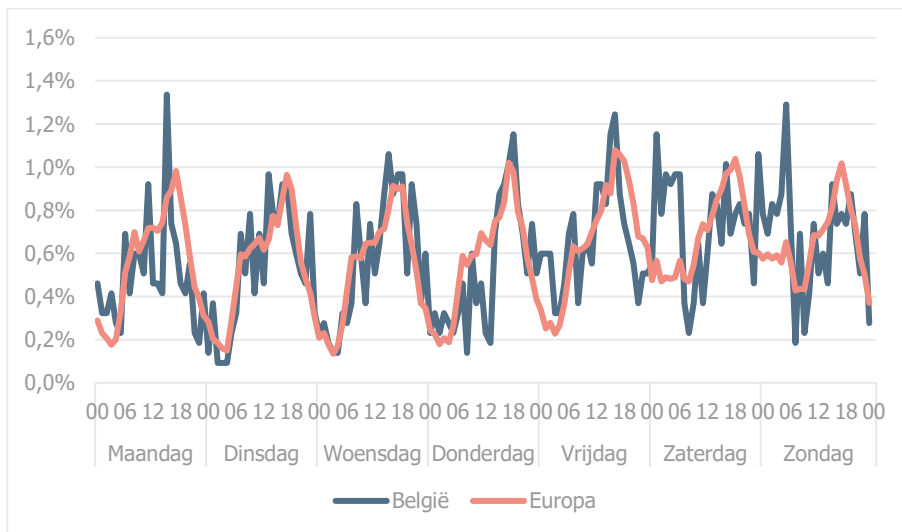


Figuur 20: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het wegtype, 25 Europese landen<sup>33</sup> (2007-2016). Bron: CARE & Statbel

<sup>31</sup> Binnen/buiten bebouwde kom zonder BG, CH, CY, DE, EE, EL, HR, IS, LT, LV, MT, NO, PT, RO en SK. Binnen bebouwde kom: zonder IT.  
<sup>32</sup> Doden 30 dagen IE: 2013-2015; Lengte wegennet: 2016 behalve voor DK en IE: 2001, BE en ES: 2007, FR: 2015.  
<sup>33</sup> Zonder BG, IE, LT, MT, NO en SK. Landen waarvoor te kleine aantallen voor extreme evoluties zorgen, worden niet apart weergegeven maar zijn wel opgenomen in de berekening van het Europese gemiddelde.

### 2.3.4 Naargelang de periode van de week

In Figuur 21 wordt de verdeling van het aantal doden over de uren van de week voorgesteld. Hieruit blijkt dat België van maandag tot vrijdag een gelijkaardig patroon kent als Europa, dit is echter niet het geval tijdens het weekend. Op vrijdag- en zaterdagavond is er een opvallend verschil: België kent op die momenten een piek van het aantal doden, terwijl er in Europa een daling is.



Figuur 21: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de dagen van de week en de uren van de dag, België en Europa<sup>34</sup> (2014-2016)<sup>35</sup>. Bron: CARE & Statbel

De uren van de week kunnen opgesplitst worden in vier periodes: wekdagen (maandag tot vrijdag tussen 6:00 en 21:59), weknachten (maandag tot donderdag tussen 22:00 en 05:59), weekenddagen (zaterdag en zondag tussen 6:00 en 21:59) en weekendnachten (vrijdag tussen 22:00 en 00:00, zaterdag en zondag tussen 22:00 en 23:59 en maandag tussen 0:00 en 5:59). Het aantal doden per miljoen inwoners per uur wordt voor deze vier periodes weergegeven in Figuur 22.

Uit deze figuur blijkt dat België bijzonder slecht presteert tijdens de weekendnachten: alleen Roemenië kent een hogere mortaliteit tijdens deze periode. De mortaliteit ligt met 4,3 doden per miljoen inwoners per uur, dan ook bijna dubbel zo hoog als het Europees gemiddelde (2,4). Ook tijdens weknachten bevindt België zich bij de slechter presterende landen: hoewel de mortaliteit tijdens deze periode het laagst ligt (2,5), ligt deze ver boven het Europese gemiddelde (1,6). Tijdens wekdagen en weekenddagen bevindt België zich nog steeds boven het Europese gemiddelde, maar neemt het eerder een positie in het midden in (respectievelijk op de 19<sup>e</sup> en 16<sup>e</sup> plaats van de 30 landen).

Eén van de mogelijke verklaringen waarom België tijdens de nachten zo'n hoge mortaliteit kent, is omdat er in België 's nachts relatief meer onder invloed van alcohol wordt gereden dan in andere landen. Tussen 2007 en 2009 werd het rijden onder invloed in 13 Europese landen geobserveerd in het kader van het Europese onderzoeksproject DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) (Houwing, et al., 2011). Hieruit blijkt dat België het hoogste percentage bestuurders kent dat tijdens de nachten rijdt met een BAG > 0,1 g/l. Uit de nationale gedragsmeting die in België regelmatig uitgevoerd wordt, blijkt bovendien dat het percentage rijden onder invloed tijdens weekendnachten sinds 2003 niet afneemt en dat het percentage rijden onder invloed tijdens de weknachten sinds 2009 zelfs toeneemt (Focant, 2016).

<sup>34</sup> Zonder SK.

<sup>35</sup> 2013-2015 voor BG, IE en LT.



Figuur 22: Doden 30 dagen per miljoen inwoners per uur naargelang de periode van de week, 30 Europese landen<sup>36</sup> (2014-2016<sup>37</sup>). Bron: CARE & Statbel

Figuur 23 geeft de evolutie weer tussen 2007 en 2016 van het aantal doden voor de vier periodes van de week. De afgelopen 10 jaar nam het aantal doden het sterkst af tijdens weekendnachten, zowel in België als in Europa is er sprake van een halvering. Verschillenden landen kenden tijdens deze periode een zeer sterke afname zoals Estland (van 25 naar 7), Tsjechië (van 155 naar 50), Denemarken (van 66 naar 20) en Slovenië (van 45 naar 15). Op weekdagen en -nachten is de afname in België (respectievelijk -32% en -41%) kleiner dan die in Europa (respectievelijk -37% en -44%). Ook tijdens weeknachten hebben Slovenië, Tsjechië en Denemarken een grote daling hebben verwezenlijkt.

In Denemarken en Estland vond in dezelfde periode ook een grote daling van het aantal alcoholgerelateerde doden plaats. In Denemarken werden de straffen voor rijden onder invloed aangescherpt: zo moeten sinds 2005 alle bestuurders die betrapt worden verplicht een cursus volgen over alcohol en verkeersveiligheid. Bij bestuurders met een BAG > 1,2 g/l wordt het rijbewijs onvoorwaardelijk voor minstens drie jaar ingetrokken. Sinds 2010 maakt de politie er ook gebruik van sampling toestellen, waardoor er meer controles kunnen plaatsvinden. Ook in Estland is het aantal alcoholcontroles sterk toegenomen in deze periode waardoor het zelfs één van de hoogste handhavingcijfers van Europa kent (ETSC, 2018b).

<sup>36</sup> Zonder SK.

<sup>37</sup> 2013-2015 voor BG, IE en LT.



Figuur 23: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang de periode van de week, 26 Europese landen<sup>38</sup> (2007-2016). Bron: CARE & Statbel

## 2.4 Conclusies en aandachtspunten

Op basis van de internationale vergelijking van officiële ongevallencijfers kunnen we volgende **conclusies** trekken.

- In 2018 is het risico om te overlijden in België groter dan in andere Europese landen. Met een mortaliteit van 52 doden per miljoen inwoners positioneert België zich **boven het Europese gemiddelde**: naast Luxemburg zijn het uitsluitend Zuid- en Oost-Europese landen die een hogere verkeersmortaliteit kennen. De buurlanden doen het beter, voornamelijk Nederland en het Verenigd Koninkrijk die bij de best presterende landen kunnen worden gerekend.

<sup>38</sup> Zonder BG, IE, LT en SK. Landen waarvoor te kleine aantallen voor extreme evoluties zorgen, worden niet apart weergegeven maar zijn wel opgenomen in de berekening van het Europese gemiddelde.

- Wanneer er rekening wordt gehouden met de motoriseringsgraad, verschuift de positie van België meer naar het midden omdat ons land een relatief groot voertuigenpark kent, maar bevinden we ons nog steeds achter de buurlanden.
- Hoewel de verkeersmortaliteit in België **op 15 jaar** is gehalveerd, is de **positie** van ons land **bijna onveranderd** gebleven tussen 2004 (17<sup>e</sup> plaats van 31 landen) en 2018 (18<sup>e</sup> plaats van 31 landen). De Baltische staten kenden een zeer opmerkelijke daling, maar ook in Slovenië, Ierland en Spanje is de mortaliteit sterk afgenomen. De mortaliteit in België evolueerde gunstiger dan in de beter presterende buurlanden Nederland en het Verenigd Koninkrijk, maar dit was onvoldoende om het verschil weg te werken. De **laatste vijf jaar** kennen we echter wel een veel **gunstigere evolutie** dan in de meeste andere Europese landen.

Naargelang de verplaatsingswijze van de slachtoffers:

- Het aandeel voetgangers in het totale aantal verkeersdoden is in België lager dan gemiddeld in Europa.
- België kent daarentegen één van de hoogste mortaliteitscijfers voor **fietzers** en voor **inzittenden van lichte vrachtwagens en vrachtwagens**. De mortaliteit voor de slachtoffers bij de tegenpartij in ongevallen met vrachtwagens en lichte vrachtwagens ligt rond het gemiddelde.
- Ook de evolutie over de laatste 10 jaar was minder gunstig voor fietsers en voor inzittenden van lichte vrachtwagens en vrachtwagens dan in andere Europese landen.

Naargelang het geslacht en de leeftijd van de slachtoffers:

- Over de afgelopen 10 jaar is de verkeersveiligheid voor mannen in België even sterk verbeterd als op Europees vlak, voor **vrouwen** kende deze echter een minder sterke verbetering.
- België kent een groter aandeel verkeersdoden tussen 20 en 34 jaar dan gemiddeld in Europa. De hogere mortaliteit in België beperkt zich tot de **volwassen bevolking**: bij kinderen en 15- tot 17-jarigen ligt de mortaliteit rond het Europese gemiddelde.
- De mortaliteit voor kinderen en 15- tot 17-jarigen is de afgelopen 10 jaar ook sterker afgenomen dan gemiddeld in Europa. Ook de 18- tot 24-jarigen kenden een sterkere daling.
- In heel Europa is de daling van de mortaliteit voor **65-plussers** veel minder sterk gedaald dan voor andere leeftijdscategorieën. In België is deze daling, net zoals in Frankrijk en Nederland, opvallend klein.

Naargelang het wegtype:

- Verder kent België, net zoals de buurlanden Luxemburg en Nederland, een relatief groot aandeel doden op **autosnelwegen**. Het aandeel doden dat geregistreerd wordt binnen de bebouwde kom is daarentegen kleiner dan in de meeste andere Europese landen.
- Hoewel het grote aandeel doden op autosnelwegen minstens voor een deel te maken heeft met de relatief grote dichtheid van het snelwegennet in België, kent ons land wel het hoogste aantal doden per km autosnelweg. Ook als we rekening houden met de verkeersdrukke op autosnelwegen blijft België zwak scoren.
- De evolutie van het aantal doden op autosnelwegen over de afgelopen 10 jaar was in België bovendien minder gunstig dan in de meeste andere Europese landen.

Naargelang het tijdstip:

- Ten slotte blijkt België een buitengewoon hoge mortaliteit te kennen tijdens de nachten, en dan vooral tijdens **weekendnachten**.

Uit deze internationale vergelijking kunnen we tot slot enkele **aandachtspunten** voor toekomstige maatregelen in België afleiden:

- De analyse van de eindprestaties toont aan dat België slechter scoort dan de buurlanden en dat er nog een grote marge is voor verbetering. Vooral met Nederland en het Verenigd Koninkrijk, die al enkele decennia tot de best presterende landen behoren, is het verschil groot.
- Specifieke doelgroepen die bij het bepalen van toekomstige beleidsmaatregelen in aanmerking moeten worden genomen zijn fietsers, professionele bestuurders en senioren. Ook ongevallen op autosnelwegen en nachtelijke ongevallen dienen specifieke aandacht te krijgen.

## 3 Tussenprestaties

### 3.1 Gedrag van weggebruikers

Dit hoofdstuk behandelt het risicogedrag van weggebruikers. Daarmee wordt gedrag bedoeld dat het ongevalsrisico en de ernst ervan voor de verkeersdeelnemers verhoogt. De risicogedragingen die besproken worden zijn rijden onder invloed van alcohol, te snel rijden, het (niet-)gebruiken van beveiligingssystemen, afleiding, medische aandoeningen die de rijvaardigheid beïnvloeden, slaperigheid achter het stuur en rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen.

Voor elke gedraging wordt de prevalentie besproken, op basis van geobserveerd of zelfgerapporteerd gedrag. Zelfgerapporteerde gegevens moeten echter met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden omdat sociale wenselijkheid hier een rol kan spelen. Daarnaast worden de relevante structurele en culturele factoren besproken die een invloed hebben op de prevalentie van het gedrag. Ten slotte worden de maatregelen behandeld die bedoeld zijn om dit gedrag aan te pakken.

#### 3.1.1 Rijden onder invloed van alcohol

Rijden onder invloed van alcohol is één van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid. Hoewel slechts een klein percentage van de autoritten onder invloed van alcohol worden afgelegd, hebben deze naar verhouding een groot aandeel in verkeersongevallen. Alcohol verhoogt het ongevalsrisico omdat het de rijvaardigheid van bestuurders aantast.

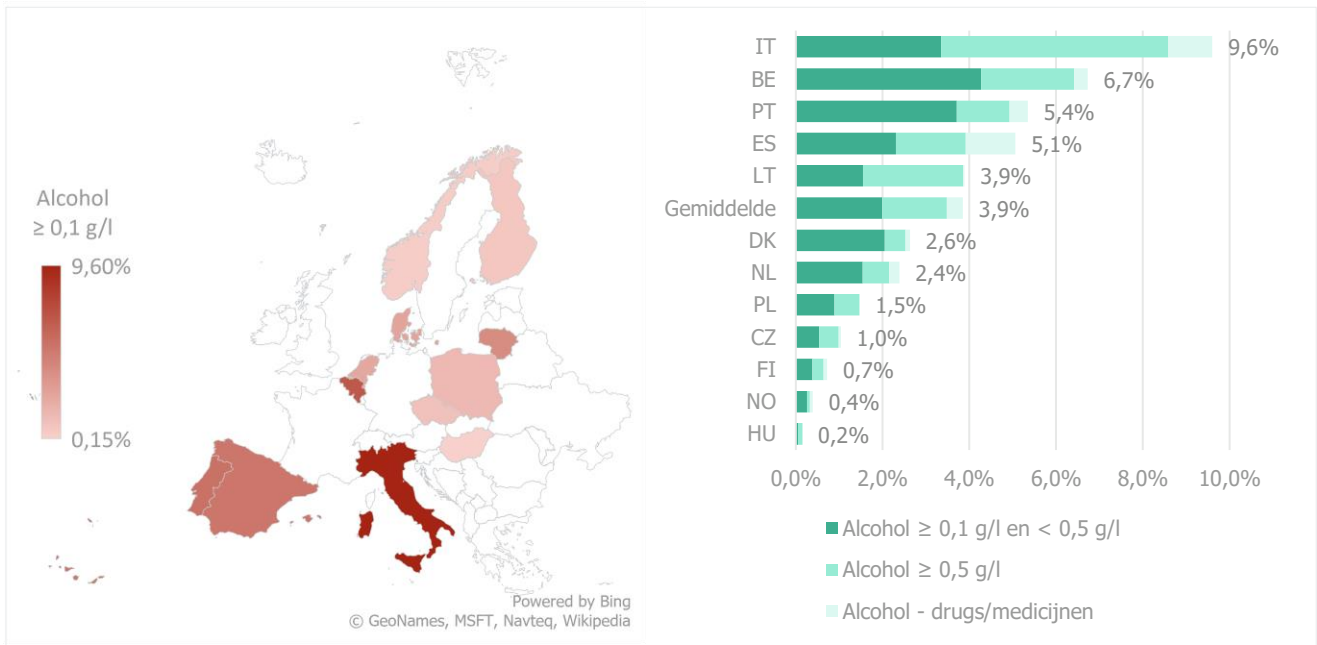
##### 3.1.1.1 Prevalentie

Op basis van de **gedragsmeting** "rijden onder invloed van alcohol" (Focant, 2016) blijkt dat in 2015 in België 2,7% van de bestuurders met een alcoholpromillage (BAG<sup>39</sup>) van meer dan 0,5 g/l rijdt. Dit percentage is niet afgenomen ten opzichte van 2009 en ligt zelfs significant hoger dan het resultaat van 2007 (2,0%). Het is moeilijk om dit percentage te vergelijken met nationale gedragsmetingen uit het buitenland omdat de gebruikte methodologie verschillend is.

Tijdens het Europese onderzoeksproject DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) (Houwing, et al., 2011)) werd het rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen geobserveerd in 13 Europese landen, waaronder België. De observaties vonden plaats tussen 2007 en 2009 en gebeurden door bloed- en speekselmonsters af te nemen bij bijna 50.000 autobestuurders. De resultaten worden geïllustreerd in Figuur 24. Uit dit onderzoek bleek dat gemiddeld 3,9% van de bestuurders onder invloed van alcohol reed (BAG > 0,1 g/l) waaronder 0,4% in combinatie met drugs of geneesmiddelen. Op Italië na, kende België met 6,7%<sup>40</sup> het hoogste percentage bestuurders onder invloed van alcohol. Over het algemeen ligt de prevalentie van rijden onder invloed hoger in de Zuid-Europese landen die deelnamen en lager in de Oost- en Noord-Europese landen. Ook het aandeel Belgische bestuurders met een alcoholpromillage boven de wettelijke limiet van 0,5 g/l lag met 2,2% boven het Europese gemiddelde (1,5%). Enkel Italië (5,2%) en Litouwen (2,3%) kenden een hogere prevalentie.

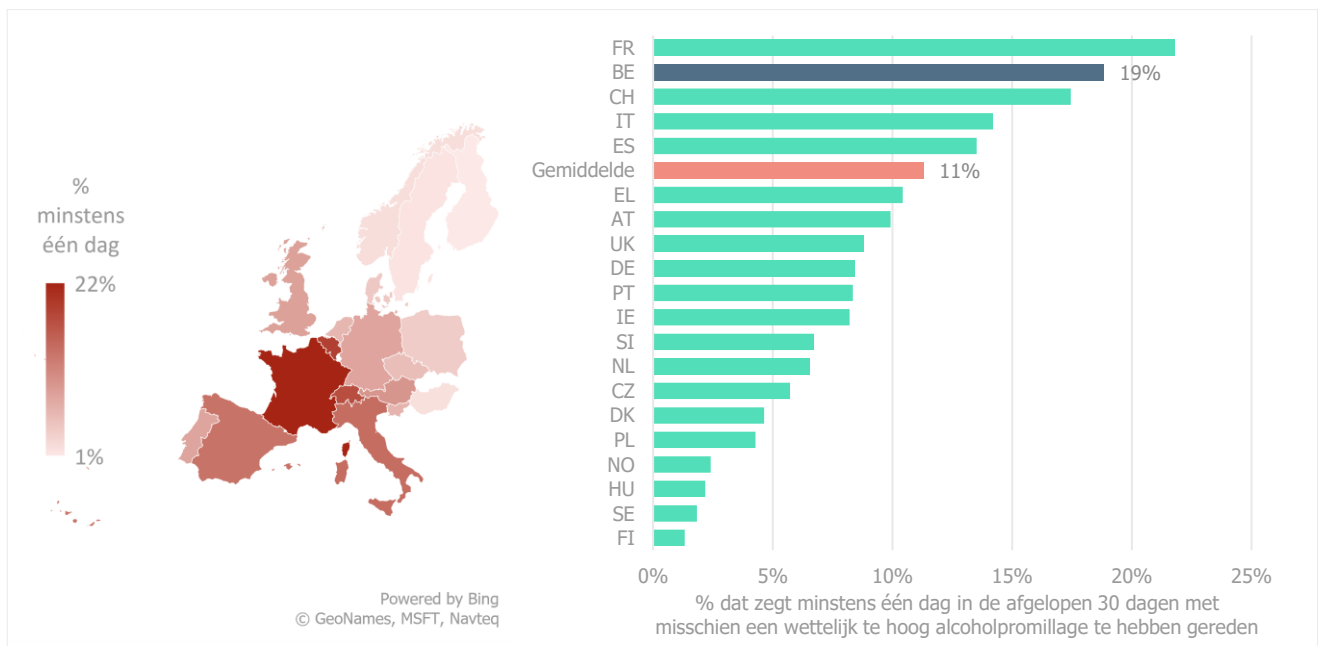
<sup>39</sup> Bloedalcoholgehalte

<sup>40</sup> Het verschil met het resultaat van de gedragsmeting (2,7%) heeft te maken met het feit dat beide studies een verschillende grenswaarde hanteren: in de DRUID-studie werd het percentage bestuurders met een BAG > 0,1 g/l berekend, terwijl in de gedragsmeting het percentage bestuurders met een BAG boven de wettelijke limiet (0,5 g/l) werd gemeten.



Figuur 24: Geobserveerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol: geobserveerd percentage autobestuurders die rijden onder invloed van alcohol, naargelang het alcoholgehalte of de combinatie met drugs of geneesmiddelen, 12 Europese landen (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011

Ook op basis van **zelfgerapporteerd gedrag** vinden we dat België zeer slecht scoort wat rijden onder invloed van alcohol betreft. Tijdens de ESRA-enquête die in 2015 en 2016 werd afgenomen in o.m. 20 Europese landen werd gevraagd "hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen autogereden met misschien een wettelijk te hoog alcoholpromillage?". Van de Belgische respondenten antwoordde 19% dat ze minstens één keer onder invloed hebben gereden (Figuur 25). Dit percentage ligt niet alleen ver boven het Europese gemiddelde (11%) maar is ook het op één na hoogste percentage dat werd waargenomen. Andere slechte leerlingen zijn Frankrijk (22%) en Zwitserland (17%). Parallel aan de resultaten op basis van geobserveerd gedrag in de DRUID-studie, zijn de laagste prevalenties op basis van zelfgerapporteerd gedrag ook te vinden in de Noord- en Oost-Europese landen.



Figuur 25: Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol: percentage autobestuurders dat zegt minstens één dag in de afgelopen 30 dagen met misschien een wettelijk te hoog alcoholpromillage te hebben gereden, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

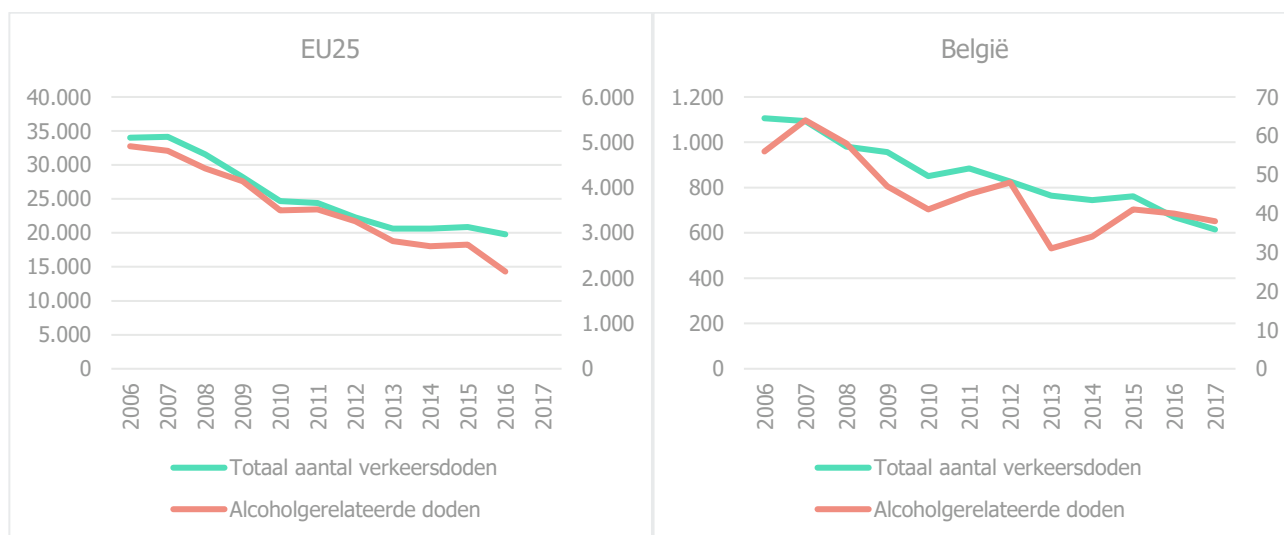
<sup>41</sup> AT, BE, CH, DE, DK, EL, ES, FI, FR, IE, IT, NL, PL, PT, SE, SI, UK: 2015; CZ, HU, NO: 2016



Het aantal **alcoholgerelateerde ongevallen** wordt in België gedefinieerd als het aantal letselongevallen waarbij minstens één van de bestuurders of voetgangers een positieve ademtest aflegde. In 2017 werd echter maar 65% van alle bestuurders en voetgangers die bij een letselongeval betrokken raakten, onderworpen aan een ademtest door de politie. In totaal werden 38 doden geregistreerd in alcoholgerelateerde ongevallen. Dit is een onderschatting omdat er bij overleden of zwaargewonde bestuurders bijna nooit een ademtest wordt afgenomen. Daarnaast is het ook zeer moeilijk om dit cijfer te vergelijken met cijfers uit andere Europese landen omdat er veel verschillen bestaan in de definitie en registratie van alcoholgerelateerde verkeersdoden.

Een internationale vergelijking kan wel gevonden worden in het rapport van ETSC (2018) waarin de evolutie van het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden tussen 2006 en 2016 wordt vergeleken tussen 25 Europese landen<sup>42</sup>. In Figuur 26 worden alle officieel geregistreerde alcoholgerelateerde verkeersdoden in 25 Europese landen opgeteld en wordt hun evolutie vergeleken met de evolutie van het totale aantal verkeersdoden in deze landen. Hieruit blijkt dat het aantal alcoholgerelateerde doden sterker is afgenomen (-47%) dan het totale aantal verkeersdoden (-40%). Vergelijken we deze cijfers met deze uit de Belgische officiële ongevallenstatistieken (Statbel, 2018) dan vinden we dat het aantal alcoholgerelateerde doden in België in deze periode minder sterk is afgenomen (-29%) dan het totale aantal verkeersdoden (-39%).

Verder blijkt uit de analyse door ETSC (2018) dat het aantal alcoholgerelateerde doden bijzonder sterk gedaald is in Estland, Letland en Denemarken.



Figuur 26: Evolutie van het totale aantal verkeersdoden en van het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden, België en EU25<sup>43</sup> (2006-2017). Bron: Statbel & ETSC, 2018

**Rijden onder invloed van alcohol**

**Positie België:**  
Bij de slechtst presterende landen  
(Frankrijk, Zwitserland, Italië)

**Best presterende landen:**  
Noord-Europese landen (Noorwegen, Zweden en Finland)  
Oost-Europese landen (Hongarije, Polen, Tsjechië)

**Evolutie positie België:**  
Stagnatie

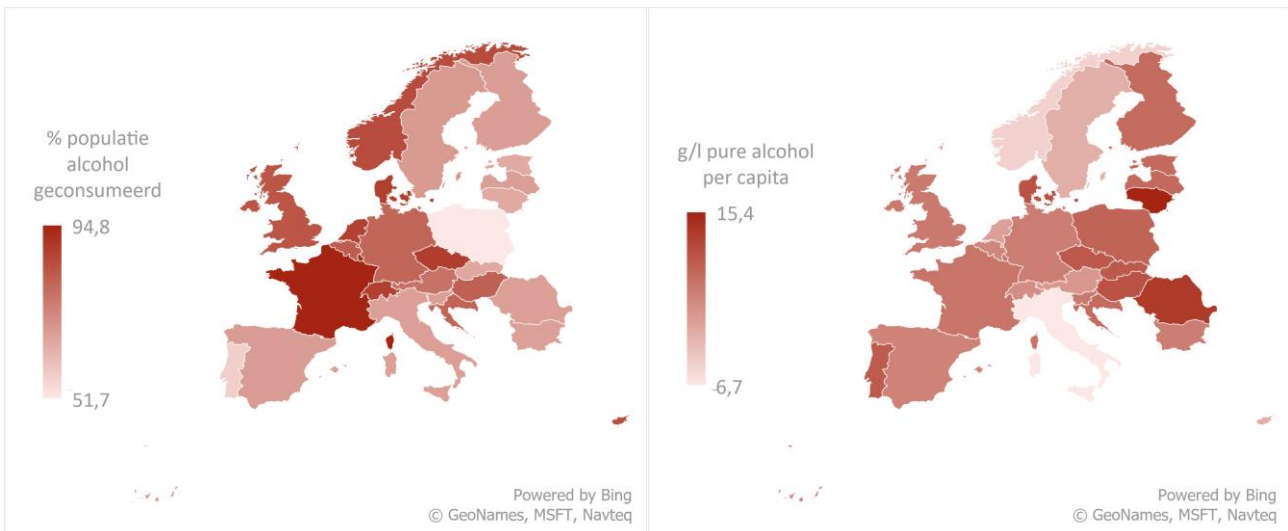
**Landen met de beste evolutie:**  
Estland, Letland en Denemarken

<sup>42</sup> Dit zijn de landen die voor deze periode vergelijkbare data konden voorzien, namelijk alle landen van de EU28 zonder Italië, Portugal en Malta.

<sup>43</sup> Gemiddelde van de EU28 zonder IT, PT en MT omdat data niet beschikbaar waren.

### 3.1.1.2 Structurele context

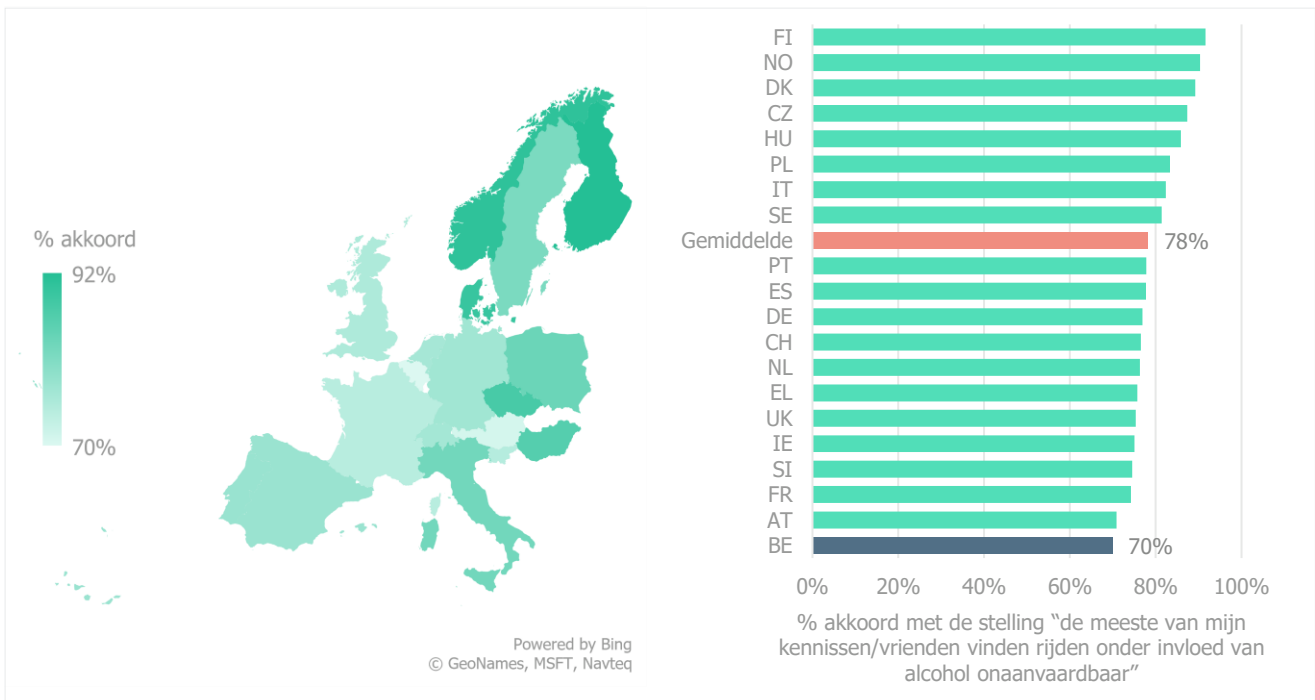
De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) publiceert verschillende statistieken m.b.t. alcoholconsumptie. Figuur 27 geeft het aandeel van de bevolking weer dat jaarlijks minstens één keer alcohol drinkt (links) en de alcoholconsumptie per capita (rechts). Beide figuren tonen een ander beeld. Terwijl het vooral de West-Europese landen zijn waar een groot aandeel van de populatie alcohol consumeert, zijn het eerder de Oost-Europese landen waar de alcoholconsumptie per capita het hoogst ligt. Denemarken en Tsjechië kennen voor beide indicatoren een hoge score. In België ligt het aantal drinkers hoog (82,3% van de populatie ouder dan 15 jaar), maar ligt de alcoholconsumptie per capita lager (11 liter). Er lijkt niet meteen een verband te bestaan met de prevalentie van rijden onder invloed. De goed presterende Oost-Europese landen Hongarije, Tsjechië en Polen kennen een eerder hoge alcoholconsumptie per capita. De slecht presterende landen Frankrijk, Zwitserland (en België) kennen daarentegen een eerder hoog aandeel van de populatie dat alcohol consumeert.



Figuur 27: Globale alcoholconsumptie: percentage van de populatie (15+) dat alcohol consumeerde tijdens de afgelopen 12 maanden (2010) en de totale alcoholconsumptie per capita (liter pure alcohol) (gemiddelde 2008-2010), 31 Europese landen. Bron: WHO

Tijdens de ESRA-enquête werd gepeild naar enkele attitudes m.b.t. rijden onder invloed van alcohol. Uit deze enquête blijkt o.m. dat 1,6% van de Belgen rijden onder invloed persoonlijk aanvaardbaar vindt. Dit percentage ligt onder het Europese gemiddelde (3,4%). De laagste scores vinden we bij landen die goed presteren zoals Hongarije, Tsjechië en Finland terwijl de hoogste scores bij de slecht presterende landen Italië en Frankrijk te vinden zijn.

België scoort daarentegen bijzonder slecht wat de subjectieve norm betreft (Figuur 28). Met de subjectieve norm wordt de perceptie bedoeld over wat belangrijke anderen van het gedrag vinden. Slechts 70% van de Belgen zegt akkoord te gaan met de stelling "De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar", terwijl het Europese gemiddelde 78% bedraagt. Ook in Oostenrijk (71%) en Frankrijk (74%) bestaat er een ongunstige subjectieve norm. De landen die geïdentificeerd werden als best presterend kennen eveneens een gunstige score wat de subjectieve norm betreft. Uit een onderzoek van Meesmann, Martensen, & Dupont (2015) bleek dat de descriptieve sociale norm (het aantal bestuurders dat denkt dat hun vrienden wel eens onder invloed van alcohol rijden) een significant effect heeft op het zelfgerapporteerd rijden onder invloed.



Figuur 28: Subjectieve norm m.b.t. rijden onder invloed van alcohol: percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling “de meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar”, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

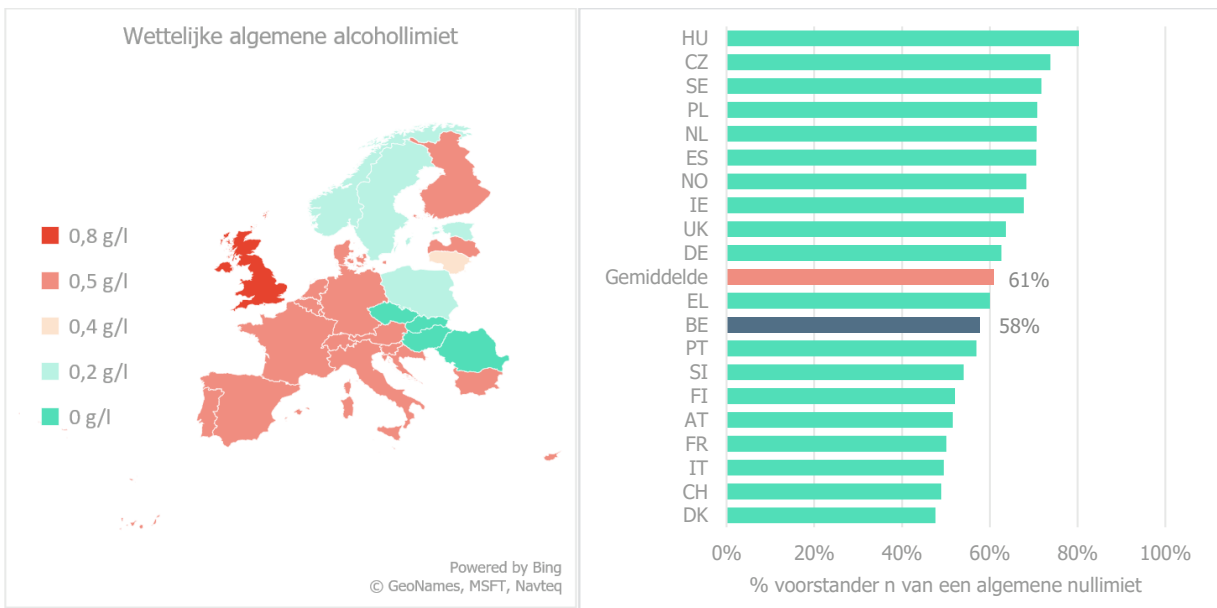
Verder gaat negen op de tien Belgische respondenten akkoord met stellingen die betrekking hebben op de gepercipieerde gedragscontrole (“Als je onder invloed van alcohol rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie”; 89%) en de risicoperceptie (“Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een ongeval in sterke mate”; 90%). Dit aandeel ligt rond het Europese gemiddelde. De laagste percentages voor beide stellingen zijn te vinden in Frankrijk en de hoogste in Finland.

### 3.1.1.3 Maatregelen

#### Wettelijke alcohollimieten

De Europese Commissie beveelt een algemene wettelijke alcohollimiet van 0,5 g/l BAG aan. Deze limiet wordt door de meeste Europese landen, waaronder België gehanteerd. Slechts twee landen kennen een hogere wettelijke alcohollimiet van 0,8 g/l BAG: het Verenigd Koninkrijk (zonder Schotland) en Malta. Verschillende Oost-Europese landen passen een algemene nullimiet toe (Tsjechië, Hongarije, Roemenië en Slowakije) of hebben een limiet van 0,2 g/l BAG (Estland en Polen) of 0,4 g/l BAG (Litouwen). Ook in de Noord-Europese landen Noorwegen en Zweden wordt een limiet van 0,2 g/l BAG toegepast.

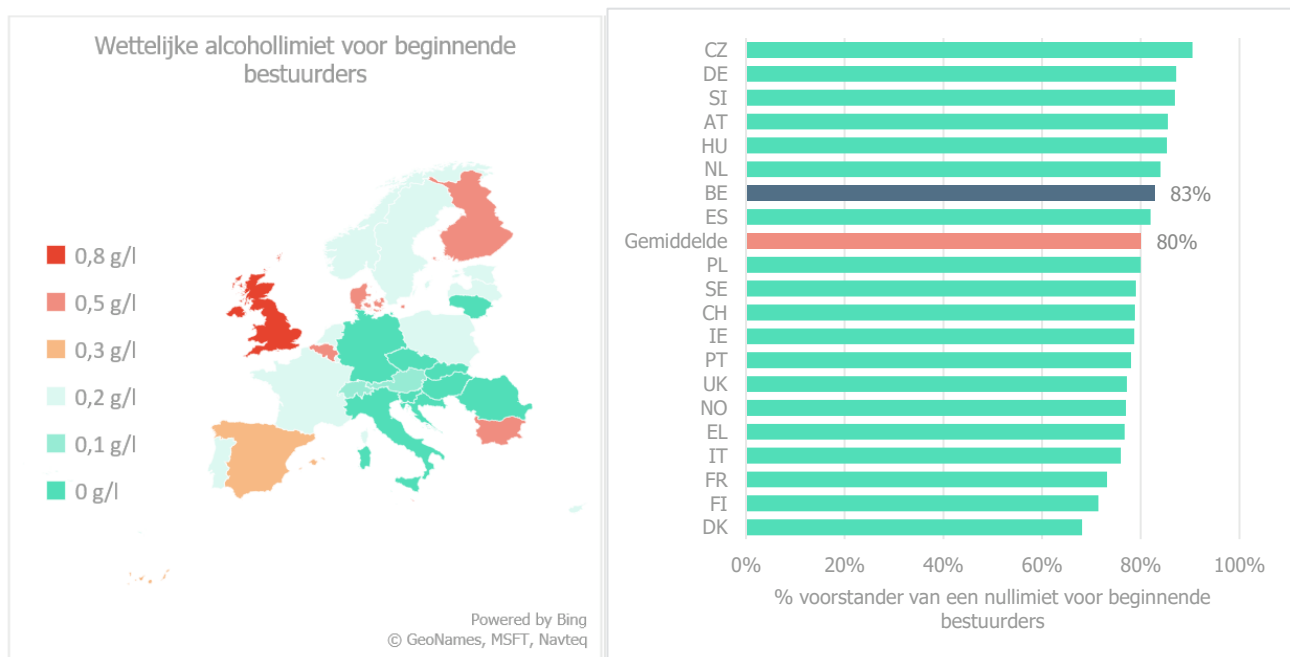
Uit de ESRA-enquête blijkt dat er een groter draagvlak is voor een nullimiet voor alle bestuurders in landen waar dit al het geval is, of waar er een limiet van 0,2 g/l BAG geldt (Figuur 29). België bevindt zich met 58% voorstanders net onder het Europese gemiddelde (61%). Deze maatregel kent het kleinste draagvlak in Denemarken (48%), Zwitserland (49%) en Italië (50%).



Figuur 29: Wettelijke algemene alcohollimiet, 31 Europese landen (2018) en het percentage respondenten dat zegt voorstander te zijn van een algemene nullimiet, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ETSC, 2018 & ESRA, Vias institute

Verder beveelt de Europese Commissie een lagere limiet van 0,2 g/l BAG aan voor professionele bestuurders en beginnende bestuurders. De landen die reeds een lagere algemene limiet hebben, passen deze ook toe voor professionele en beginnende bestuurders. De meeste andere landen hebben de limiet verlaagd voor beide doelgroepen. Enkel in het Verenigd Koninkrijk, Malta, Schotland, Denemarken, Finland en Bulgarije gelden de algemene limieten voor iedereen. In België geldt sinds 2015 een limiet van 0,2 g/l BAG voor professionele bestuurders, maar niet voor beginnende bestuurders. In Nederland is de situatie omgekeerd en geldt er enkel voor beginnende bestuurders een verlaagde limiet.

Ook een nullimiet voor beginnende bestuurders wordt het meest gesteund in landen waar dit reeds is ingevoerd, of waar er een limiet van 0,1 g/l BAG geldt (Figuur 30). In landen die nog geen verlaging van de alcohollimiet voor beginnende bestuurders hebben ingevoerd, ligt de steun voor een nullimiet onder het gemiddelde. Alleen in België is dit niet het geval: met 83% voorstanders, ligt het draagvlak net boven het Europees gemiddelde (80%).



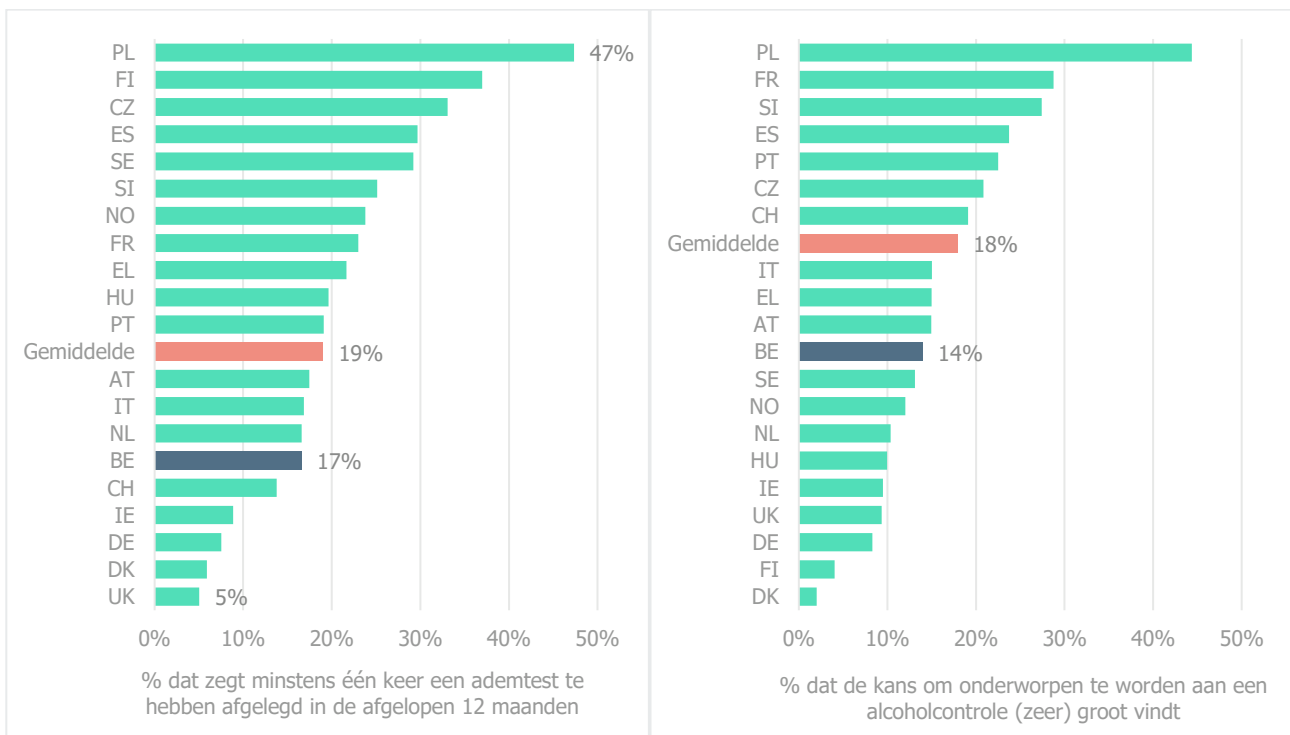
Figuur 30: Wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders, 31 Europese landen (2018) en het percentage respondenten dat zegt voorstander te zijn van een nullimiet voor beginnende bestuurders (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ETSC (2018) & ESRA, Vias institute

### Handhaving

In de meeste Europese landen kan de politie willekeurige ademtests uitvoeren, maar in Duitsland, Malta en Groot-Brittannië mag dit niet. Voor België zijn er geen totale cijfers beschikbaar over het aantal alcoholcontroles dat wordt uitgevoerd. Uit cijfers die verzameld werden door ETSC (2018) blijkt dat Estland en Polen in 2014 en 2015 een relatief hoog aantal alcoholcontroles kennen (meer dan 400 alcoholtests per 1000 inwoners). Ook in Finland, Oostenrijk en Zweden wordt relatief vaak gecontroleerd (meer dan 200 alcoholtests per 1000 inwoners). In Litouwen en Roemenië wordt minder vaak gecontroleerd (minder dan 80 alcoholtests per 1000 inwoners). In Polen is, naar aanleiding van een zeer ernstig alcoholgerelateerd ongeval, het aantal alcoholcontroles sterk opgevoerd van 8,9 miljoen in 2013 naar 17,8 miljoen in 2015.

Daarnaast kunnen ook zelfgerapporteerde gegevens een beeld geven over het niveau van handhaving in de verschillende Europese landen. Tijdens de ESRA-enquête werd gevraagd "Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u als autobestuurder afgenomen?". Van de Belgische respondenten zegt 17% in het afgelopen jaar minstens één keer aan een ademtest te zijn onderworpen. Dit ligt onder het gemiddelde van 19%. Uit de cijfers van ETSC bleek al dat er relatief veel alcoholtests worden afgenomen in Polen en Finland, dit wordt bevestigd door de zelfgerapporteerde cijfers: bijna de helft van de Poolse respondenten gaf aan in het afgelopen jaar een alcoholtest te hebben afgelegd, bij de Finnen is dit 37%. Verder is het zelfgerapporteerde handhavingsniveau relatief hoog in Tsjechië, Spanje en Zweden. De laagste handhavingcijfers zijn te vinden in het Verenigd Koninkrijk en Duitsland, landen waar er geen willekeurige ademtesten mogen uitgevoerd worden, en in Denemarken.

Verder werd er in de ESRA-enquête ook gepeild naar de subjectieve pakkans door de vraag "Als u aan een doorsnee autorit denkt, hoe groot is volgens u de kans om (als bestuurder) door de politie te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol (d.w.z. onderworpen worden aan een ademtest)?". Ook hier scoort België met 14% van de respondenten die een (zeer) grote kans ervaren, onder het Europese gemiddelde (18%). Polen en Frankrijk kennen de grootste subjectieve pakkans, terwijl Denemarken en – in tegenstelling tot de objectieve pakkans – Finland, de laagste subjectieve pakkans kennen.



Figuur 31: Objectieve en subjectieve pakkans op rijden onder invloed van alcohol: percentage respondenten dat zegt minstens één keer in het afgelopen jaar een ademtest te hebben afgelegd en het percentage respondenten dat zegt dat de kans om tijdens een doorsnee rit gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot is, 30 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

### Straffen

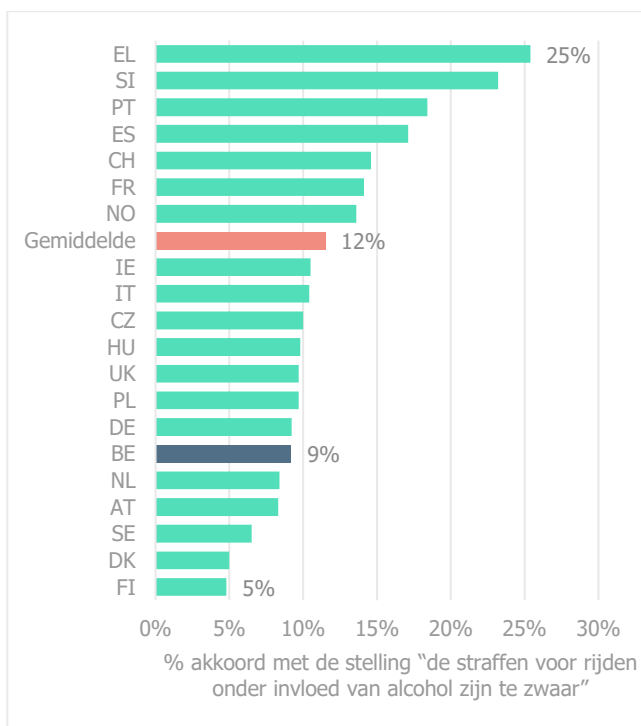
Rijden onder invloed van alcohol wordt in alle Europese landen bestraft met boetes of de intrekking van het rijbewijs. Daarnaast kunnen ook gevangenisstraffen opgelegd worden of kan beslist worden om het voertuig te immobiliseren of verbeurd te verklaren. De meeste landen hanteren vaste boetetarieven, in enkele landen

zoals Denemarken, Finland en Zweden zijn de boetes inkomensafhankelijk (ETSC, 2018). Meesmann & Rossi (2015) hebben enkele buitenlandse experts uit zeven Europese landen bevestigd over de maatregelen die worden genomen tegen rijden onder invloed van alcohol. Tabel 2 geeft een overzicht van de minimum- en maximumperiode waarin een rijbewijs kan ingetrokken worden naar aanleiding van een eerste overtreding m.b.t. rijden onder invloed van alcohol. De auteurs besluiten dat de best presterende landen strengere straffen kennen dan België.

Tabel 2: Minimum- en maximumduur van het intrekken van het rijbewijs bij een eerste overtreding m.b.t. rijden onder invloed van alcohol, 8 Europese landen. Bron: Meesmann & Rossi (2015)

	Periode intrekken rijbewijs	
	Minimum	Maximum
<b>BE</b>	<b>0 maanden</b>	<b>5 jaar</b>
EE	3 maanden	9 maanden
EL	3 maanden	6 maanden
FI	1 maand	5 jaar
IE	3 maanden	Wordt bepaald door de rechtbank
NL	0 maanden	5 jaar
PL	6 maanden	10 jaar
SE	12 maanden <sup>44</sup>	3 jaar

Op basis van de ESRA-enquête blijkt dat er in België een draagvlak bestaat voor strengere straffen (Figuur 32): slechts 9% van de respondenten vindt dat de straffen m.b.t. rijden onder invloed te zwaar zijn. Dit ligt onder het gemiddelde van 12%.



Figuur 32: Percentage respondentent dat akkoord gaat met de stelling "de straffen voor rijden onder invloed van alcohol zijn te zwaar", 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

## Rehabilitatiemaatregelen

Naast boetes bestaan er ook maatregelen die gericht zijn op de rehabilitatie van overtreders. Rehabilitatiemaatregelen zijn educatieve maatregelen gericht op afwijkend gedrag van verkeersdeelnemers met als doel om dit gedrag te veranderen. Rehabilitatiecursussen zijn, afhankelijk van de doelgroep, ofwel

<sup>44</sup> Volgens de expert worden kleine overtredingen ook gestraft met enkel een boete, in de meeste gevallen wordt het rijbewijs voor 1 tot 2 jaar ingetrokken.

eerder gericht op het aanleren van kennis ofwel eerder psychologisch georiënteerd. Het doel van deze cursussen is gedragsverandering bij de overtredders en het voorkomen van recidive.

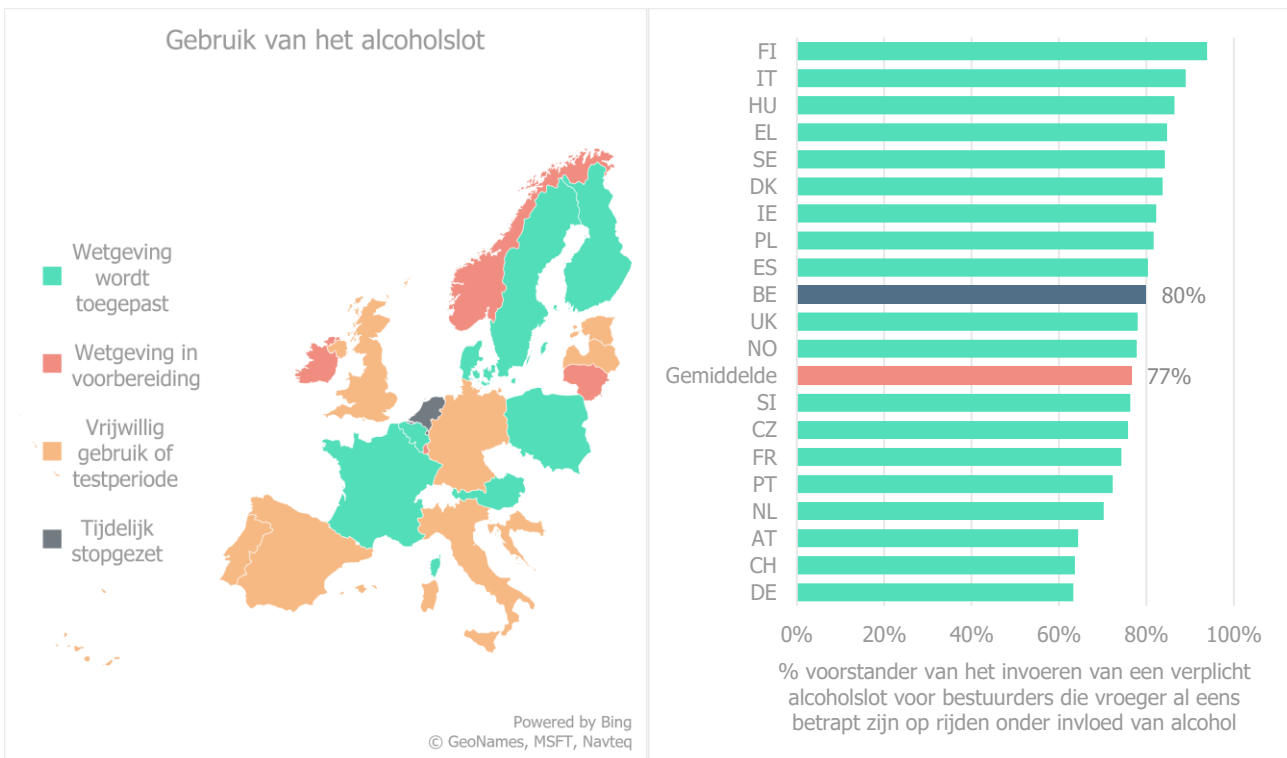
Het kader waarin dergelijke cursussen worden opgelegd kan erg verschillen tussen Europese landen (Niringiyimana & Brion, 2018). De deelname daaraan kan vrijwillig zijn of verplicht worden opgelegd, eventueel in combinatie met andere strafmaatregelen, en is soms gekoppeld aan een puntensysteem (SWOV, 2015). Sommige worden opgelegd door de administratieve overheid, andere zijn het gevolg van een gerechtelijke uitspraak.

In bepaalde gevallen krijgt de overtredder de mogelijkheid om, in ruil voor een deelname aan een revalidatiecursus, zijn sanctie - het intrekken van het rijbewijs of een boete - geheel of gedeeltelijk te laten kwijtschelden. In andere gevallen wordt het rijbewijs ingetrokken vóór de overtredder met de opleiding begint en krijgt hij het pas terug nadat de opleiding met succes werd doorlopen. Revalidatieopleidingen vormen dan een voorwaarde om na een beslissing tot vervallenverklaring van het recht tot sturen of de intrekking van het rijbewijs terug in het bezit te komen van dat rijbewijs. In landen met een systeem van rijbewijs met punten kunnen door de deelname aan de opleiding punten terugverdiend worden.

In de Duitstalige landen worden zulke cursussen aangeboden aan overtredders die verwezen werden naar een medisch-psychologisch onderzoek. In Nederland worden de educatieve maatregelen (LEMA26- en EMA27-cursussen) opgelegd via een administratieve overheid (CBR) als de overtredder zijn rijbewijs wil behouden. Het al of niet volgen van een dergelijke cursus heeft geen invloed op de bestraffing door de rechter voor deze feiten. In andere landen, waaronder België, worden dergelijke cursussen ingevoerd als een alternatief voor de voorziene geldboete en/of gevangenisstraf. De cursussen "rijden onder invloed van alcohol" van Vias institute ("Driver Improvement") worden meestal opgelegd via de rechtbank als probatievoorwaarde bij het volledige uitstel van de geldboete. In een aantal arrondissementen maakt ook het parket gebruik van deze mogelijkheid via de bemiddeling in strafzaken. Het volgen van de cursus maakt de verdere vervolging ongedaan. Uitzonderlijk kan ook een onderzoeksrechter de cursus als voorwaarde opleggen in het kader van de vrijheid onder voorwaarde. België is het enige land waar de deelnamekosten niet door de deelnemers betaald worden.

Verder wordt ook het alcoholslot in verschillende landen gebruikt als (bijkomende) revalidatiemaatregel (ETSC, 2018). Verschillende Europese landen hebben een wetgeving aangenomen die het mogelijk maakt om een alcoholslot als straf op te leggen (Figuur 33). Daarnaast zijn er ook landen waar een alcoholslot verplicht of vrijwillig wordt geïnstalleerd in bepaalde voertuigen voor professioneel gebruik zoals schoolbussen of vrachtwagens. In België hebben rechters sinds 2010 de mogelijkheid om een alcoholslot op te leggen als straf voor het rijden onder invloed van alcohol bij een promillage vanaf 0,8‰. Vanaf 2018 is er bijkomend een verplichting om een alcoholslot op te leggen vanaf een alcoholgehalte van 1,8‰ of bij een geval van recidive, waarbij tweemaal een promillage van meer dan 1,2‰ werd vastgesteld. Momenteel zijn er naast België 6 Europese landen waar een alcoholslot kan opgelegd worden aan overtredders: Frankrijk, Oostenrijk, Denemarken, Zweden, Finland en Polen. In Nederland werd het alcoholslotprogramma, dat opgelegd kon worden door een administratieve overheid (CBR) zonder tussenkomst van de rechter, afgevoerd na een gerechtelijk vonnis met als reden dat het zorgt voor een situatie waarin een overtredder twee keer bestraft wordt. Verder is het alcoholslot verplicht in bussen in Frankrijk, in publieke voertuigen in Zweden en in schoolbussen in Finland. Ten slotte is de wetgeving voor de verplichting van een alcoholslot in voorbereiding in Noorwegen, Ierland, Letland en Luxemburg. In acht andere Europese landen kan een alcoholslot niet opgelegd worden, maar kan het wel op vrijwillige basis geïnstalleerd worden.

Tijdens de ESRA-enquête werd gevraagd aan de respondenten of ze voorstander waren van een alcoholslot voor overtredders die eerder al eens betrapt waren op rijden onder invloed van alcohol. In België wordt het alcoholslot gesteund door 80% van de respondenten, wat net boven het Europese gemiddelde van 77% ligt. De meeste steun voor deze maatregel is er in Finland, Italië en Hongarije, terwijl het draagvlak in Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk het kleinst was.



Figuur 33: Landen met een wetgeving rond het alcoholslot, 20 Europese landen (2018) en het percentage respondenten dat zegt voorstander te zijn van het invoeren van een verplicht alcoholslot voor bestuurders die vroeger al eens betrappt zijn op rijden onder invloed van alcohol, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ETSC (2018) & ESRA, Vias institute

### 3.1.1.4 Conclusies en aandachtspunten

Op basis van de internationale vergelijking kunnen we de volgende **conclusies** trekken:

- Gemiddeld rijdt in België 2,7% van de bestuurders met een alcoholpromillage dat hoger is dan de wettelijk limiet. Dit percentage is de afgelopen 10 jaar niet afgenomen.
- Internationale vergelijkingen op basis van geobserveerd gedrag zijn moeilijk omwille van een gebrek aan een uniforme dataverzameling. Een éénmalig onderzoek gaf aan dat het percentage bestuurders onder invloed groter is in België dan gemiddeld in Europa. Dit wordt bevestigd door herhaalde internationale metingen op basis van zelfgerapporteerd gedrag.
- België behoort samen met Italië, Frankrijk en Zwitserland tot de landen waar er het **vaakst onder invloed wordt gereden**. Enkele Oost-Europese landen (Tsjechië, Polen en Hongarije) en de Noord-Europese landen kennen de laagste prevalentie.
- Het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden is in België tijdens de afgelopen 10 jaar minder sterk afgenomen dan het totale aantal doden. Op Europees niveau was het andersom. Estland, Letland en Denemarken kenden een zeer grote afname.
- De **alcoholconsumptie per capita** in een land hangt niet noodzakelijk samen met de prevalentie van het rijden onder invloed. België behoort tot de landen met een vrij lage globale alcoholconsumptie per capita en niettemin een hogere prevalentie van rijden onder invloed.
- Hoewel slechts een zeer laag percentage van de Belgische bevolking rijden onder invloed aanvaardbaar vindt, scoort België veel zwakker dan gemiddeld wat de **subjectieve norm** betreft, dit is de perceptie over wat belangrijke anderen van het gedrag vinden.
- België behoort tot een omvangrijke groep van Centraal-Europese landen met eenzelfde wettelijke **alcohollimiet** (0,5 g/l BAG). In Zweden, Noorwegen en in enkele Oost-Europese landen is de wettelijke alcohollimiet lager.
- In een representatief onderzoek geeft 58% van de Belgen aan voorstander te zijn van een verlaging van de wettelijke alcohollimiet. Dit percentage is net iets lager dan het Europese gemiddelde.
- Er bestaan geen objectieve cijfers over het aantal uitgevoerde **alcoholcontroles** in België. In het internationaal vergelijkend ESRA-onderzoek geeft 17% van de Belgen aan in de afgelopen 12 maanden aan een ademtest te zijn onderworpen. Dit ligt onder het Europese gemiddelde van 19%.
- Ook de **subjectief ervaren pakkans** voor rijden onder invloed is in België wat lager dan gemiddeld in Europa.



- De beter presterende landen kennen zowel een lage algemene alcohollimiet, een hoog aantal controles als strenge straffen.
- België behoort tot de landen met een wetgeving rond het **alcoholslot**, maar dit is enkel van toepassing op overtreders terwijl er enkele landen ook een algemene verplichting hebben voor bepaalde voertuigen zoals (school)bussen.

Uit deze internationale vergelijking kunnen we tot slot enkele **aandachtspunten** voor toekomstige maatregelen in België afleiden:

- Er bestaat in België een vrij groot **draagvlak voor strengere maatregelen** (verlaging alcohollimiet voor beginnende bestuurders, strengere straffen) op het vlak van alcohol in het verkeer, maar het draagvlak voor een algemene verlaging van de alcohollimiet is wat lager dan gemiddeld in Europa.
- België scoort voor veel aspecten gemiddeld in Europa, maar is uitgesproken zwakker dan gemiddeld wat de subjectieve norm betreft. Dit levert een mogelijk aanknopingspunt naar campagnes en andere **sensibiliserende acties** die zich specifiek zouden kunnen richten op het beïnvloeden van de subjectieve norm rond rijden onder invloed van alcohol.
- In vergelijking met sommige van de best presterende landen (bijvoorbeeld Zweden en Finland) is de **pakkans** in België **laag** en lijkt nog verbetering mogelijk. Het verdient bovendien aanbeveling om systematisch gegevens te verzamelen over het aantal effectief uitgevoerde controles zodat een betrouwbare monitoring van de inspanningen mogelijk wordt.

### 3.1.2 Te snel rijden

Snelheid speelt zowel bij het risico op een ongeval als bij de ernst ervan een belangrijke rol. Te snel rijden kan een directe oorzaak zijn van een ongeval of het ongeval in de hand werken omdat snelheid een bepalende invloed heeft op de reactietijd waarover een bestuurder beschikt om op een onverwachte gebeurtenis te reageren. Een hoge snelheid vergroot immers zowel de afstand die wordt afgelegd tijdens de reactietijd van de bestuurder als de remafstand. Daarnaast is de botsingsimpact, en bijgevolg het lichamelijk letsel, groter naarmate de snelheid hoger ligt.

#### 3.1.2.1 Prevalentie

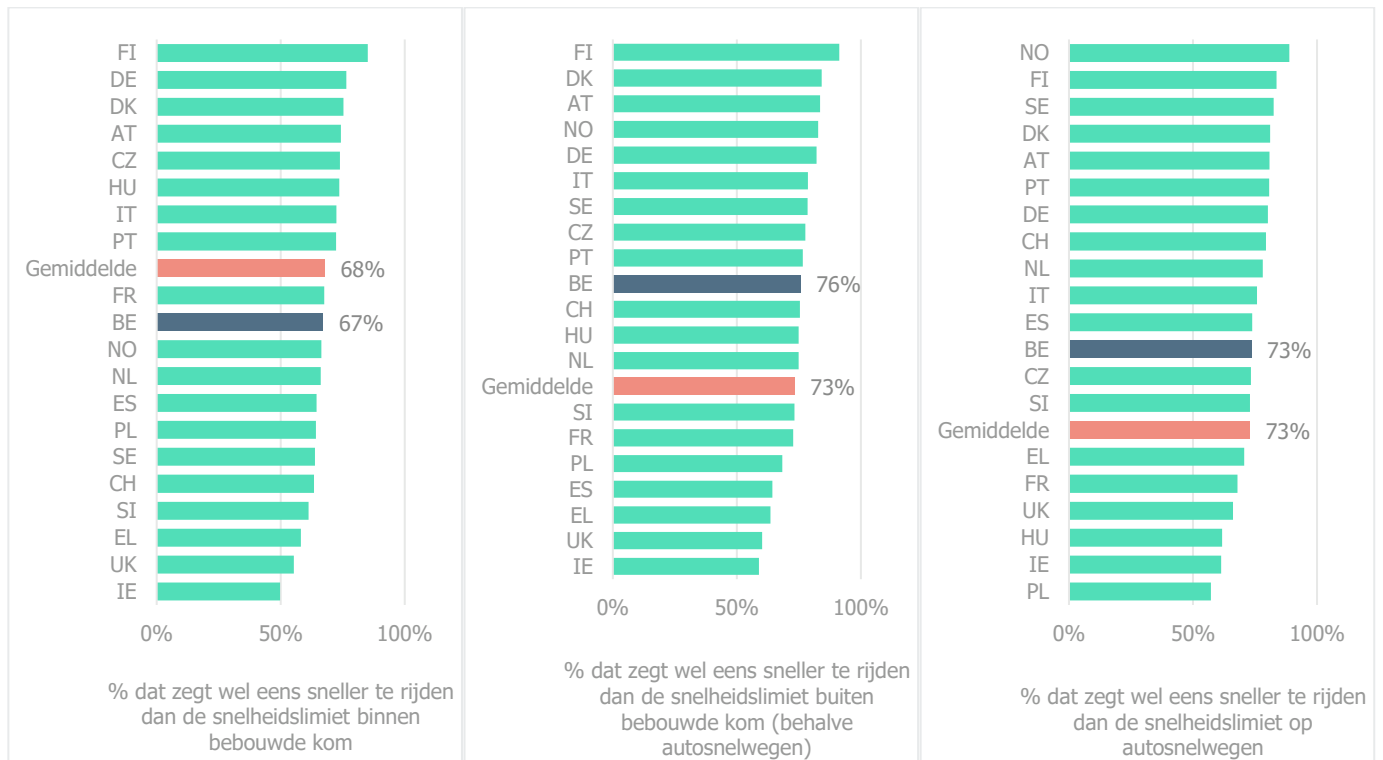
De prevalentie van snelheidsovertredingen op Belgische wegen wordt via **gedragsmetingen** sinds 2003 opgevolgd door Vias institute. Tijdens deze gedragsmetingen wordt de vrije snelheid van bestuurders gemeten door de meetlocaties te kiezen waar de snelheid niet door de infrastructuur of een voorligger beperkt wordt, en er evenmin verkeerslichten of snelheidscamera's aanwezig zijn. De meest recente metingen vonden plaats in 2015. Op wegen binnen de bebouwde kom werd de snelheid gemeten via automatische radars en op wegen buiten de bebouwde kom werd gebruik gemaakt van "floating car data"<sup>45</sup>. Uit deze metingen bleek dat het percentage snelheidsovertredingen het grootst was in schoolomgevingen (zonder infrastructurele aanpassingen) met een snelheidsbeperking van 30 km/u, hier reed 90% van de bestuurders te snel. Op wegen met een snelheidsbeperking van 50 km/u werden de minste overtredingen waargenomen: slechts 36% van de bestuurders reed er sneller (Temmerman, 2016). Buiten de bebouwde kom werd het grootste percentage overtredingen vastgesteld op 90 km/u-wegen met twee rijstroken (57%) en het laagste percentage op 90 km/u-wegen met één rijstrook (29%). Op wegen met een beperking van 70 km/u werd door 41% van de bestuurders te snel gereden, wat gelijkaardig is aan het percentage overtredingen op autowegen met een beperking van 120 km/u (40%). Op autosnelwegen bedroeg het percentage overtredingen iets meer dan de helft (53%).

Op internationaal vlak is er in het kader van het EU-project SafetyNet (Hakkert & Gitelman, 2007) een handleiding ontwikkeld die enkele methodologische vereisten en criteria vastlegt om snelheidsmetingen uit te voeren met als doel om tot een uniforme dataverzameling te komen in de verschillende Europese landen. Desondanks zijn er nog steeds grote verschillen in de gebruikte methodologie om data over de gereden snelheid te verzamelen. Het type voertuigen waarvoor de data verzameld wordt en de criteria om de meetlocaties en geschikte verkeersomstandigheden te selecteren, zijn heel uiteenlopend (ETSC, 2014).

Er kan wel een vergelijking gemaakt worden op basis van **zelfgerapporteerd gedrag** door te kijken naar de resultaten van de ESRA-enquête die in 20 Europese landen werd afgenomen in 2015 en 2016 (Figuur 34). In deze enquête werd aan de respondenten gevraagd hoe vaak ze in de afgelopen maanden wel eens de snelheidslimiet hebben overschreden op verschillende wegtypes. België scoort over het algemeen rond het

<sup>45</sup> Via navigatiesystemen die aanwezig zijn in rijdende voertuigen wordt data over de snelheid en het traject van het voertuig ('Floating Car Data') verzonden naar een centraal systeem dat deze verwerkt.

gemiddelde: 67% geeft toe binnen de bebouwde kom wel eens de snelheidslimiet overschreden te hebben (gemiddelde: 68%) en op autosnelwegen bedraagt dat percentage 73% (net zoals het gemiddelde). Op andere wegen buiten de bebouwde kom wordt door Belgen iets vaker (76%) aangegeven dat ze te snel rijden dan het gemiddelde (73%). Over het algemeen kent Finland de hoogste percentages zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen en Ierland en het Verenigd Koninkrijk de laagste. Op autosnelwegen noteert Noorwegen de hoogste prevalentie zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen (89%) en Polen de laagste (57%). Dit zijn bovendien de twee landen waar respectievelijk de laagste (100 km/u) en hoogste snelheidslimiet (140 km/u) geldt op autosnelwegen. Terwijl de percentages in Nederland en Frankrijk voor de meeste stellingen ook rond het Europese gemiddelde liggen, scoort Duitsland telkens minder goed dan België.



Figuur 34: Zelfgerapporteerde prevalentie van te snel rijden: percentage bestuurders dat aangeeft wel eens in de afgelopen 12 maanden de snelheidslimiet te hebben overschreden, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

**Te snel rijden**

**Positie België:**  
Over het algemeen: gemiddeld  
Minder goed op wegen buiten de bebouwde kom

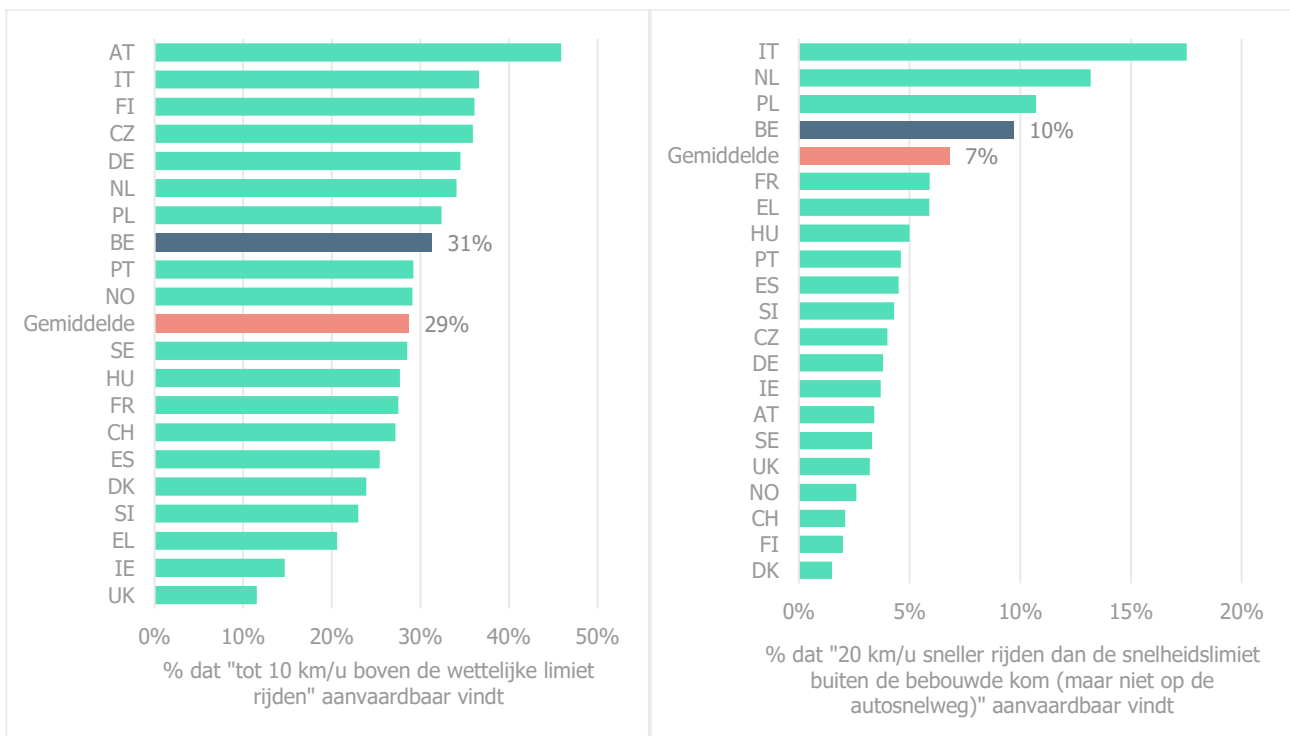
**Best presterende landen:**  
Ierland, het Verenigd Koninkrijk en Polen

### 3.1.2.2 Structurele context

Tijdens de ESRA-enquête werd gepeild naar enkele attitudes m.b.t. te snel rijden. Zo werd er gevraagd naar de persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van het overtreden van de snelheidslimiet in bepaalde situaties (Figuur 35). Een derde van de Belgische respondenten vindt "10 km/u boven de snelheidslimiet rijden" aanvaardbaar en 27% vindt "20 km/u sneller rijden dan de snelheidslimiet op autosnelwegen" aanvaardbaar. Deze percentages liggen voor beide stellingen rond het Europese gemiddelde. In het Verenigd Koninkrijk en Ierland, landen waar de zelfgerapporteerde prevalentie het laagst ligt, is de persoonlijke aanvaardbaarheid voor deze stellingen het laagst. Oostenrijk kent daarentegen een hoge aanvaardbaarheid voor beide stellingen.

De andere stellingen peilen naar de aanvaardbaarheid voor te snel rijden op specifieke wegen buiten de autosnelweg. In alle landen ligt de aanvaardbaarheid voor deze stellingen veel lager. Het aandeel Belgen dat het aanvaardbaar vindt om 20 km/u te snel te rijden binnen de bebouwde kom (5%) of in de omgeving van een school (3%) ligt bovendien ook onder het Europese gemiddelde (respectievelijk 8% en 4%). Voor deze stellingen tonen Italië en Polen opvallend hoge percentages. Voor de stelling "20 km/u sneller rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (maar niet op de autosnelweg)" ligt de aanvaardbaarheid in België met 10% echter boven het Europese gemiddelde (7%), alleen in Polen, Nederland en Italië ligt de aanvaardbaarheid hoger.

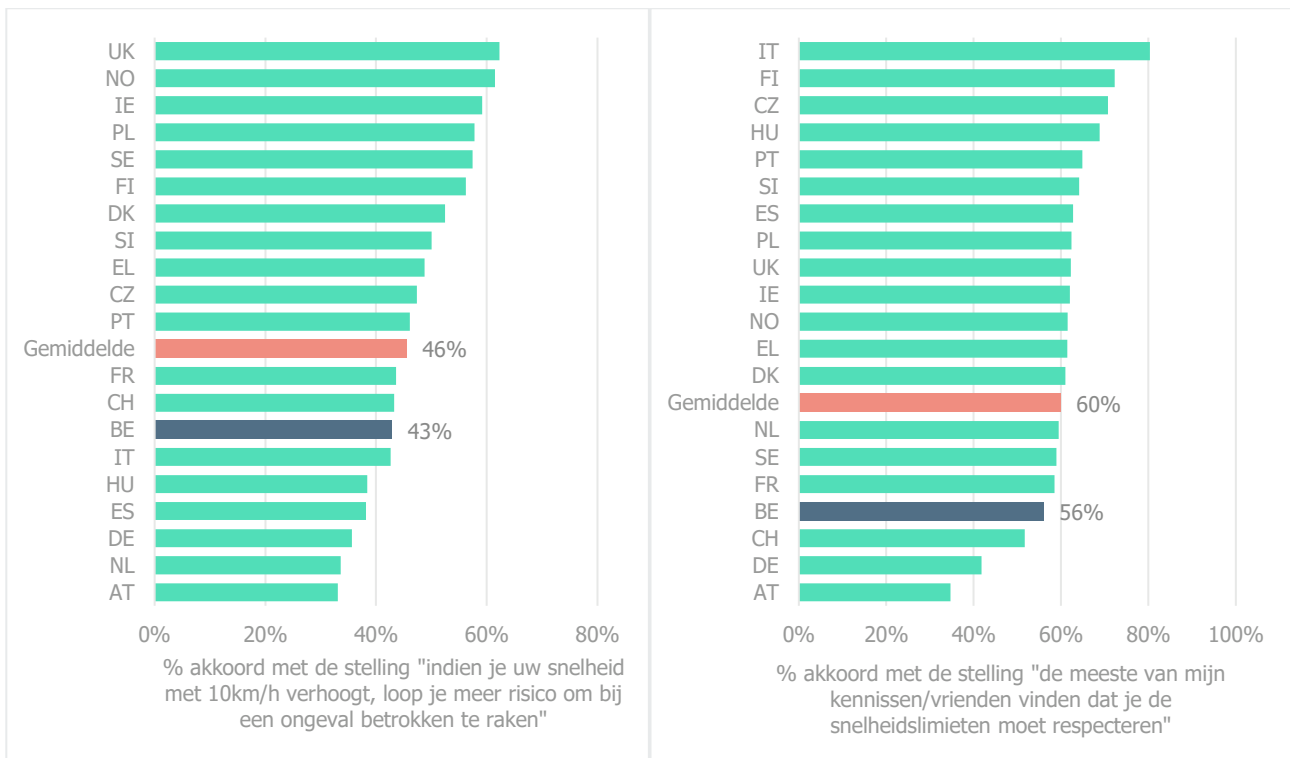
Wanneer gevraagd wordt naar wat men denkt dat de meeste anderen aanvaardbaar vinden, liggen deze percentages voor alle stellingen hoger dan wat men zelf aanvaardbaar vindt. In Italië en Griekenland is dat verschil het grootst. België positioneert zich voor de stellingen rond sociale aanvaardbaarheid opnieuw rond het gemiddelde, behalve voor te snel rijden buiten de bebouwde kom waarvoor België zich bij de vier landen met de grootste percentages bevindt.



Figuur 35: Persoonlijke aanvaardbaar van te snel rijden: percentage respondenten dat "tot 10 km/u boven de wettelijke limiet rijden" en "20 km/u sneller rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (maar niet op de autosnelweg)" aanvaardbaar vindt, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

Verder werd gepeild naar andere attitudes zoals de risicoperceptie, gepercipieerde gedragscontrole en de subjectieve norm (Figuur 36). 43% van de Belgen gaat akkoord dat je meer risico loopt op een ongeval wanneer je je snelheid met 10 km/u verhoogt. Dit ligt net onder Europese gemiddelde (46%). Ook hier scoren het Verenigd Koninkrijk en Ierland goed met percentages van 59% of meer. De laagste percentages zijn te vinden in Oostenrijk en Nederland (34 % of minder). "Snel rijden is je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten" wordt door meer Belgische respondenten beaamd (76%) en ligt rond het Europese gemiddelde (77%). Hier is het Finland, dat ondanks een hoge zelfgerapporteerde prevalentie het grootste aantal respondenten heeft dat akkoord gaat met deze stelling (87%). Opnieuw kent Nederland het laagste percentage.

Wat de gepercipieerde gedragscontrole betreft, scoort België minder goed dan de meeste Europese landen: slechts 65% gaat akkoord met de stelling "sneller rijden dan de snelheidslimiet maakt het moeilijker om correct te reageren in een gevaarlijke situatie", terwijl het Europese gemiddelde 72% bedraagt. Ook hier zijn het Nederland en Oostenrijk die de laagste percentages kennen. Ten slotte kent België ook een minder goede score met betrekking tot de subjectieve norm: 56% van de Belgen zegt dat de meeste van hun vrienden of kennissen vinden dat je de snelheidslimieten moet respecteren. Dit percentage ligt alleen in Zwitserland, Duitsland en Oostenrijk lager. Italië, Finland en Tsjechië kennen daarentegen hoge percentages respondenten die akkoord gaan met deze stelling.



Figuur 36: Risicoperceptie en subjectieve norm m.b.t. te snel rijden: percentage respondenten dat akkoord gaat met de stellingen "indien je uw snelheid met 10km/h verhoogt, loop je meer risico om bij een ongeval betrokken te raken" en "de meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat je de snelheidslimieten moet respecteren", 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

### 3.1.2.3 Maatregelen

#### Wetgeving

##### Algemene snelheidslimieten

Snelheidsbeperkingen worden over het algemeen opgelegd voor drie verschillende wegtypes: wegen binnen bebouwde kom (*urban roads*), wegen buiten bebouwde kom (*rural roads*) en autosnelwegen (*motorways*). Daarnaast bestaat er ook nog een type "autowegen", deze zijn gelijkaardig aan autosnelwegen en worden vaak gedefinieerd als "wegen met ten minste twee rijstroken per rijrichting, met middenberm". In tegenstelling tot autosnelwegen kunnen er op autowegen wel kruispunten met verkeerslichten voorkomen. Tabel 3 geeft een overzicht van de algemene snelheidsbeperkingen voor de lidstaten van de Europese Unie, Zwitserland en Noorwegen.

Op **wegen binnen de bebouwde kom** geldt in België een beperking van 50 km/u. Lagere of hogere snelheidsbeperkingen kunnen opgelegd worden via een verkeersbord zoals bijvoorbeeld een snelheidsbord, een zone 30, een schoolomgeving (30 km/u), een fietsstraat (30 km/u) of een woonerf (20 km/u). Alle Europese landen kennen een snelheidsbeperking van 50 km/u op *urban roads*. Aanvullende snelheidsbeperkingen van 30 km/u zoals in België komen ook meer en meer voor (European Commission, 2018). In Spanje wordt er nagedacht om de maximale snelheid binnen de bebouwde kom standaard te beperken tot 30 km/u (ETSC, 2018).

Op **wegen buiten de bebouwde kom** bedraagt de algemene snelheidslimiet in België 90 km/u, behalve in Vlaanderen waar deze in 2017 verlaagd is naar 70 km/u. In andere Europese landen variëren de snelheidsbeperkingen op *rural roads* van 70 km/u tot 100 km/u. Zweden is het enige land, waar net zoals in Vlaanderen, de snelheidslimiet standaard vastgelegd is op 70 km/u. De meeste landen kennen een beperking van 90 km/u op wegen buiten de bebouwde kom. Frankrijk had een snelheidslimiet van 90 km/u, maar heeft deze in 2018 verlaagd naar 80 km/u voor wegen buiten de bebouwde kom zonder middenberm. Ook in Zwitserland, Cyprus, Denemarken, Spanje, Finland, Ierland, Malta, Nederland en Noorwegen geldt er een snelheidsbeperking van 80 km/u op wegen buiten de bebouwde kom. De hoogste maximale snelheid op wegen buiten de bebouwde kom bedraagt 100 km/u en wordt toegepast in Duitsland, Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk (60 mph). In Polen en Roemenië bedraagt de snelheidslimiet 100 km/u op bepaalde wegen met twee rijstroken per rijrichting die geen autoweg zijn.

Met betrekking tot **autosnelwegen** wordt er in veel landen een onderscheid gemaakt tussen autosnelwegen (*motorways*) en autowegen (*expressways*). In België geldt op beide wegtypen een snelheidsbeperking van 120 km/u. Duitsland is het enige land waar er geen algemene snelheidslimiet is vastgesteld op autosnelwegen, desondanks zijn er veel stukken met een lokale snelheidsbeperking en verder geldt er een aanbevolen maximale snelheid van 130 km/u. De hoogste maximale snelheidsbeperking bedraagt 140 km/u en is te vinden in Polen en Bulgarije. De meeste landen passen een limiet van 130 km/u toe, waaronder ook de buurlanden. Andere landen die eveneens de limiet van 120 km/u toepassen zijn Ierland, Portugal, Spanje en Zwitserland. Lagere limieten zijn te vinden in het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Noorwegen, Finland en Cyprus. In tegenstelling tot België passen verschillende landen lagere snelheidslimieten toe op autowegen.

Daarnaast kunnen de vaste snelheidsbeperkingen ook verschillend zijn naargelang het weer of het tijdstip. Zo geldt er op autosnelwegen in Italië, Frankrijk en Luxemburg een lagere snelheidslimiet bij neerslag. In Estland, Finland en Litouwen ligt de snelheidslimiet lager in de winter dan in de zomer. In Polen geldt er binnen de bebouwde kom een snelheidsbeperking van 60 km/u in plaats van 50 km/u tussen 23u en 5u. Verder zijn er in Frankrijk, Italië en Litouwen lagere snelheidslimieten vastgesteld voor bestuurders die nog maar een beperkt aantal jaar een rijbewijs bezitten.

#### Snelheidslimieten voor specifieke voertuigen

De meeste landen passen lagere snelheidslimieten toe voor vrachtwagens (MTM > 3,5 ton) en bussen. In België geldt er op **autosnelwegen** en wegen met ten minste twee rijstroken per richting en een middenberm (*expressways*) een lagere snelheidslimiet van 90 km/u voor vrachtwagens en bussen. Bijna alle Europese landen verlagen de snelheidslimiet op autosnelwegen en autowegen voor vrachtwagens en bussen. Alleen in Estland en het Verenigd Koninkrijk is de algemene limiet op autosnelwegen van respectievelijk 90 km/u en 112 km/u ook van toepassing op vrachtwagens en bussen. Voor vrachtwagens passen de meeste landen een limiet van 80 km/u toe. Naast België en Estland geldt ook in Frankrijk, Kroatië, Ierland, Litouwen, Luxemburg, Portugal, Zweden, Slovenië en Slovakije een snelheidslimiet van 90 km/u voor vrachtwagens op autosnelwegen. De hoogste limieten zijn te vinden in het Verenigd Koninkrijk (112 km/u), Roemenië (110 km/u), Bulgarije en Italië (100 km/u). Voor bussen worden er daarentegen meestal hogere limieten toegepast dan voor vrachtwagens: de meeste landen passen een snelheidsbeperking van 100 km/u toe voor bussen op autosnelwegen.

Op andere **wegen buiten de bebouwde kom** gelden er in België voor vrachtwagens<sup>46</sup> geen specifieke snelheidslimieten. Ook in Zwitserland, Estland, Spanje, Finland, Frankrijk, Ierland, Nederland, Noorwegen en Zweden is er op wegen buiten de bebouwde kom geen specifieke snelheidsbeperking voor vrachtwagens. De meeste landen kennen een beperking van 80 km/u, lagere beperkingen zijn te vinden in Luxemburg (75 km/u), Zweden, Oostenrijk, Denemarken, Hongarije, Polen (70 km/u), Cyprus (64 km/u) en Malta (60 km/u). Alleen in Estland en Slovakije kennen vrachtwagens buiten de bebouwde kom een beperking van 90 km/u. De meeste landen passen op wegen buiten de bebouwde kom dezelfde snelheidsbeperking toe voor bussen als voor vrachtwagens. Uitzonderingen zijn Oostenrijk, Cyprus, Tsjechië en Denemarken waar bussen een hogere snelheidsbeperking kennen en België, het enige land waar bussen een lagere snelheidsbeperking kennen dan vrachtwagens op deze wegen. De snelheidsbeperking van 75 km/u geldt enkel op wegen buiten de bebouwde kom die niet in Vlaanderen gelegen zijn. Verder is Malta het enige land dat ook een lagere snelheidsbeperking kent op wegen **binnen de bebouwde kom**: vrachtwagens en bussen mogen er maar 40 km/u rijden.

Verschiede landen passen ook strengere regels toe voor zware vrachtwagens (MTM > 7,5 ton of > 12 ton), voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren of voor voertuigen met een aanhangwagen. In Bulgarije gelden bovendien een lagere toegelaten snelheden voor motorfietsers: op wegen buiten de bebouwde kom bedraagt deze 80 km/u, op autowegen 90 km/u en op autosnelwegen 100 km/u.

---

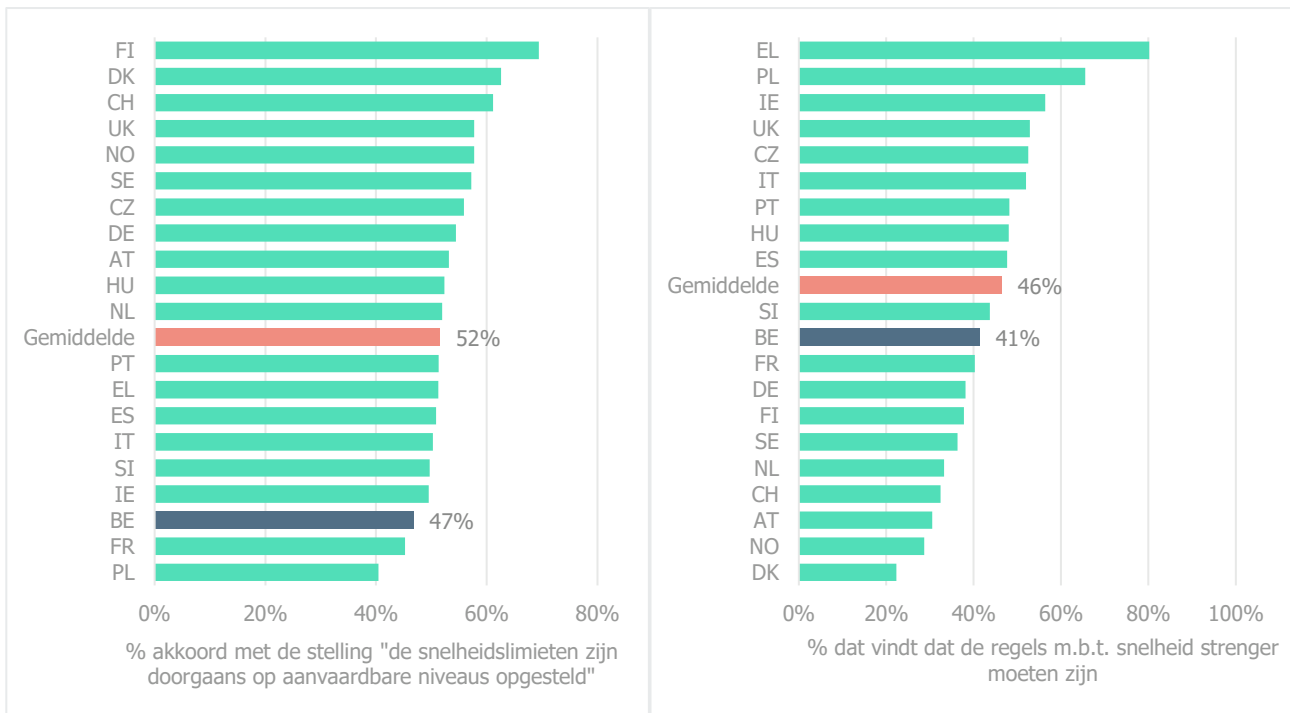
<sup>46</sup> Behalve voor vrachtwagens met MTM > 7,5 ton waarvoor er een beperking van 60 km/u geldt op wegen buiten de bebouwde kom.

Tabel 3: Maximale snelheidslimieten (km/u) op verschillende wegtypes, 30 Europese landen (2018). Bron: European Commission, 2018

	Wegen binnen bebouwde kom ( <i>urban roads</i> )	Wegen buiten bebouwde kom ( <i>rural roads</i> )	Autowegen ( <i>expressways</i> )	Autosnelwegen ( <i>motorways</i> )
AT	50	100	100	130
<b>BE</b>	<b>50</b>	<b>90</b> <b>70 in Vlaanderen</b>	<b>120</b>	<b>120</b>
BG	50	90	120	140
CH	50	80	100	120
CY	50	80	NA	100
CZ	50	90	110	130
DE	50	100	130 ( <i>aanbevolen</i> )	130 ( <i>aanbevolen</i> )
DK	50	80	110	130
EE	50	90	NA	90 (110 op bepaalde wegen tijdens de zomer)
ES	50	80 (100 op wegen met een pechstrook of twee rijstroken)	NA	120
FI	50	80	100 (80 tijdens de winter)	120 (100 tijdens de winter)
FR	50	80	110 (100 bij neerslag of rijbewijs < 3jaar)	130 (110 bij neerslag of rijbewijs < 3jaar)
EL	50	90	110	130
HR	50	90	110	130
HU	50	90	110	130
IE	50	80	100	120
IT	50	90	110	130 (110 bij neerslag, 100 voor beginnende bestuurders)
LT	50	90 (80 indien rijbewijs < 2jaar, 70 op niet-geasfalteerde wegen)	120 (110 tijdens de winter, 90 indien rijbewijs < 2 jaar)	130 (110 tijdens de winter, 100 indien rijbewijs < 2 jaar)
LU	50	90	NA	130 (110 bij neerslag)
LV	50	90 (80 op grindwegen)	NA	NA
MT	50	80	NA	NA
NL	50	80	100	130
NO	50	80	90	100
PL	50 (60 tussen 23:00 en 5:00)	90/100	100/120	140
PT	50	90	100	120
RO	50	90/100	100	130
SE	50	70	NA	110
SI	50	90	110	130
SK	50	90		130 (90 in stedelijk gebied)
UK	48 ( <i>30 mph</i> )	96 ( <i>60 mph</i> )	112 ( <i>70 mph</i> )	112 ( <i>70 mph</i> )

Draagvlak voor de snelheidslimieten

Belangrijk bij het naleven van snelheidslimieten is dat deze als geloofwaardig worden ervaren door bestuurders. Daarom werd tijdens de ESRA-enquête gevraagd of men vond dat de snelheidslimieten doorgaans op aanvaardbare niveaus zijn opgesteld (Figuur 37). In Finland gaat het grootste percentage respondenten akkoord met deze stelling (69%). Ook in Denemarken en Zwitserland bestaat er een relatief grote steun voor de vastgelegde snelheidslimieten (<60%). België bevindt zich bij de drie landen waar het draagvlak het laagst is: slechts 47% vindt dat de snelheidslimieten op aanvaardbare niveaus zijn vastgelegd. Enkel in Frankrijk (45%) en Polen (40%) ligt de steun nog lager. Daarnaast werd ook gevraagd of men vond dat de regels m.b.t. snelheid strenger moeten zijn. Hiermee stemden 41% van de Belgen in, wat net onder het Europese gemiddelde ligt (46%). In Denemarken en Noorwegen zijn er maar weinig respondenten die strengere snelheidsregels wensen (<30%) en in Griekenland, dat relatief hoge snelheidslimieten hanteert, wenst 80% van de respondenten dat de regels strenger zouden zijn.



Figuur 37: Draagvlak voor bestaande snelheidslimieten en voor strengere regels m.b.t. snelheid: percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling "de snelheidslimieten zijn doorgaans op aanvaardbare niveaus opgesteld" en percentage respondenten dat vindt dat de regels m.b.t. snelheid strenger moeten zijn, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

Radarverklikkers

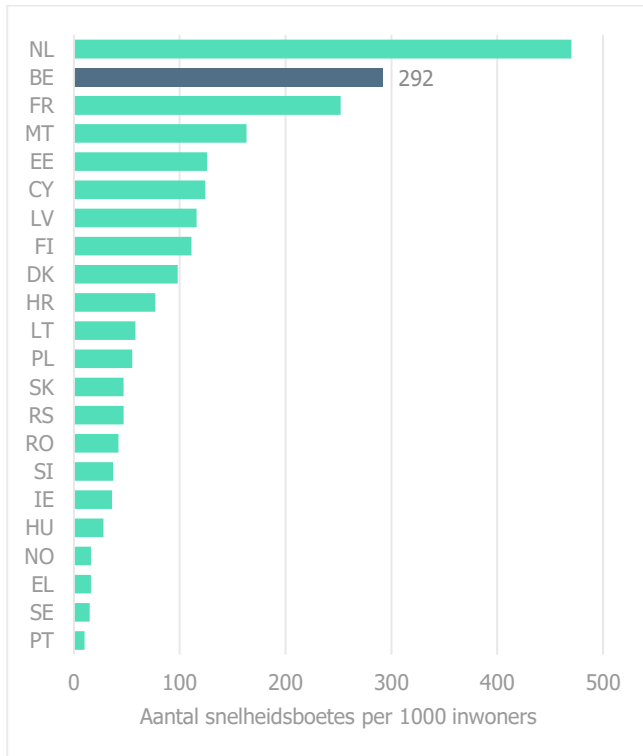
Verder bestaat er in België, net zoals in bijna alle Europese landen, een verbod op radarverklikkers, dit zijn toestellen die de aanwezigheid van een radar detecteren. Een "radarwaarschuwings- of indicatiesysteem", een toestel of applicatie dat op basis van gedeelde informatie aangeeft waar er snelheidscontroles zijn, is in België wel toegelaten. Ook navigatietoestellen die vooraf de locaties van radars hebben geregistreerd, zijn niet verboden. Ook in Nederland, Luxemburg, Spanje, Italië, Portugal, Tsjechië, Slovenië, Noorwegen en Zweden wordt het gebruik hiervan toegestaan. In Frankrijk en Duitsland zijn deze toestellen wel toegestaan maar mogen ze niet de exacte locatie aangeven, maar enkel een risicozone. In enkele landen zijn zulke systemen verboden: Oostenrijk, Zwitserland, Slovenië en Cyprus (Van Caneghem, 2018).

**Handhaving**

Het handhaven van de snelheidslimieten kan op verschillende manieren gebeuren. Via bemande controles waarbij de politie op de weg de snelheid van voertuigen controleert en meteen kan bestraffen, of via onbemande controles waarbij de snelheden door een camera geregistreerd worden en in het geval van een overtreding de bestuurder achteraf een boete opgestuurd krijgt. Onbemande camera's kunnen op vaste plaatsen gepositioneerd zijn, of kunnen verplaatst worden (mobiele camera's). Daarnaast zijn er ook trajectcontrolesystemen, waar, hierbij meten de radars door metingen op twee punten de gemiddelde snelheid

van een voertuig over een bepaalde, langere afstand gemeten wordt. Dit heeft als gevolg waardoor dat bestuurders de snelheidsbeperking over een langere afstand zullen respecteren.

Uit cijfers die verzameld werden door ETSC (2018) blijkt dat België in 2016 het op één na hoogste aantal snelheidsboetes per 1000 inwoners kende (292) van de 17 Europese landen waarvoor data beschikbaar waren. Alleen in Nederland lag dat aantal (veel) hoger (470). Ook Frankrijk kent een hoog aantal boetes per 1000 inwoners (252), in de andere landen ligt dat aantal opmerkelijk lager. In de Noord-Europese landen Zweden en Noorwegen en in de Zuid-Europese landen Griekenland en Portugal ligt het aantal snelheidsboetes het laagst: hier worden minder dan 20 snelheidsboetes per 1000 inwoners geregistreerd.

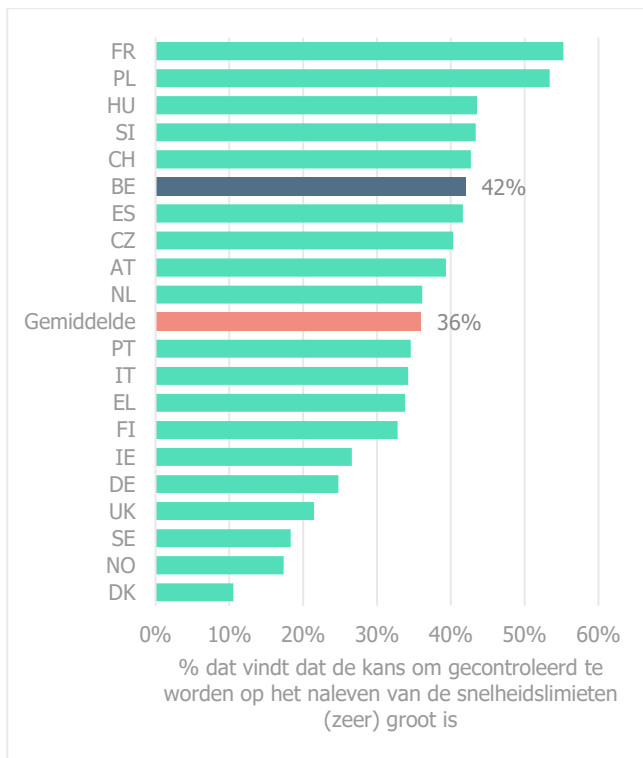


Figuur 38: Aantal snelheidsboetes per 1000 inwoners (door alle controles), 23 Europese landen (2016<sup>47</sup>). Bron: ETSC, 2018

Verder werd er in de ESRA-enquête gepeild naar de subjectieve pakkans door de vraag "als u aan een doorsnee autorit denkt, hoe groot is volgens u de kans om (als bestuurder) door de politie te worden gecontroleerd op het naleven van de snelheidslimieten door de bestuurder (inclusief controle door politiewagen met camera en/of onbemande camera's)?" (Figuur 39). Gemiddeld zei 36% van de Europese respondenten dat ze de kans op een snelheidscontrole als (zeer) groot ervaren. In alle Europese landen was de subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen groter dan voor rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs of het dragen van de gordel. De subjectieve pakkans op snelheidsovertredingen is in België groter (42%) dan gemiddeld. De hoogste subjectieve pakkans wordt waargenomen in Frankrijk en Polen waar meer dan de helft van de respondenten een hoge kans op een snelheidscontrole ervaart. Het zijn Noord-Europese landen waar de subjectieve pakkans het laagst ligt. Ook in het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Ierland wordt er een kleine pakkans ervaren.

<sup>47</sup> 2017 voor NO.





Figuur 39: Subjectieve pakkans op snelheidsovertredingen: percentage respondenten dat zegt dat de kans om gecontroleerd te worden op het naleven van de snelheidslimieten (zeer) groot is, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron. ESRA, Vias institute

Uit de ESRA-enquête blijkt ten slotte dat 46% van de Belgen vindt dat de snelheidsbepalingen onvoldoende gecontroleerd worden. Dit komt overeen met het Europese gemiddelde. In Griekenland is het draagvlak voor meer handhaving het grootst (75%), terwijl in Zwitserland en Nederland slechts een derde van de respondenten vindt dat er onvoldoende wordt gecontroleerd op snelheid.

### Straffen

In alle Europese landen wordt een boete gegeven bij het overschrijden van de snelheidslimiet. Deze boete zal hoger zijn naargelang de grootte van de overtreding. Vanaf een bepaalde snelheid zal ook het rijbewijs worden ingetrokken en in sommige gevallen een gevangenisstraf uitgesproken worden. In sommige landen zoals België bestaat ook de mogelijkheid om een rehabilitatiecursus te volgen die specifiek gericht is op snelheidsovertreders. Vaak is de straf zwaarder binnen de bebouwde kom dan op autosnelwegen en ook bij wegenwerken worden er zwaardere straffen uitgesproken (European Commission, 2018).

In België bedraagt de boete €53 bij een overtreding van 10 km/u en zal deze toenemen met €11 (op wegen binnen de bebouwde kom en wegen met een snelheidsbeperking van 30 km/u) of €6 (op andere wegen) per bijkomende kilometer boven de 10 km/u. Vanaf 30 km/u te snel op wegen binnen de bebouwde kom en vanaf 40 km/u te snel op andere wegen beslist de rechtbank over een boete en wordt het rijbewijs voor een bepaalde periode ingetrokken.

Met deze boetetarieven kan België bij de landen met een gemiddeld boetetarief voor snelheidsovertredingen worden gerekend. Ook Frankrijk, Finland, Italië, Ierland, Spanje, Nederland en het Verenigd Koninkrijk behoren tot deze groep. In Frankrijk worden echter ook gevangenisstraffen uitgesproken. De groep landen met eerder lage boetes voor snelheidsovertredingen bestaat o.m. uit Duitsland, Griekenland, Luxemburg, Oostenrijk, Bulgarije, Kroatië, Estland, Polen en Roemenië. Hoge boetes worden gegeven in Denemarken, Zwitserland, Portugal, Spanje en Noorwegen. In Spanje en Noorwegen worden ook gevangenisstraffen uitgesproken (Toma, 2018).

Uit de ESRA-enquête blijkt dat 29% van de Belgische respondenten de straffen m.b.t. snelheidsovertredingen te zwaar vindt; dit komt overeen met het Europese gemiddelde (33%). In Slovenië vindt meer dan de helft van de respondenten de straffen te zwaar (55%) en ook in de buurlanden Nederland en Frankrijk is dit percentage hoog. In Zweden, Denemarken en Finland vindt minder dan een vierde van de respondenten de straffen te zwaar.

### 3.1.2.4 Conclusies en aandachtspunten

Op basis van de internationale vergelijking kunnen we de volgende **conclusies** trekken:

- Door een gebrek aan uniforme methodes om snelheidsmetingen uit te voeren, is het moeilijk om een internationale vergelijking te maken van te snel rijden op basis van geobserveerd gedrag.
- Op basis van zelfgerapporteerd gedrag blijkt dat er in België niet vaker dan gemiddeld **te snel** wordt gereden op wegen binnen de bebouwde kom en op autosnelwegen. Op andere wegen **buiten de bebouwde kom** geven Belgen daarentegen vaker dan gemiddeld toe dat ze wel eens te snel rijden.
- De attitudes van Belgische bestuurders m.b.t. snelheidsovertredingen zijn over het algemeen gelijk aan het Europese gemiddelde. Dit geldt echter niet voor de persoonlijke en sociale **aanvaardbaarheid** van 20 km/u te snel rijden op wegen buiten de bebouwde kom (behalve autosnelwegen), waarvoor België slechter scoort dan gemiddeld.
- Ook de **subjectieve norm** is in België minder goed dan in de meeste andere Europese landen: relatief weinig Belgen denken dat hun kennissen en vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren.
- Over het algemeen liggen de **snelheidslimieten** in België lager dan in de meeste Europese landen. Samen met Zweden is Vlaanderen de enige plaats met een algemene beperking van 70 km/u op wegen buiten de bebouwde kom. Ook op autosnelwegen ligt de snelheidslimiet (120 km/u) lager dan in de meeste Europese landen, en lager dan in de directe buurlanden.
- In tegenstelling tot enkele andere Europese landen kent België geen vaste snelheidsbeperking voor bepaalde weersomstandigheden of tijdstippen.
- Minder dan de helft van de Belgen vindt dat de snelheidslimieten op aanvaardbare niveaus liggen en minder dan de helft vindt dat de snelheidslimieten strenger mogen zijn. Beide percentages zijn minder groot dan in de meeste Europese landen.
- België kent in vergelijking met andere Europese landen een **groot aantal snelheidsboetes**, en ook de **subjectieve pakkans** is relatief groot.
- Net zoals in bijna alle Europese landen is het radardetectiesysteem verboden in België, een **radar-waarschuwingssysteem** is echter wel toegelaten, hoewel verschillende landen dit ook verboden hebben.
- Met de huidige boetetarieven behoort België tot de landen met een **gemiddelde straf** voor snelheidsovertredingen. Een derde van de Belgen vindt deze te zwaar, dit komt overeen met het Europese gemiddelde.

Uit deze internationale vergelijking kunnen we tot slot enkele **aandachtspunten** voor toekomstige maatregelen in België afleiden:

- In België wordt de snelheidslimiet het vaakst overtreden in schoolomgevingen zonder infrastructurele aanpassingen. Dit wijst op het belang van een **aangepast wegontwerp** dat ertoe bijdraagt dat bestuurders uit zichzelf de snelheidsbeperkingen naleven.
- In sommige landen is de wetgeving strenger dan in België voor systemen die waarschuwen voor de aanwezigheid van snelheidscontroles.
- Op wegen **buiten de bebouwde kom** in **Wallonië** geldt een relatief hoge snelheidsbeperking (90 km/u) in vergelijking met Vlaanderen en met wat gangbaar is in het buitenland.
- **Sensibiliseringsacties** kunnen zich richten op het verbeteren van bepaalde attitudes rond snelheidsovertredingen zoals de subjectieve norm.

### 3.1.3 Beveiligingssystemen

Er worden twee soorten beveiligingssystemen onderscheiden: actieve beveiligingssystemen zijn bedoeld om de kans op een ongeval te beperken zoals bijvoorbeeld ISA (Intelligent Speed Adaptation) of ESP (Electronic Stability Program) terwijl passieve veiligheidssystemen geen invloed hebben op het risico op een ongeval, maar enkel de ernst van een ongeval verminderen voor de gebruikers. In dit hoofdstuk wordt het gebruik van passieve beveiligingssystemen behandeld. Zulke beveiligingssystemen zijn er voor verschillende types weggebruikers: de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen beschermen de inzittenden van auto's en andere gemotoriseerde voertuigen, een helm beschermt fietsers en gemotoriseerde tweewielers en voor motorfietsers bestaat er specifieke beschermende kledij.

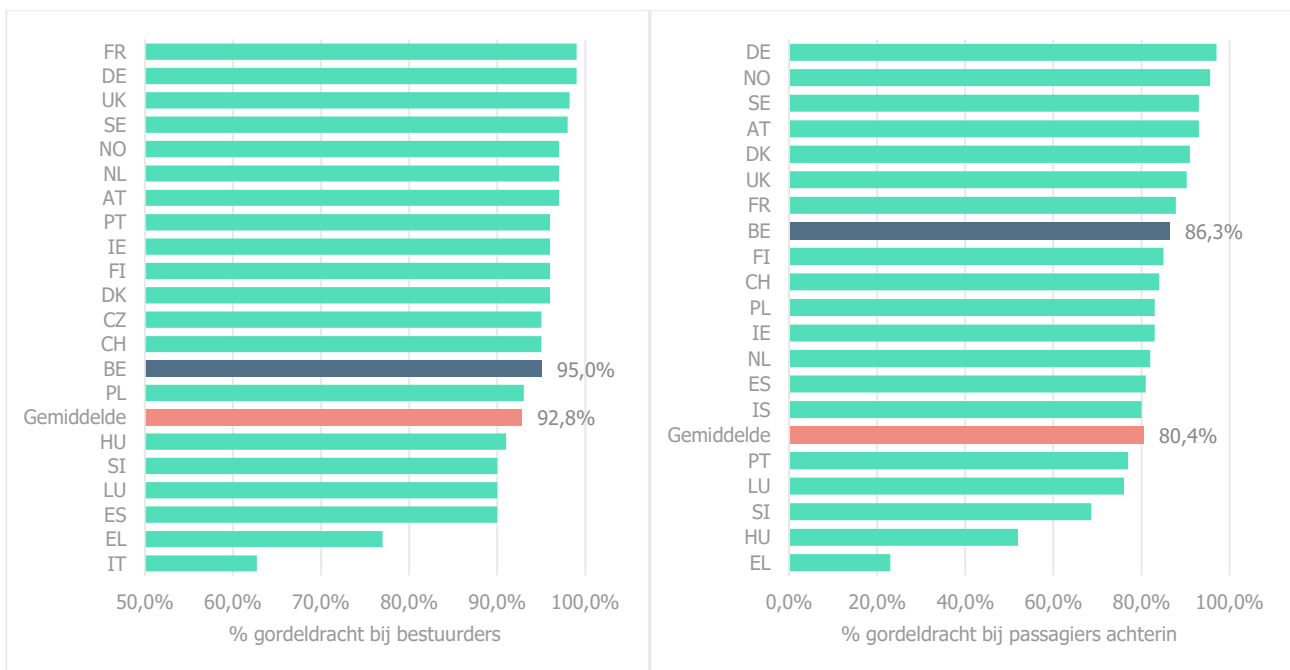
### 3.1.3.1 Prevalentie

#### 3.1.3.1.1 Gordeldracht

Op basis van de **gedragmeting** "gordeldracht" (Lequeux & Pelssers, 2018 ) blijkt dat in 2018 in België 95,0% van de autobestuurders de gordel droeg. Dit percentage kent een grote vooruitgang ten opzichte van de eerste gedragmeting in 2003 (52,6%). Bij passagiers voorin bedraagt dit percentage 95,7% en bij passagiers achterin 86,3%. Hoewel er geen internationale gedragmetingen bestaan waarbij exact dezelfde methodologie wordt toegepast, bestaan er wel veel nationale gedragmetingen waarmee de Belgische cijfers vergeleken kunnen worden. In het EU-project SafetyNet (Hakkert & Gitelman, 2007) werden strenge criteria en vereisten ontwikkeld voor het uitvoeren van gordeldrachtmetingen om hun vergelijkbaarheid en betrouwbaarheid te verzekeren (ETSC, 2014).

In Figuur 40 wordt het percentage gordeldracht vergeleken tussen alle landen waarvoor resultaten van een gordelmeting beschikbaar waren in de IRTAD-database. De percentages hebben betrekking op de meest recente gordelmeting, bij 18 van de 21 landen dateert de meest recente gedragmeting van 2014 of later. Mogelijk bestaan er verschillen in de gebruikte methodologie tussen de verschillende landen. De resultaten voor Griekenland (2009), Nederland (2010) en Spanje (2012) zijn minder recent. Uit de vergelijking blijkt dat de percentages gordeldracht voor de bestuurder zeer dicht bij elkaar liggen: in de meeste landen draagt meer dan 9 op de 10 bestuurders de gordel. Alleen in Italië (62,7%) en Griekenland (77,0%) werden lagere percentages<sup>48</sup> vastgesteld. België situeert zich iets boven het gemiddelde (92,8%) maar doet het nog niet zo goed als de best presterende landen Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden waar een gordeldracht van 98% of meer wordt gemeten.

Bij passagiers achterin ligt de gordeldracht in alle landen lager dan voorin. De resultaten liggen ook meer uit elkaar. België zit met 86,3% weliswaar in de bovenste helft, maar er is nog een prestatiemarge ten opzichte van de best presterende landen (de Noord-Europese landen, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk) waar ook achterin meer dan 9 op 10 inzittenden de gordel draagt.

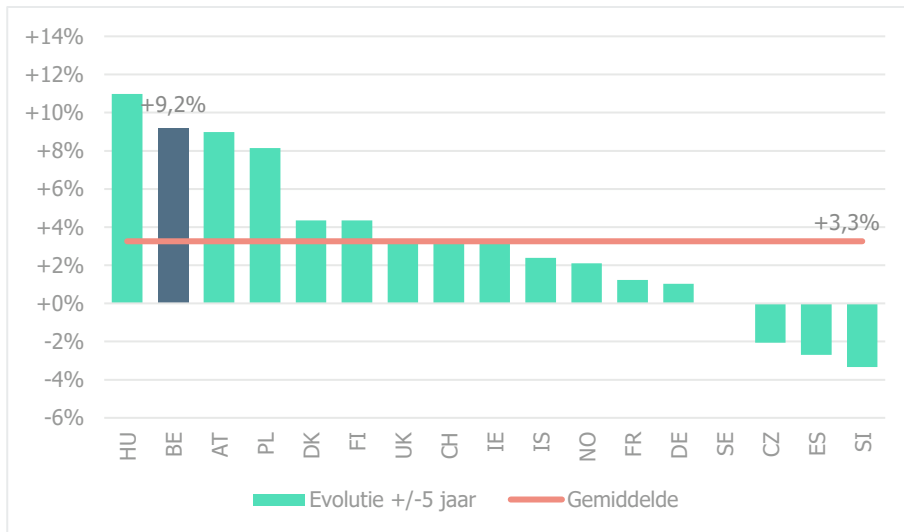


Figuur 40: Geobserveerd percentage autobestuurders en autopassagiers achterin die de gordel dragen, afkomstig uit nationale gedragmetingen (2009-2018), 21 Europese landen. Bron: IRTAD (2018) & Vias institute (2018)

In Figuur 41 wordt de evolutie van de gordeldracht in de verschillende Europese landen vergeleken, hiervoor werd het resultaat van de meest recente meting vergeleken met het resultaat van de meting die vijf jaar ervoor plaatsvond. Omdat zulke metingen niet in alle landen jaarlijks worden georganiseerd gaat het voor sommige landen over een evolutie over drie jaar (Spanje), vier jaar (Noorwegen) of zes jaar (België, Frankrijk, Slovenië). België kent een tamelijk grote toename van de gordeldracht bij bestuurders (van 87% in 2012 naar

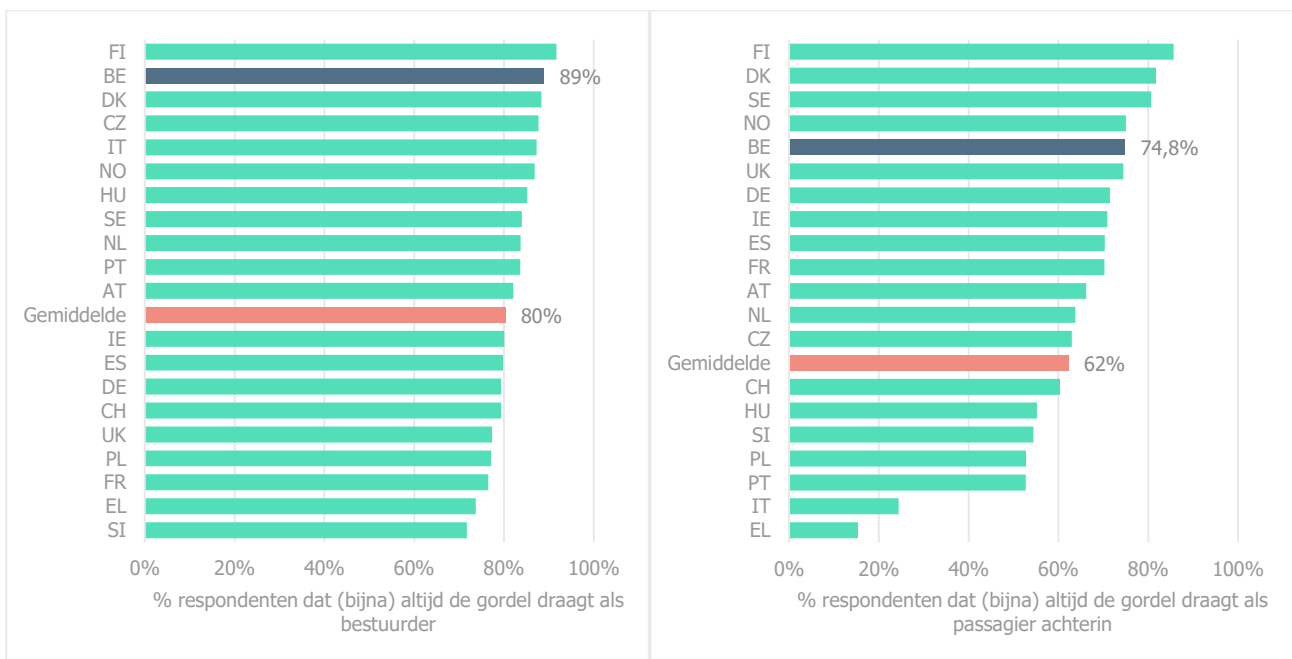
<sup>48</sup> Voor Griekenland zijn de metingen relatief verouderd, de situatie kan hier intussen verbeterd zijn.

95% in 2018), alleen Hongarije kende een grotere toename (van 82% in 2012 naar 91% in 2017). De best presterende landen behaalden in het begin van het decennium al percentages van 98% of meer.



Figuur 41: Evolutie over +/- 5 jaar van het geobserveerd percentage autobestuurders die de gordel dragen, afkomstig uit nationale gedragsmetingen, 17 Europese landen<sup>49</sup>. Bron: IRTAD (2018) & Vias institute (2018)

Verder kunnen we een vergelijking maken op basis van **zelfgerapporteerd gedrag** door te kijken naar de resultaten van de ESRA-enquête die in 20 Europese landen werd afgenomen in 2015 en 2016. Tijdens deze enquête werd aan de respondenten gevraagd hoe vaak ze in de afgelopen 12 maanden (1) als autobestuurder de gordel hadden gedragen, (2) als autopassagier voorin de gordel hadden gedragen en (3) als autopassagier achterin de gordel hadden gedragen. Op de plaatsen voorin scoort België zeer goed: 89% van de Belgen zegt als bestuurder (bijna) altijd de gordel te dragen en 92% als passagier voorin. Enkel Finland kent hogere percentages (respectievelijk 92% en 93%). Als passagier achterin de auto zegt 75% van de Belgen (bijna) altijd de gordel te dragen, ook hier scoort België boven het Europese gemiddelde (62%). De vier Noord-Europese landen kennen een hogere score.



Figuur 42: Zelfgerapporteerde gordeldracht bij auto-inzittenden: percentage autobestuurders en autopassagiers dat aangeeft (bijna) altijd in de afgelopen 12 maanden de gordel te hebben gedragen, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

<sup>49</sup> Er kan geen evolutie weergegeven worden voor EL, IT, LU, NL en PT omdat er slechts voor één jaartal gegevens beschikbaar zijn.

Trotta, et al. (2016) hebben de relatie tussen zelfgerapporteerd gedrag en de resultaten van de nationale gedragsmetingen onderzocht. Hieruit bleek dat er een significante correlatie bestaat tussen beide metingen ( $R^2= 0,63$  voor inzittenden voorin,  $R^2=0,92$  voor inzittenden achterin). Beide metingen tonen echter niet dezelfde rangorde, dit heeft te maken met het feit dat de percentages zeer dicht bij elkaar liggen.

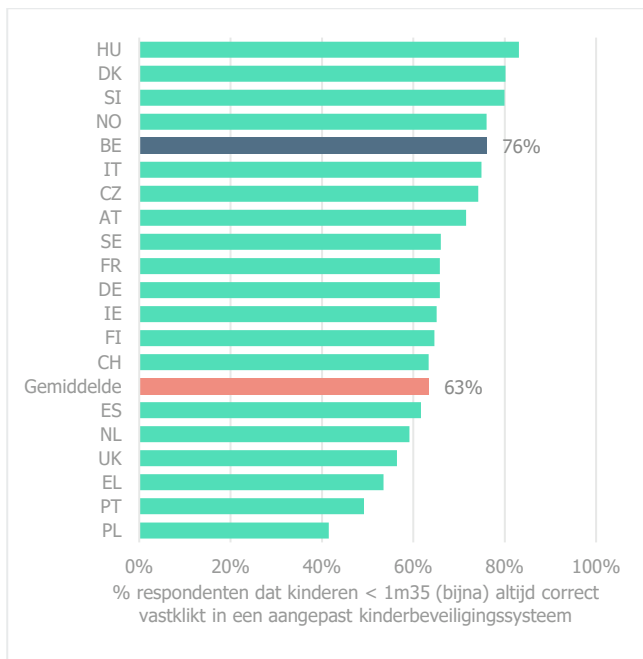


### 3.1.3.1.2 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Op basis van de **gedragsmeting** naar het gebruik van kinderbeveiligingssystemen (Schoeters & Lequeux, 2018) blijkt dat in 2017 in België slechts 23% van de kinderen kleiner dan 1m35 op een correcte manier in een aangepast kinderbeveiligingssysteem werd vastgemaakt. Een groot aandeel van de kinderen wordt wel vastgeklikt in een kinderbeveiligingssysteem of met de gordel, maar hier gebeurt in veel gevallen (60%) een installatiefout (bv: een gedraaide gordel, te losse riempjes, in de verkeerde richting geplaatst). Ook worden kinderen vaak (14%) in een zitje geplaatst dat niet aangepast is aan hun gewicht of lengte of ze worden te snel enkel met de veiligheidsgordel vastgeklikt. Bij 10% is er zelfs helemaal geen beveiligingssysteem aanwezig.

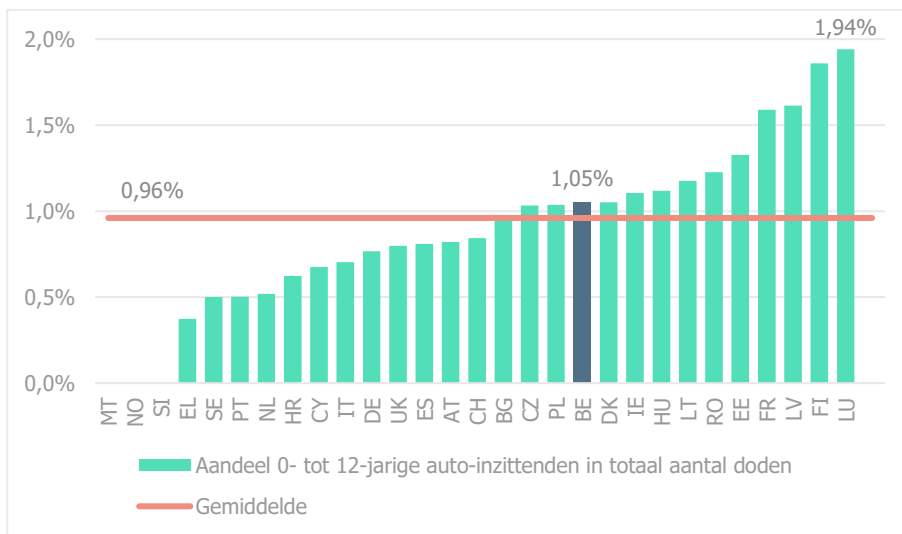
Er bestaan verschillende observatiestudies naar het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in andere landen, maar de methodologie ervan loopt zeer sterk uiteen. De meeste studies vinden dat een derde (tussen 20 en 50%) van de kinderen op de correcte manier wordt vastgemaakt en dat 15 tot 30% in een onaangepast systeem zit. Dit is gelijkaardig aan de resultaten uit de Belgische gedragsmeting (Willis et al., 2004; Hummel et al., 2009; Lalande et al., 2003; Ledon, 2010; Piot, 2008; Vesentini & Willems, 2007).

Op basis van **zelfgerapporteerd gedrag**, vinden we dat in de ESRA-enquête gemiddeld 63% van de respondenten zegt dat wanneer ze kinderen vervoeren, ze deze (bijna) altijd correct vastklikken in een aangepast kinderbeveiligingssysteem (Figuur 43). België scoort boven dit gemiddelde met 76%. Landen met de hoogste percentages zijn Hongarije (83%), Denemarken (80%) en Slovenië (80%). Uit de Belgische gedragsmeting naar het gebruik van kinderbeveiligingssystemen bleek echter dat veel bestuurders (74%) niet wisten dat ze het kind op de verkeerde manier hadden vastgeklikt of dat het kind in een verkeerd zitje zat.



Figuur 43: Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen bij autobestuurders: percentage autobestuurders dat zegt in de afgelopen 12 maanden kinderen (bijna) altijd correct te hebben vastgeklemd in een aangepast kinderbeveiligingssysteem, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

Verder kan er ook een vergelijking gemaakt worden van het aantal kinderen dat overlijdt als autopassagier (Figuur 44). Autopassagiers tussen 0 en 12 jaar maken 1,0% uit van het totale aantal doden 30 dagen in België, dit komt overeen met het Europese gemiddelde. Door de kleine aantallen werden in de vergelijking drie jaren samengenomen. In Malta, Noorwegen en Slovenië werden tijdens de drie recentste jaren geen overlijdens vastgesteld bij kinderen als autopassagier.



Figuur 44: Aandeel van 0- tot 12-jarige auto-inzittenden in het totale aantal doden 30 dagen, 30 Europese landen<sup>50</sup> (2014-2016<sup>51</sup>). Bron: CARE & Statbel

### 3.1.3.1.3 Helmdracht en beveiligende kledij

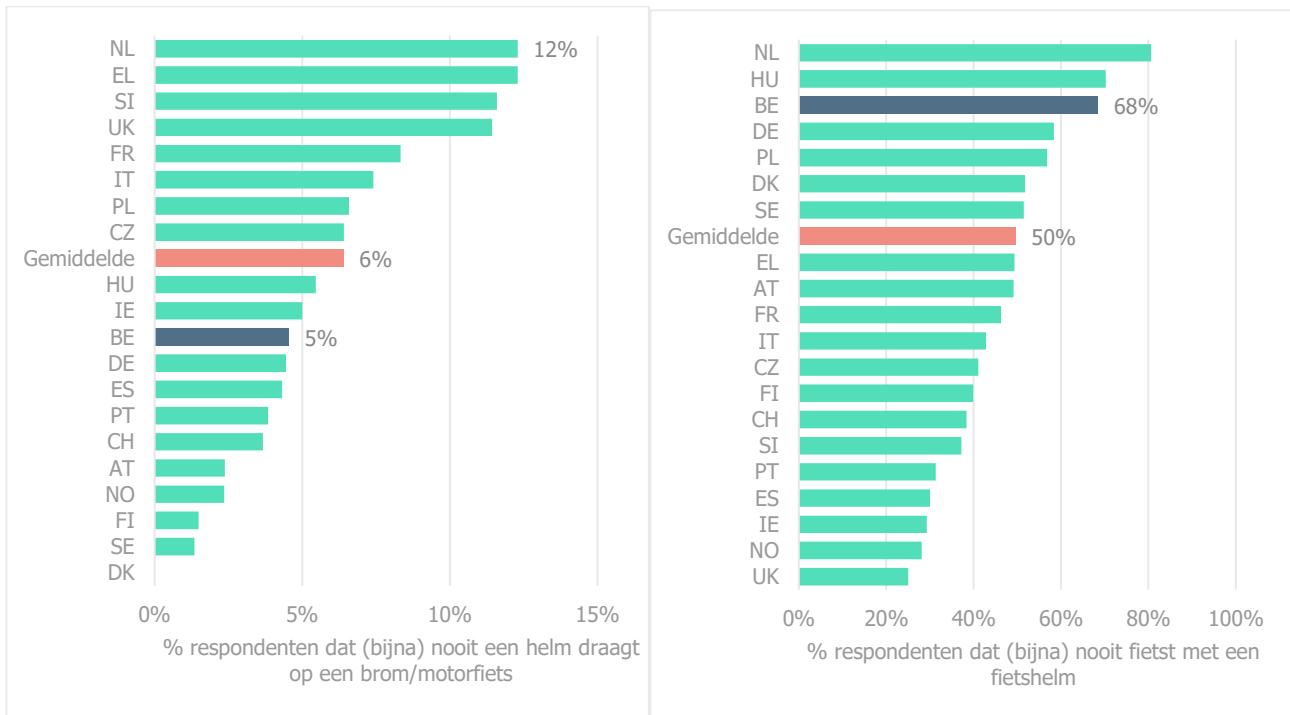
Er bestaan weinig data over het dragen van een helm op de fiets, de bromfiets of de motorfiets op basis van observatiestudies. In België werd er in 2013 een **gedragmeting** uitgevoerd naar helmdracht en het dragen van beschermende kledij door brom- en motorfietsers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hieruit bleek dat bijna alle geobserveerde bestuurders en passagiers een helm droegen (99,3%) en 78,5% van de motorrijders en passagiers de vereiste beschermende kledij. In Denemarken, Luxemburg, Ierland, Italië, Polen, Spanje,

<sup>50</sup> Zonder SK.

<sup>51</sup> 2013-2015 voor BG, EE, LT en 2012-2015 voor IE

Zweden en Zwitserland werden gedragsmetingen van helmdracht bij motor- of bromfietzers uitgevoerd en de meest recente resultaten kwamen ook allemaal in de buurt van 100% (IRTAD, 2018).

Verder kan er gebruik gemaakt worden van **zelfgerapporteerd gedrag** uit de ESRA-enquête (Figuur 45). Uit deze enquête bleek dat gemiddeld 6% van de brom- en motorfietzers zegt (bijna) nooit een helm te dragen. Het hoogste percentage vinden we in Nederland (12%), waar er geen helmplicht bestaat voor snorfietzers (bromfiets klasse A in België). In Denemarken is er daarentegen geen enkele respondent die zegt nooit een helm te dragen op de brom- of motorfiets. België doet het beter dan het Europese gemiddelde met 5% van de respondenten die zegt dat ze (bijna) nooit een helm dragen op een brom- of motorfiets. Het percentage dat als fietser nooit een helm draagt is voor alle landen veel groter: gemiddeld zegt 50% van de respondenten die de fiets gebruikt dat ze nooit een helm dragen. Het hoogste percentage niet-dragers vinden we eveneens in Nederland (80%) en het laagste in het Verenigd Koninkrijk (25%). België bevindt zich in de top drie niet-dragers met 68% respondenten die zeggen nooit een fietshelm te dragen.



Figuur 45: Zelfgerapporteerd gebruik van een helm bij brom- en motorfietzers en fietsers: percentage bromfietzers of motorfietzers en fietsers dat zegt in de afgelopen 12 maanden (bijna) nooit een helm te hebben gedragen, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

### 3.1.3.2 Structurele context

Tijdens de ESRA-enquête werd gepeild naar enkele attitudes m.b.t. het gebruik van de **veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen**. Uit deze enquête bleek dat Belgen in vergelijking met de andere Europese landen een relatief positieve houding vertonen t.o.v. het dragen van de gordel of het correct vastklikken van kinderen.

Zo vindt slechts 4% van de Belgen het aanvaardbaar om de gordel voorin niet te dragen, 8% vindt het aanvaardbaar om de gordel achterin niet te dragen en slechts 1,5% vindt het aanvaardbaar om kinderen niet te beveiligen in de auto. België scoort hiermee telkens beter dan het Europese gemiddelde (respectievelijk 12%, 6% en 3%). In de slecht presterende landen Italië en Griekenland wordt eveneens een hoge aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel voorin (7%) en achterin (respectievelijk 25% en 23%) waargenomen. Het is ook in Griekenland en Italië dat de sociale aanvaardbaarheid - d.w.z. wat men denkt dat de meeste anderen aanvaardbaar vinden - voor het niet dragen van de gordel of het niet vastmaken van kinderen opvallend groot is.

Verder zegt slechts 7% van de Belgen dat ze het niet nodig vinden om achterin de gordel te dragen en zegt 84% dat ze steeds aan hun passagiers vragen de gordel om te doen. Voor beide stellingen scoort België veel beter dan het Europees gemiddelde (respectievelijk 15% en 80%): alleen Finland scoort voor beide stellingen beter. Ook wat het gebruik van kinderbeveiligingssystemen betreft, scoort België zeer goed op de voorgelegde stellingen. Zo gaat slechts 6% van de Belgen ermee akkoord dat het voor korte ritten niet echt nodig is om

het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken (in vergelijking met een gemiddelde van 13%). Ook zegt 94% van de Belgische respondenten dat ze het gevaarlijk vinden om kinderen niet vastgemaakt te vervoeren (in vergelijking met een gemiddelde van 87%). Opnieuw is het Finland dat voor beide stellingen beter scoort. Ten slotte geeft 25% van de Belgen aan dat ze de gebruiksaanwijzingen voor kinderzitjes onduidelijk vindt, dit leunt aan tegen de Europese gemiddelde (27%) en ligt ver van de percentages die in Denemarken (10%) en Finland (12%) worden waargenomen. Hier is dus nog een marge voor verbetering.

### 3.1.3.3 Maatregelen

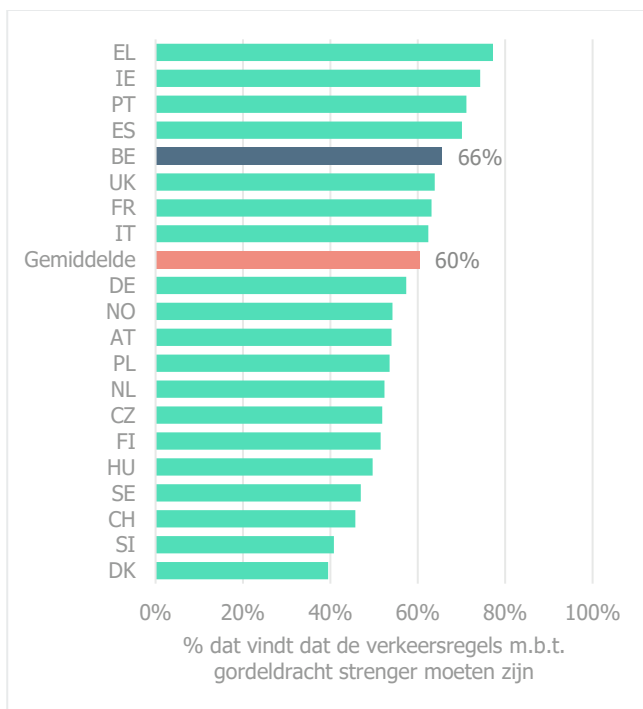
#### Wetgeving

##### Veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssysteem

Volgens de Europese wetgeving moeten alle inzittenden van een auto de veiligheidsgordel dragen als hun zitplaats er één heeft. Verder moeten kinderen die kleiner zijn dan 1m35 in een gehomologeerd en aan hun gewicht of lengte aangepast kinderbeveiligingssysteem zitten. Zitjes die achterwaarts geïnstalleerd worden mogen niet op de passagierszetel vooraan geplaatst worden, tenzij de airbag is uitgeschakeld. Deze wetgeving werd door alle landen van de Europese Unie in nationale wetgeving omgezet (European Commission, 2018).

De meeste Europese landen kennen echter een strengere wetgeving voor het gebruik van kinderbeveiligingssystemen. Terwijl kinderen in België verplicht tot 1m35 in een geschikt kinderbeveiligingssysteem moeten worden geïnstalleerd, hebben andere Europese landen dit opgetrokken tot 1m50. Ook zijn er verschillende landen waar kinderen tot een bepaalde leeftijd verplicht achteraan moeten zitten (Fundación MAPFRE, 2018).

Verder blijkt uit de ESRA-enquête dat 66% van de Belgische respondenten vindt dat de regels m.b.t. gordeldracht strenger mogen zijn (Figuur 46). Dit is meer dan het Europese gemiddelde (60%).



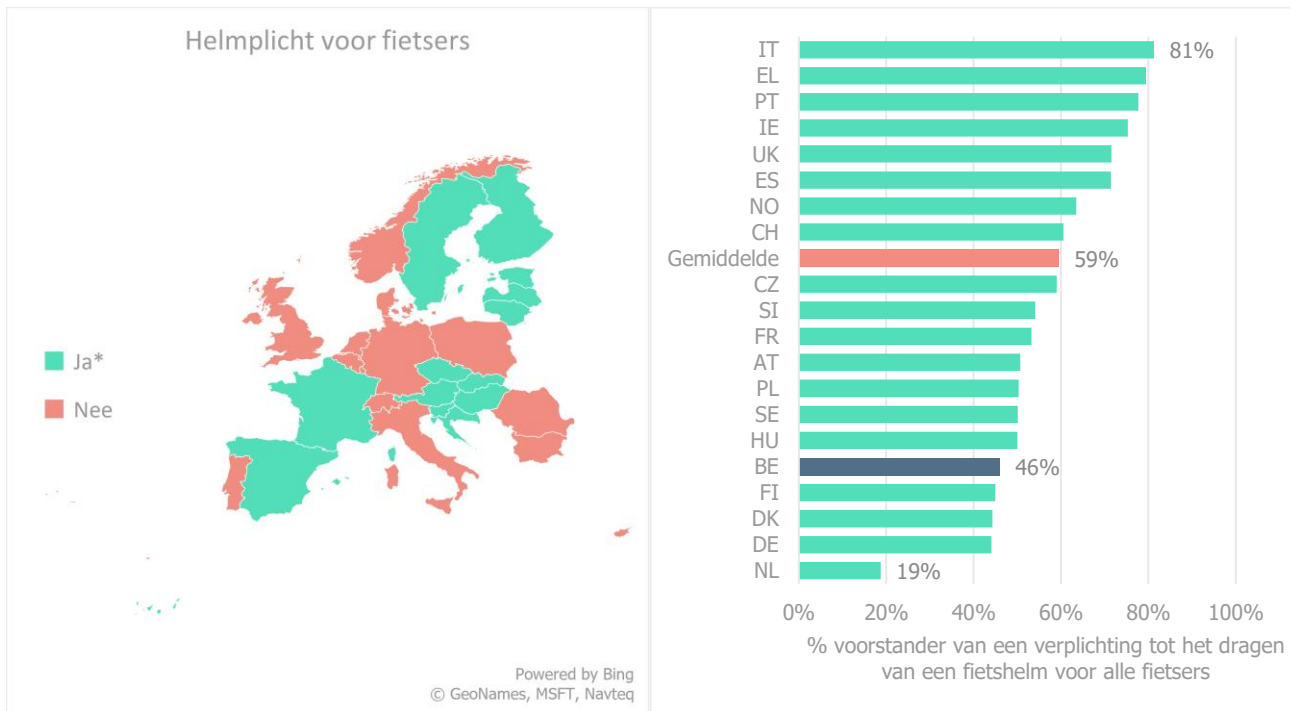
Figuur 46: Percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling "de verkeersregels m.b.t. gordeldracht zouden strenger moeten zijn", 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

##### Helmdracht en beschermende kledij

In alle landen van de Europese Unie is het verplicht voor brom- en motorfietsers om een helm te dragen (European Commission, 2018). Sinds 1 september 2011 is in België het verkeersreglement aangepast voor wat betreft de beschermende kledij van motorrijders. De Belgische wetgeving schrijft motorrijders naast het dragen van een helm ook voor om arm- en beenbedekkende kleding, handschoenen en schoenen tot boven de enkels te dragen. Behalve voor de helm gelden er geen kwaliteitseisen. België is hiermee het enige land dat vereisten voor beschermende kledij expliciet in de wetgeving heeft opgenomen; enkel in Frankrijk zijn ook handschoenen verplicht (European Commission, 2018).



De verplichting tot het dragen van een helm voor fietsers is niet algemeen in Europa. Er zijn 16 landen die een regelgeving hebben ingevoerd m.b.t. het dragen van de fietshelm (Figuur 47). De meeste landen beperken deze verplichting tot een bepaalde leeftijd, deze varieert van 10 jaar (Malta) tot 18 jaar (Tsjechië en Letland). Daarnaast zijn er ook enkele landen die de verplichting beperken tot wegen buiten de bebouwde kom (Spanje, Hongarije en Slovakije). In Finland geldt een algemene helmplicht voor fietsers, maar deze wordt bewust niet gehandhaafd (ETSC, 2015). Uit de ESRA-enquête blijkt dat er in België geen groot draagvlak bestaat voor de invoering van een algemene verplichting tot het dragen van een fietshelm. Slechts 46% van de respondenten is voorstander, dit ligt onder het Europese gemiddelde (59%). In landen waar er veel gefietst wordt en waar er nog geen verplichting is ingevoerd, ligt het draagvlak het laagst (Nederland, Duitsland en Denemarken).



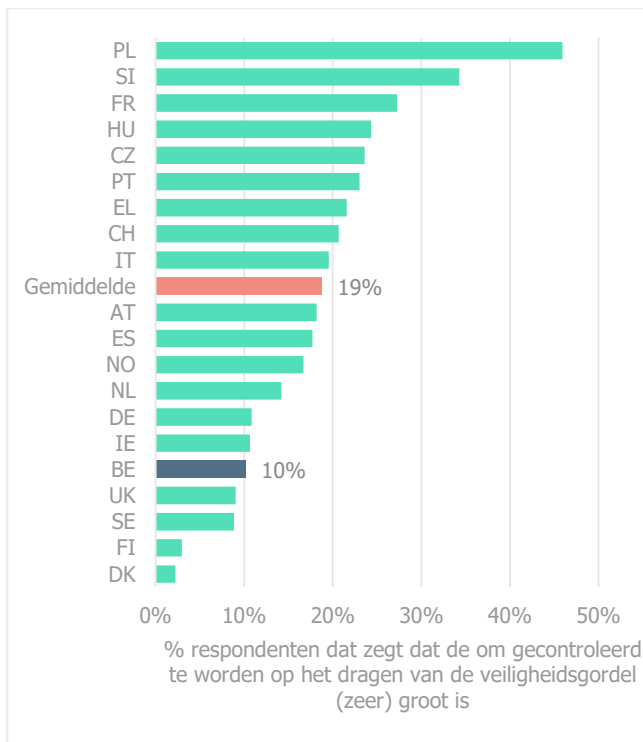
\*voor bepaalde leeftijdscategorieën (AT, CZ, EE, ES, FR, HR, IS, LT, LV, MT, SE, SI, SK), op bepaalde plaatsen (ES, HU, SK) of zonder handhaving (FI)

Figuur 47: Helmverplichting voor fietsers, 31 Europese landen (2015) en draagvlak voor een algemene verplichting van de fietshelm, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ETSC, 2015 & ESRA, Vias institute

### Handhaving en straffen

In een rapport van ETSC (2016) werd het handhavingsniveau voor het dragen van de gordel tussen verschillende landen vergeleken door te kijken naar het aantal boetes per 1000 inwoners. Hoewel dit niet de ideale maatstaf is om verkeershandhaving te vergelijken omdat deze indicator ook beïnvloed wordt door de prevalentie van het gedrag, is het de enige indicator die in de meeste landen beschikbaar is en wordt er aangenomen dat deze proportioneel is aan het niveau van handhavingsactiviteiten. Uit deze vergelijking blijkt dat Roemenië (23,5), Kroatië (22,8) en Slovenië (19,6) in 2015 het grootste aantal boetes voor het niet dragen van de gordel per 1000 inwoners kennen. Deze cijfers liggen ver boven het aantal boetes in België (7,0). Behalve in Kroatië, Denemarken en Hongarije werd er geen toename van het aantal boetes geregistreerd tussen 2010 en 2015. In België nam het aantal boetes in deze periode af met 38%.

Verder blijkt uit de ESRA-enquête dat de subjectieve pakkans op het niet-dragen van de veiligheidsgordel in België kleiner is dan in de meeste andere Europese landen (Figuur 48). Slechts 10% van de Belgische respondenten zegt dat de kans om gecontroleerd te worden op het dragen van de gordel tijdens een doorsnee rit (zeer) groot is. Dit is minder dan het gemiddelde (19%). Alleen in Denemarken, Finland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk ligt de subjectieve pakkans nog lager. In Polen is deze daarentegen zeer groot (46%).



Figuur 48: Subjectieve pakkans op het niet-dragen van de veiligheidsgordel: percentage respondenten dat zegt dat de kans om tijdens een doorsnee rit gecontroleerd te worden door de politie op het dragen van de veiligheidsgordel (zeer) groot is, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

Er blijkt in België een groot draagvlak te bestaan voor meer handhaving: 61% van de Belgische respondenten antwoordde tijdens de ESRA-enquête dat ze vinden dat er te weinig controles op gordeldracht zijn, dit is meer dan het gemiddelde (54%). Ook voor zwaardere straffen bestaat er een draagvlak: in België gaat immers 63% van de respondenten niet akkoord met de bewering dat de straffen te zwaar zijn, dit komt overeen met het gemiddelde (62%).

In de meeste landen wordt het niet dragen van de veiligheidsgordel of het niet correct beveiligen van een kind in de auto bestraft met een onmiddellijke inning en het verlies van punten. De bedragen kunnen nogal uiteenlopen. Tabel 4 geeft een overzicht van de meest recente boetetarieven in de buurlanden. Terwijl de boetetarieven in Duitsland zeer laag liggen, liggen de tarieven in de andere buurlanden in de buurt van dat in België (€116). Voor het niet correct beveiligen van kinderen ligt de boete in België wel opmerkelijk hoger (€174).

Tabel 4: Bestrafing voor het niet-dragen van de veiligheidsgordel of het niet correct beveiligen van kinderen in de wagen, 6 Europese landen (2018)

	Onmiddellijke inning	Rijbewijs met punten
<b>BE</b>	<b>€116 (volwassenen): overtreding van de 2<sup>e</sup> graad</b> <b>€174 (kinderen): overtreding van de 3<sup>e</sup> graad</b>	<b>NVT</b>
DE	€30 (volwassenen) €30 tot €70 (kinderen)	+0 (volwassenen) +1 (kinderen)
FR	€135 (volwassenen en kinderen)	-3 (volwassenen en kinderen)
LU	€145 (volwassenen en kinderen)	-2 (volwassenen en kinderen)
NL	€140 (volwassenen en kinderen)	NVT
UK	£100 (volwassenen en kinderen)	+0 (volwassenen en kinderen)

### Technologische maatregelen

Gordelverklikkers zijn alarmsystemen in de auto die een signaal geven wanneer een inzittende de gordel niet vastklikt. Sinds 2009 is het in de Europese Unie verplicht om op de plaatsen voorin gordelverklikkers te installeren. Vanaf 2019 wordt deze verplichting uitgebreid naar alle plaatsen in de wagen (ETSC, 2018).

Daarnaast zijn er ook technologische ontwikkelingen die het juiste gebruik van kinderbeveiligingssystemen willen bevorderen. Zo worden alle nieuwe auto's vanaf 2011 verplicht uitgerust met een ISOFIX-systeem. Dit is een eenvoudig standaardstelsel om kinderbeveiligingssystemen aan de wagen vast te maken zonder de

gordel te moeten gebruiken. Daarnaast zijn er sinds 2013 "i-Size" kinderbeveiligingssystemen op de markt: deze worden gehomologeerd volgens een strengere regelgeving die de gebruiksvriendelijkheid van de zitjes willen verbeteren. Uit de Belgische gedragsmeting (Schoeters & Lequeux, 2018) blijkt dat maar 19% van de kinderbeveiligingssystemen via ISOFIX werden vastgemaakt, hoewel dit systeem in 91% van de auto's aanwezig was. "i-Size"-zitjes komen nog veel minder voor (slechts 2%).

### 3.1.3.4 Conclusies en aandachtspunten

Op basis van de internationale vergelijking kunnen we volgende **conclusies** trekken:

- In België is het percentage gordeldracht bij inzittenden voorin zeer sterk toegenomen tijdens de afgelopen 15 jaar. Met 95% van de inzittenden voorin die de gordel dragen, komt België in de buurt van de best presterende landen (West- en Noord-Europa).
- Met 86,3% is er echter nog wel wat **verbeteringsmarge** voor de gordeldracht bij de inzittenden achterin. De attitudes zijn echter wel positief: slechts een zeer klein percentage Belgen zegt dat ze het niet nodig vinden om achteraan de gordel te dragen.
- Door een gebrek aan vergelijkbare gedragsmetingen is het moeilijk om de prevalentie van het correct **vastklikken van kinderen** in een geschikt kinderbeveiligingssysteem te vergelijken. Op basis van zelfgerapporteerd gedrag scoort België bovengemiddeld, maar uit studies blijkt dat bestuurders zeer slecht op de hoogte zijn van een verkeerde installatie of het gebruik van een verkeerd zitje.
- Terwijl de wetgeving voor het dragen van de gordel in alle Europese landen min of meer gelijk is, zijn er wel nog verschillen in de **wetgeving** m.b.t. het gebruik van kinderbeveiligingssystemen. De wetgeving in België is beperkt tot kinderen van 1m35, terwijl deze in veel Europese landen is uitgebreid tot 1m50. Ook staat de wetgeving toe dat kinderen vooraan zitten, terwijl dit in sommige landen niet mag.
- Daarnaast geven ook relatief veel Belgen aan dat de **instructies** van kinderbeveiligingssystemen niet altijd even duidelijk zijn.
- De **handhaving** voor het dragen van de gordel is de laatste jaren sterk **afgenomen** in België en ligt veel lager dan in enkele Oost-Europese landen.
- Voor het niet-dragen van de gordel is de **boete** in België vergelijkbaar met de buurlanden, maar voor het niet (correct) vastklikken van kinderen ligt deze wat hoger.
- Terwijl er in België maar zeer weinig brom- en motorfietsers **zonder helm** rijden, is dit niet het geval voor fietsers. Net zoals in andere landen waar de fiets een populair vervoersmiddel is, ligt de zelfgerapporteerde helmdracht relatief laag. Er blijkt ook relatief weinig draagvlak te zijn voor een helmverplichting.
- België kent als enige land een verplicht gebruik van **beschermende kledij voor motorfietsers**.

Uit deze internationale vergelijking kunnen we tot slot enkele **aandachtspunten** voor toekomstige maatregelen in België afleiden:

- Ondanks de relatief goede attitudes, is er nog verbetering mogelijk voor de **gordeldracht achterin**. Naast een combinatie van verhoogde handhaving en sensibilisering, zal ook de Europese verplichting om vanaf 2019 in alle nieuwe auto's gordelverklidders op alle plaatsen te installeren, bijdragen tot een verhoging van de gordeldracht.
- Bij **kinderbeveiligingssystemen** blijkt de **complexiteit** van de installatie een pijnpunt te zijn. Hoewel de meeste auto's over ISOFIX-systemen beschikken die de installatie vergemakkelijken, worden deze nog niet vaak gebruikt. Informatiecampagnes kunnen hieraan tegemoetkomen.
- Op sommige vlakken is er nog ruimte voor een **verstrenging van de wetgeving**: zo is er in België geen verplicht helmgebruik voor fietsers. Er bestaat echter geen groot draagvlak voor zo'n maatregel.

### 3.1.4 Afleiding

Onder afleiding verstaan we een verschuiving van de aandacht weg van de handelingen die kritisch zijn voor een veilige uitoefening van de rijtaak naar een andere concurrerende activiteit. De mobiele telefoon is één van de belangrijkste bronnen van afleiding, maar ook muziekkapartaten, navigatiesystemen, andere systemen die de bestuurder moeten ondersteunen in de rijtaak, of zelfs simpele activiteiten zoals eten en drinken, kunnen bestuurders afleiden (Slootmans & Desmet, 2018). Afleiding komt niet alleen voor bij bestuurders van gemotoriseerde voertuigen, maar ook bij voetgangers en fietsers. Ook voor hen is het cruciaal dat ze hun aandacht bij het verkeer houden.

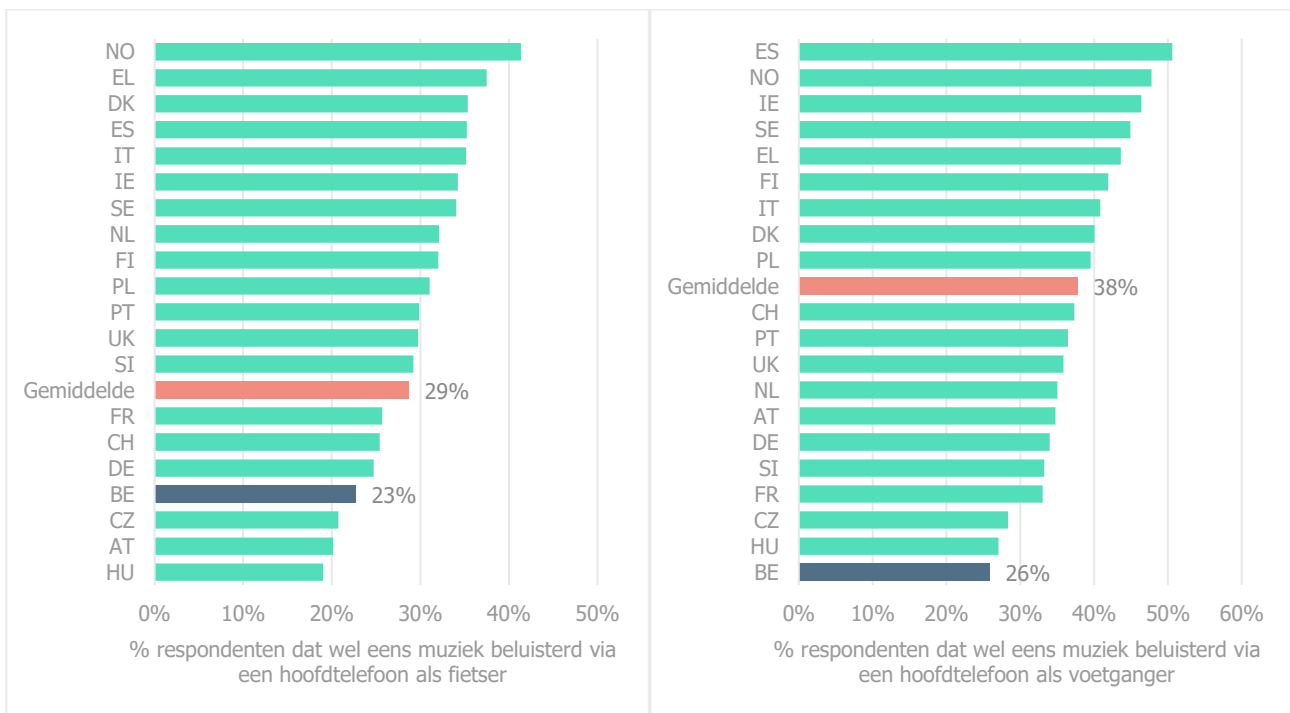
### 3.1.4.1 Prevalentie

De recentste **gedragmeting** in België naar de prevalentie van afleiding in het verkeer bij een representatieve steekproef dateert al van 2013 (Riguelle & Roynard, 2014). Uit die studie bleek dat 8,1% van de geobserveerde bestuurders een potentieel afleidende activiteit uitvoerde tijdens het rijden. Bij 3,3% ging het om het gebruik van de mobiele telefoon, bij 5,2% ging het om andere activiteiten zoals een voorwerp hanteren, het instrumentenbord bedienen of een sigaret roken. Bij professionele bestuurders (van lichte vrachtwagens of vrachtwagens) werden er vaker afleidende activiteiten vastgesteld.

Er bestaan verschillende buitenlandse studies waarin het gebruik van de mobiele telefoon, of een bredere opvatting van afleiding, geobserveerd werd. De meeste studies vinden een prevalentie van het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden tussen 1% en 11% (European Road Safety Observatory, 2015). Verschillen kunnen verklaard worden door een verschillende context, methodologie of gebruikte definitie van afleiding (SWOV, 2013).

Het vergelijken van de prevalentie tussen verschillende landen is daarom het meest haalbaar via **zelfgerapporteerd gedrag**. In de ESRA-enquête werd in 20 Europese landen gepeild naar afleiding bij kwetsbare weggebruikers, door te vragen aan de respondenten of ze de afgelopen 12 maanden wanneer ze zich verplaatsten als voetganger of fietser muziek hebben beluisterd met een hoofdtelefoon of oortjes. Daarnaast werd ook naar afleiding bij autobestuurders gepeild door te vragen hoe vaak de respondenten de afgelopen 12 maanden de mobiele telefoon hebben gebruikt tijdens het rijden.

Uit deze enquête blijkt dat afleiding bij voetgangers en fietsers in de vorm van muziek luisteren via een hoofdtelefoon minder vaak gerapporteerd wordt in België dan in andere Europese landen. Slechts 26% van de respondenten zegt dat ze wel eens muziek luisteren als voetganger, wat het laagste percentage is van alle Europese landen. Bij fietsers bedraagt dit percentage 23% waarmee België zich op de 17<sup>e</sup> plaats positioneert. Landen waar deze vormen van afleiding vaak gerapporteerd worden zijn Spanje, Noorwegen, Griekenland en Ierland. Naast ons land kennen ook Hongarije, Tsjechië en Oostenrijk lage prevalentiecijfers.



Figuur 49: Zelfgerapporteerde afleiding bij kwetsbare weggebruikers: percentage voetgangers of fietsers dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden wel eens muziek te hebben geluisterd via een hoofdtelefoon, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

Ook wat betreft het telefoneren tijdens het rijden bij autobestuurders, kent België relatief lage percentages zelfgerapporteerde prevalentie in vergelijking met andere Europese landen. Zowel wat handenvrij bellen (41%) als niet-handenvrij bellen (28%) betreft, bevindt België zich in de top vier landen met het laagste percentage respondenten dat aangeeft dit wel eens te doen. Buurlanden Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk kennen eveneens lage prevalenties voor (al dan niet handenvrij) telefoneren achter het stuur.

De positie van België verslechtert echter wanneer het lezen of versturen van berichten via een mobiele telefoon wordt beschouwd: met 37% respondenten dat zegt wel eens een bericht te lezen tijdens het rijden en 27% dat zegt een bericht te versturen, scoort België rond het Europese gemiddelde. Het Verenigd Koninkrijk en Nederland bevinden zich nog steeds bij de beter presterende landen, samen met Hongarije, Polen en Duitsland. Buurland Frankrijk bevindt zich daarentegen ook rond of boven het Europese gemiddelde. Zowel voor telefoneren als het lezen of versturen van berichten, zijn de hoogste prevalenties terug te vinden in de Noord-Europese landen, Italië en Griekenland.



Figuur 50: Zelfgerapporteerde afleiding bij autobestuurders: percentage autobestuurders dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden wel eens de mobiele telefoon te hebben gebruikt achter het stuur, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

**Gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden**

**Positie België:**  
 Telefoneren: bij de beter presterende landen  
 Berichten lezen en versturen: gemiddeld

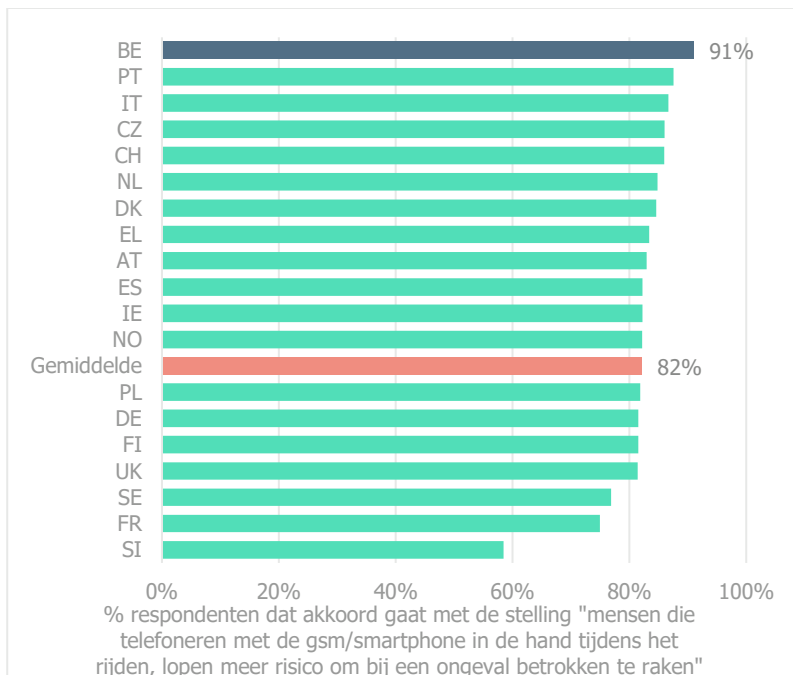
**Best presterende landen:**  
 West-Europese landen (Verenigd Koninkrijk, Nederland, Duitsland)

**3.1.4.2 Structurele context**

Hoewel de zelfgerapporteerde prevalentie van handenvrij bellen in België lager ligt dan gemiddeld, is het percentage respondenten dat dit aanvaardbaar vindt in België wel hoger (41%) dan het Europees gemiddelde (38%). Dat is niet het geval voor niet-handenvrij bellen achter het stuur dat slechts door 3% van de Belgen aanvaardbaar wordt bevonden, terwijl het Europese gemiddelde 7% bedraagt. Ook wat de aanvaardbaarheid van het intypen van een bericht of het controleren van sociale media tijdens het rijden betreft, bevindt België zich bij de zeven landen waar dit het minst aanvaardbaar wordt bevonden.

Gevraagd naar wat men dacht dat anderen aanvaardbaar vinden, zei een groot deel van de Belgische respondenten dat handenvrij bellen door anderen aanvaard wordt (47%); dit percentage is gelijk aan het Europese gemiddelde. Voor de andere vormen van afleiding lag de perceptie van wat anderen aanvaardbaar vinden bij de Belgische respondenten onder het Europese gemiddelde. Specifiek werd ook gepeild naar de gepercipieerde sociale norm: de helft van de Belgen gaat akkoord met de stelling "bijna alle automobilisten bellen af en toe tijdens het rijden met de gsm in de hand". Dit percentage is gelijk aan het Europese gemiddelde. Het Verenigd Koninkrijk en Nederland kennen voor deze stelling de laagste percentages: slechts een derde van de respondenten ging akkoord met deze stelling.

Wat de risicoperceptie betreft, gaat 91% van de Belgische respondenten akkoord met de stelling "mensen die telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden, lopen meer risico om bij een ongeval betrokken te raken" (Figuur 51). Hiermee kent België de hoogste risicoperceptie van de 20 Europese landen die deelnamen aan de enquête. Verder gaat 80% van de Belgen akkoord met de stelling "mijn aandacht voor het verkeer vermindert als ik handenvrij telefoneer tijdens het rijden", waarmee België zich op de vijfde plaats positioneert. De risicoperceptie met betrekking tot handenvrij bellen ligt lager: 57% van de Belgische respondenten ging akkoord dat hun aandacht dan vermindert, de verschillen tussen de landen m.b.t. deze stelling zijn zeer klein.



Figuur 51: Risicoperceptie m.b.t. niet-handenvrij telefoneren tijdens het rijden: percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling "mensen die telefoneren met de gsm/smartphone in de hand tijdens het rijden, lopen meer risico om bij een ongeval betrokken te raken", 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

### 3.1.4.3 Maatregelen

#### Wetgeving

Alle landen in de Europese Unie hebben een verbod op het niet-handenvrij gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden. Voor maart 2018 was Zweden het enige land waar het niet-handenvrij gebruiken van de mobiele telefoon niet expliciet verboden was (Löfren, 2017). In alle landen van de Europese Unie is handenvrij telefoneren met een mobiele telefoon tijdens het rijden wel toegestaan. In Frankrijk, Spanje en Portugal mag een bestuurder echter geen hoofdtelefoon of oortjes gebruiken om handenvrij te bellen of muziek te beluisteren (European Commission, 2018 & CNN, 2017). Een totaal verbod op handenvrij telefoneren bestaat wel in Australië en in verschillende staten van de Verenigde Staten (European Road Safety Observatory, 2018).

In het Europese SMART-project (Janitzek et al, 2009) werd onderzocht in welke mate andere vormen van afleiding zijn opgenomen in de nationale wetgeving. Uit deze studie bleek dat alle landen een algemene wetgeving kenden die stelt dat bestuurders de verantwoordelijkheid hebben om hun aandacht bij de rijtaak te houden en een specifieke wetgeving m.b.t. het gebruik van mobiele telefoons. Sommige landen hebben daarnaast ook een specifiekere wetgeving voor andere vormen van afleiding zoals navigatiesystemen, muziekspelers en tv- of videospelers. In België is dat niet het geval. Een overzicht wordt gegeven in Tabel 5. De studie is ondertussen echter al 10 jaar oud en is mogelijk op sommige punten gedateerd.

Tabel 5: Reikwijdte van de nationale wetgeving rond afleiding, 29 Europese landen. Bron: Janitzek et al, 2009

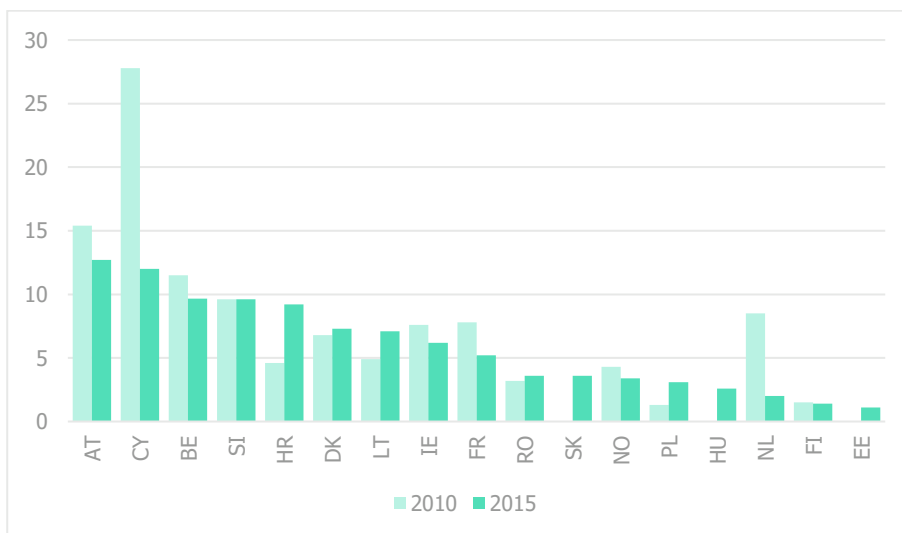
	Mobiele telefoon	Navigatie-systemen	Muziek-spelers	TV/video-spelers
AT	Specifiek	Geen	Geen	Algemeen
<b>BE</b>	<b>Specifiek</b>	<b>Geen</b>	<b>Geen</b>	<b>Geen</b>
BG	Specifiek	Geen	Geen	Geen
CH	Specifiek	Algemeen	Algemeen	Algemeen
CY	Specifiek	Specifiek	Geen	Specifiek
CZ	Specifiek	Algemeen	Geen	Geen
DE	Specifiek	Algemeen	Algemeen	Algemeen
DK	Specifiek	Algemeen	Geen	Geen
EE	Specifiek	Geen	Geen	Algemeen
EL	Specifiek	Algemeen	Specifiek	Specifiek
ES	Specifiek	Specifiek	Specifiek	Specifiek
FI	Specifiek	Specifiek	Specifiek	Specifiek
FR	Specifiek	Algemeen	Algemeen	Specifiek
HU	Specifiek	Geen	Geen	Geen
IE	Specifiek	Geen	Geen	Geen
IS	Specifiek	Geen	Geen	Geen
IT	Specifiek	Algemeen	Algemeen	Algemeen
LT	Specifiek	Geen	Geen	Geen
LU	Specifiek	Specifiek	Specifiek	Geen
LV	Specifiek	Geen	Geen	Geen
MT	Specifiek	Algemeen	Specifiek	Geen
NL	Specifiek	Algemeen	Geen	Algemeen
PL	Specifiek	Geen	Geen	Geen
PT	Specifiek	Algemeen	Specifiek	Algemeen
RO	Specifiek	Geen	Geen	Geen
SE	Specifiek <sup>52</sup>	Geen	Geen	Geen
SI	Specifiek	Algemeen	Algemeen	Algemeen
SK	Specifiek	Algemeen	Algemeen	Algemeen
UK	Specifiek	Algemeen	Geen	Specifiek

<sup>52</sup> Sinds 2018 kent Zweden ook een specifiek verbod in de wetgeving op het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden.

## Handhaving

Het gebruik van een mobiele telefoon of andere bronnen van afleiding zijn moeilijk te controleren. Het is immers moeilijk om van buiten de wagen te detecteren of wel degelijk gebruik gemaakt werd van mobiele apparatuur die de bestuurder afleiden van zijn rijtaak. Het is daarom niet evident om afleiding in het verkeer op een automatische wijze te controleren (ETSC, 2010), al lopen er bijvoorbeeld in Nederland al wel proefprojecten met speciale flitscamera's die kunnen registreren of autobestuurders de mobiele telefoon in de hand houden (RTL, 2018)

In een rapport van ETSC (2016) werd het handhavingsniveau voor het gebruik van de mobiele telefoon vergeleken tussen 17 Europese landen door te kijken naar het aantal boetes per 1000 inwoners. Hoewel dit niet de ideale maatstaf is om verkeershandhaving te vergelijken (omdat deze indicator ook beïnvloed wordt door de prevalentie van het gedrag) is het de enige indicator die in de meeste landen beschikbaar is en wordt er aangenomen dat deze proportioneel is aan het niveau van handhavingsactiviteiten. Uit deze vergelijking blijkt dat Oostenrijk (12,7), Cyprus (12,0) en België (9,7) in 2015 het grootste aantal boetes voor het gebruik van de mobiele telefoon per 1000 inwoners kennen. Deze handhavingscijfers zijn echter veel kleiner dan deze voor rijden onder invloed van alcohol of te snel rijden. De meeste landen kennen een afname in vergelijking met 2010: alleen in Denemarken, Roemenië, Litouwen, Kroatië en Polen is er een toename van het aantal boetes per 1000 inwoners.

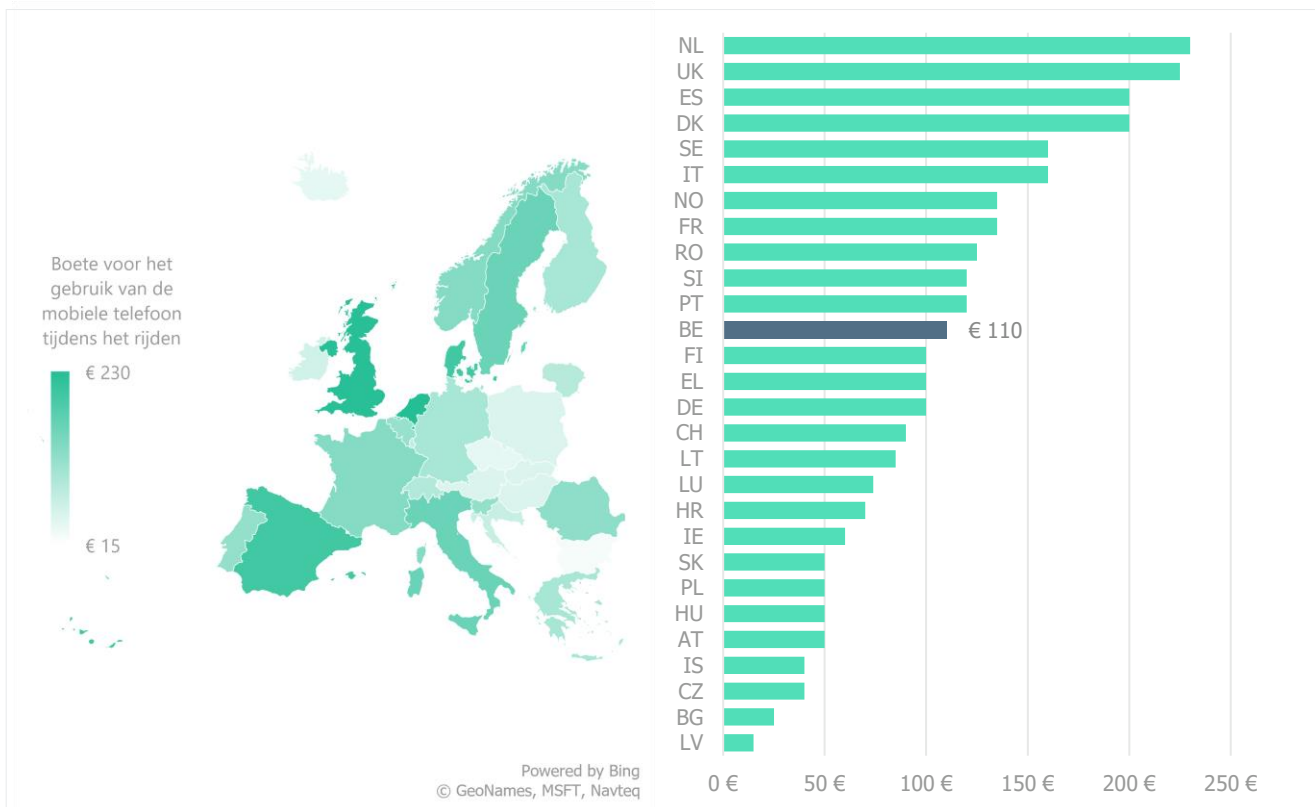


Figuur 52: Aantal boetes voor het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden, per 1000 inwoners, 17 Europese landen (2010 & 2015). Bron: ETSC, 2016

## Straffen

De Duitse autoclub ADAC heeft een overzicht gemaakt van de boetes op het illegaal gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur in de verschillende Europese landen (ADAC, 2017). In België is het gebruik van de mobiele telefoon in de hand een overtreding van de tweede graad en die wordt bestraft met een boete van €116. De hoogste boetetarieven zijn terug te vinden in Nederland (€230), het Verenigd Koninkrijk (€225), Denemarken en Spanje (€200). Ook in Zweden, Italië, Noorwegen, Frankrijk, Roemenië, Portugal en Slovenië zijn de boetetarieven hoger dan in België. In buurland Duitsland bedraagt de boete €100 en in Luxemburg €74. De laagste boetes zijn te vinden in IJsland (€40), Bulgarije (€25) en Letland (€15).





Figuur 53: Boetetarieven voor het niet-handenvrij gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden, 28 Europese landen (2017). Bron: ADAC, 2017

#### 3.1.4.4 Conclusies en aandachtspunten

Op basis van de internationale vergelijking kunnen we volgende **conclusies** trekken:

- Muziek beluisteren door voetgangers of fietsers wordt in België minder dan gemiddeld gerapporteerd dan in andere Europese landen.
- In België zegt 41% van de respondenten dat ze wel eens handenvrij telefoneren tijdens het rijden en 28% dat ze wel eens niet-handenvrij telefoneren achter het stuur. Hiermee behoort België tot de **beter presterende landen**.
- Voor het lezen en schrijven van berichten op de mobiele telefoon tijdens het rijden, ligt de zelfgerapporteerde prevalentie in België rond het Europese gemiddelde.
- Buurlanden Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland behoren tot de beter presterende landen wat het zelfgerapporteerde gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur betreft, terwijl de Noord-Europese landen, Griekenland en Italië tot de slecht presterende landen behoren.
- Belgen vinden het gebruik van de telefoon achter het stuur over het algemeen **minder aanvaardbaar** dan de meeste andere Europeanen, met uitzondering van handenvrij bellen wat 41% van de Belgen aanvaardbaar vindt en meer is dan het Europese gemiddelde.
- Ook wat de **risicoperceptie** betreft, zit België bij de beter presterende landen wat niet-handenvrij bellen betreft, maar bij de slechter presterende landen wat de risicoperceptie van handenvrij bellen betreft.
- De helft van de Belgen denkt dat bijna alle automobilisten af en toe bellen tijdens het rijden met de telefoon in de hand. Dit is meer dan in de best presterende landen Nederland en het Verenigd Koninkrijk.
- De **wetgeving** beperkt zich in België tot een verbod op het niet-handenvrij gebruik van mobiele telefoons. Andere afleidende apparatuur zijn niet opgenomen in de wetgeving.
- In de meeste landen is de **handhaving** voor het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden relatief laag in vergelijking met andere verkeersovertredingen. In vergelijking met andere landen is het aantal boetes per 1000 inwoners in België groot.
- Het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden wordt in België bestraft met een **boete** van €116, dit ligt rond het gemiddelde.

Uit deze internationale vergelijking kunnen we tot slot enkele **aandachtspunten** voor toekomstige maatregelen in België afleiden:

- Ondanks de relatief goede attitudes, is er nog verbetering mogelijk voor de **risicoperceptie** rond **handenvrij bellen**.
- Afdleiding achter het stuur blijft een belangrijke uitdaging, zeker gezien de nog steeds groeiende toepassingsmogelijkheden en het verder toenemende gebruik van smartphones.

### 3.1.5 Rijgeschiktheid

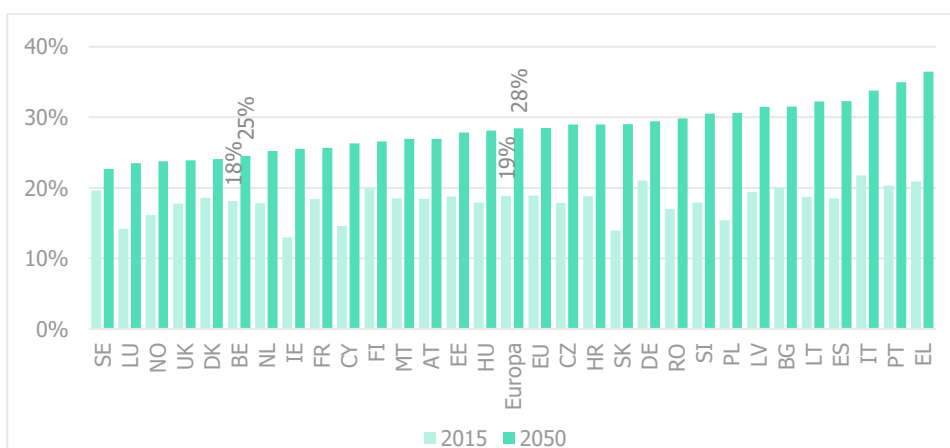
Onder rijgeschiktheid verstaan we de medische en functionele, inclusief fysieke en cognitieve, vereisten om een voertuig te kunnen besturen. Recentelijk werd de volgende definitie naar voor geschoven: "de gesteldheid of toestand waarbij iemand afdoende fysieke, visuele, en cognitieve functies bezit, en er bovendien geen medische of gedragsmatige contra-indicaties zijn" (CIECA Fit to Drive meeting, London, Juli 2018). Dit werd nog verder gespecificeerd als "de afwezigheid van enige functionele (sensorische, perceptuele, cognitieve, of psychomotorische) stoornis, medische aandoeningen of persoonlijkheidsaspecten die op een ingrijpende manier de individuele bekwaamheid beperken om enerzijds het voertuig adequaat te beheersen en anderzijds alle verkeersregels en -voorschriften na te leven, of die op een andere manier tot een hoger ongevalsrisico leiden (aangepast van Transportation Research Board, 2016). Bij bestuurders die lijden aan één of meer medische aandoeningen kan de rijgeschiktheid gecompromitteerd zijn, wat de verkeersonveiligheid verhoogt.

#### 3.1.5.1 Prevalentie

Er bestaan amper data over de prevalentie van bestuurders die rijongeschikt zijn. Beslissingen m.b.t. rijgeschiktheidsevaluaties worden meestal niet gecentraliseerd en in de meeste landen wordt men bovendien enkel geëvalueerd wanneer er sprake is van bepaalde medische aandoeningen. In Spanje zijn er wel cijfers beschikbaar, daar worden alle bestuurders die een rijbewijs aanvragen of hernieuwen onderworpen aan rijgeschiktheidsonderzoek. In 2017 werden er 3.348.312 bestuurders geëvalueerd op hun rijgeschiktheid. Dit leidde tot 1,52% bestuurders die ongeschikt verklaard werden. De oorzaak van ongeschiktheid ligt er het meest bij perceptuele dysfunctie. Ter vergelijking: het percentage rij-ongeschiktheidsverklaringen op de CARA-afdeling van Vias institute in 2017 ligt bij de 10%. De doorverwijsredenen zijn natuurlijk niet te vergelijken tussen het Spaanse en het Belgische systeem.

#### 3.1.5.2 Structurele context

Medische aandoeningen die de rijgeschiktheid beperken, komen vaker voor bij oudere weggebruikers. Naast de motorische, visuele en cognitieve achteruitgang die vaak gepaard gaat met ouder worden, zijn er ook verschillende chronische aandoeningen die vaker bij ouderen voorkomen zoals cardiovasculaire ziektes, diabetes of de ziekte van Alzheimer (Ranchet, Lequeux, & Temmerman, 2018). Door de bevolkingsgroei en de toenemende vergrijzing wordt een stijging van het aantal senioren met een rijbewijs verwacht (Koppel & Berecki-Gisolf, 2015). In 2015 bedroeg het aandeel 65-plussers in de Belgische bevolking 18%, op basis van projecties door Eurostat (2018) wordt dit aandeel in 2050 op 25% geschat (Figuur 54). Dit is iets kleiner dan in Europa waar het aandeel zal toenemen van 19% in 2015 tot 28% in 2050. Italië, Duitsland en Griekenland kenden in 2015 de grootste populatie 65-plussers (meer dan 20%). In 2050 zal meer dan een derde van de bevolking in Griekenland, Portugal en Italië 65 jaar of ouder zijn.



Figuur 54: Aandeel 65-plussers in de bevolking in 2015 en projecties voor 2050, 30 Europese landen. Bron: Eurostat

### 3.1.5.3 Maatregelen

#### Wetgeving

Op Europees vlak bestaat er een richtlijn<sup>53</sup> die bepaalde voorwaarden oplegt om het rijbewijs te vernieuwen of te verkrijgen, ook voor personen met specifieke medische aandoeningen. Deze richtlijn bepaalt dat de kandidaten voor het rijbewijs (voor groep 1, dit zijn de categorieën A, A1, A2, AM, B, B1 en BE) een medisch onderzoek moeten ondergaan indien blijkt dat zij één of meer gebreken hebben die vermeld zijn in bijlage III van deze richtlijn. Bijlage III beschrijft de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorvoertuig. Hoewel deze richtlijn voor alle leden van de Europese Unie verplicht is en omgezet moet worden in nationale wetgeving, bestaan er grote verschillen tussen de landen op het gebied van procedures voor de rijgeschiktheidsevaluatie, leeftijd bij de eerste evaluatie, vernieuwingsperiodes en de rol en verantwoordelijkheid van de artsen bij de rijgeschiktheidsbeslissing (Ranchet, Lequeux, & Temmerman, 2018).

#### Rijgeschiktheidsevaluatie

In België vergt het bekomen en behouden van de rijbewijzen van groep 2 (professioneel vervoer) een medische keuring die minstens om de vijf jaar plaatsvindt. Voor de rijbewijzen van groep 1 (niet-professioneel vervoer) is er geen expliciet medisch onderzoek vereist. Het rijbewijs wordt afgeleverd na een medische verklaring op eer door de aanvrager. Deze verklaring wordt telkens ook afgelegd wanneer men een nieuw rijbewijs aanvraagt. Sinds 2013 hebben (de meeste) rijbewijzen in de Europese Unie een administratieve geldigheidsduur van 10 of 15 jaar. Enkel wanneer deze verklaring op eer niet kan ondertekend worden door de aanvrager, dient deze vervangen te worden door een rijgeschiktheidsattest van een vrij gekozen arts. Deze arts zal bepalen of en welke onderzoeken dienen plaats te vinden alvorens een beslissing te nemen. Deze kan, en moet soms doorverwijzen naar een gespecialiseerde instantie, zoals in België het CARA (Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassingen, een afdeling van Vias institute) dat dan een rijgeschiktheidscertificaat zal afleveren. De verantwoordelijkheid ligt bij de bestuurder om een medisch rijgeschiktheidsonderzoek aan te vragen, maar de arts heeft de plicht om de bestuurder in te lichten over medische aandoeningen die zijn rijgeschiktheid kunnen beïnvloeden.

Op basis van interviews met experts uit 9 Europese landen (Frankrijk, Duitsland, Nederland, Verenigd Koninkrijk, Ierland, Zweden, Noorwegen en Spanje) kan de procedure voor de rijgeschiktheidsevaluatie in België vergeleken worden met andere Europese landen (Vias institute, 2018).

In bijna alle bevroegde landen gebeurt een rijgeschiktheidsevaluatie enkel wanneer een aanvrager van een rijbewijs aangeeft dat er medische aandoeningen zijn die invloed kunnen hebben op zijn rijgeschiktheid. Dit is niet het geval in Spanje waar elke persoon die een rijbewijs aanvraagt of vernieuwt onderworpen wordt aan een medisch en psychologisch onderzoek. In alle landen is het de huisarts die centraal staat om de patiënt te informeren over zijn rijgeschiktheid en mogelijke procedures. Sommige landen voorzien een specifieke opleiding over rijgeschiktheid voor zorgverleners of artsen in opleiding, die vaak leidt tot een formele accreditatie. In België is dat niet het geval.

Sommige landen beschikken zoals België over een gespecialiseerde organisatie of rijgeschiktheidssysteem waar een multidisciplinair team van experts de rijgeschiktheid evalueert (Verenigd Koninkrijk, Ierland, Nederland, Duitsland en Spanje), in andere landen gebeurt de rijgeschiktheidsevaluatie uitsluitend door artsen (bv: Frankrijk, Zweden en Noorwegen). De uiteindelijke rijgeschiktheidsbeslissing wordt vaak genomen door de instantie die de rijbewijzen uitreikt (Verenigd Koninkrijk, Ierland, Duitsland, Nederland en Zweden), de rol van de huisarts of gespecialiseerde instantie bestaat uit het geven van een medische opinie. In België wordt de rijgeschiktheidsbeslissing, net zoals in Noorwegen, Frankrijk en Spanje, genomen door de arts of gespecialiseerde instantie die de rijgeschiktheid evalueert. In deze gevallen is de 'opinie' meteen ook de 'beslissing'.

Sommige landen (Verenigd Koninkrijk, Ierland, Duitsland, Nederland en Spanje) hebben specifieke richtlijnen opgesteld voor het evalueren van de rijgeschiktheid. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op bijlage III van de Europese wetgeving, maar hebben een grotere klinische toepasbaarheid dan de wettelijke tekst. De richtlijnen in deze landen verschillen onderling wel zeer sterk in de mate van detail voor bepaalde medische aandoeningen. In België worden de minimumvereisten voor rijgeschiktheid beschreven in bijlage 6 van het KB 23 maart 1998, maar deze zijn onvoldoende duidelijk en de klinische toepasbaarheid is eerder beperkt.

<sup>53</sup> 2006/126/EG van 20 december 2006

In de meeste landen moet het rijbewijs zoals in België slechts om de 10 (of 15) jaar vernieuwd worden, onafhankelijk van de leeftijd van de aanvrager. In het Verenigd Koninkrijk en Ierland moet het rijbewijs vanaf 70 jaar om de drie jaar vernieuwd worden, maar deze procedure bestaat ook hier louter uit het invullen van een vragenlijst waarin medische aandoeningen moeten aangegeven worden. In Nederland, Noorwegen en Spanje moet men vanaf de leeftijd van 65 of 70 jaar om de drie of vijf jaar een medisch onderzoek ondergaan.

### Aanpassingen aan het voertuig, de bestuurder of de rijvoorwaarden

Na een rijgeschiktheids evaluatie kan ook beslist worden om bepaalde voorwaarden of beperkingen op te leggen bij het besturen van een motorvoertuig. Deze voorwaarden kunnen betrekking hebben op aanpassingen aan het voertuig (bv: handbediende rem, automatische schakeling,...), aanpassingen met betrekking tot de bestuurder (bv: gebruik van prothese, bril,..) of beperkingen m.b.t. het rijden (bv: alleen bij daglicht, niet op autosnelweg,...). Deze aanpassingen en beperkingen worden op het rijbewijs aangegeven via bepaalde codes die Europees vastgelegd zijn. Codes m.b.t. voertuig- en bestuurdergerelateerde aanpassingen worden door alle Europese landen gebruikt. Dit is niet het geval voor de codes m.b.t. de beperkingen op het rijden: in België, Ierland en Spanje bestaat hiervoor een wettelijk kader, in de andere bevroegde landen worden deze ook toegepast, maar eerder als een onderlinge afspraak tussen de aanvrager en de arts.

#### 3.1.5.4 Conclusies en aandachtspunten

Op basis van de internationale vergelijking kunnen we volgende **conclusies** trekken:

- Net zoals in de andere Europese landen zal het aandeel **65-plussers** de komende decennia **toenemen**, deze evolutie zal leiden tot meer bestuurders met medische aandoeningen die hun rijgeschiktheid kunnen beïnvloeden.
- Hoewel de vereisten voor lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een voertuig vastgelegd zijn in een Europese richtlijn, zijn er veel verschillen in de toepassing hiervan door de Europese landen.
- In tegenstelling tot veel andere Europese landen, bestaat de rijgeschiktheids evaluatie in België uit een **multidisciplinaire benadering** waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende aspecten van het menselijk functioneren.
- In België wordt er ook frequent gebruik gemaakt van de rijbewijscodes die beperkingen aan het voertuig of gedrag opleggen. Op die manier kan de **mobilititeit** van de aanvrager meestal verlengd worden.

Uit deze internationale vergelijking kunnen we tot slot enkele **aandachtspunten** voor toekomstige maatregelen in België afleiden:

- Er is nood aan **duidelijke criteria** voor rijgeschiktheids evaluaties die klinisch toepasbaar zijn.
- Een gebrek aan **formele accreditaties** zorgt ervoor dat elke arts een rijgeschiktheids evaluatie mag uitvoeren en een beslissing kan nemen. Op die manier is er geen kwaliteitscontrole van en weinig uniformiteit in de rijgeschiktheids beslissingen.

### 3.1.6 Slaperigheid

Slaperigheid is het gevoel dat men in slaap kan vallen en wijst op een afgenomen alertheid. Dit moet onderscheiden worden van vermoeidheid dat eerder wijst op een gebrek aan energie maar niet noodzakelijk op een afgenomen alertheid. Een gebrek aan alertheid heeft een aantal negatieve effecten op verkeersgedrag, waaronder een tragere reactietijd en een verminderde mate van informatieverwerking (Riguelle & Goldenbeld, 2016).

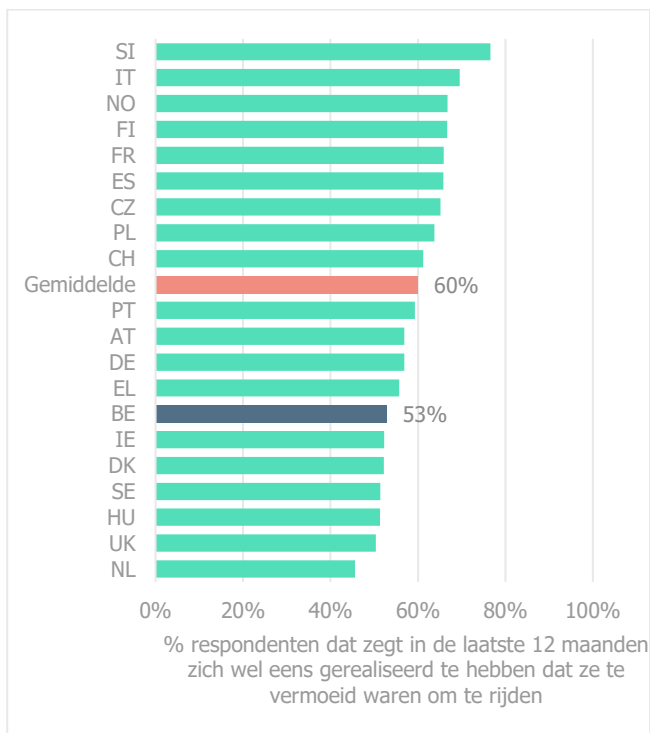
#### 3.1.6.1 Prevalentie

Het is zeer moeilijk om een directe meting te doen van de prevalentie van slaperigheid achter het stuur, want dit is een toestand die niet makkelijk op te sporen valt. In tegenstelling tot bijvoorbeeld het alcoholgehalte in het bloed zijn er geen precieze meettoestellen en protocollen om slaperigheid te meten. Om een schatting te kunnen doen van de prevalentie van slaperigheid achter het stuur, werken de meeste internationale onderzoeken met enquêtes waarbij bestuurders gevraagd wordt aan te geven hoe vaak ze zich moe of slaperig hebben gevoeld achter het stuur in een bepaalde afgelopen periode (Riguelle & Goldenbeld, 2016).

In België werd in 2014 voor het eerst een nieuwe methode toegepast waarbij via een enquête de puntprevalentie van slaperigheid achter het stuur onderzocht werd (Diependaele, 2015). Het verschil met andere onderzoeken is dat deze studie slaperigheid meet bij individuele verplaatsingen, rit-gebaseerd, in plaats

van over een bepaald tijdsinterval. Bovendien wordt gebruik gemaakt van gevalideerde slaperigheidsschalen, waarmee de mate van acute en chronische slaperigheid worden beoordeeld. Uit het meest recente onderzoek in 2017 bleek dat 5,1% van de verplaatsingen gemaakt door Belgische autobestuurders gepaard gaan met slaperigheid achter het stuur (Pelssers & Diependaele, 2018).

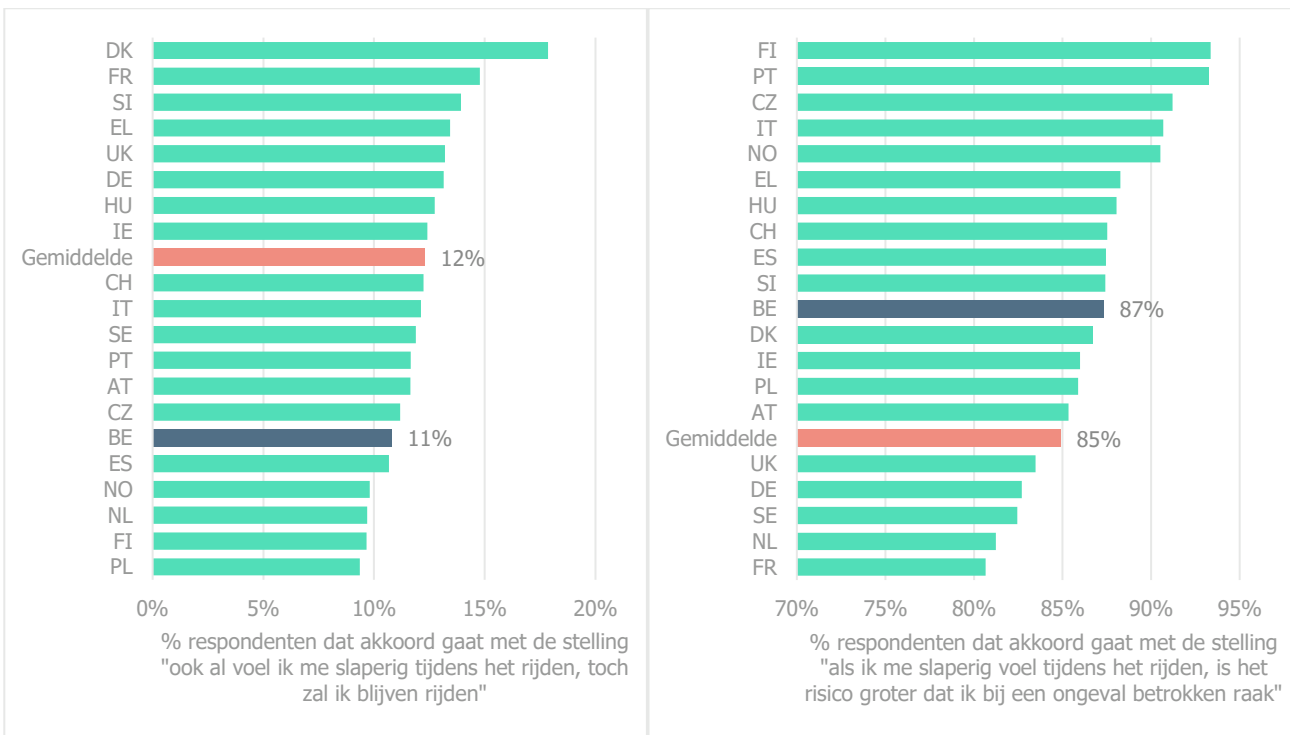
Omdat de Belgische methode in andere landen nog niet werd toegepast, is het aangewezen om de prevalentie van slaperigheid achter het stuur tussen Europese landen te vergelijken op basis van de zelfgerapporteerde prevalentie over een bepaald tijdsinterval. In de ESRA-enquête werd aan respondenten uit 20 Europese landen gevraagd hoe vaak ze zich in de afgelopen 12 maanden hebben gerealiseerd dat ze eigenlijk te vermoeid waren om te rijden (Figuur 55). Gemiddeld antwoordde 60% van de respondenten dat ze in het afgelopen jaar zich wel eens te vermoeid voelden om te rijden, in België is dat percentage lager en bedraagt het 53%. Onderaan vinden we het Verenigd Koninkrijk en Nederland waar de helft of minder dan de helft van de respondenten zich wel eens te vermoeid voelde. Bovenaan staat Slovenië waar meer dan drie kwart van de autobestuurders zich wel eens te vermoeid voelde om te rijden. Ook Italië kent een hoog percentage (70%).



Figuur 55: Zelfgerapporteerde slaperigheid: percentage bestuurders dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden zich wel eens gerealiseerd te hebben dat ze te vermoeid zijn om te rijden, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

### 3.1.6.2 Structurele context

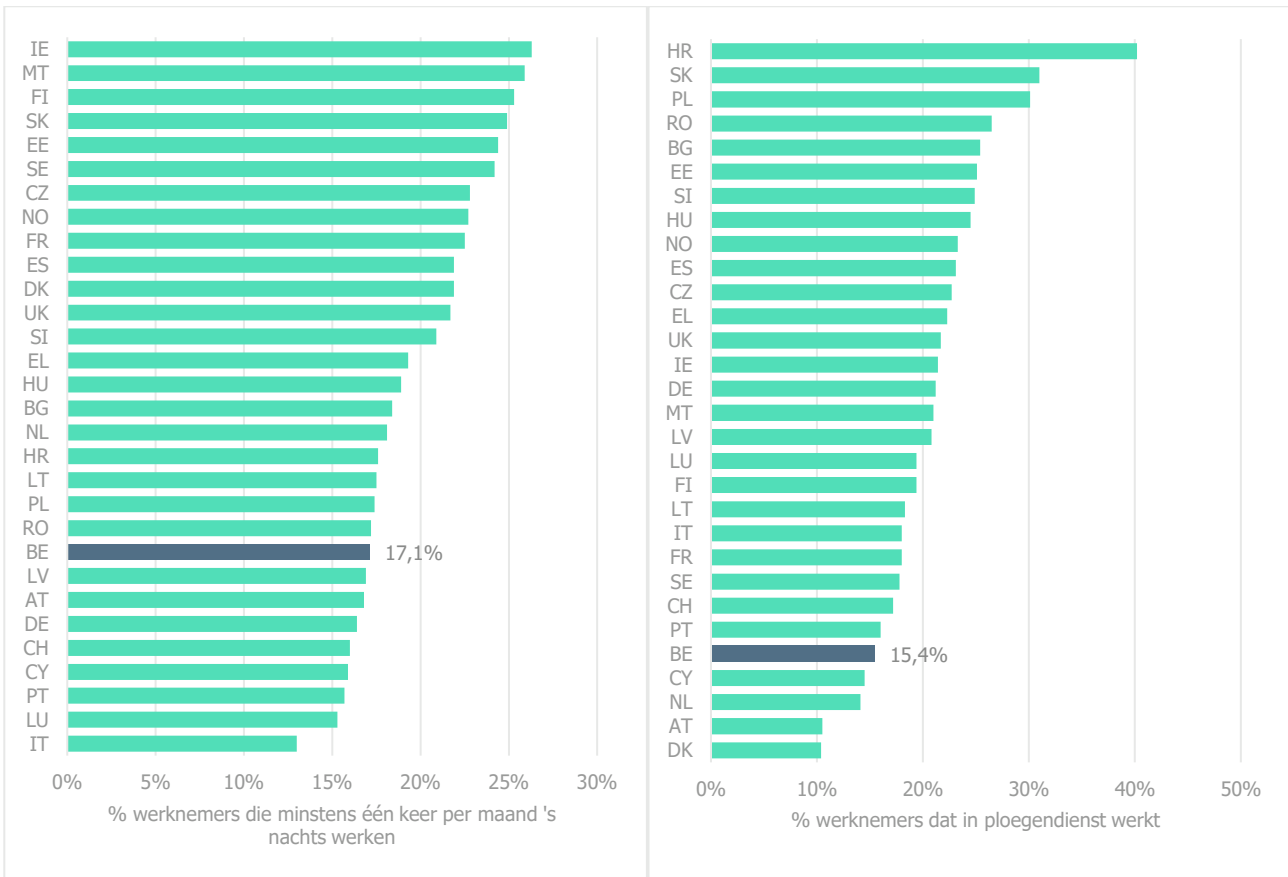
Uit de ESRA-enquête blijkt verder dat maar een zeer kleine fractie (0,9%) van de Belgische respondenten "rijden wanneer men zo slaperig is, dat men moeite heeft om de ogen open te houden" aanvaardbaar vindt. Dit is minder dan het Europese gemiddelde (3,4%) en alleen in Hongarije en Finland ligt de aanvaardbaarheid nog lager. Wanneer men gevraagd wordt naar de sociale aanvaardbaarheid, antwoordt slechts 3,4% van de Belgen dat de meeste anderen dit gedrag aanvaardbaar zouden vinden, dit ligt opnieuw onder het Europese gemiddelde (7,4%). Italië kent zowel voor persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid een relatief hoge score, Slovenië bevindt zich daarentegen telkens onder het Europese gemiddelde. Verder zegt gemiddeld 12% van de respondenten dat ze toch zullen blijven rijden ook wanneer ze zich slaperig voelen, in België ligt dat percentage iets lager (11%) (Figuur 56). De hoogste percentages vinden we in Denemarken (18%), Frankrijk (15%) en Slovenië (14%). Ten slotte gaat 87% van de Belgische respondenten akkoord met "als ik me slaperig voel tijdens het rijden, is het risico groter dat ik bij een ongeval betrokken raak". Dit is iets meer dan het gemiddelde (85%) en in de buurlanden ligt de risicoperceptie lager.



Figuur 56: Intentie om te rijden wanneer men slaperig is en risicoperceptie m.b.t. rijden wanneer men slaperig is: percentage respondenten dat akkoord gaat met de stellingen "ook al voel ik me slaperig tijdens het rijden, toch zal ik blijven rijden" en "als ik me slaperig voel tijdens het rijden, is het risico groter dat ik bij een ongeval betrokken raak", 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

Riguelle & Goldenbeld (2016) hebben enkele risicogroepen geïdentificeerd die relatief vaak bij vermoeidheidsgerelateerde ongevallen betrokken zijn. Hiertoe behoren jonge bestuurders, bestuurders met slaapstoornissen, bestuurders die 's nachts rijden, bestuurders die lange afstanden afleggen, professionele bestuurders en bestuurders die in ploegendienst werken.

Verder verschaft de European Working Conditions Survey (Eurofound, 2018) een indicatie van het aandeel werknemers dat 's nachts werkt en dat in ploegendienst werkt. In deze enquête die in 2015 werd afgenomen via face to face interviews met respondenten uit alle EU-lidstaten geeft 17,1% van de Belgische werknemers aan dat ze minstens één keer per maand 's nachts werken. Dit percentage ligt in de meeste landen hoger, slechts acht landen kennen een lager percentage. Verder geeft 15,4% van de Belgische werknemers aan dat ze in ploegendienst werken, voor deze indicator zijn er maar vier landen waar dit percentage lager ligt. Voor beide indicatoren kent België dus geen verhoogd risico op vermoeide bestuurders.



Figuur 57: Geschat aandeel werknemers die 's nachts werken en die in ploegdienst werken, op basis van een enquête, 30 Europese landen (2015). Bron: Eurofound, 2018

### 3.1.6.3 Maatregelen

#### Wetgeving

Om slaperigheid bij professionele bestuurders te voorkomen, bestaat er op Europees vlak een verordening<sup>54</sup> die de rij- en rusttijden van vrachtwagenbestuurders regelt. Deze wetgeving is van toepassing op bestuurders van voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton die zich verplaatsen binnen Europa, behoudens uitzonderingen. De rij- en rusttijden worden geregistreerd via een tachograaf die verplicht in elke vrachtwagen geïnstalleerd moet worden. Daarnaast regelt<sup>55</sup> de Europese Unie ook de totale werktijd per dag, week en maand van alle werknemers in de mobiele transportsector met als doel werknemers niet te overstelpen met werk wat indirect een invloed zal hebben op slaperigheid achter het stuur (ETSC, 2011).

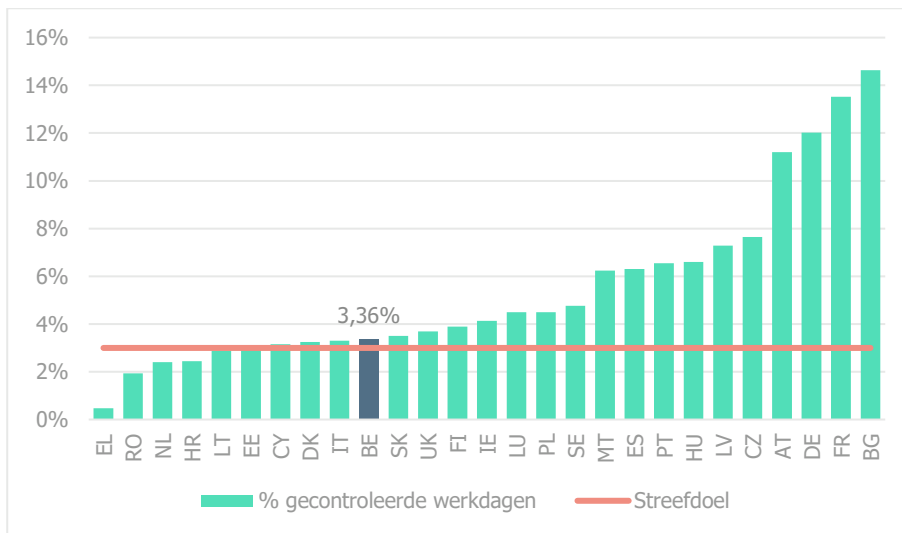
Voor andere bestuurders bestaat er geen Belgische of Europese wetgeving, slaperigheid is dan ook zeer moeilijk te meten. Duitsland is het enige land waar bestuurders van bestelwagens met een MTM van 2,8 tot 3,5 ton ook aan de wetgeving op rij- en rusttijden moet voldoen. Deze wagens worden immers steeds vaker ingezet voor nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg door o.m. de toegenomen e-commerce (Temmerman, Schoeters, & Daniels, 2018).

#### Handhaving

De controle op het naleven van de rij- en rusttijden en het correct gebruik van de tachograaf wordt gedaan door de lidstaten. De EU schrijft voor dat elke lidstaat een systeem van adequate en regelmatige controles moet organiseren waarbij zowel wegcontroles als controles ter plaatse bij de ondernemingen plaatsvinden. Minimaal 3% van de dagen die gewerkt zijn door vrachtwagenbestuurders, moeten aan een controle worden onderworpen. Uit een evaluatierapport van de Europese Commissie (2017) van de controles in 2013 en 2014 blijkt dat vier lidstaten het streefdoel van 3% niet hebben bereikt: Kroatië, Litouwen, Nederland en Griekenland hebben minder controles uitgevoerd. België bevindt zich met 3,36% net boven de vereiste 3%, maar de meeste lidstaten hebben meer controles uitgevoerd (Figuur 58).

<sup>54</sup> Verordening 561/2006

<sup>55</sup> Richtlijn 2002/15/EG50



Figuur 58: Percentage gewerkte dagen door vrachtwagenbestuurders die onderwerpen werden aan een controle op rij- en rusttijden in het kader van Verordening (EG) nr. 561/2006, EU28 (2013-2014). Bron: Europese Commissie, 2017

### 3.1.6.4 Conclusies en aandachtspunten

Op basis van de internationale vergelijking kunnen we volgende **conclusies** trekken:

- Op basis van zelfgerapporteerd gedrag blijkt dat iets meer dan de helft van de Belgen zich wel eens gerealiseerd heeft dat ze te vermoeid waren om te rijden, dit is minder dan het Europese gemiddelde. Daarnaast heeft iets meer dan 10% van de Belgen de intentie om toch te rijden wanneer ze zich slaperig voelen, wat maar net onder het Europese gemiddelde ligt.
- De **attitudes** m.b.t. slaperigheid achter het stuur zijn over het algemeen gunstiger dan in andere Europese landen.
- Bestuurders die 's nachts of in **ploegendienst** werken hebben een groter risico op slaperigheid achter het stuur, in België is het aandeel werknemers dat zegt 's nachts of in ploegen te werken kleiner dan in andere Europese landen.
- Duitsland is het enige land dat de **rij- en rusttijden** voor vrachtwagenbestuurders heeft uitgebreid naar bestuurders van lichte vrachtwagens.
- In België liggen de **controles** op de naleving van de rij- en rusttijden net boven het Europese minimum, terwijl er in veel Europese landen meer gecontroleerd wordt.

## 3.1.7 Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen

Drugs en geneesmiddelen zijn psychoactieve substanties die net zoals alcohol de rijvaardigheid van de bestuurder aantasten en zo leiden tot een hoger ongevalsrisico. Drugs worden gedefinieerd als psychoactieve stoffen die illegaal zijn (bv: cannabis, cocaïne, amfetamine en illegale opiaten). Geneesmiddelen worden gedefinieerd als psychoactieve substanties die voorgeschreven worden en geconsumeerd worden in het kader van een medische behandeling. Het zijn voornamelijk de geneesmiddelen die inwerken op het centrale zenuwstelsel zoals antidepressiva en kalmerende middelen die de rijvaardigheid aantasten en een risico vormen voor verkeersveiligheid.

### 3.1.7.1 Prevalentie

De prevalentie van drugs en geneesmiddelen in Europa kan onderzocht worden op basis van de resultaten van de **gedragmeting** die uitgevoerd werd tijdens het Europese onderzoeksproject DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) (Houwing, et al., 2011). Tijdens dit project werden tussen 2007 en 2009 ongeveer 50.000 bestuurders van personenwagens en lichte vrachtwagens in 13 Europese landen op 23 psychoactieve stoffen getest, waaronder alcohol, cannabis, cocaïne en geneesmiddelen zoals benzodiazepines. De resultaten worden geïllustreerd in Tabel 6 en Figuur 59. Uit dit onderzoek bleek dat circa 7,43% van de Europese autobestuurders onder invloed van één of meerdere psychoactieve stoffen reed. Dit is waarschijnlijk een onderschatting aangezien slechts op een beperkt aantal geneesmiddelen werd getest. Bovendien was de deelname aan de controles in 12 van de 13 deelnemende landen niet verplicht en het aantal



bestuurders dat een deelname weigerde, verschilt sterk tussen de landen (van 1% in Polen tot 52% in België, gemiddeld 17%).

Alcohol was gemiddeld de meest voorkomende psychoactieve stof in dit onderzoek (3,48%, enkelvoudig gebruik), gevolgd door drugs (1,89%, enkelvoudig gebruik) en rijgevaarlijke geneesmiddelen (1,38%, enkelvoudig gebruik) (Tabel 6). Verder testte 0,37% van de deelnemers positief op een combinatie van alcohol en één of meerdere andere psychoactieve stoffen en 0,39% van de bestuurders bleek onder invloed van een combinatie van verschillende illegale drugs of geneesmiddelen te rijden. De meest voorkomende illegale drug was cannabis (1,32%), terwijl benzodiazepines (0,90%) bij de geneesmiddelen het meest voorkwam.

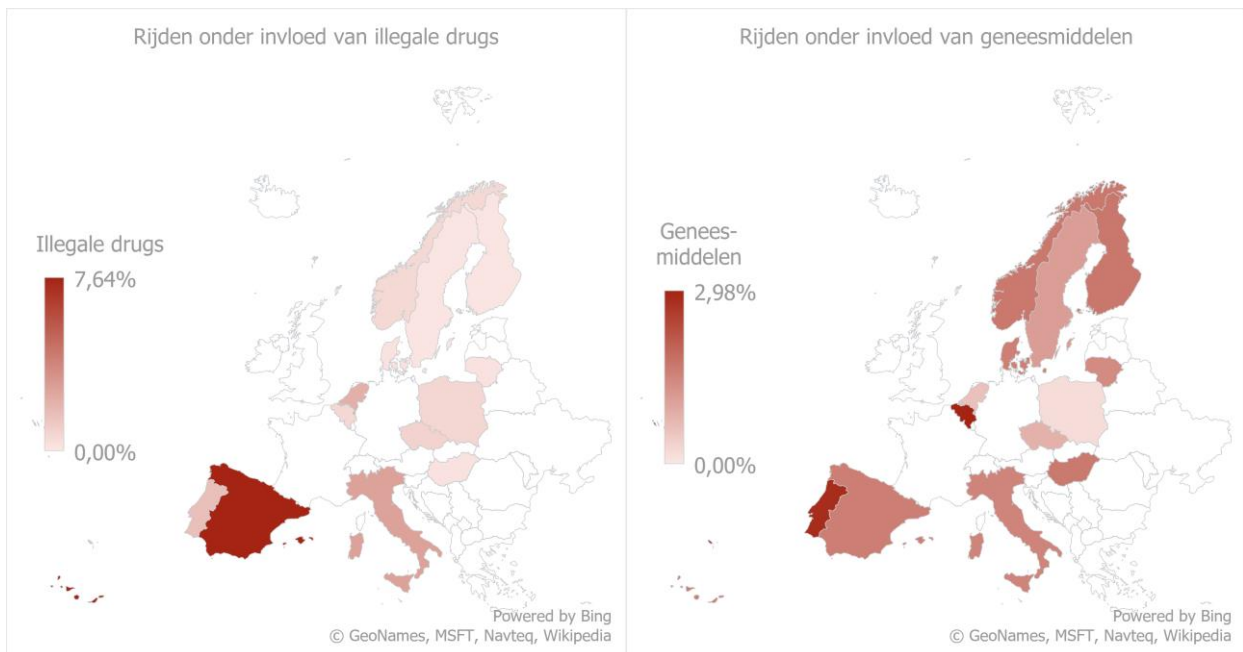
Betreffende het enkelvoudige gebruik van drugs was dit in België (0,6%) duidelijk lager dan het Europese gemiddelde (1,89%). Al mogen we hierbij niet vergeten dat het aandeel weigeraars onder de Belgische autobestuurders bijzonder hoog was (52% tegenover 17% gemiddeld). Op basis van de vergelijking met het drugsgebruik in de totale Belgische populatie (Ravera & de Gier, 2008) en het gebruik onder ernstig gewonde autobestuurders (Isalberti, et al., 2011) is het aannemelijk dat de cijfers een onderschatting van het drugsgebruik in het Belgische verkeer aangaven.

Het gebruik van rijgevaarlijke geneesmiddelen lag in België daarentegen tamelijk hoog (3,0% tegenover het Europese gemiddelde van 1,4%). Vooral benzodiazepines werden in België vaker dan gemiddeld aangetroffen (2,0% tegenover een Europees gemiddelde van 0,9%).

Tabel 6: Geobserveerd percentage autobestuurders die rijden onder invloed van psychoactieve stoffen, België en Europa (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011

		Psychoactieve stof	België	Europees gemiddelde
	Geen		89,35%	92,57%
<b>Enkelvoudig gebruik</b>	Alcohol	Alcool (BAG $\geq$ 0,1 g/l)	6,42%	3,48%
		Alcool (BAG $\geq$ 0,5 g/l)	2,15%	1,49%
	Drugs	Cannabis (THC)	0,35%	1,32%
		Cocaïne	0,2%	0,42%
		Amfetamines, ecstasy	-	0,08%
		Illegale opiaten (bv. heroïne)	0,09%	0,07%
	Geneesmiddelen	Benzodiazepines	2,01%	0,90%
		Medicinale opiaten	0,22%	0,35%
		Z-drugs (zopiclon, zolpidem)	0,75%	0,12%
<b>Gecombineerd gebruik</b>	Drugs/geneesmiddelen	0,31%	0,39%	
	Alcohol + drugs/geneesmiddelen	0,3%	0,37%	

Figuur 59 geeft het percentage autobestuurders weer dat onder invloed van illegale drugs of geneesmiddelen reed in de 13 Europese landen die deelnamen aan het DRUID-project. De best presterende landen op vlak van illegaal drugsgebruik vinden we in Noord- en Oost-Europa (Zweden: 0,1%, Finland: 0,12%, Denemarken: 0,22%, Litouwen: 0,22% en Hongarije: 0,23%), terwijl de Zuid-Europese landen Spanje (7,63%) en Italië (2,7%) het slechtst presteren. Geneesmiddelen worden daarentegen het meest in België (2,99%), Portugal (2,84%), Finland (1,71%) en Noorwegen (1,69%) aangetroffen en het minst in Polen (0,17%), Nederland (0,6%) en Tsjechië (0,83%).

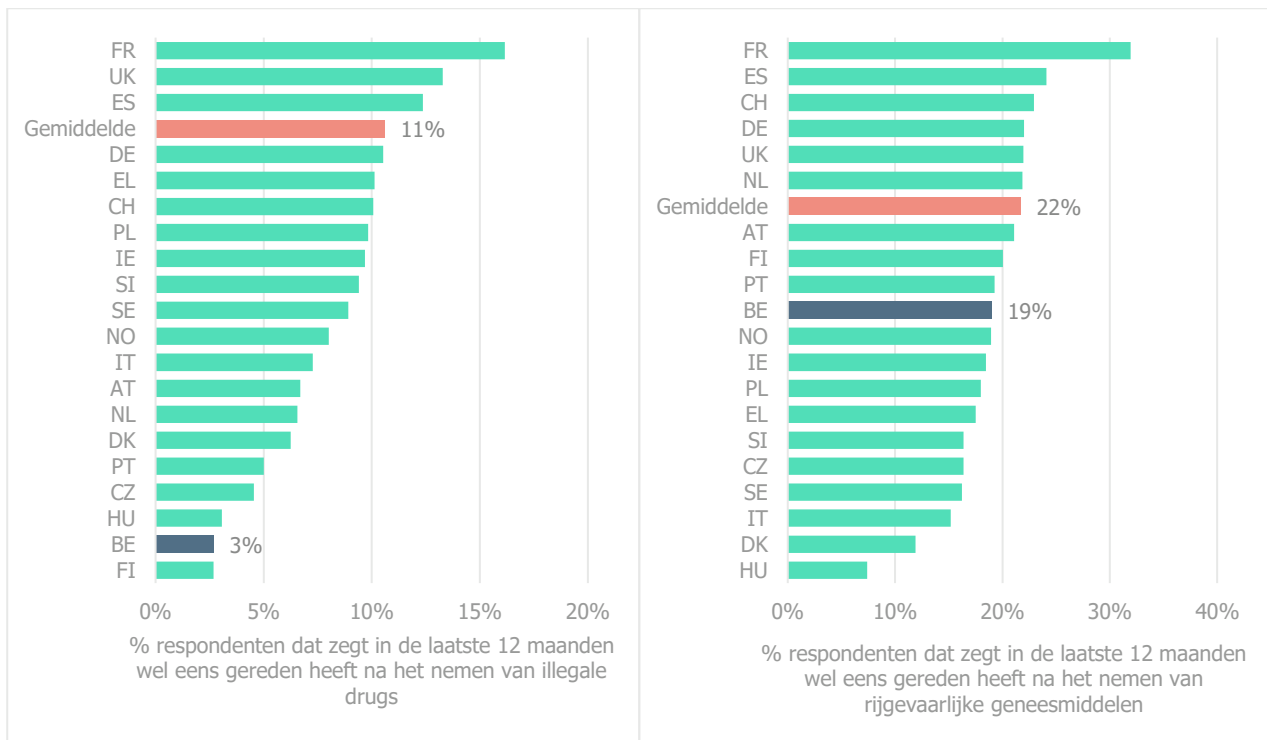


Figuur 59: Geobserveerd percentage autobestuurders die rijden onder invloed van illegale drugs of illegale drugs (enkelvoudig gebruik), 13 Europese landen (2007-2009). Bron: Houwing, et al., 2011

Uit het DRUID-onderzoek bleek verder dat vooral het combineren van meerdere drugs en van drugs en alcohol het risico op ernstige ongevallen enorm verhoogt (5 tot 30 keer bij combineren van verschillende drugs, 20 tot 200 keer bij combineren van alcohol en drugs, Houwing, et al., 2011). Combinatiegebruik blijkt in het Belgische verkeer minder voor te komen dan in de rest van Europa (0,31% combinatiegebruik alcohol en drugs in België ten opzichte van een Europees gemiddelde van 0,37%; 0,3% combinatiegebruik van drugs in België tegenover een Europees gemiddelde van 0,39%).

Verder geeft de ESRA-enquête, die in 2015 en 2016 in 20 Europese landen gehouden werd, informatie over het rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen op basis van **zelfgerapporteerd gedrag**. Gemiddeld gaf 11% van de respondenten in deze studie aan dat ze tijdens de afgelopen 12 maanden onder invloed van drugs hebben gereden (Figuur 60). Het slechtste resultaat voor deze stelling levert Frankrijk met 16%. België behaalde samen met Finland het beste resultaat (3%), wat de goede resultaten van België in de DRUID-studie bevestigt. Over het algemeen werd een duidelijke correlatie tussen de resultaten van de ESRA-enquête en de observaties van DRUID vastgesteld (Achermann Stürmer, 2016). Uit de recente Nationale Verkeersonveiligheidsenquête (Vias institute, 2019) die jaarlijks in België wordt uitgevoerd, blijkt echter wel dat een zeer groot aandeel jongeren aangeeft maandelijks wel eens onder invloed van drugs te rijden.

Ook wat het zelfgerapporteerd rijden onder invloed van rijgevaarlijke geneesmiddelen betreft, doet België het in de ESRA-studie beter dan het Europese gemiddelde (19% tegenover 22%). De beste prestatie wordt hier geleverd door Denemarken (12%), terwijl Frankrijk opnieuw met 32% het slechtst scoort. In tegenstelling tot de vraagstelling over drugsgebruik kon geen verband worden geobserveerd tussen de resultaten van ESRA en DRUID m.b.t. rijden onder invloed van rijgevaarlijke geneesmiddelen (Achermann Stürmer, 2016). Mogelijke verklaringen hiervoor zouden kunnen zijn dat er in de DRUID-studie maar op een beperkt aantal geneesmiddelen werd getest en dat veel deelnemers van de ESRA-studie niet weten welke geneesmiddelen hun rijgedrag kunnen beïnvloeden.



Figuur 60: Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs en rijgevaarlijke geneesmiddelen: percentage autobestuurders dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden minstens één keer een uur na het nemen van drugs of onder invloed van rijgevaarlijke geneesmiddelen te hebben gereden, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

**Rijden onder invloed van illegale drugs**

**Positie België:**  
Bij de best presterende landen  
(Denemarken, Noorwegen, Finland)

**Best presterende landen:**  
Noord-Europese landen (Denemarken, Noorwegen, Finland)  
Oost-Europese landen (Hongarije, Litouwen)

**Slecht presterende landen:**  
Zuid-Europese landen (Spanje, Italië), Frankrijk

**Rijden onder invloed van geneesmiddelen**

**Positie België:**  
Gemiddeld (zelfgerapporteerd) tot slecht (geobserveerd)

**Best presterende landen:**  
Oost-Europese landen (Polen, Tsjechië)

**Slecht presterende landen:**  
Noord-Europese landen (Noorwegen, Finland), Portugal, Frankrijk

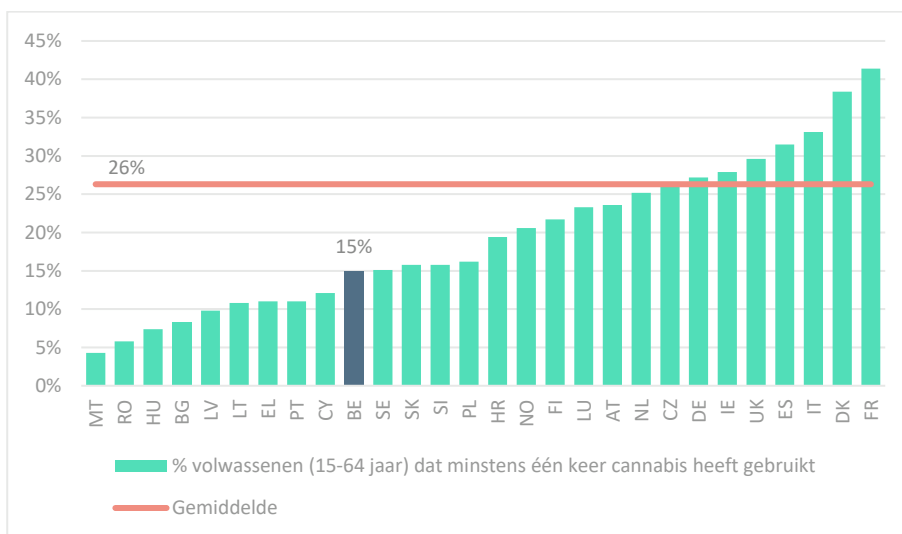
### 3.1.7.2 Structurele context

#### Algemeen drugsgebruik

Het jaarlijks verschijnende Europese drugsrapport van het European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA, 2018a) meet het drugsgebruik binnen de Europese bevolking aan de hand van **zelfgerapporteerd gedrag**. Het rapport baseert zich daarbij op nationaal uitgevoerde enquêtes die niet voor elk land uit hetzelfde jaar dateren. De Belgische data zijn afkomstig van een gezondheidsenquête van WIV uit 2013 (Gisle, 2014) en dus minder recent dan voor de meeste andere landen.

Volgens het EMCDDA-rapport hebben bijna 28% van de Europeanen tussen 15 en 64 jaar ooit gebruik gemaakt van illegale drugs. De meest voorkomende illegale drug is cannabis waarmee 26,3% van de volwassenen (15 tot 64 jaar) al hebben geëxperimenteerd, gevolgd door cocaïne (5,1%), MDMA (4,1%) en amfetamines (3,6%).

In België liggen deze percentages duidelijk lager. Slechts 15% van de Belgische bevolking tussen 15 en 64 jaar stelt minstens één keer in hun leven cannabis gebruikt te hebben. Ook in vergelijking met de buurlanden (Frankrijk: 41,4%, Verenigd Koninkrijk: 29,6%, Duitsland: 27,2%, Nederland: 25,2%) is dit een opmerkelijk laag percentage.



Figuur 61: Zelfgerapporteerd cannabisgebruik, EU28. Bron: EMCDDA, 2018.

Verder blijkt dat 3,6% van de Belgen (tussen 15 en 64 jaar) al eens andere illegale drugs dan cannabis geconsumeerd heeft (Gisle, 2014). Ook dit percentage ligt lager dan het Europese gemiddelde voor specifieke drugs zoals cocaïne (5,1%) en MDMA (4,1%). Verder zijn ook de zelfgerapporteerde cijfers voor cocaïnegebruik in de buurlanden (Duitsland: 3,8%, Frankrijk: 5,4%, Nederland: 5,9%, Verenigd Koninkrijk: 9,7%) hoger dan het Belgische percentage voor alle drugs (buiten cannabis) samen.

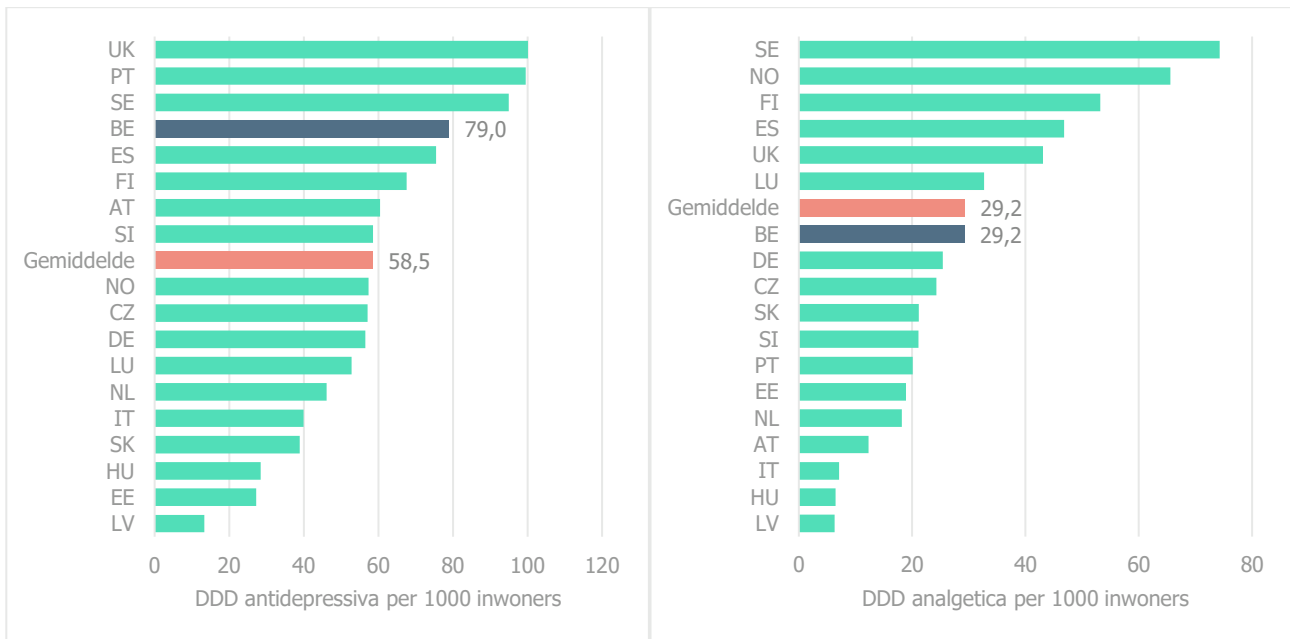
#### Algemeen geneesmiddelgebruik

De OECD publiceert jaarlijks voor sommige Europese landen gegevens over de consumptie van bepaalde geneesmiddelen. In deze statistieken wordt geen onderscheid gemaakt tussen geneesmiddelen die wel of geen invloed kunnen hebben op de rijvaardigheid. Twee groepen geneesmiddelen, *antidepressiva* en *analgetica* (pijnstillers) bevatten een aantal rijgevaarlijke geneesmiddelen (zoals bijvoorbeeld benzodiazepines), het gebruik hiervan wordt in Figuur 62 weergegeven. De figuur geeft de gemiddelde dagelijkse dosis (defined daily dose, DDD) per 1000 inwoners per dag weer voor deze twee groepen van geneesmiddelen.

Antidepressiva worden in België (79 DDD) vaker genomen dan gemiddeld in Europa (58,5). Enkel in Zweden (95), Portugal (99,5) en het Verenigd Koninkrijk (100,1) wordt er meer antidepressiva genomen dan in België, terwijl de buurlanden Nederland (46,1) en Duitsland (56,5) zich rond het gemiddelde bevinden. De laagste consumptie is terug te vinden in de Baltische staten Letland (13,3) en Estland (27,2).

De consumptie van pijnstillers (waaronder benzodiazepines) ligt lager in België en bedraagt 29,2 DDD en is gelijk aan het Europese gemiddelde. Bij deze medicatiegroep zijn het de Noord-Europese landen (Finland: 53,2, Noorwegen: 65,6, Zweden: 74,3) met het hoogste gebruik, terwijl het gebruik in Letland (6,3) opnieuw

het laagste is. Ook in Nederland (18,2) is het gebruik lager dan gemiddeld. De andere buurlanden Duitsland (25,4) en Luxemburg (32,7) leveren resultaten vergelijkbaar met die van België. Het Verenigd Koninkrijk (43,1) behoort tot de groep landen met een hoge consumptie van pijnstillers.



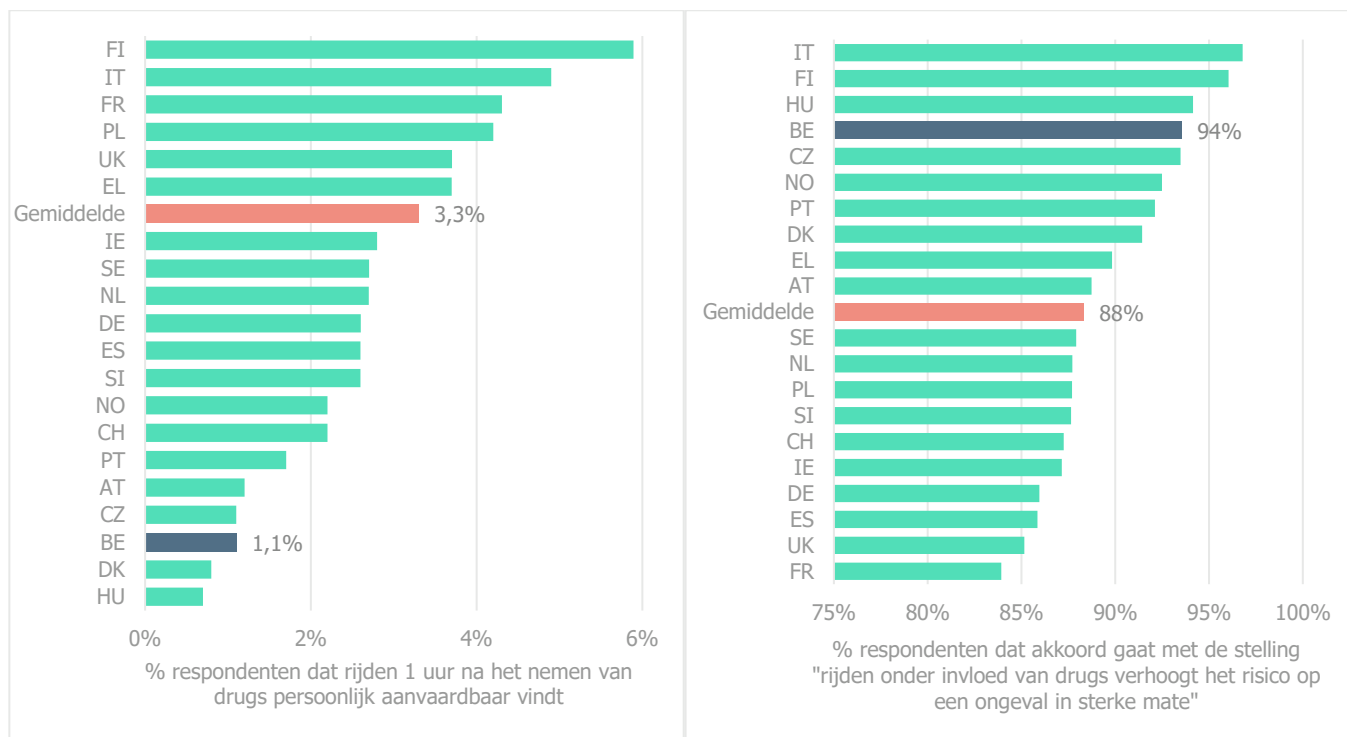
Figuur 62: Gebruik van antidepressiva en analgetica (defined daily dose per 1000 inwoners), 18 Europese landen (2016). Bron: OECD,2018.

### Attitudes m.b.t. rijden onder invloed van drugs

Tijdens de ESRA-enquête werd gepeild naar enkele attitudes m.b.t. rijden onder invloed van drugs. Uit deze enquête blijkt o.m. dat maar zeer weinig respondenten dit gedrag persoonlijk aanvaardbaar vinden. In België wordt dit slechts door 1,1% van de respondenten aanvaardbaar bevonden, alleen in Denemarken en Hongarije lag de aanvaardbaarheid nog lager. De sociale aanvaardbaarheid, m.a.w. hoe aanvaardbaar de respondenten dachten dat de meeste andere mensen in hun omgeving rijden onder invloed van drugs vinden, ligt hoger: in België denkt 2,7% dat anderen dit aanvaardbaar vinden, maar dit ligt nog steeds onder het Europese gemiddelde (5,1%). Zowel de persoonlijke als de gepercipieerde sociale aanvaardbaarheid ligt hoog in Griekenland, Finland en Italië. Buurlanden Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk bevinden zich ook boven het Europese gemiddelde, terwijl Nederland zich eronder bevindt.

Hoewel België relatief betere attitudes voorlegt wat de (sociale) aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs betreft, scoort België rond het gemiddelde voor de stelling rond de subjectieve norm: slechts 80% gaat akkoord dat "de meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van drugs onaanvaardbaar". In Finland, Noorwegen, Hongarije en Tsjechië is dat 90% of meer.

Verder werd ook gepeild naar de risicoperceptie rond rijden onder invloed van drugs. In België vindt 94% van de respondenten dat drugsgebruik het risico op een ongeval in sterke mate verhoogt, terwijl dit percentage in Europa gemiddeld 88% bedraagt. In de buurlanden ligt dit percentage in vergelijking met België lager: Frankrijk (84%), het Verenigd Koninkrijk (85%) en Duitsland (86%) bevinden zich onderaan in het klassement. Hoewel Italië en Finland een relatief hoge (sociale) aanvaardbaarheid kennen van rijden onder invloed van drugs, ligt de zelfgerapporteerde risicoperceptie in deze landen toch het hoogst.



Figuur 63: Persoonlijke aanvaardbaarheid en risicoperceptie van rijden onder invloed van drugs, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

### 3.1.7.3 Maatregelen<sup>56</sup>

#### Algemeen drugsbeleid

EMCDDA (2018b) geeft een overzicht van het algemeen drugsbeleid in alle EU-lidstaten. In de meeste Europese landen is de inname van psychoactieve stoffen op zich niet strafbaar, maar wordt drugsbezit als administratieve (Portugal) of criminele overtreding beschouwd. Uitzonderingen hiervan zijn Zweden en Hongarije die een nultolerantie toepassen. In deze landen wordt dus drugsgebruik en niet alleen maar drugsbezit als criminele overtreding beoordeeld en kan deze een gevangenisstraf tot gevolg hebben. Portugal volgt een tegenovergestelde aanpak: hier wordt het bezit van een psychoactieve stof in een hoeveelheid die een gemiddelde individuele consumptiedosis niet overschrijdt, alleen maar als administratieve overtreding geclassificeerd. De betreffende persoon wordt verplicht om voor een commissie van experts te verschijnen om een mogelijke verslavingsproblematiek te bespreken en mogelijke rehabilitatiemaatregelen te bespreken. Sinds de introductie van een nieuwe drugswetgeving in 2001 is Portugal geëvolueerd naar één van de Europese landen met het kleinste aantal drugsdoden. In Nederland is het bezit van een kleine hoeveelheid voor individueel gebruik volgens de wet een criminele overtreding maar dit wordt over het algemeen niet gehandhaafd. In België wordt het bezit van een kleine hoeveelheid cannabis meestal evenmin gehandhaafd, tenzij de publieke orde wordt verstoord (bijvoorbeeld door cannabisbezit in een schoolomgeving). Voor andere drugs is dit, in tegenstelling tot Nederland, niet het geval. In sommige Oost-Europese landen (Polen, Roemenië) werd het drugsbeleid in de laatste jaren minder streng en de rechtbanken mogen bij gevallen van drugsbezit beslissen om geen straf uit te spreken als het om een kleine hoeveelheid voor individueel gebruik gaat.

#### Wetgeving en handhaving m.b.t. rijden onder invloed van illegale drugs

In de context van de wetgeving en handhaving van rijden onder invloed van drugs moet een onderscheid worden gemaakt tussen twee verschillende basisconcepten: (1) "per se grenswaarden" en (2) de "impairment"-aanpak. Bij een "per-se"-benadering is de overschrijding van een door de wet vastgelegd bloedgehalte van een psychoactieve stof principieel verboden, ongeacht of de bestuurder tekenen van een verminderde rijvaardigheid vertoont of niet. Als de vaststelling van een verminderde rijvaardigheid op zich als overtreding wordt beschouwd of invloed heeft op het gewicht van de straffen, spreken we van een "impairment"-aanpak. Tabel 7 geeft voor alle EU-landen o.m. weer of de "impairment"-aanpak wordt toegepast en of bepaalde grenswaarden voor een bloedtest zijn vastgelegd. Zoals in de meeste Europese

<sup>56</sup> Een deel van deze sectie is overgenomen van het Themadossier Verkeersveiligheid, nr.4, 2018 (Leblud, et al. 2018).

landen worden beide strategieën in België gecombineerd: de straffen zijn lichter als de stof enkel gedetecteerd wordt en zwaarder als de bestuurder bovendien nog blijkt gaf van een verminderde rijvaardigheid. Enkele Europese landen zoals Oostenrijk passen een pure "impairment"-aanpak toe, zij hebben geen grenswaarden vastgelegd. In het DRUID-project werd een combinatie-aanpak aanbevolen, teneinde gradueel te kunnen bestraffen (Schulze, Schumacher, Urmeew, & Auerbach, 2012). Sommige Europese landen passen bovendien een nultolerantie toe. Dit is een type "per se"-aanpak waarbij de aanwezigheid van illegale drugs in het lichaam van een bestuurder niet getolereerd wordt. Meestal wordt in dit geval naar concentraties verwezen die door alle erkende nationale testlaboratoria met wetenschappelijke zekerheid vastgesteld kunnen worden. Deze nultolerantie wordt ook aanbevolen door ETSC (2017).

Om de regelgeving te handhaven moeten bestuurders op drugsgebruik getest worden. Dit is echter minder evident dan testen op rijden onder invloed van alcohol. Er bestaan verschillende methoden die ter beschikking staan van de politie (bloedtesten, speekseltesten, urinetesten en haartesten) waarvan bloed- en speekseltesten werden geïdentificeerd als de best werkende testen in de praktijk (Veisten, Houwing, Mathijssen, & Akhtar, 2011). Het testen van speeksel is hierbij de methode die recent de grootste ontwikkeling heeft doorlopen en die in tegenstelling tot bloedtesten, ter plaatse kan worden uitgevoerd. In België worden speekseltesten ter plaatse uitgevoerd, in verschillende landen is dat echter niet het geval (Tabel 7).

Tabel 7: Wetgeving en handhaving m.b.t. rijden onder invloed van drugs, 26 Europese landen. Bron: EMCDDA, 2018

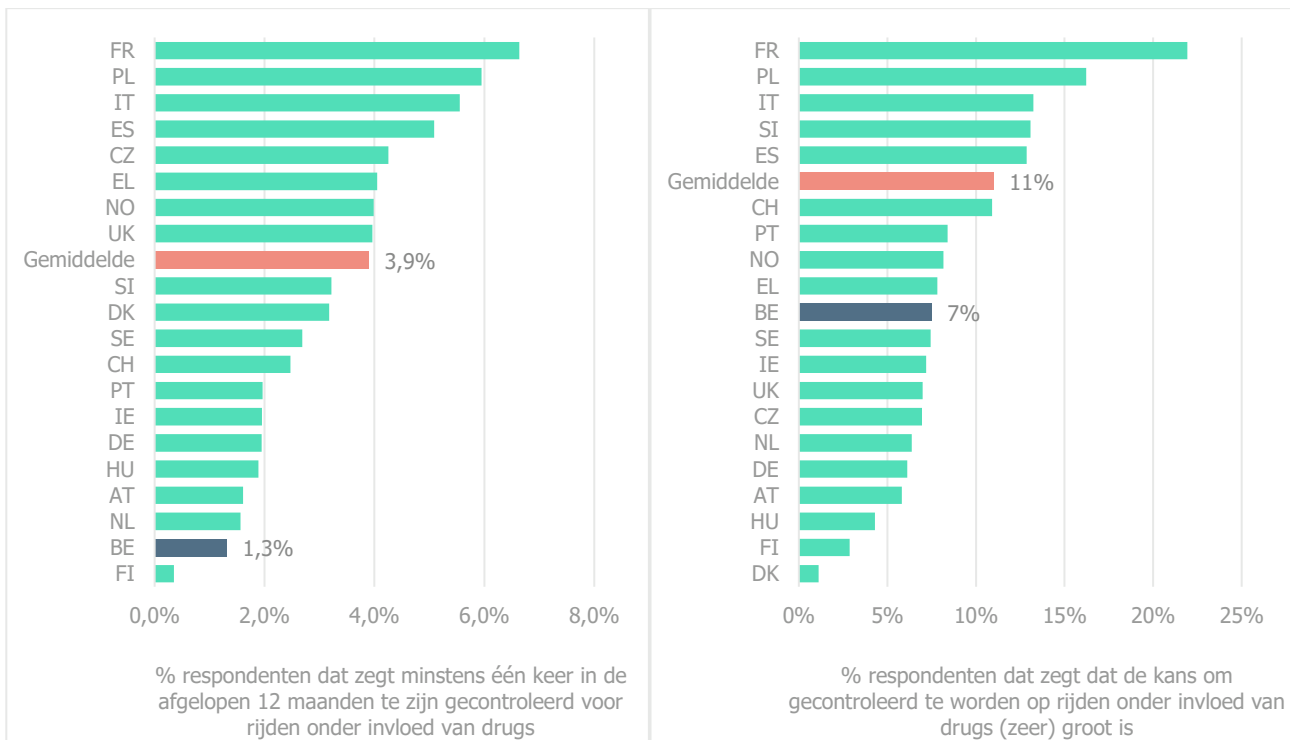
	Impairment	Grenswaarden bloedtests	Speekseltesten ter plaatse
AU	Ja	Neen	Neen
<b>BE</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>
CY	Ja	Neen	Ja
CZ	Ja	Ja	Ja
DE	Ja	Ja, nultolerantie	Afhankelijk van Bundesland
DK	Ja	Ja	Ja
EE	Ja	Ja, nultolerantie	Ja
FI	Ja	Ja	Ja
FR	Neen	Ja, nultolerantie	Ja
HR	Ja	Ja, nultolerantie	Ja
HU	Ja	Neen	Neen
IE	Ja	Ja	Ja
IT	Neen	Ja, nultolerantie	Ja
LT	Neen	Ja, nultolerantie	Neen
LU	Ja	Ja	Ja
LV	Neen	Ja, nultolerantie	Neen
MT	Ja	Neen	Neen
NL	Ja	Ja	Ja
NO	Ja	Ja	Ja
PL	Neen	Ja, nultolerantie	Ja
PT	Neen	Ja, nultolerantie	Ja
RO	Neen	Ja, nultolerantie	Ja
SE	Neen	Ja, nultolerantie	Neen
SI	Neen	Ja, nultolerantie	Ja
SK	Ja	Ja, nultolerantie	Neen
UK (alleen Engeland en Wales)	Ja	Ja	Ja

In de ESRA-enquête werd het draagvlak voor een strengere wetgeving t.o.v. rijden onder invloed van drugs onderzocht. In heel Europa is de steun voor een verstrenging van de wetgeving groot (87%). In België is zelfs 90% van de respondenten voorstander van een strengere wetgeving. Dit percentage is alleen maar in enkele Oost-Europese landen, Portugal en Finland hoger. In Griekenland is het draagvlak voor strengere wetten het kleinst (74%). Over het algemeen stellen we vast dat de verschillen tussen de landen eerder klein zijn.

De ESRA-enquête kan ook gebruikt worden om het niveau van handhaving te vergelijken tussen de Europese landen. Tijdens deze enquête werd gevraagd aan autobestuurders hoe vaak ze in de voorbije 12 maanden gecontroleerd werden door de politie op rijden onder invloed van drugs, wat een indicatie geeft voor de

“objectieve pakkans”. Over het algemeen liggen deze percentages zeer laag. In België zegt 1,3% van de respondenten minstens één keer gecontroleerd te zijn. Dit ligt onder het Europese gemiddelde (3,9%). Frankrijk kent de hoogste pakkans (6,6%) en Finland de kleinste (0,4%).

Volgens het eindrapport van het DRUID-project (Schulze, Schumacher, Urmeew, & Auerbach, 2012) is de subjectieve pakkans het meest belangrijke afschrikmiddel tegen rijden onder invloed van alcohol en drugs. Deze subjectieve pakkans werd ook in de ESRA-enquête onderzocht door te vragen “als u aan een doorsnee autorit denkt, hoe groot is volgens u de kans om (als bestuurder) door de politie te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van drugs?”. Hieruit blijkt dat de Belgen de kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van drugs lager inschatten dan de gemiddelde Europeaan (7% tegenover 11%). De hoogste subjectieve pakkans werd ook in Frankrijk gemeten (22%) en de laagste in Denemarken (1%) en Finland (3%).



Figuur 64: Objectieve en subjectieve pakkans op rijden onder invloed van drugs, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>).  
Bron: ESRA, Vias institute

Verder blijkt uit de ESRA-enquête dat de meerderheid van de Europeanen van mening is dat rijden onder invloed van drugs onvoldoende gecontroleerd wordt (68%). In België ligt dat percentage nog hoger: 73%. Hiermee scoort België gelijkaardig als de buurlanden Frankrijk (74%), Nederland (73%) en Duitsland (72%). Landen waar er minder draagvlak is voor meer handhaving zijn Denemarken (49%) en Zweden (54%). Hoewel de pakkans in deze landen als klein wordt beschouwd en de prevalentie van drugsgebruik in de Europese vergelijking hoog is (Figuur 61), wordt er volgens het zelfgerapporteerd gedrag weinig onder invloed van drugs gereden en is de vraag naar strengere wetten en meer handhaving het laagst.

De manier waarop handhaving wordt georganiseerd, verschilt tussen de Europese landen. In Noorwegen mag de politie bijvoorbeeld willekeurige controles langs de weg uitvoeren, terwijl de Duitse politie alleen maar op drugs mag testen als er daarvoor voldoende reden is (zoals abnormaal rijgedrag of fysieke tekenen van drugsmisbruik). In België gaat de politie op basis van een checklist na of een bestuurder tekenen van rijden onder invloed vertoont en beslist dan of een speekseltest is aangewezen. Is deze positief, dan wordt een speeksel- of bloedanalyse in een labo uitgevoerd.

Naast de willekeurige wegcontroles kan de politie ook na een ongeval bij bestuurders een speeksel- of bloedtest afnemen. Ook betreffende deze *postcollision tests* verschillen de manieren van handhaving tussen en zelfs binnen landen. In Finland is de politie bijvoorbeeld in sommige regio’s verplicht om bestuurders die bij een ongeval zijn overleden, post-mortem te laten testen op psychoactieve stoffen. In andere Finse regio’s vindt zo’n test slechts plaats als er concrete aanwijzingen op drugsmisbruik zijn (ETSC, 2017).



Een kosten-batenanalyse van drugshandhaving in het verkeer (Veisten, et al., 2011) laat zien dat een toename van drugshandhaving met behulp van speekseltesten kosteneffectief (economisch rendabel voor de samenleving) kan zijn. Dit geldt vooral voor landen die tot nu toe een laag handhavingsniveau hebben. De studie vergeleek de situatie in Nederland, België en Finland. Nederland had het laagste niveau van drugshandhaving en Finland het hoogste. België nam in deze vergelijking een tussenpositie in. Vervolgens werd vanuit deze studie voor Nederland een sterke verhoging, voor België een middelmatige en voor Finland een lichte verhoging van drugshandhaving aanbevolen. Om de effectiviteit van de controles te maximaliseren raden de onderzoekers een voorselectie aan op basis van prevalentiekenmerken zoals plaats, tijdstip en doelgroep. Bovendien benadrukken de auteurs dat de veiligheidswinst van een verhoogde drugshandhaving vermindert wanneer drugshandhaving ten koste gaat van alcoholhandhaving, aangezien alcohol nog steeds het meest voorkomt in het verkeer en alcohol het hoogste risico op ernstig verkeersongeval vertoont.

## **Straffen**

Straffen voor rijden onder invloed van drugs of geneesmiddelen variëren binnen de Europese Unie behoorlijk (EMCDDA, 2018c). Een bestuurder die onder invloed van psychoactieve stoffen wordt aangetroffen moet in elke lidstaat van de EU erop rekenen dat zijn rijbewijs wordt ingetrokken en dat hij een boete moet betalen. Bovendien bestaat in de meeste Europese landen ook de mogelijkheid tot oplegging van een gevangenisstraf.

De verschillen in straftoemeting zijn nochtans groot, zowel voor boetes als voor rijverboden en gevangenisstraffen. Sommige landen voorzien een rijverbod van minimum zes maanden (bv. Denemarken, Tsjechië en het Verenigd Koninkrijk), in andere landen kan een rijverbod in lichte gevallen maar enkele weken duren (België, Duitsland, Italië en Zweden). Ook de onder- en bovengrens van een boete tonen grote verschillen: in België kan een boete van €1.000 tot €10.000 worden opgelegd, in Denemarken zijn er geen beperkingen op de hoogte van een boete en in Noorwegen betaalt een bestuurder bij een drugsgerelateerde overtreding een boete gelijk aan anderhalf maal zijn maandelijks bruto-inkomen. Het spectrum van gevangenisstraffen is binnen Europa eveneens heel divers: in Oostenrijk en België worden geen gevangenisstraffen opgelegd, terwijl in Italië in zware gevallen met dodelijk gewonde slachtoffers tot 18 jaar gevangenis mogelijk zijn (Atchinson, 2017).

Sommige landen maken bovendien een onderscheid tussen administratieve en criminele overtredingen (bv. Spanje, Tsjechië) naargelang het niveau van impairment: een "per se"-overtreding wordt als administratief beschouwd en een daadwerkelijke aantasting van de rijvaardigheid van de bestuurder als crimineel.

In het DRUID-project werd de intrekking van het rijbewijs als een effectiever afschrikmiddel beschouwd dan boetes en gevangenisstraffen (Schulze, et al., 2012). Het project beveelt een intrekkingperiode van 3 tot 12 maanden aan, aangezien een langere duur van intrekking ertoe kan leiden dat gesanctioneerde bestuurders het rijverbod niet blijven respecteren.

Tabel 8: Straffen voor rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen in Europa (eerste overtreding), 26 Europese landen. Bron: EMCDDA (2018c)

	Duur intrekking rijbewijs	Boetes	Gevangenisstraf mogelijk
AT	Minstens 4 weken	€800 - €3.700	Neen
<b>BE</b>	<b>1 maand tot 5 jaar</b>	<b>€200 - €2.000</b>	<b>Neen</b>
CY	Niet gespecificeerd	Niet vastgelegd	Ja
CZ	6 maanden tot 10 jaar	€75 - €1.350.000	Ja
DE	1 tot 3 maanden of herroeping	Afhankelijk van het inkomen	Ja
DK	6 maanden tot levenslang	Niet vastgelegd	Ja
EE	Tot 3 jaar	Afhankelijk van het inkomen	Ja
FI	Tot 5 jaar	Afhankelijk van het inkomen	Ja
FR	Tot 3 jaar	€4.500 tot €9000 in combinatie met alcohol	Ja
HR	1 maand tot 5 jaar	€680 - €2.039	Ja
HU	1 jaar tot levenslang	Niet vastgelegd	Ja
IE	Minstens 1 jaar	Tot €5.000	Ja
IT	15 dagen tot 4 jaar	€1.500 - €6.000	Ja
LT	1 tot 3 jaar	€300 - €860	Neen
LU	1 maand tot levenslang	€250 - €5.000	Ja
LV	Tot 5 jaar	€1.200 – 50 maal het maandelijks minimumloon	Ja
MT	Minstens 6 maanden	Minstens €1.200	Ja
NL	Tot 5 jaar	€325 - €7.800	Ja
NO	Minstens 1 jaar	1,5 maal het maandelijks brutoloon	Ja
PL	1 jaar tot 10 jaar	Afhankelijk van het inkomen	Ja
PT	2 maanden tot 2 jaar	Afhankelijk van het inkomen	Ja
RO	90 dagen	Afhankelijk van het inkomen	Ja
SE	1 maand tot 3 jaar	Afhankelijk van het inkomen	Ja
SI	Herroeping en herexamen na 6 maanden tot 1 jaar	Minstens €1.200	Neen
SK	Tot 10 jaar	€160 - €331.930	Ja
UK (alleen Engeland en Wales)	Minstens 1 jaar	Onbeperkt	Ja

Uit de ESRA-enquête blijkt dat 3% van de Belgen akkoord ging met de stelling “de straffen voor rijden onder invloed van drugs zijn te zwaar”, wat het kleinste in Europa gemeten percentage is en ruim onder het Europese gemiddelde van 10% ligt. De hoogste percentages werden geregistreerd in Zuid-Europa waar 14% of meer respondenten vonden dat de straffen voor rijden onder invloed van drugs te zwaar zijn (Portugal 14%, Spanje 15%, Griekenland 15%).

### Rehabilitatiemaatregelen

In de meeste Europese landen komt het wettelijk kader voor rehabilitatiemaatregelen bij misbruik van illegale drugs achter het stuur overeen met het kader dat voor alcoholgerelateerde overtredingen wordt toegepast. We verwijzen hiervoor dus voornamelijk naar de sectie *Rehabilitatiemaatregelen* in het hoofdstuk *3.1.1 Rijden onder invloed van alcohol*.

Inhoudelijk wordt in sommige landen (waaronder België, Denemarken en Duitsland) nochtans een poging ondernomen om DI-cursussen structureel aan te passen aan de overtredingen van de deelnemers. Dit wil zeggen dat in deze landen de cursussen specifiek worden aangepast voor bestuurders die reden onder invloed van illegale drugs. Omwille van het vaak lage aantal deelnemers en tijdsbeperkingen (deze cursussen moeten vaak binnen een vastgelegde tijdsperiode worden gevolgd), is dit in de praktijk echter niet altijd haalbaar.

### 3.1.7.4 Conclusies en aandachtspunten

Op basis van de internationale vergelijking trekken we de volgende **conclusies**:

- Rijden onder invloed van illegale drugs lijkt in België een minder groot probleem voor de verkeersveiligheid te zijn dan in verschillende andere Europese landen. Dit wordt zowel door de resultaten van de DRUID-gedragsmeting als door de ESRA-zelfrapportage bevestigd. Dit wordt mogelijk verklaard door het feit dat er in België over het algemeen **minder drugs gebruikt** worden dan gemiddeld in Europa. Een recent onderzoek geeft echter aan dat drugsgebruik bij Belgische jongeren in het verkeer zou zijn toegenomen, een mogelijke evolutie die zeker moet opgevolgd worden.
- De Belgische bestuurders rijden volgens de DRUID-gedragsmeting vaker onder invloed van **rijgevaarlijke geneesmiddelen** dan bestuurders in de andere deelnemende landen. Aangezien het zelfgerapporteerd gedrag uit de ESRA-enquête een ander beeld geeft, lijkt het mogelijk dat veel Belgen zich niet bewust zijn van de negatieve effecten van sommige geneesmiddelen op de verkeersveiligheid. Er zou echter meer onderzoek moeten worden gevoerd om deze hypothese te bevestigen.
- De **straffen** die bestuurders bij drugsgerelateerde overtredingen kunnen worden opgelegd, variëren sterk binnen Europa. In tegenstelling tot de meeste Europese landen voorzien de Belgische wetten bij drugsmisbruik achter het stuur geen gevangenisstraffen als het de eerste overtreding van deze soort is. Het DRUID-project beveelt ook rehabilitatie aan boven gevangenisstraffen.
- De Belgische wetgeving is gebaseerd op een combinatie van een **"per se"**- en een **"impairment"-aanpak**. Dit komt overeen met de aanbevelingen van experts en de aanpak van de meeste andere landen.
- De Belgen schatten de kans om aan een drugscontrole te worden onderworpen eerder laag in, in vergelijking met andere Europese landen.
- Het politieke draagvlak voor een strengere wetgeving, strengere controles en zwaardere straffen is in België net als in de rest van Europa hoog.

Ten slotte leiden we hieruit enkele **aandachtspunten** voor toekomstige maatregelen in België af:

- Op het grote publiek gerichte informatiecampagnes en de sensibilisering van artsen en apothekers over de problematiek zouden kunnen helpen om rijden onder invloed van **rijgevaarlijke geneesmiddelen** tegen te gaan. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van de risicoclassificatie die in het DRUID-project werd opgesteld en de ICT-tools die hiervoor in het project werden ontwikkeld (Isalberti, et al., 2011).
- De drugshandhaving zou met behulp van moderne **speekseltesten** kosteneffectief kunnen worden verbeterd. Omwille van de grotere invloed van alcoholmisbruik in het verkeer op het aantal verkeersdoden is het echter belangrijk dat drugshandhaving nooit ten koste gaat van alcoholhandhaving.
- Drugstesten na vaststelling van rijden onder invloed van alcohol (ook onder de wettelijke limiet van 0,5 g/l BAG) zouden het gevaar van **combinatiegebruik** kunnen bestrijden.

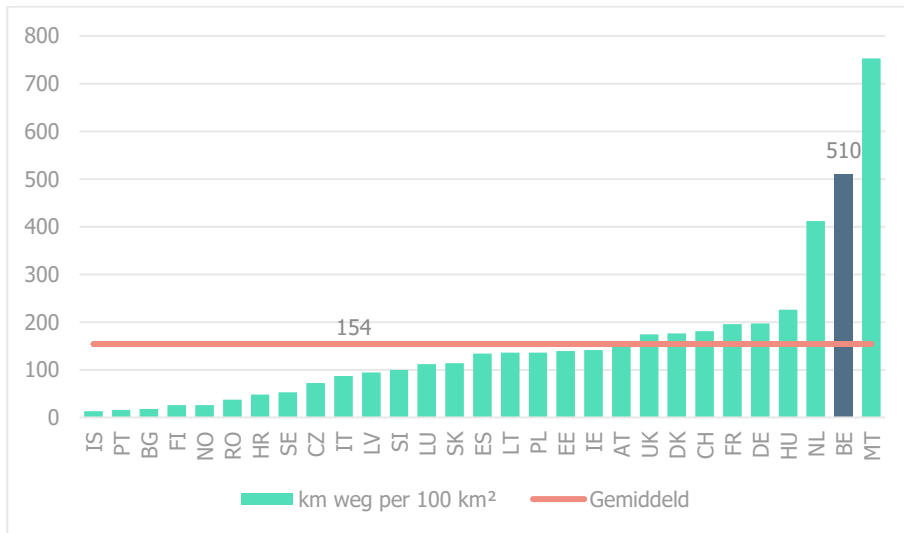
## 3.2 Infrastructuur

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.

### 3.2.1 Structuur van het wegennet

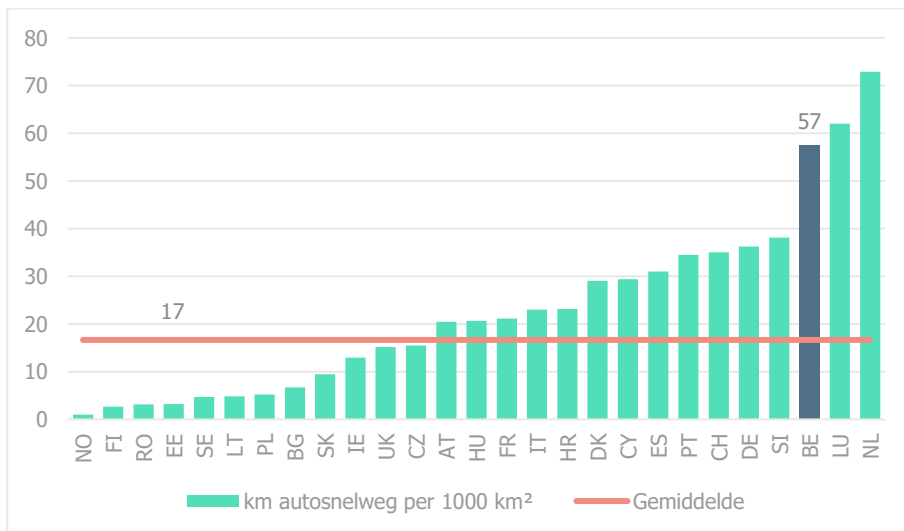
Figuur 65 toont de dichtheid van het wegennet in België in vergelijking met de andere Europese lidstaten en geassocieerde landen. De dichtheid is een zeer benaderende, maar wel eenvoudige maat voor de capaciteit en fijnmazigheid van een netwerk en wordt uitgedrukt als het aantal kilometer wegen per vierkante 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 en behoort Nederland niettemin tot de best presterende landen van Europa inzake verkeersveiligheid.



Figuur 65: Dichtheid van het wegennet (aantal kilometer weg per 100 km² landoppervlakte), 18 Europese landen<sup>57</sup> (2015). Bron: Eurostat

Eerder (zie 2.3.3) zagen we dat België zwak scoort op het vlak van verkeersveiligheid op autosnelwegen in vergelijking met andere Europese landen en meer nog in vergelijking met de buurlanden. In Figuur 66 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.

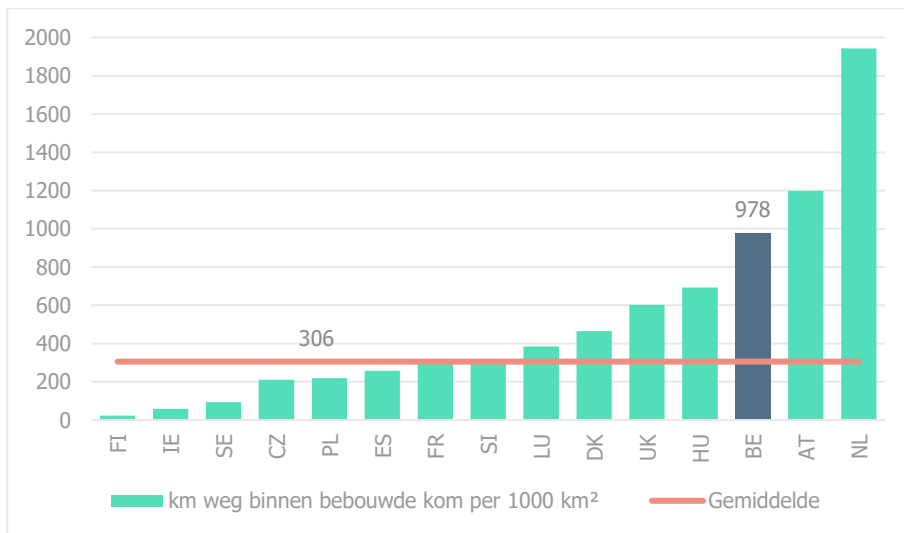


Figuur 66: Dichtheid van het autosnelwegennet (km autosnelweg per 1000 km² landoppervlakte), 27 Europese landen<sup>58</sup> (2015). Bron: Eurostat

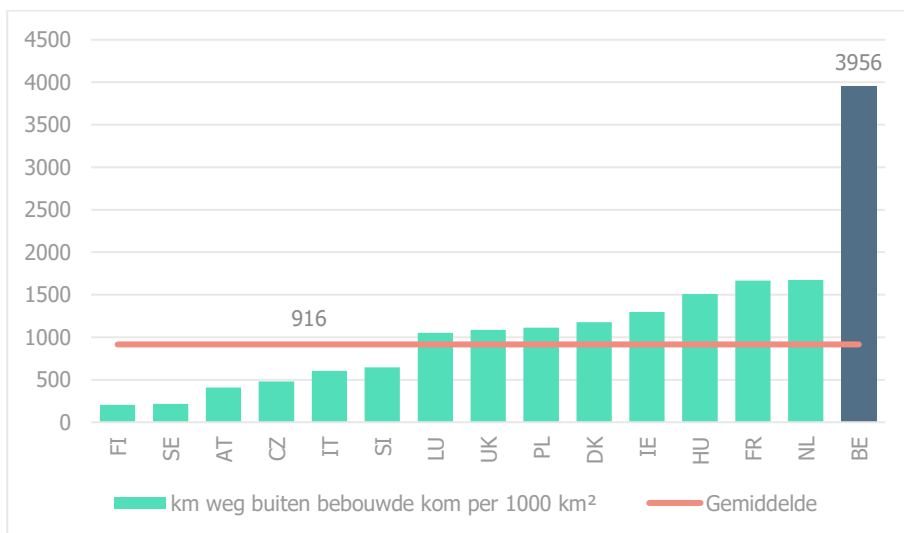
Figuur 67 en Figuur 68 geven voor een beperkt aantal landen respectievelijk de dichtheid weer van het wegennet binnen bebouwde kom (*urban roads*) en buiten bebouwde kom (*rural roads*). België kenmerkt zich door een hoge dichtheid en dit geldt voor alle wegencategorieën; voor wegen buiten de bebouwde kom is de dichtheid zelfs veruit het hoogst van alle Europese landen waarvoor data beschikbaar zijn.

<sup>57</sup> Geen data voor CY en EL

<sup>58</sup> Geen data voor EL, IS, LV, MT



Figuur 67: Dichtheid van het wegennet binnen bebouwde kom (km weg binnen bebouwde kom per 1000 km² landoppervlakte), 15 Europese landen<sup>59</sup> (2015). Bron: IRTAD

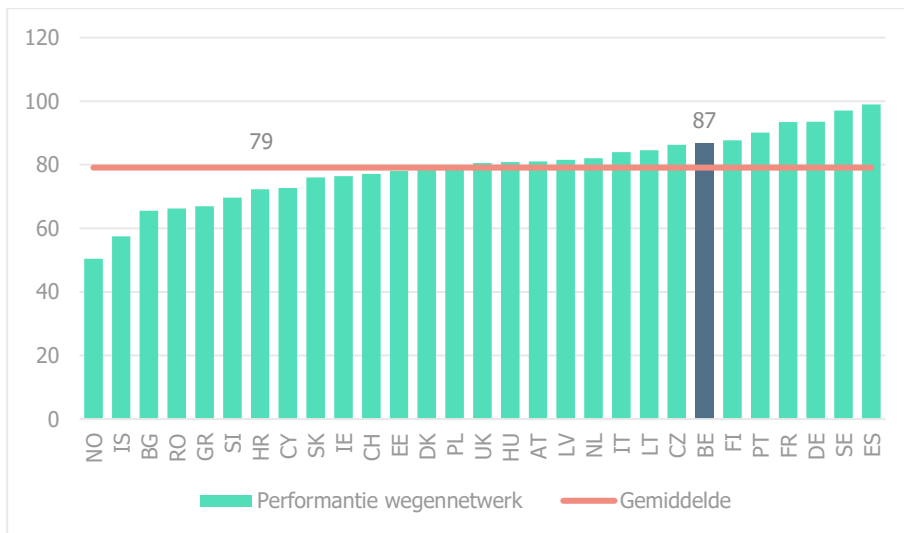


Figuur 68: Dichtheid van het wegennet buiten bebouwde kom (km weg buiten bebouwde kom per 1000 km² landoppervlakte), 15 Europese landen<sup>59</sup> (2015). Bron: IRTAD

### 3.2.1 Kwaliteitsindicatoren

Figuur 69 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.

<sup>59</sup> Geen data voor BG, CH, CY, DE, EE, EL, HR, IS, IT, LT, LV, MT, NO, PT, RO, SK.

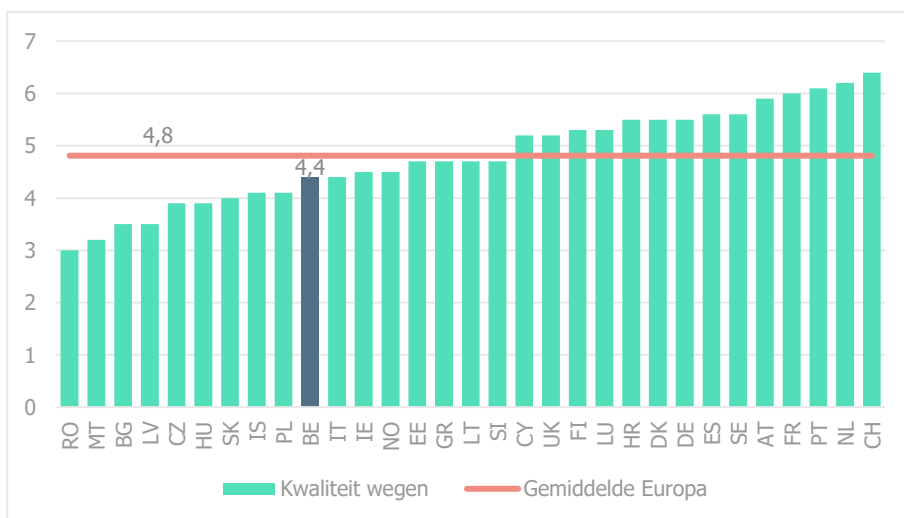


Figuur 69: Performantie van het wegennetwerk, 29 Europese landen (2018). Bron: World Economic Forum, Executive Opinion Survey (Schwab, 2018)<sup>60</sup>. Bron: IRTAD

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. Figuur 70 toont een benaderende indicator zoals door het Wereld Economisch Forum voorgesteld. Het Wereld Economisch Forum bevroegt jaarlijks wereldwijd bedrijfsleiders en kaderleden over kritische aspecten die verband houden met competitiviteit en waarvoor statistische gegevens ontbreken omdat deze niet of niet gemakkelijk kunnen gemeten worden op een wereldwijde schaal. Voor de editie 2018 gaat het over 12.274 ontvangen antwoorden in 140 landen, verzameld tussen januari en april 2018.

Figuur 70 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 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 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.

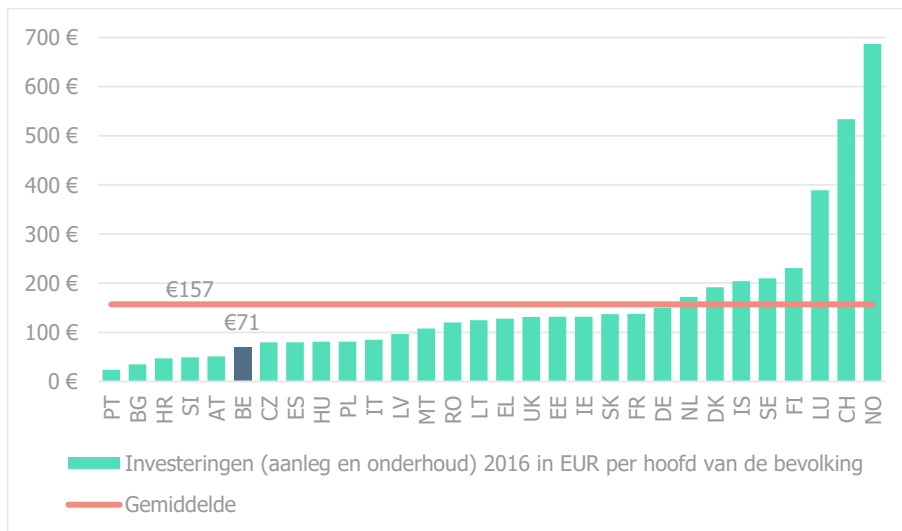


Figuur 70: Gepercipieerde kwaliteit van de wegen (1 = erg zwak, 7 = erg goed), 31 Europese landen (2018). Bron: World Economic Forum, Executive Opinion Survey (Schwab, 2018)

<sup>60</sup> Geen data voor LU en MT

### 3.2.2 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 71 toont de investeringen in 2016 voor aanleg en onderhoud van weginfrastructuur 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 71: Investerings in weginfrastructuur per inwoner, 30 Europese landen<sup>61</sup> (2016). Bron: IRTAD

### 3.2.3 Conclusies en aandachtspunten

Op basis van de internationale vergelijking kunnen we de volgende **conclusies** trekken:

- Internationaal vergelijkbare data zijn beschikbaar voor de **verkeersveiligheid** op drie verschillende **wegtypes**: autosnelwegen, wegen binnen de bebouwde en wegen buiten de bebouwde kom. Eerder (sectie 2.3.3) zagen we al dat het zeer matige niveau van verkeersonveiligheid in België zich voor elk van deze wegtypes voordoet. 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. Niettemin zijn deze factoren evenzeer in bijvoorbeeld Nederland en Luxemburg aanwezig en zelfs abstractie makende van deze factoren blijft België zwak scoren.
- 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.

<sup>61</sup> Geen data voor CY.

Uit deze internationale vergelijking kunnen we tot slot enkele **aandachtspunten** voor toekomstige maatregelen in België afleiden:

- Ten gronde zijn de mogelijkheden om te investeren in verkeersveilige weginfrastructuur in grote mate afhankelijk van het globale **budget** voor investeringen in weginfrastructuur. Investerings in weginfrastructuur omvatten maatregelen zoals het verhogen van de leesbaarheid en de herkenbaarheid van elementen uit het wegontwerp, het aanpassen van gevaarlijke punten en het zoveel mogelijk scheiden van kwetsbare weggebruikers en gemotoriseerd verkeer.
- Inspanningen zijn nodig om het niveau van de verkeersveiligheid op Belgische **autosnelwegen** op te krikken. Dit heeft deels, maar niet uitsluitend te maken met investeringen in weginfrastructuur. Behalve investeringen in infrastructuur kan daarbij ook gedacht worden aan maatregelen rond gedragsbeïnvloeding (vb. snelheid, afstand houden, rechts inhalen), handhaving (vb. trajectcontroles, gevaarlijk inhalen, rij- en rusttijden) en verkeersmanagement (vb. dynamische snelheidslimieten).

### 3.3 Verkeer en voertuigenpark

Het verkeersvolume en de samenstelling van het verkeer, dit is 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 bromfietsers in Italië dan gemiddeld elders in Europa, zie Figuur 8 op p. 23.

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 bromfietsers 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 vervoersmiddelen 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.

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.

#### 3.3.1 Samenstelling van het verkeer

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

Figuur 72 geeft voor de deelnemende Europese landen voor vijf verschillende verplaatsingsmodi het percentage van alle respondenten 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 vervoersmiddelen in België in vergelijking met andere Europese landen.

Voor verplaatsingen met personenwagens en motorfietsen zijn vergelijkende data voor een aantal Europese landen beschikbaar. Ze worden respectievelijk weergegeven in Figuur 73 en Figuur 74. Het gebruik van de auto ligt volgens deze cijfers in België op hetzelfde niveau als gemiddeld in Europa. Dit blijkt uit beide databronnen. Het gebruik van de motorfiets is in België beduidend lager dan gemiddeld in Europa. Hoe dan ook zijn de gemiddelde afstanden die afgelegd worden met de motorfiets in alle landen laag in vergelijking met verplaatsingen met personenwagens: gemiddeld 239 km per persoon per jaar met de motorfiets in de landen waarvoor informatie beschikbaar is ten opzichte van gemiddeld 9.629 km per jaar per persoon met de wagen.



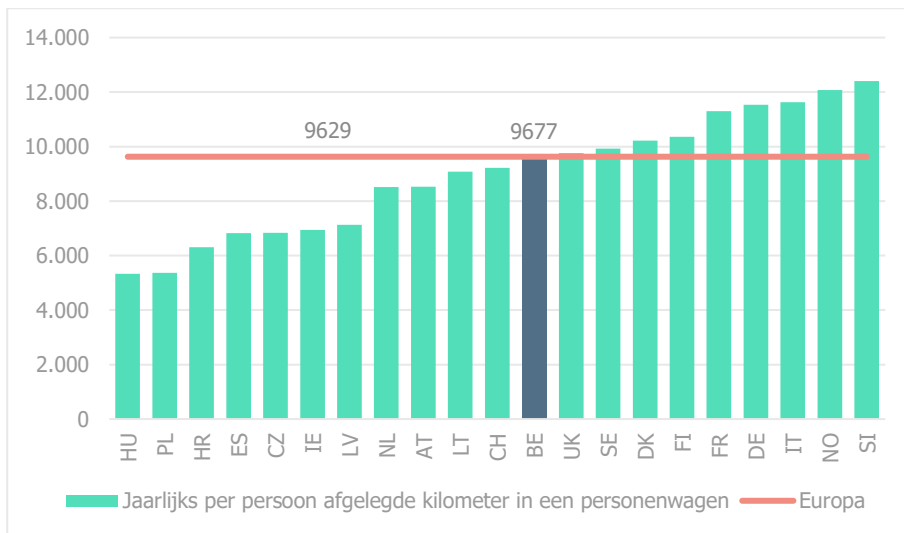
Ook wandelen en het openbaar vervoer zijn in België minder populair dan elders. Fietsen daarentegen gebeurt in België vaker dan gemiddeld elders in Europa. Vooral voor het openbaar vervoer en de fiets zijn er aanzienlijke verschillen tussen de landen. Het gebruik van het openbaar vervoer is in België 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.

We zagen eerder (Figuur 7) dat België in verhouding een lager aantal voetgangers telt onder de verkeersdoden (12%) dan gemiddeld in Europa (21%). Dit kan dus voor een deel verklaard worden door het wat lagere aandeel van verplaatsingen te voet in België dan gemiddeld in Europa. Maar anderzijds valt het ook op dat met name de Noord-Europese landen Finland, Zweden, Denemarken en Noorwegen een hoog aandeel van verplaatsingen te voet combineren met een veel lagere dan gemiddelde mortaliteit van voetgangers.

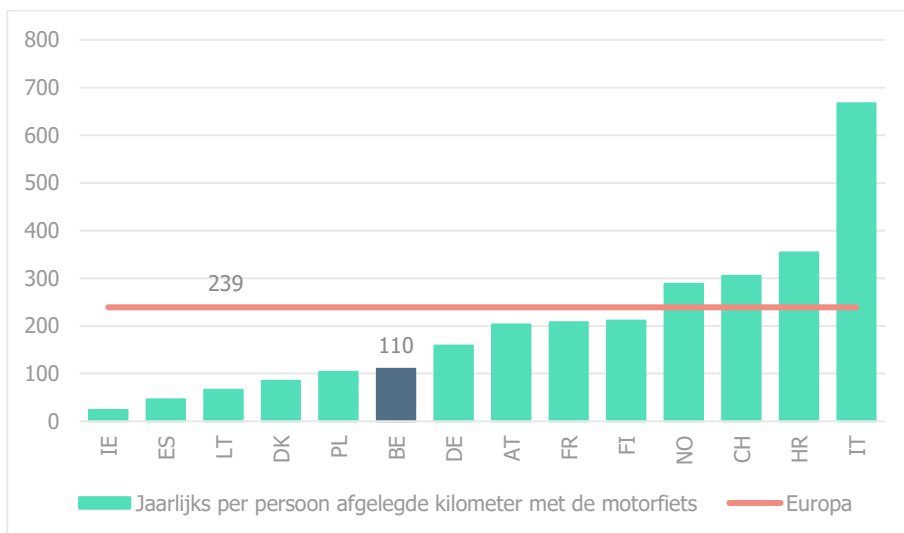
Niettemin verklaart de blootstelling slechts een deel van de verschillen tussen landen. Voor fietsers bijvoorbeeld vallen er in België (7,2) meer doden dan in Nederland (5,9) per miljoen inwoners terwijl het fietsgebruik in België volgens Figuur 72 beduidend lager ligt.



Figuur 72: Gebruik van vervoersmiddelen: percentage respondenten voor wie deze modus tijdens de afgelopen 12 maanden tot de top drie behoorde, 20 Europese landen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute



Figuur 73: Afgelegde kilometer als inzittende van een personenwagen per hoofd van de bevolking, 21 Europese landen<sup>62</sup> (2016). Bron: Eurostat.



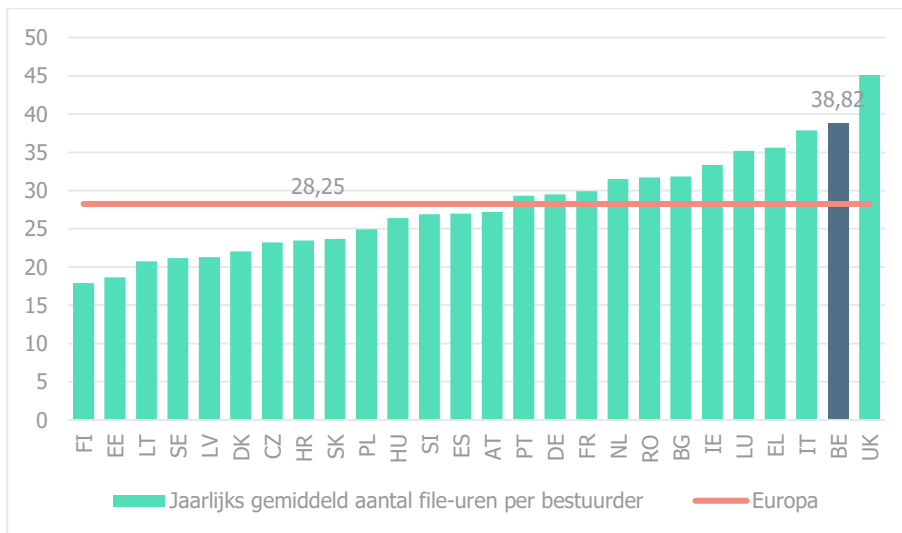
Figuur 74: Afgelegde kilometer als bestuurder of bijrijder van een motorfiets per hoofd van de bevolking, 14 Europese landen<sup>63</sup> (2016). Bron: Eurostat

### 3.3.2 Verkeersdrukke

Hoewel het niet helemaal duidelijk is welk 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 75 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 landen met de grootste congestie en wordt enkel voorafgegaan door het Verenigd Koninkrijk.

<sup>62</sup> ES: 2015; NO: 2014; AT, BE, NL: 2013; UK: 2012; HU, IE: 2011; SI: 2010. Geen data voor BG, CY, EE, EL, IS, LU, MT, PT, RO, SK  
<sup>63</sup> ES: 2015; PL: 2014; AT, BE, CH: 2013; IE: 2011. Geen data voor BG, CY, CZ, EE, EL, HU, IS, LU, LV, MT, NL, PT, RO, SE, SI, SK, UK



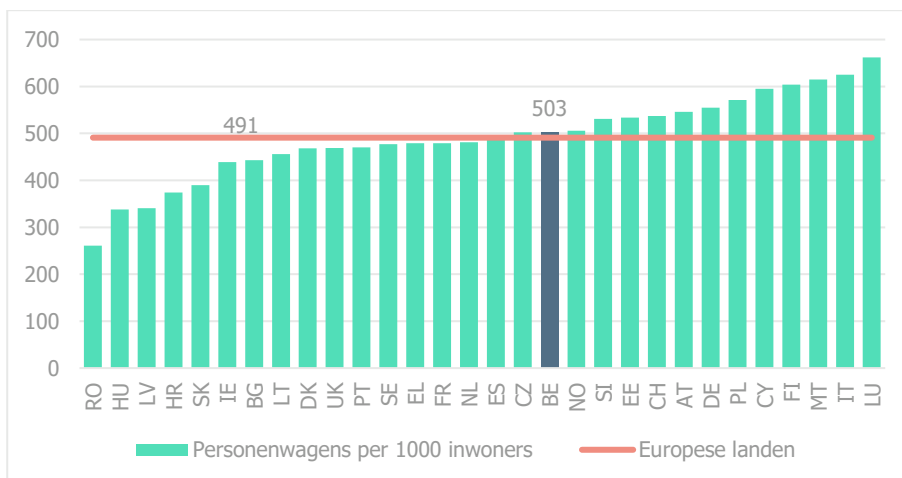
Figuur 75: Gemiddeld aantal file-uren per bestuurder, 26 Europese landen<sup>64</sup> (2016). Bron: Europese Commissie

### 3.3.3 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.

Internationaal vergelijkbare informatie over het aantal voertuigen is beschikbaar voor personenwagens, motorfietsen en vrachtwagens. Voor vrachtwagens beschouwen we deze informatie als onvoldoende betekenisvol voor het weergeven van de verkeerssituatie in een individueel land aangezien transportbedrijven zeer sterk internationaal opereren en heel veel vrachtwagens in de praktijk ook vaak ingezet worden buiten het land van inschrijving.

Figuur 76 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 het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Nederland maar lager dan in Duitsland en Luxemburg.

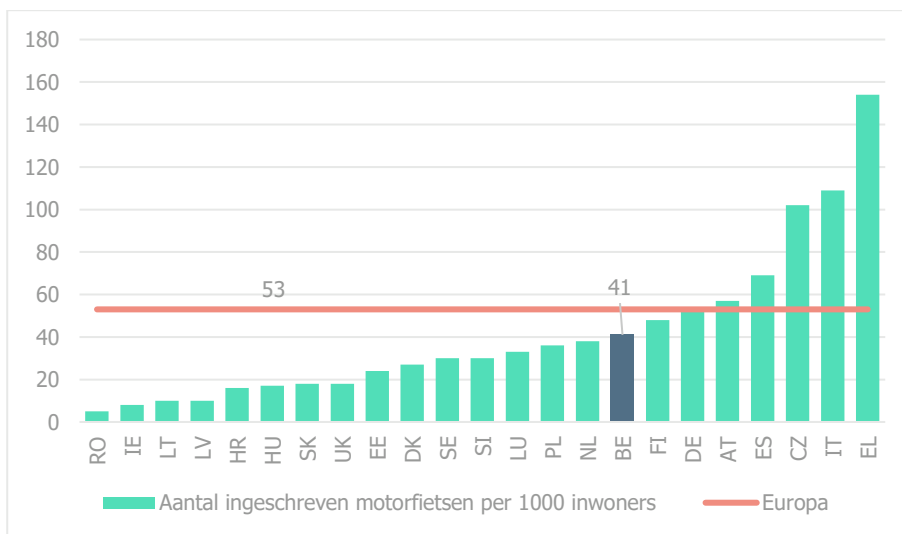


Figuur 76: Aantal ingeschreven personenwagens per 1000 inwoners, 30 Europese landen<sup>65</sup> (2016). Bron: Eurostat

<sup>64</sup> Geen data voor CH, CY, IS, MT, NO

<sup>65</sup> AT, RO: 2015; DK: 2008; geen data beschikbaar voor IS

Figuur 77 toont het aantal ingeschreven motorfietsen per 1000 inwoners voor de Europese landen. Dit aantal ligt in België lager dan gemiddeld elders 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.



Figuur 77: Aantal ingeschreven motorfietsen 1000 inwoners, Europese landen, 23 Europese landen<sup>66</sup> (2016). Bron: Eurostat

### 3.3.4 Kwaliteit van het voertuigenpark

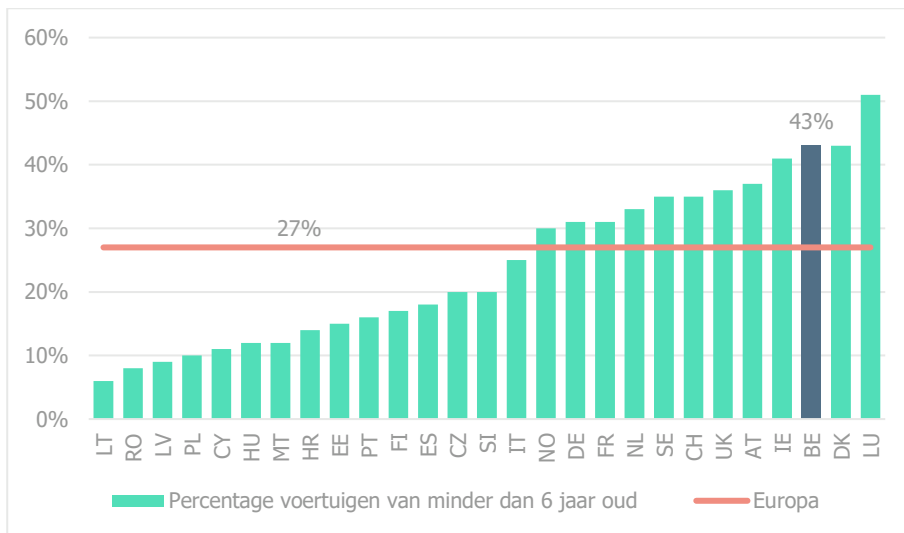
Nieuwere voertuigen zijn over het algemeen beter uitgerust dan oudere voertuigen om de inzittenden te beschermen in geval van een botsing. Nieuwere voertuigen zijn eveneens in de regel ruimer voorzien van rijhulpsystemen om bepaalde ongevallen te vermijden. Dit heeft te maken met technische ontwikkelingen 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.

Figuur 78 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 letselerst 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.

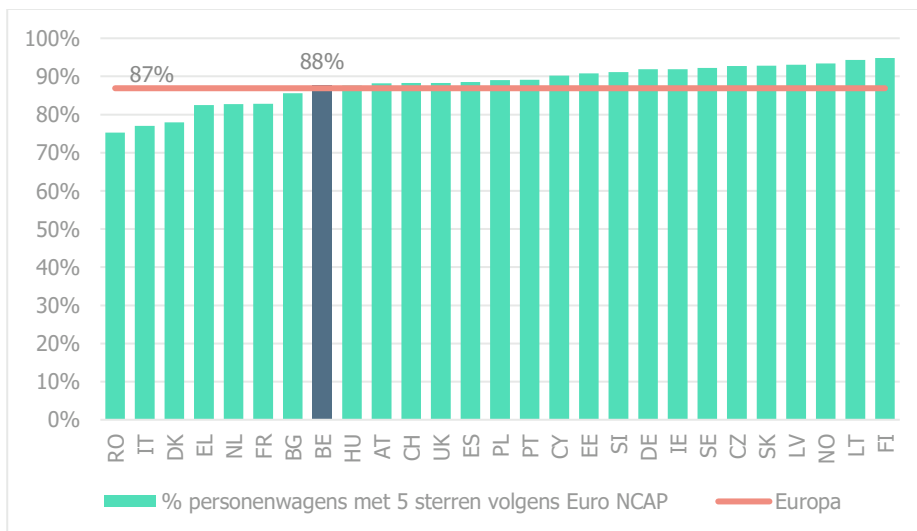
<sup>66</sup> BE, RO: 2015. Geen data beschikbaar voor BG, CH, CY, FR, IS, MT, NO, PT



Figuur 78: Procentueel aandeel voertuigen minder dan 6 jaar oud ten opzichte van het totale aantal ingeschreven personenwagens, 27 Europese landen<sup>67</sup> (2016). Bron: Eurostat

Het European New Car Assessment Programme (Euro NCAP, [www.euroncap.com](http://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 79 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 gekregen<sup>68</sup>. 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 79: Aandeel van de nieuwe personenwagens met een 5-sterren quotering volgens Euro NCAP, 27 Europese landen<sup>69</sup> (2013). Bron: ETSC, 2016

### 3.3.5 Conclusies en aandachtspunten

Op basis van de internationale vergelijking kunnen we de volgende **conclusies** trekken:

- De **samenstelling van het verkeer** is in België over het algemeen vrij gelijkwaardig aan deze in andere landen in Europa en zeker aan deze in de buurlanden. Niettemin zijn er ook relevante

<sup>67</sup> RO: 2015. Geen data voor BG, EL, IS, SK

<sup>68</sup> Voertuigmodellen niet meegerekend waarvoor geen EuroNCAP-test werd uitgevoerd

<sup>69</sup> Nieuwe personenwagens die verkocht werden in 2013. Geen data voor HR, LU, MT

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. Niettemin tonen de voorbeelden van Nederland (fietsers) en de Noord-Europese landen (voetgangers) dat een hoog gebruik van deze vervoermiddelen globaal niet per se tot een groter aantal slachtoffers hoeft te leiden. Nederland en de Noord-Europese landen tellen een procentueel hoog aantal zwakke weggebruikers en behoren niettemin tot de best presterende landen op het vlak van verkeersveiligheid in Europa. Daarnaast blijkt ook de congestie in België hoger is dan elders in Europa.

- Het **wagenpark** in België behoort tot de modernste van Europa.

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.

## 3.4 Medische nooddiensten

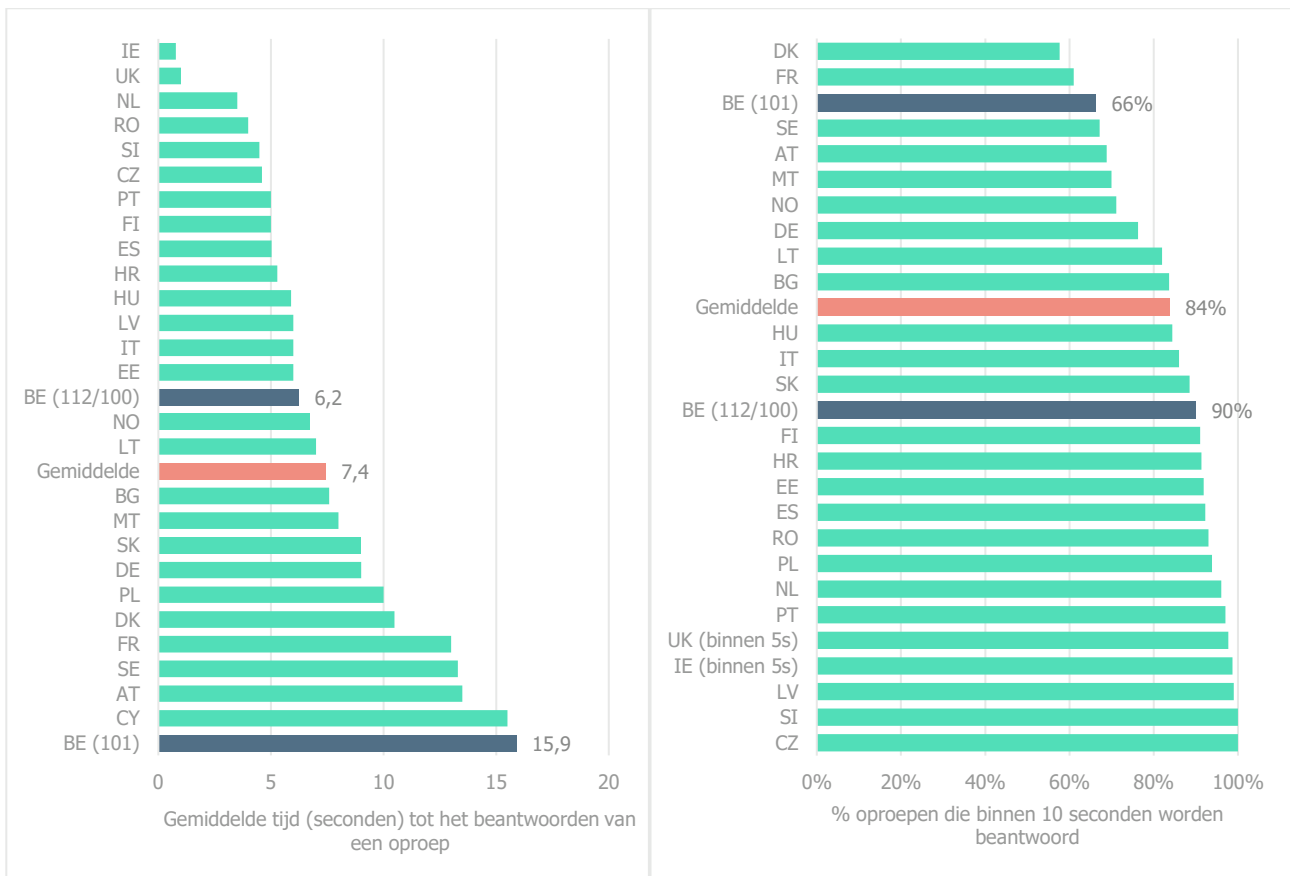
Om de gevolgen van verkeersongevallen te beperken is het belangrijk dat verkeersslachtoffers snel en door bekwaam medisch personeel worden geholpen. De hulpverlening daarbij is een complex verhaal en volgt verschillende stappen: het verwittigen van de nooddiensten, het sturen van de passende hulpdienst naar de plaats van het ongeval, het traject van de nooddienst naar de plaats van het ongeval, de hulpverlening ter plaatse, het overbrengen van de gewonde naar een ziekenhuis en de medische opvolging in het ziekenhuis. Over het algemeen is de vergelijking van deze procedure tussen verschillende landen moeilijk omdat er recent weinig vergelijkend onderzoek rond dit onderwerp is gebeurd en er geen internationale database voor dit onderwerp beschikbaar is. Een reden hiervoor is dat de nooddiensten nationaal op verschillende manieren worden georganiseerd en er vaak zelfs regionale of lokale organisatiestructuren zijn (Bos, Krol, Veenvliet, & Plass, 2015). Bovendien kunnen ambulancediensten ook door privébedrijven worden verleend.

### 3.4.1 Het Europese noodnummer 112

De eerste stap bij het betrekken van medische nooddiensten bij een verkeersongeval is de contactopname door middel van een nationaal of grensoverschrijdend noodnummer. Het is een doelstelling van de Europese Commissie om het Europese noodnummer 112 als uniek contactnummer in noodgevallen te vestigen (European Commission, 2018). In een aantal Europese landen (Denemarken, Finland, Estland, Nederland, Polen, Roemenië, Zweden en IJsland) is 112 op dit moment al het enige noodnummer, terwijl andere landen nog gebruik maken van meerdere nummers voor specifieke hulpdiensten. Dat is ook het geval in België waar 100 kan gebruikt worden voor ambulance en brandweer en 101 voor politie. In een evaluatierapport (European Commission, 2017) over de implementatie van het noodnummer 112 in de EU werd onderzocht hoe snel een oproep naar dit noodnummer wordt beantwoord (Figuur 80).

Uit Figuur 80 blijkt dat oproepen naar de noodnummers 112 en 100 in België iets sneller worden beantwoord (6,24s) dan gemiddeld in Europa (7,4s) en dat 90% van deze oproepen in minder dan 10s worden beantwoord, wat ook hoger ligt dan het Europese gemiddelde (83,4%). Het Belgische noodnummer om de politie te bereiken kent daarentegen een langere gemiddelde responstijd (15,9s). In Ierland en het Verenigd Koninkrijk wordt het snelst gereageerd (gemiddeld minder dan 1s) en meer dan 97% van de oproepen wordt zelfs in minder dan 5s beantwoord. Ook in buurland Nederland volgt een snelle reactie (3,5s). Sommige landen (Frankrijk, Polen en Cyprus) gebruiken een kort geautomatiseerd antwoordprogramma ter afschrikking van valse oproepen voordat een oproep naar een medewerker wordt doorverbonden, dit verklaart hun relatief lange reactietijden.

Om de verwittiging van de nooddiensten te optimaliseren heeft de Europese Unie bovendien autoproducenten vanaf april 2018 verplicht om de eCall-technologie in nieuwe voertuigen te integreren. Een wagen met een eCall-systeem contacteert bij een ongeval automatisch het Europese noodnummer 112 zodat de nooddiensten onmiddellijk in actie kunnen treden. De schattingen van het effect dat deze technologie op het aantal verkeersdoden in Europa zou kunnen hebben, variëren tussen 1% en 20% (ERSO, 2018).



Figuur 80: Gemiddelde tijd tot het beantwoorden van een oproep op het noodnummer 112 en de Belgische noodnummers 100 en 101 en het percentage oproepen dat na minder dan 10 seconden wordt beantwoord, 29 Europese landen. Bron: European Commission, 2017

### 3.4.2 Opleiding van het medisch personeel

Een groot aantal Europese landen voorziet een specifiek opleidingsprogramma gericht op medische zorgen in noodgevallen. Voor artsen duurt een dergelijk programma meestal één of twee jaar en voor verpleegkundigen zes maanden of langer. De WHO geeft in het 'Global Health Observatory' een overzicht over de beschikbaarheid van zo'n opleiding. Terwijl artsen en verpleegkundigen in België een speciale opleiding moeten doorlopen is dit in de buurlanden Duitsland en Luxemburg niet het geval: voor verpleegkundigen is er in deze twee landen geen specifieke opleiding over medische zorgen bij noodgevallen voorzien. In Spanje en Denemarken bestaat zo'n opleiding voor artsen noch voor verpleegkundigen.

### 3.4.3 Responstijd

De meest recente vergelijkende analyse rond de prestaties van medische nooddiensten in Europa dateert van 2006 (Shen, 2012) en werd door Dupont & Van Cutsem (2013) besproken. Uit de analyse van deze benchmarkingsstudie bleek dat België een zeer goede positie innam ten opzichte van de andere landen wat de gemiddelde aanrijtijd van ambulances betreft. Dit is de tijd tussen het vertrek van de ambulance en de aankomst op de plaats van het ongeval. In België bedroeg die tijd slechts 6 minuten, terwijl deze in de andere landen<sup>70</sup> die gegevens konden voorzien, langer was.

Voor België en de buurlanden Nederland, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk is er bovendien data beschikbaar over de gemiddelde responstijd van speciale nooddiensten die in levensbedreigende situaties worden ingeschakeld, zoals de MUG (Mobiële Urgentiegroep) in België of de "Notarzt" in Duitsland. De responstijd beschrijft daarbij de volledige tijd tussen het verwittigen van de nooddiensten en de aankomst op de plaats van het ongeval, ze omvat dus ook de tijd tussen de oproep en het vertrek van de nooddiensten. België kent een gemiddelde responstijd van 18:24 minuten (FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, 2016), dit is opvallend langer dan in de buurlanden. In Duitsland bedraagt de

<sup>70</sup> CZ, DK, DE, SE, BG, EE, EL, HU, LV

gemiddelde responstijd 9:12 minuten (BAST, 2013), in Nederland 9:41 min (Ambulancezorg Nederland, 2018) en in het Verenigd Koninkrijk slechts 7:40 min (NHS England, 2018).

De slechte Belgische prestatie is vooral te verklaren door de langere periode tussen het beantwoorden van de oproep op het noodnummer 112/100 en het vertrek van de MUG (9 minuten). In Duitsland staat de noodarts meestal onmiddellijk ter beschikking om te vertrekken, terwijl de leden van een MUG op de spoedgevallendienst van het ziekenhuis aan het werk zijn wanneer ze niet op interventie zijn.

### 3.4.4 Het aantal spoeddiensten

Na een verkeersongeval worden gewonde slachtoffers door de ambulancediensten naar een ziekenhuis gebracht dat over een spoedgevallendienst beschikt. Het aantal ziekenhuizen met een spoedgevallendienst en de geografische ligging ervan heeft een invloed op de tijd die een ambulance nodig heeft om gewonden naar een locatie te vervoeren die over de nodige medische faciliteiten beschikt.

Het Federaal Kenniscentrum voor de Gezondheidszorg heeft een rapport over de werking van de Belgische spoeddiensten gepubliceerd (KCE, 2016), waarin het aantal spoeddiensten in België wordt vergeleken met het aantal spoeddiensten in Denemarken, Nederland, Frankrijk en Engeland (Tabel 9).

Tabel 9: Spoeddiensten en ziekenhuissites per 100.000 inwoners, 5 Europese landen (2013/2014/2015). Bron: KCE, 2016

	Acute ziekenhuissites per 100.000 inwoners	Percentage ziekenhuissites met een spoed	Aantal spoeddiensten per 100.000 inwoners
<b>België (2015)</b>	<b>1,77</b>	<b>70,2%</b>	<b>1,24</b>
Denemarken (2013)	0,87	44,9%	0,33
Engeland (2013-2014)	0,78	43,0%	0,39
Frankrijk (2013)*	2,41	41,1%	0,99
Nederland (2014)	0,78	69,5%	0,54
*In Frankrijk wordt het aantal sites onderschat omdat voor publieke ziekenhuizen enkel gegevens over het aantal ziekenhuizen beschikbaar waren.			

Uit Tabel 9 blijkt dat België een relatief grote ziekenhuisdichtheid heeft: met 198 ziekenhuissites zijn dat er bijna 2 per 100.000 inwoners, alleen Frankrijk heeft een grotere ziekenhuisdichtheid. Verder blijkt dat 70,2% (139) van de ziekenhuissites over een spoedgevallendienst beschikt, waardoor er 1,24 spoeddiensten zijn per 100.000 inwoners. Dit is meer dan in Denemarken, Engeland, Frankrijk en Nederland. Dit vormt een goede indicatie voor een snelle toegankelijkheid van medische zorg na een ongeval in België. In het rapport wordt echter ook opgemerkt dat het aantal spoedcontacten op veel spoeddiensten heel laag ligt wat minder gunstig is voor de kostenefficiëntie van het spoeddienstensysteem. Bovendien vermeldt het rapport dat het hoge aantal spoeddiensten geografisch niet goed gespreid is. Er zijn er heel veel in de grote steden terwijl de toegankelijkheid tot spoeddiensten in landelijke gebieden (bv. de Ardennen) beperkter is (KCE, 2016).

### 3.4.5 Conclusies en aandachtspunten

Op basis van de internationale vergelijking kunnen we de volgende **conclusies** trekken:

- Een vergelijking van de globale prestaties van medische nooddiensten in Europa is zeer moeilijk omwille van een gebrek aan vergelijkbare data en omdat organisatiestructuren zeer verschillend zijn.
- Oproepen op de **noodnummers 112/100** worden in België sneller beantwoord dan gemiddeld in Europa. Dat is echter niet het geval voor oproepen op het nummer 101.
- Zoals in de meeste Europese landen bestaan er in België speciale **opleidingen** voor medische zorg in noodgevallen.
- Op basis van data uit 2006 zijn de Belgische ambulances minder lang onderweg dan de ambulances in de rest van Europa. De **responstijd** van de MUG is echter dubbel zo hoog als die van vergelijkbare eenheden in de buurlanden.
- België heeft meer **spoeddiensten** per 100.000 inwoners dan de buurlanden, al is de geografische spreiding niet optimaal.



## 4 Conclusies en aanbevelingen

### 4.1 Conclusies

In vergelijking met andere Europese landen presteert **België** relatief **minder goed** op vlak van verkeersveiligheid. Het **risico om te overlijden in het verkeer** is er groter dan in de meeste Europese landen, waaronder de buurlanden. Hoewel België een relatief sterke vooruitgang kende tijdens de afgelopen vijf jaar, is de positie van ons land sinds 2004 nog niet veranderd en zijn er nog veel inspanningen nodig om het niveau van landen als Noorwegen, Zweden, Zwitserland of de buurlanden Nederland en het Verenigd Koninkrijk te bereiken.

Het doel van dit rapport was om de prestaties van België op het vlak van verkeersveiligheid in een vergelijkend perspectief te plaatsen met andere Europese landen. Hierbij werd gebruik gemaakt van de piramide van verkeersveiligheidsindicatoren die tijdens verschillende internationale projecten ontwikkeld werd en die de verschillende dimensies van het verkeersveiligheidsprobleem weergeeft en structureert. De conclusies die uit deze vergelijkende analyse kunnen getrokken worden, beperken zich echter tot de dimensies waarvoor er (vergelijkbare) data beschikbaar is.

Uit de vergelijking blijkt dat de slechte prestaties zich op verschillende domeinen manifesteren. De analyse van de **eindprestaties** (het aantal verkeersdoden) laat zien dat de verkeersveiligheid voor **bijna alle subgroepen** minder goed is dan gemiddeld. Dit betreft de meeste weggebruikerscategorieën, leeftijdsgroepen, wegtypes en tijdstippen. Dit geldt niet voor voetgangers en in mindere mate voor gemotoriseerde tweewielers, maar zowel verplaatsingen te voet als met gemotoriseerde tweewielers gebeuren in België minder frequent dan elders in Europa. Ook met betrekking tot de veiligheid van kinderen en jongeren scoort België rond het gemiddelde. Enkele subcategorieën tonen bijzonder slechte resultaten: hiertoe behoren fietsers, professionele bestuurders, ongevallen op autosnelwegen en nachtelijke ongevallen. Voor fietsers, professionele bestuurders en senioren is de verkeersveiligheid tijdens de afgelopen 10 jaar bovendien maar matig verbeterd in vergelijking met andere landen.

De analyse van de **intermediaire prestaties**, de factoren die ongevallen veroorzaken en het "veiligheidssysteem" vormen, toont dat bepaald risicogedrag vaker voorkomt in België dan in andere Europese landen. Hiertoe behoren o.a. rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van rijgevaarlijke geneesmiddelen, te snel rijden buiten de bebouwde kom en het niet dragen van een fietshelm. Op andere domeinen scoort België beter: zo ligt het percentage dat de gordel (voorin) draagt in de buurt van de best presterende landen. Verder blijkt de Belgische weginfrastructuur gekenmerkt te worden door een relatief hoge dichtheid en verkeersintensiteit. De kwaliteit van de wegen wordt slechts als matig gepercipieerd en het investeringsniveau is zeer laag. België kent daarentegen wel een zeer modern wagenpark. Ook de medische nooddiensten tonen relatief goede prestaties met o.a. een groot aantal spoeddiensten.

Er worden enkele **culturele en structurele factoren** geïdentificeerd die een ongunstige invloed zouden kunnen hebben op de tussenprestaties. Zo bestaat er in België een minder goede subjectieve norm dan gemiddeld voor bepaalde vormen van risicogedrag zoals rijden onder invloed van alcohol en het overschrijden van de snelheidslimiet. Ook wordt er in België door een relatief grote populatie alcohol geconsumeerd. De consumptie van bepaalde rijgevaarlijke geneesmiddelen ligt ook hoger dan gemiddeld, maar het algemeen drugsgebruik ligt dan weer onder het gemiddelde.

De vergelijking van de **verkeersveiligheidsprogramma's** beperkt zich grotendeels tot maatregelen in de sfeer van wetgeving en handhaving. Over de andere pijlers educatie en sensibilisering en infrastructuur zijn er zeer weinig indicatoren beschikbaar. Uit de analyse in dit rapport blijkt dat, hoewel een groot deel van de regelgeving m.b.t. verkeersveiligheid op Europees niveau bepaald wordt, er toch nog verschillen bestaan tussen landen. Zo zijn er enkele landen met een lagere alcohollimiet of een verplichting van de fietshelm. Ook het niveau van handhaving lijkt sterk te verschillen; hierbij is vooral de subjectieve pakkans van belang en deze ligt in België – behalve voor snelheidsovertredingen - vaak onder het gemiddelde. Hoewel het moeilijk blijkt om accurate data te verzamelen, zijn er ook verschillen vast te stellen in de strafmaat van bepaalde overtredingen. Verder worden er in België rehabilitatiecursussen voorzien voor verschillende groepen van overtreeders en kan het alcoholslot opgelegd worden. De rijgeschiktheidsevaluatie in België bestaat, in tegenstelling tot andere Europese landen, uit een multidisciplinaire benadering waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende aspecten van het menselijk functioneren, ook wordt er frequent gebruik gemaakt van de rijbewijscodes die beperkingen aan het voertuig of gedrag opleggen zodat de mobiliteit behouden blijft.

## 4.2 Aanbevelingen

In dit rapport hebben we de verkeersveiligheidsprestatie van België vergeleken met andere Europese landen en in het bijzonder met de buurlanden aangezien deze op sociaaleconomisch vlak het best vergelijkbaar zijn met België. Op basis van deze analyses komen we tot een aantal algemene aanbevelingen voor het toekomstige beleid op het vlak van verkeersveiligheid in België. Bij het formuleren van deze aanbevelingen zijn we te werk gegaan vanuit de logica van een internationale benchmarkstudie. Dit betekent dat de focus van de aanbevelingen vooral ligt op die aspecten waarvan we hebben kunnen vaststellen dat België ongunstig presteert in vergelijking met andere landen. De aanbevelingen zijn dus geenszins uitputtend. Ze hebben betrekking op diverse beleidsdomeinen op verschillende bestuurlijke niveaus, maar aangezien de aanbevelingen voortvloeien uit een internationale vergelijking hebben ze vooral betrekking op bevoegdheden die in België door de federale overheid en de drie gewesten worden uitgeoefend.

- De matige score van België moet voor verantwoordelijken op diverse niveaus en in diverse domeinen een stevige aanzet tot actie vormen. Een weloverwogen en efficiënt uitgevoerd **verkeersveiligheidsbeleid** lijkt noodzakelijk.
- Specifieke doelgroepen waarvoor België zwak scoort in Europees verband zijn **fietsers**, **professionele bestuurders** en **senioren**. België scoort ook zwak voor ongevallen op **autosnelwegen** en **nachtelijke** ongevallen.
- Het beleid in verband met **alcohol achter het stuur**, in het bijzonder campagnes en andere sensibiliserende acties, zou zich specifiek moeten richten op het beïnvloeden van de **subjectieve norm** rond rijden onder invloed van alcohol, die is in België duidelijk zwakker dan gemiddeld in Europa. Met de subjectieve norm wordt de perceptie bedoeld over wat belangrijke anderen van het gedrag vinden. In vergelijking met sommige van de best presterende landen (bijvoorbeeld Zweden en Finland) is bovendien de **pakkans** voor **dronken rijden** laag en lijkt nog verbetering mogelijk.
- Sensibiliseringsacties in verband met **snelheid** kunnen zich richten op het verbeteren van de subjectieve norm rond snelheidsovertredingen. Op wegen buiten de bebouwde kom in Wallonië geldt een relatief hoge **snelheidslimiet** (90 km/u) in vergelijking met andere landen en met Vlaanderen. Een verlaging van deze snelheidslimiet kan zeker bijdragen tot een verhoging van de verkeersveiligheid.
- Ondanks de relatief goede attitudes in vergelijking met andere landen, is er nog verbetering mogelijk voor de **gordeldracht** achterin personenwagens. De Europese verplichting om vanaf 2019 in alle nieuwe auto's gordelverkliekers op alle plaatsen te installeren, zal allicht bijdragen tot een verhoging van de gordeldracht.
- In tegenstelling tot enkele andere landen bestaat er in België geen verplicht **helmgebruik** voor fietsers. Het draagvlak voor een algemene verplichting is niet heel groot. Alternatieven zijn een verplichting voor bepaalde doelgroepen (vb. kinderen tot 14 jaar) of sensibiliserende acties.
- Op het grote publiek gerichte campagnes en sensibilisering van artsen en apothekers zouden kunnen helpen om rijden onder invloed van rijgevaarlijke **geneesmiddelen** tegen te gaan.
- Het niveau van investeringen in **weginfrastructuur** behoort in België tot de laagste van Europa. Van alle onderzochte indicatoren levert deze één van de meest opvallende verschillen op. Gerichte investeringen die de verkeersveiligheid ten goede komen zijn wenselijk. Deze omvatten maatregelen zoals het verhogen van de leesbaarheid en de herkenbaarheid van elementen uit het wegontwerp, het aanpassen van gevaarlijke punten en het zoveel mogelijk scheiden van kwetsbare weggebruikers en gemotoriseerd verkeer.

## Referenties

- Achermann Stürmer, Y. (2016). *Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA thematic report no 2. ESRA project*. Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention.
- ADAC. (2017, March). *Traffic offences in European countries*. Opgehaald van adac: <https://www.adac.de/-/media/adac/pdf/jze/traffic-offences.pdf>
- Ambulancezorg Nederland. (2018). *Tabellenboek 2017*. Ambulancezorg Nederland.
- Atchinson, L. (2017). *Drug Driving in Europe - Policy measures for national and EU action*. ETSC.
- BAST. (2013). *Leistungen des Rettungsdienstes 2012/13*. Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Bos, N., Krol, M., Veenvliet, C., & Plass, A. M. (2015). *Ambulance care in Europe*. Utrecht: Nederlands Instituut voor onderzoek van de gezondheidszorg.
- Diependaele, K. (2015). *Slaperig achter het stuur. Analyse van de omvang en de kenmerken van slaperigheid bij Belgische automobilisten*. . Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- EMCDDA. (2018a). *European Drug Report 2018 - Trends and Developments*. EMCDDA.
- EMCDDA. (2018c, 11 29). *Legal approaches to drugs and driving*. Opgehaald van European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction: [http://www.emcdda.europa.eu/publications/topic-overviews/legal-approaches-to-drugs-and-driving/html\\_en](http://www.emcdda.europa.eu/publications/topic-overviews/legal-approaches-to-drugs-and-driving/html_en)
- ERSO. (2018). *Post-impact care 2018*. European Road Safety Observatory.
- ETSC. (2011). *Tackling Fatigue: EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers*. Brussels: ETSC.
- ETSC. (2014). *PIn Flash nr. 16 Tackling the three main killers on the roads. A priority for the forthcoming EU Road Safety Action Programme*. Brussels: European Transport Safety Council.
- ETSC. (2014). *Ranking EU progress on car occupant safety*. Brussels: European Transport Safety Council.
- ETSC. (2016). *PIN Flash 30 How safe are new cars sold in the EU? An analysis of the market penetration of Euro NCAP-rated cars*. Brussel: European Transport Safety Council.
- ETSC. (2018, 09 28). *Alcohol Interlock Barometer*. Opgehaald van etsc.eu: <https://etsc.eu/alcohol-interlock-barometer/>
- ETSC. (2018, 09 28). *Seatbelt reminders on every new car seat from 2019*. Opgehaald van News: <https://etsc.eu/seatbelt-reminders-on-every-new-car-seat-from-2019/>
- ETSC. (2018, 12 14). *Spain to lower urban and rural speed limits*. Opgehaald van News: <https://etsc.eu/spain-to-lower-urban-and-rural-speed-limits/>
- ETSC. (2018a). *Ranking EU progress on road safety - 12th Road Safety Performance Index Report*. Brussels: European Transport Safety Council.
- ETSC. (2018b). *Progress in reducing drink driving in Europe*. Brussels: European Traffic Safety Council.
- Eurofound. (2018, 12 07). *Sixth European Working Conditions Survey: 2015*. Opgehaald van European Foundation for the Improvements of Living and Working Conditions: <https://www.eurofound.europa.eu/surveys/european-working-conditions-surveys/sixth-european-working-conditions-survey-2015>
- European Automobile Manufacturers Association. (2017). *Vehicles in use Europe 2017*. Brussels: ACEA.
- European Commission. (2013). *European Commission Staff Working Document On the implementation of objective 6 of the European Commission's policy orientations on road safety 2011-2020 – First milestone towards an injury strategy*. .
- European Commission. (2017). *Communications Committee - Working Document. Implementation of the European emergency number 112 - Results of the tenth data-gathering round*. Brussels.

- European Commission. (2018, 12 14). *Current speed limits*. Opgehaald van Mobility and Transport - Road Safety: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/speed/speed\\_limits/current\\_speed\\_limit\\_policies\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_limits/current_speed_limit_policies_en)
- European Commission. (2018, 12 21). *EU Actions on 112*. Opgehaald van Commission and its priorities: <https://ec.europa.eu/digital-single-market/eu-actions-112>
- European Commission. (2018, 09 28). *Helmets and other safety equipment*. Opgehaald van Mobility and Transport: Road Safety: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/users/young-people/helmets-and-other-safety-equipment\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/young-people/helmets-and-other-safety-equipment_en)
- European Commission. (2018, 09 28). *Seatbelts*. Opgehaald van Mobility and Transport: Road Safety: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/topics/behaviour/seat-belts\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/seat-belts_en)
- European Commission. (2018, 09 28). *Transport: Road Safety*. Opgehaald van Going Abroad: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/going\\_abroad/belgium/seat\\_belts\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/belgium/seat_belts_en.htm)
- European Road Safety Observatory. (2015). *Cell phone use while driving 2015*. Brussels: European Commission.
- European Road Safety Observatory. (2018). *Cell phone use while driving*. European Commission.
- Europese Commissie. (2019, April 4). *Road safety: Data show improvements in 2018 but further concrete and swift actions are needed*. Opgehaald van European Commission Press Release Database: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-19-1951\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1951_en.htm)
- Focant, N. (2016). *Drinken en rijden: doen we het te veel? Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu. (2016). *Jaarreport MUG*. FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.
- Fundación MAPFRE. (2018, 09 28). *Should children use a child car seat until they are 135 cm tall or 150 cm tall?* Opgehaald van Children's Road Safety: <https://babyseat.fundacionmapfre.org/children/news/children-child-car-seat-up-to-135-cm-or-up-to-150-cm-tall.jsp>
- Gisle, L. (2014). *Gebruik van illegale drugs. In Gezondheidsenquête 2013. Rapport 2: Gezondheidsgedrag en leefstijl*. Brussels, Belgium.: WIV-ISP, Gisle L.; Demarest, S. (ed.).
- Hakkert, A., & Gitelman, V. (2007). *Road Safety Performance Indicators: Manual. Deliverable D3.8 of the EU FP6 project SafetyNet*.
- Hesjevoll, I. (2016). *Congestion as a risk factor*. Opgehaald van [www.roadsafety-dss.eu](http://www.roadsafety-dss.eu).
- Houwing, S., Hagenzieker, M., Matthijsen, R., Bernhoft, I., Hels, T., Janstrup, K., . . . Verstraete, A. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic Part II: Country reports. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part II*.
- International Transport Forum. (2017). *Road Safety Annual Report 2017*. OECD.
- Isalberti, C., Van der Linden, T., Legrand, S.-A., Verstraete, A., Bernhoft, I., Hels, T., . . . Mathijssen, R. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.5*.
- KCE. (2016). *Organisatie en Financiering van spoeddiensten in België: huidige situatie en opties tot hervorming*. Federaal Kenniscentrum voor de Gezondheidszorg (KCE).
- Koornstra, M., Lynam, D., Nilsson, G., Noordzij, P., Petterson, H.-E., Wegman, F., & Wouters, P. (2002). *SUNflower: A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*. Leidschendam: SWOV.
- Koppel, S., & Berecki-Gisolf, J. (2015). *Car Licensing Trends of the Babyboomer Cohort (b. 1946-1965) Compared to Earlier Birth Cohorts: Effects on the Driving Population in the State of Victoria, Australia*.

- Traffic Injury Prevention*, 16(7), 657-663. Opgehaald van <https://doi.org/10.1080/15389588.2014.1003817>
- Lequeux, Q., & Pelssers, B. (2018). *Hoe staat het met onze gordeldracht? Resultaten van de gedragsmeting gordel 2018*. Brussel: Vias institute.
- Löfren, E. (2017, December 1). *Sweden takes another shot at banning texting behind the wheel*. Opgehaald van The Local SE: <https://www.thelocal.se/20171201/sweden-takes-another-shot-at-banning-texting-behind-the-wheel>
- Martensen, H. (2014). *@RISK: Analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer in functie van leeftijd en verplaatsingswijze*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- NHS England. (2018). *Ambulance Quality Indicators Data 2017-18*. Opgehaald van [www.england.nhs.uk/statistics/statistical-work-areas/ambulance-quality-indicators](http://www.england.nhs.uk/statistics/statistical-work-areas/ambulance-quality-indicators)
- Niringiyimana, M., & Brion, M. (2018). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 18. Rehabilitatie en re-integratie van verkeersdelinquenten*. Brussel: Vias institute.
- Perez, K., Weijermars, W., Amoros, E., Bauer, R., Bos, N., Dupont, E., . . . Van den Berghe, W. (2016). *Practical guidelines for the registration and monitoring of serious traffic injuries, D7.1 of the H2020 project SafetyCube*.
- Pro Velo. (2019, February 15). *Het Brussels Fietsobservatorium 2018*. Opgehaald van Pro Velo: <https://www.provelo.org/nl/page/brussels-fietsobservatorium-2018>
- Ranchet, M., Lequeux, Q., & Temmerman, P. (2018). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 14 Rijgeschiktheid*. Brussel: Vias institute.
- Ravera, S., & de Gier, J. J. (2008). *Prevalence of psychoactive substances in the general population: DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.1.1*.
- 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.
- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). *Rijden zonder handen. Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- RTL. (2018, April 9). *Politie gaat flitscamera's inzetten tegen appen achter het stuur*. Opgehaald van RTL Nieuws: <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/3902556/politie-gaat-flitscameras-inzetten-tegen-appen-achter-het-stuur>
- Schoeters, A., & Lequeux, Q. (2018). *Klikken we onze kinderen wel veilig vast? Resultaten van de nationale Vias-gedragsmeting over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2017*. Brussel: Vias institute.
- Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., & Auerbach, K. (2012). *Final Report: Work performed, main results and recommendations. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 0.1.8*.
- Schwab, K. (2018). *The Global Competitiveness Report*. Geneva: World Economic Forum.
- Shen, Y. (2012). *Inter-national Benchmarking of Road Safety Performance and Development using indicators and indexes: Data envelopment analysis based approaches*. Hasselt: Hasselt University.
- Slootmans, F., & Desmet, C. (2018). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 5 Afleiding*. Brussel: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- SWOV. (2013). *SWOV-Factsheet: Afleiding in het verkeer*. Leidschendam, Nederland: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- SWOV. (2015). *Factsheet: Rehabilitatiecursussen voor verkeersdeelnemers*. Den Haag: SWOV.

- Temmerman, P. (2016). *Te snel in de bebouwde kom - Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom in 2015*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- Temmerman, P., Schoeters, A., & Daniels, S. (2018). *Invoering van rij-en rusttijden voor bestelwagens gebruikt voor goederenvervoer voor derden. Wenselijkheid en haalbaarheid*. Brussel: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Toma, S. (2018, 09 24). *Speeding Fines In The EU - How Much Will It Cost If You Go 13 Mph Above*. Opgehaald van autoevolution: <https://www.autoevolution.com/news/speeding-fines-in-the-eu-how-much-will-it-cost-if-you-go-13-mph-above-112637.html>
- Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W., & Trotta, M. (2016). *ESRA 2015 – The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Brussels: Belgian Road Safety Institute.
- VAB. (2019, February 15). *VAB-Fietsbarometer*. Opgehaald van VAB magazine: <https://magazine.vab.be/tag/vab-fietsbarometer/>
- Van Caneghem, X. (2018, 07 3). *Radars, radarverklidders en radarindicatoren*. Opgehaald van Europe Assistance: <https://blog.europ-assistance.be/nl/radars-radarverklidders-en-radarindicatoren/>
- Veisten, K., Houwing, S., Mathijssen, R., & Akhtar, J. (2011). *Cost-benefit analysis of drug driving enforcement by the police. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 3.3.1*.
- Vias institute. (2019). *Nationale VerkeersONveiligheidsenquête 2019*. Brussel: Vias institute.
- Wegman, F., Commandeur, J., Doveh, E., Eksler, V., Gitelman, V., Hakkert, S., . . . Oppe, S. (2008). *SUNflowerNext: Towards a composite road safety performance index*. Leidschendam: SWOV.
- Wegman, F., Eksler, V., Hayes, S., Lynam, D., Morsink, P., & Oppe, S. (2005). *SUNflower+6 A comparative study of the development of road safety in the SUNflower+6 countries: Final report*. Leidschendam: SWOV.

# Bijlage

## Tabellenlijst

Tabel 10: Bevolkingsomvang, landoppervlakte, bevolkingsdichtheid, BBP per capita, verdeling van de bevolking naargelang de leeftijdscategorie en aandeel bevolking dat in stedelijke gebieden woont (2016/2017). Bron: Eurostat & World Bank.....	113
Tabel 11: Aantal letselongevallen, gewonden en doden 30 dagen (2017). Bron: CARE & IRTAD .....	114
Tabel 12: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (2018). Bron: Europese Commissie, 2019 .....	114
Tabel 13: Aantal doden 30 dagen per miljard voertuigkilometer (2015-2017). Bron: ETSC, 2018 .....	115
Tabel 14: Aantal doden 30 dagen per 100.000 geregistreerde gemotoriseerde voertuigen (behalve motorfietsen en opleggers) (2016). Bron: CARE, Statbel, IRTAD & Eurostat.....	115
Tabel 15: Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (2004-2018; 2009-2018; 2014-2018). Bron: CARE & Statbel.....	116
Tabel 16: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (2004, 2009, 2014, 2015, 2016, 2017 & 2018). Bron: CARE & Statbel .....	116
Tabel 17: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (1970, 1980, 1990, 2000 & 2010). Bron: IRTAD & Eurostat .....	117
Tabel 18: Aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype (2016). Bron: CARE & Statbel .....	117
Tabel 19: Verdeling van het aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype (2014-2016). Bron: CARE & Statbel .....	118
Tabel 20: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners naargelang het weggebruikerstype (2014-2016). Bron: CARE & Statbel .....	118
Tabel 21: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners in ongevallen met lichte vrachtwagens en vrachtwagens, naargelang het de inzittenden of de tegenpartij betreft (2014-2016). Bron: CARE & Statbel .....	119
Tabel 22: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype (2007-2016). Bron: CARE & Statbel .....	119
Tabel 23: Gemiddelde jaarlijkse evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype (2007-2016). Bron: CARE & Statbel.....	120
Tabel 24: Aantal doden 30 dagen naargelang het geslacht (2016). Bron: CARE & Statbel.....	120
Tabel 25: Verdeling van het aantal doden 30 dagen naargelang het geslacht (2016). Bron: CARE & Statbel .....	121
Tabel 26: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners naargelang het geslacht (2014-2016). Bron: CARE, Statbel & Eurostat.....	121
Tabel 27: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het geslacht (2007-2016). Bron: CARE & Statbel .....	122
Tabel 28: Aantal doden 30 dagen naargelang het geslacht en de leeftijd, België en Europa (2014-2016). Bron: CARE & Statbel .....	122
Tabel 29: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de leeftijd, per geslacht, België en Europa (2014-2016). Bron: CARE & Statbel.....	123
Tabel 30: Aantal doden 30 dagen naargelang de leeftijdscategorie (2016). Bron: CARE & Statbel .....	123
Tabel 31: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de leeftijdscategorieën (2016). Bron: CARE & Statbel .....	124
Tabel 32: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners naargelang de leeftijdscategorie (2014-2016). Bron: CARE, Statbel & Eurostat.....	124
Tabel 33: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang de leeftijdscategorie (2007-2016). Bron: CARE & Statbel .....	125
Tabel 34: Aantal doden 30 dagen naargelang het wegtype (2016). Bron: CARE & Statbel .....	125
Tabel 35: Verdeling van het aantal doden 30 dagen naargelang het wegtype (2014-2016). Bron: CARE & Statbel .....	126
Tabel 36: Aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometer op autosnelwegen (2016). Bron: IRTAD .....	126
Tabel 37: Aantal doden 30 dagen per 1000 km autosnelweg (2016), weg binnen bebouwde kom (2017) en buiten bebouwde kom (2017). Bron: CARE, Statbel, IRTAD .....	127
Tabel 38: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het wegtype (2007-2016). Bron: CARE & Statbel .....	127

Tabel 39: Aantal doden 30 dagen naargelang de periode van de week (2014-2016). Bron: CARE & Statbel .....	128
Tabel 40: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de periodes van de week (2014-2016). Bron: CARE & Statbel .....	128
Tabel 41: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners per uur, naargelang de periode van de week (2014-2016). Bron: CARE & Statbel.....	129
Tabel 42: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang de periode van de week (2007-2016). Bron: CARE & Statbel .....	129
Tabel 43: Geobserveerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol: geobserveerd percentage autobestuurders die rijden onder invloed van alcohol, naargelang het alcoholgehalte of de combinatie met drugs of geneesmiddelen (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011.....	130
Tabel 44: Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol: percentage autobestuurders dat zegt minstens één dag in de afgelopen 30 dagen met misschien een wettelijk te hoog alcoholpromillage te hebben gereden (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	130
Tabel 45: Evolutie van het totale aantal verkeersdoden en van het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden, België en EU25 (2006-2017). Bron: Statbel & ETSC, 2018.....	131
Tabel 46: Globale alcoholconsumptie: percentage van de populatie (15+) dat alcohol consumeerde tijdens de afgelopen 12 maanden (2010) en de totale alcoholconsumptie per capita (liter pure alcohol) (gemiddelde 2008-2010). Bron: WHO.....	131
Tabel 47: Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol: percentage respondenten dat "rijden wanneer men denkt dat men teveel alcohol gedronken zou kunnen hebben" persoonlijk aanvaardbaar vindt of denkt dat de meeste anderen dit aanvaardbaar vinden (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	132
Tabel 48: Attitudes m.b.t. rijden onder invloed van alcohol: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond rijden onder invloed van alcohol (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	132
Tabel 49: Wettelijke alcohollimieten (BAG): standaardlimiet, limiet voor beginnende bestuurders en limiet voor professionele bestuurders (2018). Bron: ETSC, 2018 .....	133
Tabel 50: Objectieve en subjectieve pakkans op rijden onder invloed van alcohol: percentage respondenten dat zegt minstens één keer in het afgelopen jaar een ademtest te hebben afgelegd en het percentage respondenten dat zegt dat de kans om tijdens een doorsnee rit gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot is (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	133
Tabel 51: Draagvlak voor bepaalde maatregelen rond rijden onder invloed van alcohol: percentage respondenten dat zegt voorstander van deze maatregel te zijn (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	134
Tabel 52: Mening over bestaande maatregelen: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen over bestaande maatregelen rond rijden onder invloed van alcohol (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	134
Tabel 53: Zelfgerapporteerde prevalentie van te snel rijden: percentage autobestuurders dat zegt minstens één keer in de afgelopen 12 maanden de snelheidslimiet te hebben overschreden, naargelang het wegtype (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	135
Tabel 54: Persoonlijke aanvaardbaarheid van te snel rijden: percentage respondenten dat bepaalde situaties m.b.t. te snel rijden persoonlijk aanvaardbaar vindt (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute ..	135
Tabel 55: Sociale aanvaardbaarheid van te snel rijden: percentage respondenten dat denkt dat de meeste anderen bepaalde situaties m.b.t. te snel rijden aanvaardbaar vinden (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	136
Tabel 56: Attitudes m.b.t. te snel rijden: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond het overtreden van de snelheidslimiet (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	136
Tabel 58: Maximale snelheidslimieten (km/u) op verschillende wegtypes voor vrachtwagens (2018). Bron: European Commission, 2018.....	137
Tabel 59: : Maximale snelheidslimieten (km/u) op verschillende wegtypes voor bussen (2018). Bron: European Commission, 2018.....	138
Tabel 60: Het aantal snelheidsboetes per 1000 inwoners (door alle controles) (2016). Bron: ETSC, 2018 .	138
Tabel 61: Subjectieve pakkans op te snel rijden: percentage respondenten dat zegt dat de kans om tijdens een doorsnee rit gecontroleerd te worden op het naleven van de snelheidslimieten (zeer) groot is (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	139
Tabel 62: Mening over bestaande maatregelen: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen over bestaande maatregelen rond te snel rijden (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	139



Tabel 63: Geobserveerd percentage autobestuurders en autopassagiers achterin die de gordel dragen, afkomstig uit nationale gedragsmetingen (2009-2018). Bron: IRTAD (2018) & Vias institute (2018).....	140
Tabel 64: Evolutie over +/- 5 jaar van het geobserveerd percentage autobestuurders die de gordel dragen, afkomstig uit nationale gedragsmetingen. Bron: IRTAD (2018) & Vias institute (2018) .....	140
Tabel 65: Zelfgerapporteerde gordeldracht bij auto-inzittenden: percentage autobestuurders en autopassagiers dat zegt (bijna) altijd in de afgelopen 12 maanden de gordel te hebben gedragen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	141
Tabel 66: Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen bij autobestuurders: percentage autobestuurders dat zegt in de afgelopen 12 maanden kinderen (bijna) altijd correct te hebben vastgeklikt in een aangepast kinderbeveiligingssysteem (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	141
Tabel 67: Aandeel van 0- tot 12-jarige auto-inzittenden in het totale aantal doden 30 dagen (2014-2016). Bron: CARE & Statbel .....	142
Tabel 68: Zelfgerapporteerd gebruik van een helm bij brom- en motorfietsers en fietsers: percentage bromfietsers of motorfietsers en fietsers dat zegt in de afgelopen 12 maanden (bijna) nooit een helm te hebben gedragen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	142
Tabel 69: Aanvaardbaarheid van het niet-dragen van de veiligheidsgordel: percentage respondenten dat "geen gordel dragen achterin de auto" en "geen gordel dragen voorin de auto" persoonlijk aanvaardbaar vindt of denkt dat de meeste anderen dit aanvaardbaar vinden (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	143
Tabel 70: Aanvaardbaarheid van het niet-vastmaken van kinderen in de auto: percentage respondenten dat "kinderen niet vastgemaakt (kinderzitje, gordel...) vervoeren in de auto" persoonlijk aanvaardbaar vindt of denkt dat de meeste anderen dit aanvaardbaar vinden (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	143
Tabel 71: Attitudes m.b.t. het dragen van de veiligheidsgordel: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond het dragen van de veiligheidsgordel (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	144
Tabel 72: Attitudes m.b.t. het gebruik van kinderbeveiligingssystemen: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond het gebruik van kinderbeveiligingssystemen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	144
Tabel 73: Wetgeving m.b.t. het gebruik van kinderbeveiligingssystemen: minimumleeftijd of -lengte van het kind tot wanneer het gebruik van een kinderbeveiligingssysteem verplicht is (2018). Bron: Fundación MAPFRE, 2018 .....	145
Tabel 74: Wetgeving m.b.t. het gebruik van de fietshelm (2015). Bron: ETSC, 2015 .....	145
Tabel 75: Draagvlak voor een verplichting van de fietshelm: percentage respondenten dat zegt voorstander te zijn van een verplichting tot het dragen van de fietshelm voor alle fietsers (2016/2017). Bron: ESRA, Vias institute .....	146
Tabel 76: Mening over bestaande maatregelen: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen over bestaande maatregelen rond het dragen van de gordel (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	146
Tabel 77: Aantal boetes voor het niet-dragen van de veiligheidsgordel per 1000 inwoners (2014/2015). Bron: ETSC, 2016.....	147
Tabel 78: Subjectieve pakkans op het niet-dragen van de gordel: percentage respondenten dat zegt dat de kans om tijdens een doorsnee rit gecontroleerd te worden op het dragen van de veiligheidsgordel (zeer) groot is (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	147
Tabel 79: Zelfgerapporteerde afleiding bij kwetsbare weggebruikers: percentage voetgangers of fietsers dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden wel eens muziek te hebben geluisterd via een hoofdtelefoon (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	148
Tabel 80: Zelfgerapporteerde afleiding bij autobestuurders: percentage autobestuurders dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden wel eens de mobiele telefoon te hebben gebruikt achter het stuur (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	148
Tabel 81: Persoonlijke aanvaardbaarheid van het gebruik van de gsm achter het stuur: percentage respondenten dat bepaalde situaties m.b.t. het gebruik van de gsm aanvaardbaar vindt (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	149
Tabel 82: Sociale aanvaardbaarheid van het gebruik van de gsm achter het stuur: percentage respondenten dat denkt dat de meeste anderen bepaalde situaties m.b.t. het gebruik van de gsm aanvaardbaar vinden (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	149

Tabel 83: Attitudes m.b.t. het gebruik van de gsm achter het stuur: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond het gebruik van de gsm achter het stuur (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	150
Tabel 85: Aantal boetes voor het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden, per 1000 inwoners, Europese landen (2010 & 2015). Bron: ETSC, 2016.....	151
Tabel 86: Boetetarieven voor het niet-handenvrij gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden, Europese landen (2017). Bron: ADAC, 2017.....	151
Tabel 87: Aandeel 65-plussers in de bevolking in 2015 en projecties voor 2050. Bron: Eurostat.....	152
Tabel 88: Zelfgerapporteerde slaperigheid: percentage bestuurders dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden zich wel eens gerealiseerd te hebben dat ze te vermoeid zijn om te rijden (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	152
Tabel 89: Aanvaardbaarheid van slaperigheid achter het stuur: percentage respondenten dat "rijden wanneer men zo slaperig is, dat men moeite heeft om de ogen open te houden" persoonlijk aanvaardbaar vindt of denkt dat de meeste anderen dit aanvaardbaar vinden (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	153
Tabel 90: Attitudes m.b.t. slaperigheid achter het stuur: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond slaperigheid achter het stuur (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	153
Tabel 91: Geschat aandeel werknemers die 's nachts werken en die in ploegendienst werken, op basis van een enquête (2015). Bron: Eurofound, 2018.....	154
Tabel 92: Percentage gewerkte dagen door vrachtwagenbestuurders die onderwerpen werden aan een controle op rij- en rusttijden in het kader van Verordening (EG) nr. 561/2006, EU-lidstaten (2013-2014). Bron: Europese Commissie, 2017.....	154
Tabel 93: Geobserveerd rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen: geobserveerd percentage autobestuurders in de algemene populatie opgedeeld in elkaar uitsluitende groepen op basis van gebruik van één of meerdere stoffen en totaal percentage per stof, Europese landen (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011 .....	155
Tabel 94: Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs en rijgevaarlijke geneesmiddelen: percentage autobestuurders dat zegt minstens één keer in de afgelopen 12 maanden een uur na het nemen van drugs of onder invloed van rijgevaarlijke geneesmiddelen te hebben gereden. Bron: ESRA, Vias institute.....	156
Tabel 95: Zelfgerapporteerd cannabisgebruik in Europese landen, Bron: EMCDDA, 2018. ....	156
Tabel 96: Gebruik van antidepressiva en analgetica (defined daily dose per 1000 inwoners) (2016). Bron: OECD,2018. ....	157
Tabel 97: Persoonlijke aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs: het percentage respondenten dat "een uur na gebruik van (niet-medische) drugs rijden" en "na gebruik van zowel (niet-medische) drugs als alcohol te rijden " aanvaardbaar vindt (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	157
Tabel 98: Sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs: het percentage respondenten dat denkt dat de meeste anderen in hun omgeving "een uur na gebruik van (niet-medische) drugs rijden" en "na gebruik van zowel (niet-medische) drugs als alcohol te rijden " aanvaardbaar vinden (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	158
Tabel 99: Attitudes m.b.t. rijden onder invloed van drugs: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond rijden onder invloed van illegale drugs, Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	158
Tabel 102: Mening over bestaande maatregelen: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen over bestaande maatregelen rond het rijden onder invloed van drugs (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute .....	159
Tabel 103: Subjectieve pakkans op rijden onder invloed van drugs: percentage respondenten dat zegt dat de kans om tijdens een doorsnee rit gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van drugs (zeer) groot is (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute.....	159
Tabel 104: Dichtheid van het wegennet. Bron: IRTAD, EUROSTAT .....	160
Tabel 105: Performantie van het wegennetwerk, Europa. Bron: World Economic Forum, Executive Opinion Survey (Schwab, 2018) .....	160
Tabel 106: Gepercipieerde kwaliteit van de wegen (1 = erg zwak... 7 erg goed), Europa. Bron: World Economic Forum, Executive Opinion Survey (Schwab, 2018).....	161
Tabel 107: Investeringen in weginfrastructuur per inwoner (in EUR, 2016). Bron: IRTAD .....	161
Tabel 108: Percentage van alle respondenten voor wie deze modus tijdens de afgelopen 12 maanden tot de top drie behoorde. Bron: ESRA, Vias institute.....	162

Tabel 109: Afgelegde kilometers als bestuurder of inzittende van een personenwagen per hoofd van de bevolking (2016) . Bron: Eurostat .....	162
Tabel 110: Afgelegde kilometers als bestuurder of rijder van een motorfiets per hoofd van de bevolking (2016) . Bron: Eurostat .....	163
Tabel 111: Aantal ingeschreven personenwagens en motorfietsen per 1000 inwoners (2016). Bron: Eurostat .....	163
Tabel 112: Procentueel aandeel minder dan 6 jaar oud ten opzichte van het totale aantal ingeschreven personenwagens (2016) . Bron: Eurostat.....	164
Tabel 113: Proportie van de nieuwe personenwagens verkocht in 2013 met een 5-sterren quotering volgens het Europese New Car Assessment Programme (Euro NCAP). Bron: ETSC (2016) .....	164
Tabel 114: Gemiddelde tijd (seconden) tot het beantwoorden van een oproep op het noodnummer 112 en de Belgische noodnummers 100 en 101. Bron: European Commission, 2017.....	165
Tabel 115: Het percentage oproepen op het noodnummer 112 en de Belgische noodnummers 100 en 101 die na minder dan 10s worden opgenomen. Bron: European Commission, 2017. ....	165

## 1. Algemene landkenmerken

Tabel 10: Bevolkingsomvang, landoppervlakte, bevolkingsdichtheid, BBP per capita, verdeling van de bevolking naargelang de leeftijdscategorie en aandeel bevolking dat in stedelijke gebieden woont (2016/2017). Bron: Eurostat & World Bank<sup>71</sup>

	Bevolkings- omvang (2017)	Land- oppervlakte (2017)	Bevolkings- dichtheid (2017)	BBP per capita (EUR 2016)	% bevolking 0-14 jaar (2016)	% bevolking 15-17 jaar (2016)	% bevolking 18-24 jaar (2016)	% bevolking 25-64 jaar (2016)	% bevolking 65+ jaar (2016)	% bevolking in stedelijke gebieden (2017)
AT	8.772.865	82.523	106,3	40.800	14%	3%	9%	56%	18%	58,1
<b>BE</b>	<b>11.351.727</b>	<b>30.280</b>	<b>374,9</b>	<b>37.600</b>	<b>17%</b>	<b>3%</b>	<b>8%</b>	<b>53%</b>	<b>18%</b>	<b>98,0</b>
BG	7.101.859	108.560	65,4	6.800	14%	3%	7%	56%	20%	74,7
CH	8.419.550	39.516	213,1	72.400	15%	3%	8%	56%	18%	73,8
CY	854.802	9.240	92,5	21.700	16%	3%	10%	55%	15%	66,8
CZ	10.578.820	77.210	137,0	16.700	15%	3%	7%	56%	18%	73,7
DE	82.521.653	348.900	236,5	38.400	13%	3%	8%	55%	21%	77,3
DK	5.748.769	42.262	136,0	49.200	17%	4%	9%	51%	19%	87,8
EE	1.315.635	42.390	31,0	16.500	16%	3%	8%	55%	19%	68,7
EL	10.768.193	128.900	83,5	16.400	14%	3%	7%	54%	21%	78,7
ES	46.527.039	500.210	93,0	24.100	15%	3%	7%	57%	19%	80,1
FI	5.503.297	303.890	18,1	39.300	16%	3%	8%	52%	20%	85,3
FR	66.989.083	547.557	122,3	33.300	18%	4%	8%	51%	19%	80,2
HR	4.154.213	55.960	74,2	11.200	15%	3%	8%	55%	19%	56,7
HU	9.797.561	90.530	108,2	11.600	14%	3%	8%	56%	18%	71,1
IE	4.784.383	68.890	69,4	57.500	21%	4%	8%	53%	13%	62,9
IS	338.349	100.250	3,4	55.900	20%	4%	10%	52%	14%	93,8
IT	60.589.445	294.140	206,0	27.900	14%	3%	7%	55%	22%	70,1
LT	2.847.904	62.650	45,5	13.500	15%	3%	9%	54%	19%	67,5
LU	590.667	2.590	228,1	91.300	16%	3%	8%	57%	14%	90,7
LV	1.950.116	62.180	31,4	12.800	15%	3%	7%	55%	20%	68,1
MT	460.297	320	1438,4	22.300	14%	3%	9%	55%	18%	94,5
NL	17.081.507	33.690	507,0	41.600	16%	4%	9%	53%	18%	91,1
NO	5.258.317	365.245	14,4	64.100	18%	4%	9%	53%	16%	81,9
PL	37.972.964	306.190	124,0	11.100	15%	3%	8%	58%	16%	60,1
PT	10.309.573	91.605	112,5	18.100	14%	3%	7%	54%	21%	64,7
RO	19.644.350	230.080	85,4	8.600	16%	3%	8%	56%	17%	53,9
SE	9.995.153	407.310	24,5	46.700	17%	3%	9%	51%	20%	87,1
SI	2.065.895	20.140	102,6	19.500	15%	3%	7%	57%	18%	54,3
SK	5.435.343	48.086	113,0	15.000	15%	3%	9%	58%	14%	53,8
UK	65.808.573	241.930	272,0	36.600	18%	3%	9%	52%	18%	83,1
<i>Europa</i>	<i>525.537.902</i>	<i>4.743.224</i>	<i>110,8</i>	<i>29.200</i>	<i>16%</i>	<i>3%</i>	<i>8%</i>	<i>54%</i>	<i>19%</i>	<i>75,4</i>

<sup>71</sup> Landoppervlakte en aandeel bevolking in stedelijke gebieden

## 2. Eindprestaties

Tabel 11: Aantal letselongevallen, gewonden en doden 30 dagen (2017). Bron: CARE & IRTAD<sup>72</sup>

	Letselongevallen	Gewonden	Doden 30 dagen
AT	47.258	37.402	414
<b>BE</b>	<b>48.451</b>	<b>38.020</b>	<b>615</b>
BG	8 680	6 888	682
CH	21.413	17.799	230
CY	NA	NA	NA
CZ	27.006	21.263	577
DE	390.312	302.656	3.180
DK	3.143	2.789	175
EE	1.724	1.405	48
EL	13.271	10.848	731
ES	139.162	102.233	1.830
FI	5.574	4.432	238
FR	73.382	58.609	3.444
HR	14.608	10.939	331
HU	21.455	16.489	625
IE	NA	NA	157
IS	1.371	952	16
IT	246.750	174.933	3.378
LT	3 567	3 059	191
LU	1.272	955	25
LV	4.824	3.875	136
MT	NA	NA	NA
NL	20.509	18.706	535
NO	4.909	4.086	106
PL	39.466	32.760	2.831
PT	43.893	34.416	602
RO	40.211	31.106	1.951
SE	19.662	14.951	253
SI	7.901	6.185	104
SK	6 884	5 638	276
UK	178.321	136.063	1.856
<i>Europa</i>	<i>1.415.848</i>	<i>1.083.872</i>	<i>25.606</i>

## 2.2 Risico om te overlijden in het verkeer

Tabel 12: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (2018<sup>73</sup>). Bron: Europese Commissie, 2019

	Doden 30 dagen per miljoen inwoners
AT	45
<b>BE</b>	<b>52</b>
BG	88
CH	NA
CY	57
CZ	62
DE	39
DK	30
EE	51
EL	64
ES	39
FI	43
FR	48
HR	77
HU	64
IE	31
IS	NA
IT	55
LT	61
LU	60
LV	78
MT	38
NL	NA
NO	NA
PL	76
PT	59
RO	96
SE	32
SI	44
SK	46
UK	28
<i>Europese Unie</i>	<i>49</i>

<sup>72</sup> BG, IE, LT en SK

<sup>73</sup> Voorlopige cijfers die door de Europese Commissie werden gepubliceerd op 4 april 2019.

Tabel 13: Aantal doden 30 dagen per miljard voertuigkilometer<sup>74</sup> (2015-2017<sup>75</sup>).  
Bron: ETSC, 2018

	Doden 30 dagen per miljard voertuigkilometer	Tijdsperiode
AT	5,4	2014-2016
<b>BE</b>	<b>7,3</b>	<b>2013-2015</b>
BG	NA	2015-2017
CH	3,5	2015-2017
CY	NA	2015-2017
CZ	10,1	2015-2017
DE	4,3	2015-2017
DK	3,9	2014-2016
EE	6,0	2015-2017
EL	NA	2015-2017
ES	NA	2015-2017
FI	4,7	2014-2016
FR	5,9	2014-2016
HR	13,6	2015-2017
HU	NA	2015-2017
IE	4,0	2014-2016
IT	6,8	2014-2016
LT	NA	2015-2017
LU	NA	2015-2017
LV	12,1	2015-2017
MT	11,9	2015-2017
NL	4,7	2014-2016
NO	2,7	2015-2017
PL	14,6	2013-2015
PT	8,7	2015-2017
RO	NA	2015-2017
RS	NA	2015-2017
SE	3,2	2015-2017
SI	6,6	2014-2016
SK	NA	2015-2017
UK <sup>76</sup>	3,4	2015-2017
<i>Europa</i>	<i>5,8</i>	

<sup>74</sup> De schattingsmethodes voor het aantal afgelegde voertuigkilometer kan verschillen tussen de landen, normaal gezien beperkt deze indicator zich tot gemotoriseerde voertuigen. Het aantal doden heeft daarentegen wel betrekking op alle doden 30 dagen.

Tabel 14: Aantal doden 30 dagen per 100.000 geregistreerde gemotoriseerde voertuigen (behalve motorfietsen en opleggers) (2016<sup>77</sup>). Bron: CARE, Statbel, IRTAD<sup>72</sup> & Eurostat

	Doden 30 dagen per 100.000 gemotoriseerde voertuigen
AT	7,4
<b>BE</b>	<b>10,1</b>
BG	19,3
CH	NA
CY	7,4
CZ	10,1
DE	6,4
DK	7,2
EE	NA
EL	12,7
ES	6,4
FI	6,4
FR	8,8
HR	17,8
HU	15,7
IE	7,4
IS	NA
IT	7,7
LT	13,5
LU	7,3
LV	21,0
MT	6,9
NL	5,7
NO	4,9
PL	11,9
PT	12,3
RO	29,6
SE	5,0
SI	10,7
SK	11,1
UK	5,2
<i>Europa</i>	<i>8,6</i>

<sup>75</sup> DE, ES, EL, LT, PT: voorlopige cijfers voor 2017

<sup>76</sup> Enkel Groot-Brittannië; geen data beschikbaar voor Noord-Ierland

<sup>77</sup> PT: 2015

Tabel 15: Evolutie van het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (2004-2018; 2009-2018; 2014-2018). Bron: CARE &amp; Statbel

	2004-2018	2009-2018	2014-2018
AT	-58%	-41%	-11%
<b>BE</b>	<b>-54%</b>	<b>-42%</b>	<b>-22%</b>
BG	-28%	-27%	-3%
CH	NA	NA	NA
CY	-65%	-36%	+9%
CZ	-54%	-28%	-5%
DE	-45%	-23%	-7%
DK	-56%	-45%	-7%
EE	-59%	-30%	-14%
EL	-58%	-51%	-12%
ES	-65%	-34%	+7%
FI	-40%	-18%	+2%
FR	-46%	-28%	-6%
HR	-45%	-39%	+6%
HU	-50%	-22%	+1%
IE	-67%	-41%	-26%
IS	NA	NA	NA
IT	-48%	-23%	-1%
LT	-72%	-48%	-33%
LU	-45%	-38%	-6%
LV	-66%	-34%	-26%
MT	+17%	-26%	+63%
NL	NA	NA	NA
NO	NA	NA	NA
PL	-49%	-37%	-10%
PT	-52%	-26%	-4%
RO	-15%	-30%	+5%
SE	-40%	-17%	+14%
SI	-68%	-48%	-16%
SK	-59%	-36%	-16%
UK	-50%	-26%	-3%
<i>Europa</i>	<i>-50%</i>	<i>-31%</i>	<i>-5%</i>

Tabel 16: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (2004, 2009, 2014, 2015, 2016, 2017 &amp; 2018). Bron: CARE &amp; Statbel

	2004	2009	2014	2015	2016	2017	2018
AT	108	76	51	56	50	47	45
<b>BE</b>	<b>112</b>	<b>89</b>	<b>67</b>	<b>68</b>	<b>59</b>	<b>54</b>	<b>52</b>
BG	122	121	91	98	99	96	88
CH	69	45	30	31	26	27	NA
CY	162	89	52	67	54	54	57
CZ	136	86	65	70	58	55	62
DE	71	51	42	43	39	39	39
DK	68	55	32	31	37	30	30
EE	124	73	59	51	54	36	51
EL	153	131	73	73	76	68	64
ES	111	59	36	36	39	39	39
FI	72	52	42	49	47	43	43
FR	89	66	51	52	52	51	48
HR	141	127	73	82	73	80	77
HU	128	82	63	65	62	64	64
IE	93	53	42	35	39	33	31
IS	79	53	12	49	54	47	NA
IT	106	72	56	56	54	56	55
LT	221	116	91	83	66	67	61
LU	110	97	64	64	56	42	60
LV	227	117	106	95	80	70	78
MT	33	51	23	25	51	51	38
NL	49	39	28	31	31	31	NA
NO	56	44	29	23	26	20	NA
PL	150	120	84	77	80	75	76
PT	124	80	61	57	54	58	59
RO	113	137	91	95	97	99	96
SE	53	39	28	27	27	25	32
SI	137	84	52	58	63	50	44
SK	113	71	54	57	51	51	46
UK	56	38	29	28	28	28	28
<i>Europa</i>	<i>96</i>	<i>70</i>	<i>51</i>	<i>51</i>	<i>50</i>	<i>47</i>	<i>49</i>

Tabel 17: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (1970, 1980, 1990, 2000 &amp; 2010). Bron: IRTAD &amp; Eurostat

	1970	1980	1990	2000	2010
AT	336	259	204	122	66
<b>BE</b>	<b>305</b>	<b>243</b>	<b>199</b>	<b>144</b>	<b>78</b>
BG	99	136	179	124	105
CH	275	198	143	83	42
CY	NA	NA	NA	NA	NA
CZ	NA	NA	NA	NA	NA
DE	245	167	100	91	45
DK	246	135	124	93	46
EE	186	206	278	146	59
EL	106	128	172	189	113
ES	125	134	179	143	53
FI	229	116	131	77	51
FR	326	255	193	133	62
HR	265	349	285	146	99
HU	165	152	234	117	74
IE	184	166	136	110	47
IS	103	110	95	115	25
IT	205	164	126	124	70
LT	214	229	253	183	95
LU	390	270	187	175	64
LV	275	260	329	247	103
MT	NA	NA	NA	NA	NA
NL	245	142	92	74	39
NO	145	89	78	76	43
PL	106	170	193	165	103
PT	186	266	265	181	89
RO	NA	NA	NA	NA	NA
SE	163	102	91	67	29
SI	361	295	259	158	67
SK	NA	NA	NA	120	66
UK	140	111	95	61	31
<i>Europa</i>	<i>207</i>	<i>172</i>	<i>150</i>	<i>116</i>	<i>60</i>

## 2.3 Naargelang de verplaatsingswijze

Tabel 18: Aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype (2016<sup>78</sup>). Bron: CARE & Statbel

	Voetgangers	Fietsers	Gemotoriseerde tweewielers	Inzittenden personenwagens	Inzittenden (lichte) vrachtwagens
AT	73	48	93	191	23
<b>BE</b>	<b>78</b>	<b>71</b>	<b>93</b>	<b>327</b>	<b>60</b>
BG	29	23	11	3	428
CH	50	33	49	75	2
CY	14	0	12	10	5
CZ	130	53	63	328	35
DE	500	393	604	1.537	133
DK	36	31	34	96	9
EE	22	4	4	33	2
EL	149	18	265	340	37
ES	389	67	397	754	143
FI	29	26	22	150	19
FR	553	162	734	1.760	185
HR	67	27	48	148	8
HU	152	73	64	269	27
IE	31	10	22	89	6
IS	2	0	2	13	1
IT	570	275	773	1.477	141
LT	22	1	4	1	118
LU	8	1	3	19	1
LV	55	7	18	71	5
MT	8	1	9	5	0
NL	44	101	78	225	30
NO	15	12	23	67	6
PL	868	271	321	1.417	114
PT	123	33	103	225	48
RO	717	176	79	785	74
SE	42	22	44	138	12
SI	22	12	25	45	3
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	463	105	324	853	68
<i>Europa</i>	<i>5.261</i>	<i>2.056</i>	<i>4.321</i>	<i>11.451</i>	<i>1.743</i>

<sup>78</sup> BG, IE en LT: 2015



Tabel 19: Verdeling van het aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype (2014-2016<sup>79</sup>). Bron: CARE & Statbel

	Voetgangers	Fietsers	Gemotoriseerde tweewielers	Inzittenden personenwagens	Inzittenden (lichte) vrachtwagens
AT	17%	10%	21%	46%	5%
<b>BE</b>	<b>13%</b>	<b>12%</b>	<b>15%</b>	<b>51%</b>	<b>7%</b>
BG	22%	5%	9%	58%	4%
CH	21%	15%	24%	35%	2%
CY	27%	1%	27%	33%	6%
CZ	20%	10%	13%	51%	5%
DE	16%	12%	20%	47%	4%
DK	15%	15%	18%	45%	5%
EE	33%	2%	2%	47%	2%
EL	17%	2%	34%	39%	6%
ES	21%	4%	22%	42%	9%
FI	13%	11%	8%	57%	7%
FR	15%	5%	22%	51%	5%
HR	21%	8%	18%	47%	3%
HU	24%	14%	12%	44%	5%
IE	19%	5%	13%	55%	5%
IS	8%	3%	8%	74%	5%
IT	17%	8%	24%	44%	5%
LT	37%	8%	6%	45%	2%
LU	17%	1%	17%	57%	8%
LV	34%	6%	8%	44%	4%
MT	30%	2%	25%	20%	0%
NL	10%	21%	16%	40%	4%
NO	11%	7%	17%	52%	6%
PL	32%	9%	10%	45%	3%
PT	23%	5%	20%	37%	9%
RO	37%	9%	4%	41%	4%
SE	15%	9%	17%	51%	5%
SI	15%	11%	19%	35%	1%
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	25%	6%	19%	45%	3%
<i>Europa</i>	<i>21%</i>	<i>8%</i>	<i>17%</i>	<i>45%</i>	<i>5%</i>

Tabel 20: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners naargelang het weggebruikerstype (2014-2016<sup>79</sup>). Bron: CARE & Statbel

	Voetgangers	Fietsers	Gemotoriseerde tweewielers	Inzittenden personenwagens	Inzittenden (lichte) vrachtwagens
AT	8,8	5,1	10,7	24,2	2,4
<b>BE</b>	<b>8,4</b>	<b>7,5</b>	<b>9,6</b>	<b>33,0</b>	<b>4,6</b>
BG	19,7	4,1	7,9	52,5	3,6
CH	6,1	4,3	7,0	10,0	0,4
CY	15,7	0,8	15,7	19,2	3,5
CZ	13,0	6,5	8,1	32,9	3,1
DE	6,4	4,8	8,1	19,4	1,7
DK	5,0	5,1	6,1	15,2	1,8
EE	18,2	1,0	1,0	25,6	1,3
EL	12,3	1,5	25,5	29,0	4,3
ES	7,8	1,4	8,1	15,6	3,3
FI	5,9	5,1	3,9	26,2	3,0
FR	7,6	2,4	11,6	26,2	2,8
HR	15,9	6,3	13,8	35,8	2,2
HU	15,3	8,6	7,3	28,0	3,2
IE	7,5	2,0	5,2	21,5	2,0
IS	3,0	1,0	3,0	28,4	2,0
IT	9,6	4,4	13,5	24,4	2,5
LT	32,4	6,7	5,5	38,6	1,9
LU	10,7	0,6	10,1	34,9	4,7
LV	31,7	5,4	7,9	41,5	4,0
MT	9,9	0,8	8,3	6,8	0,0
NL	3,0	6,4	4,7	12,0	1,3
NO	2,9	1,9	4,3	13,3	1,4
PL	25,4	7,5	7,9	35,9	2,5
PT	13,3	3,0	11,3	21,3	5,2
RO	34,6	8,2	4,1	38,5	4,2
SE	4,2	2,5	4,5	13,8	1,4
SI	8,4	6,3	11,0	20,0	0,8
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	7,0	1,6	5,4	12,8	0,9
<i>Europa</i>	<i>10,6</i>	<i>4,1</i>	<i>8,9</i>	<i>23,0</i>	<i>2,4</i>

<sup>79</sup> BG, IE en LT: 2013-2015

Tabel 21: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners in ongevallen met lichte vrachtwagens en vrachtwagens, naargelang het de inzittenden of de tegenpartij betreft (2014-2016<sup>80</sup>). Bron: CARE & Statbel

	Totaal	Inzittenden van (lichte) vrachtwagens	Tegenpartij
AT	11,5	2,4	9,1
<b>BE</b>	<b>16,0</b>	<b>4,6</b>	<b>11,4</b>
BG	14,8	3,6	11,1
CH	5,3	0,4	4,9
CY	9,8	3,5	6,3
CZ	16,8	3,1	13,7
DE	9,4	1,7	7,7
DK	8,8	1,8	7,1
EE	4,8	1,3	3,5
EL	15,7	4,3	11,4
ES	10,1	3,3	6,8
FI	16,2	3,0	13,2
FR	12,3	2,8	9,5
HR	14,1	2,2	11,9
HU	19,3	3,2	16,1
IE	8,0	2,4	5,5
IS	10,1	2,0	8,1
IT	10,5	2,5	7,9
LT	15,2	1,9	13,2
LU	14,2	4,7	9,5
LV	22,7	4,0	18,6
MT	5,3	0,0	5,3
NL	7,3	1,3	6,0
NO	7,4	1,4	6,0
PL	18,8	2,5	16,3
PT	16,8	5,2	11,6
RO	24,6	4,2	20,4
SE	6,5	1,4	5,2
SI	12,9	0,8	12,1
SK	6,8	0,9	5,9
UK	NA	NA	NA
<i>Europa</i>	<i>11,8</i>	<i>2,4</i>	<i>9,3</i>

Tabel 22: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype (2007-2016). Bron: CARE & Statbel

	Voetgangers	Fietsers	Gemotoriseerde tweewielers	Inzittenden personenwagens	Inzittenden (lichte) vrachtwagens
AT	-32%	+30%	-23%	-49%	-12%
<b>BE</b>	<b>-32%</b>	<b>-13%</b>	<b>-44%</b>	<b>-40%</b>	<b>-13%</b>
BG	NA	NA	NA	NA	NA
CH	-37%	+10%	-45%	-54%	-75%
CY	-18%	-100%	-50%	-73%	+25%
CZ	-44%	-54%	-55%	-50%	-47%
DE	-28%	-8%	-33%	-41%	-38%
DK	-47%	-43%	-60%	-43%	-68%
EE	-42%	-69%	-71%	-73%	-33%
EL	-42%	+13%	-43%	-56%	-47%
ES	-34%	-26%	-54%	-59%	-56%
FI	-40%	+18%	-49%	-38%	+0%
FR	-1%	+14%	-38%	-29%	-7%
HR	-46%	-4%	-59%	-52%	-53%
HU	-47%	-54%	-55%	-52%	-56%
IE	NA	NA	NA	NA	NA
IS	+100%	+0%	-33%	+18%	NA
IT	-9%	-22%	-50%	-36%	-31%
LT	NA	NA	NA	NA	NA
LU	+14%	NA	-50%	-30%	-75%
LV	-65%	-61%	+29%	-65%	-58%
MT	+167%	NA	+125%	+25%	+0%
NL	-49%	-31%	-37%	-25%	-29%
NO	-35%	+71%	-43%	-51%	-60%
PL	-56%	-46%	+17%	-45%	-42%
PT	-21%	-4%	-52%	-46%	-49%
RO	-36%	-2%	-49%	-28%	-43%
SE	-28%	-33%	-41%	-51%	-20%
SI	-31%	-29%	-53%	-64%	-57%
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	-30%	-24%	-47%	-43%	-42%
<i>Europa</i>	<i>-36%</i>	<i>-23%</i>	<i>-43%</i>	<i>-43%</i>	<i>-39%</i>

<sup>80</sup> BG, LT: 2013-2015; IE: 2012-2014

Tabel 23: Gemiddelde jaarlijkse evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het weggebruikerstype (2007-2016). Bron: CARE &amp; Statbel

	Voetgangers	Fietsers	Gemotoriseerde tweewielers	Inzittenden personenwagens	Inzittenden (lichte) vrachtwagens
AT	-3,8%	+7,1%	-2,1%	-6,1%	+2,3%
<b>BE</b>	-4,0%	-1,0%	-4,5%	-5,4%	-0,2%
BG	NA	NA	NA	NA	NA
CH	-2,5%	+8,8%	-5,1%	-7,9%	-9,2%
CY	+2,7%	-7,4%	-6,7%	-5,9%	NA
CZ	-5,4%	-6,5%	-6,4%	-7,0%	-3,9%
DE	-2,7%	-0,5%	-4,0%	-5,5%	-5,0%
DK	-4,6%	-1,6%	-6,8%	-4,4%	+2,2%
EE	-0,2%	-19,1%	-39,8%	-11,4%	-4,8%
EL	-4,6%	+10,7%	-5,9%	-8,2%	-5,2%
ES	-4,1%	-0,1%	-7,8%	-8,9%	-7,2%
FI	-2,9%	+3,9%	-4,3%	-4,0%	+2,9%
FR	+0,2%	+1,9%	-4,8%	-3,5%	-0,6%
HR	-5,4%	+5,7%	-6,6%	-6,8%	+8,4%
HU	-5,3%	-6,5%	-6,8%	-7,1%	-7,3%
IE	-18,1%	-2,2%	-14,0%	-17,4%	-22,7%
IS	NA	NA	NA	+33,9%	NA
IT	-1,0%	-2,2%	-7,2%	-4,7%	-3,3%
LT	NA	NA	NA	NA	NA
LU	+65,0%	NA	+21,5%	-0,9%	NA
LV	-9,9%	-3,2%	+10,7%	-9,8%	NA
MT	NA	NA	NA	NA	NA
NL	-5,5%	-3,4%	-4,2%	-2,2%	+1,7%
NO	-1,3%	+23,7%	-4,4%	-5,5%	-2,9%
PL	-8,0%	-5,9%	+2,5%	-6,1%	-3,7%
PT	-1,7%	+3,2%	-7,3%	-5,7%	-5,9%
RO	-4,5%	+0,5%	-3,8%	-2,9%	-5,1%
SE	+2,5%	+7,0%	-3,7%	-6,6%	+1,7%
SI	-1,1%	-2,5%	-5,2%	-8,8%	+27,4%
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	-3,2%	-2,6%	-6,5%	-5,5%	-3,3%
<i>Europa</i>	-4,7%	-2,7%	-5,9%	-5,9%	-5,2%

## 2.4 Naargelang het geslacht en de leeftijd

Tabel 24: Aantal doden 30 dagen naargelang het geslacht (2016<sup>81</sup>). Bron: CARE & Statbel

	Mannen	Vrouwen
AT	313	119
<b>BE</b>	<b>481</b>	<b>146</b>
BG	NA	NA
CH	151	65
CY	36	10
CZ	451	146
DE	2.342	864
DK	153	58
EE	49	21
EL	656	168
ES	1.395	410
FI	208	50
FR	2.635	836
HR	243	64
HU	461	145
IE	122	40
IS	13	5
IT	2.619	664
LT	165	74
LU	21	11
LV	123	35
MT	17	6
NL	385	148
NO	111	24
PL	2.269	757
PT	435	128
RO	1.405	508
SE	205	65
SI	102	28
SK	NA	NA
UK	1.376	484
<i>Europa</i>	<i>18.942</i>	<i>6.079</i>

<sup>81</sup> LV, IE: 2015

Tabel 25: Verdeling van het aantal doden 30 dagen naargelang het geslacht (2016<sup>81</sup>).  
Bron: CARE & Statbel

	Mannen	Vrouwen
AT	72%	28%
<b>BE</b>	<b>77%</b>	<b>23%</b>
BG	NA	NA
CH	70%	30%
CY	78%	22%
CZ	76%	24%
DE	73%	27%
DK	73%	27%
EE	70%	30%
EL	80%	20%
ES	77%	23%
FI	81%	19%
FR	76%	24%
HR	79%	21%
HU	76%	24%
IE	75%	25%
IS	72%	28%
IT	80%	20%
LT	69%	31%
LU	66%	34%
LV	78%	22%
MT	74%	26%
NL	72%	28%
NO	82%	18%
PL	75%	25%
PT	77%	23%
RO	73%	27%
SE	76%	24%
SI	78%	22%
SK	NA	NA
UK	74%	26%
<i>Europa</i>	<i>76%</i>	<i>24%</i>

Tabel 26: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners naargelang het geslacht (2014-2016<sup>82</sup>). Bron: CARE, Statbel & Eurostat

	Mannen	Vrouwen
AT	77,2	27,8
<b>BE</b>	<b>95,7</b>	<b>28,6</b>
BG	NA	NA
CH	43,1	14,9
CY	83,7	33,6
CZ	97,9	28,9
DE	61,7	21,3
DK	50,3	17,1
EE	78,0	33,8
EL	123,8	27,2
ES	58,0	17,0
FI	70,7	22,3
FR	80,7	24,7
HR	124,5	30,8
HU	98,4	31,3
IE	57,7	20,5
IS	54,5	22,4
IT	90,9	21,9
LT	135,3	44,1
LU	93,3	28,5
LV	157,7	39,4
MT	55,9	20,3
NL	44,9	16,1
NO	39,3	12,1
PL	125,6	38,0
PT	95,4	23,3
RO	144,2	46,9
SE	40,8	13,8
SI	88,1	28,2
SK	NA	NA
UK	43,0	14,2
<i>Europa</i>	<i>77,2</i>	<i>23,4</i>

<sup>82</sup> IE, LT: 2013-2015

Tabel 27: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het geslacht (2007-2016).  
Bron: CARE & Statbel

	Mannen	Vrouwen
AT	-26%	-41%
<b>BE</b>	<b>-28%</b>	<b>-42%</b>
BG	NA	NA
CH	-21%	-50%
CY	-29%	-52%
CZ	-47%	-52%
DE	-34%	-36%
DK	-45%	-49%
EE	-53%	-67%
EL	-50%	-48%
ES	-50%	-53%
FI	-50%	-25%
FR	-25%	-25%
HR	NA	NA
HU	-54%	-50%
IE	NA	NA
IS	+150%	+0%
IT	-34%	-37%
LT	NA	NA
LU	+57%	-45%
LV	-65%	-61%
MT	+500%	+55%
NL	-23%	-26%
NO	-66%	-32%
PL	-43%	-46%
PT	-32%	-44%
RO	-31%	-32%
SE	-49%	-40%
SI	-53%	-56%
SK	NA	NA
UK	-36%	-40%
<i>Europa</i>	<i>-39%</i>	<i>-41%</i>

Tabel 28: Aantal doden 30 dagen naargelang het geslacht en de leeftijd, België en Europa<sup>83</sup> (2014-2016<sup>84</sup>). Bron: CARE & Statbel

Leeftijd	Mannen		Vrouwen	
	België	Europa	België	Europa
0-4	8	312	5	247
5-9	11	326	5	230
10-14	6	464	11	278
15-19	120	3.494	52	1.170
20-24	190	6.071	41	1.329
25-29	166	5.174	37	973
30-34	151	4.212	28	804
35-39	110	3.865	24	811
40-44	109	4.078	23	932
45-49	119	4.362	27	1.053
50-54	124	4.378	28	1.027
55-59	104	4.102	32	1.109
60-64	89	3.478	25	1.072
65-69	82	3.015	34	1.254
70-74	73	2.631	39	1.349
75-79	74	2.888	39	1.645
80-84	64	2.513	40	1.593
85-89	47	1.518	24	984
90+	15	601	27	434
Totaal	1.662	57.483	541	18.296

<sup>83</sup> Zonder SK en BG

<sup>84</sup> LT: 2013-2015, IE: 2012-2014, MT: 2015-2016

Tabel 29: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de leeftijd, per geslacht, België en Europa<sup>85</sup> (2014-2016<sup>84</sup>). Bron: CARE & Statbel

Leeftijd	Mannen		Vrouwen	
	België	Europa	België	België
0-4	0%	1%	1%	1%
5-9	1%	1%	1%	1%
10-14	0%	1%	2%	2%
15-19	7%	6%	10%	6%
20-24	11%	11%	8%	7%
25-29	10%	9%	7%	5%
30-34	9%	7%	5%	4%
35-39	7%	7%	4%	4%
40-44	7%	7%	4%	5%
45-49	7%	8%	5%	6%
50-54	7%	8%	5%	6%
55-59	6%	7%	6%	6%
60-64	5%	6%	5%	6%
65-69	5%	5%	6%	7%
70-74	4%	5%	7%	7%
75-79	4%	5%	7%	9%
80-84	4%	4%	7%	9%
85-89	3%	3%	4%	5%
90+	1%	1%	5%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Tabel 30: Aantal doden 30 dagen naargelang de leeftijdscategorie (2016<sup>85</sup>). Bron: CARE & Statbel

	0-14	15-17	18-24	25-64	65+
AT	7	15	56	217	137
<b>BE</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>88</b>	<b>370</b>	<b>162</b>
BG	20	12	97	426	147
CH	12	4	26	106	68
CY	1	6	5	20	14
CZ	14	9	65	362	160
DE	66	83	435	1570	1049
DK	6	2	31	100	72
EE	5	1	14	34	17
EL	19	16	101	447	236
ES	28	23	176	1062	515
FI	10	8	41	130	69
FR	108	95	596	1789	883
HR	4	4	42	174	83
HU	10	8	47	382	159
IE	2	3	37	87	32
IS	1	2	0	9	6
IT	49	66	352	1737	1045
LT	5	6	29	133	66
LU	2	0	3	15	12
LV	2	5	18	88	35
MT	0	1	2	15	5
NL	12	9	75	238	198
NO	2	3	20	77	32
PL	72	74	440	1783	656
PT	7	7	54	293	201
RO	74	51	195	1075	509
SE	6	6	31	138	89
SI	3	3	21	79	24
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	64	58	279	1002	456
<i>Europa</i>	<i>7</i>	<i>15</i>	<i>56</i>	<i>217</i>	<i>137</i>

<sup>85</sup> BG, IE, LT: 2015

Tabel 31: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de leeftijdscategorieën (2016<sup>85</sup>). Bron: CARE & Statbel

	0-14	15-17	18-24	25-64	65+
AT	2%	3%	13%	50%	32%
<b>BE</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>	<b>14%</b>	<b>57%</b>	<b>25%</b>
BG	3%	2%	14%	61%	21%
CH	6%	2%	12%	49%	31%
CY	2%	13%	11%	43%	30%
CZ	2%	1%	11%	59%	26%
DE	2%	3%	14%	49%	33%
DK	3%	1%	15%	47%	34%
EE	7%	1%	20%	48%	24%
EL	2%	2%	12%	55%	29%
ES	2%	1%	10%	59%	29%
FI	4%	3%	16%	50%	27%
FR	3%	3%	17%	52%	25%
HR	1%	1%	14%	57%	27%
HU	2%	1%	8%	63%	26%
IE	1%	2%	23%	54%	20%
IS	6%	11%	0%	50%	33%
IT	2%	2%	11%	53%	32%
LT	2%	3%	12%	56%	28%
LU	6%	0%	9%	47%	38%
LV	1%	3%	12%	59%	24%
MT	0%	4%	9%	65%	22%
NL	2%	2%	14%	45%	37%
NO	1%	2%	15%	57%	24%
PL	2%	2%	15%	59%	22%
PT	1%	1%	10%	52%	36%
RO	4%	3%	10%	56%	27%
SE	2%	2%	11%	51%	33%
SI	2%	2%	16%	61%	18%
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	3%	3%	15%	54%	25%
<i>Europa</i>	<i>2%</i>	<i>2%</i>	<i>13%</i>	<i>54%</i>	<i>28%</i>

Tabel 32: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners naargelang de leeftijdscategorie (2014-2016<sup>86</sup>). Bron: CARE, Statbel & Eurostat

	0-14	15-17	18-24	25-64	65+
AT	7,0	59,6	83,5	48,0	82,8
<b>BE</b>	<b>9,4</b>	<b>38,2</b>	<b>106,1</b>	<b>65,3</b>	<b>89,5</b>
BG	17,1	88,4	155,7	97,5	93,1
CH	7,6	12,9	48,6	23,4	57,1
CY	4,8	99,2	104,5	48,4	110,5
CZ	9,6	29,4	109,7	68,3	83,2
DE	6,9	33,7	74,6	37,9	59,7
DK	6,2	14,4	54,2	32,0	56,8
EE	15,9	65,9	101,3	56,1	62,3
EL	7,4	56,0	137,5	75,4	95,3
ES	4,3	18,8	47,1	38,5	58,3
FI	12,7	50,2	86,1	44,5	59,9
FR	8,7	45,8	110,6	52,7	67,7
HR	14,0	37,6	118,6	82,1	95,3
HU	7,5	26,8	65,6	71,9	86,5
IE	6,7	24,5	86,3	38,0	69,0
IS	15,0	76,4	58,8	29,3	82,3
IT	6,0	37,5	86,7	53,4	80,5
LT	20,9	61,5	119,5	93,6	102,3
LU	10,7	34,2	90,6	65,2	92,0
LV	22,4	90,7	140,6	95,6	95,4
MT	5,3	23,5	32,5	27,5	33,4
NL	6,0	22,6	48,6	25,4	60,7
NO	2,9	15,5	48,4	25,4	41,2
PL	13,0	60,2	137,5	81,8	111,9
PT	6,5	25,8	66,6	58,6	92,5
RO	26,1	65,4	123,3	97,7	136,4
SE	4,0	24,0	34,0	27,4	45,0
SI	8,8	47,5	104,1	61,0	71,2
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	4,8	21,3	52,3	28,7	39,8
<i>Europa</i>	<i>8,1</i>	<i>36,7</i>	<i>84,3</i>	<i>50,6</i>	<i>71,2</i>

<sup>86</sup> BG, IE, LT: 2013-2015

Tabel 33: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang de leeftijdscategorie (2007-2016). Bron: CARE &amp; Statbel

	0-14	15-17	18-24	25-64	65+
AT	-46%	-53%	-59%	-41%	-6%
<b>BE</b>	<b>-56%</b>	<b>-64%</b>	<b>-60%</b>	<b>-41%</b>	<b>-8%</b>
BG	NA	NA	NA	NA	NA
CH	-14%	-75%	-57%	-40%	-42%
CY	-75%	+0%	-79%	-49%	-13%
CZ	-44%	-69%	-66%	-52%	-20%
DE	-41%	-53%	-55%	-38%	-9%
DK	-70%	-89%	-47%	-53%	-24%
EE	-17%	-88%	-66%	-65%	-59%
EL	-55%	-63%	-64%	-50%	-28%
ES	-72%	-83%	-68%	-55%	-15%
FI	-29%	-56%	-45%	-33%	-13%
FR	-28%	-43%	-39%	-26%	-1%
HR	-85%	-76%	-69%	-47%	-25%
HU	-73%	-73%	-66%	-53%	-24%
IE	NA	NA	NA	NA	NA
IS	+0%	-	-100%	+0%	+100%
IT	-48%	-65%	-51%	-39%	-5%
LT	NA	NA	NA	NA	NA
LU	+0%	-100%	-63%	-42%	+71%
LV	-82%	-67%	-59%	-66%	-52%
MT	NA	NA	NA	NA	NA
NL	-67%	-72%	-44%	-27%	+9%
NO	-80%	-70%	-39%	-40%	-37%
PL	-54%	-59%	-54%	-45%	-31%
PT	-74%	-39%	-64%	-47%	-10%
RO	-37%	-2%	-51%	-33%	-18%
SE	-40%	-73%	-64%	-44%	-15%
SI	-50%	-50%	-67%	-52%	-53%
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	-33%	-70%	-56%	-35%	-21%
<i>Europa</i>	<i>-49%</i>	<i>-61%</i>	<i>-55%</i>	<i>-42%</i>	<i>-16%</i>

## 2.5 Naargelang het wegtype

Tabel 34: Aantal doden 30 dagen naargelang het wegtype (2016<sup>87</sup>). Bron: CARE & Statbel

	Wegen binnen bebouwde Kom	Wegen buiten bebouwde Kom	Autosnelwegen
AT	110	288	34
<b>BE</b>	<b>194</b>	<b>336</b>	<b>100</b>
BG	269	379	60
CH	88	109	19
CY	35	10	1
CZ	215	356	40
DE	960	1.853	393
DK	66	120	25
EE	20	51	0
EL	427	352	45
ES	519	964	327
FI	63	188	7
FR	1.016	2.188	267
HR	176	97	34
HU	224	346	37
IE	34	121	7
IS	5	13	9
IT	1.463	1.546	274
LT	NA	NA	NA
LU	8	19	5
LV	30	128	0
MT	14	9	0
NL	204	239	77
NO	27	107	NA
PL	1.275	1.701	50
PT	302	223	38
RO	1.189	698	26
SE	74	168	17
SI	43	62	25
SK	NA	NA	NA
UK	618	1.151	91
<i>Europa</i>	<i>9.668</i>	<i>13.822</i>	<i>2.008</i>

<sup>87</sup> BG, IE: 2013-2015



Tabel 35: Verdeling van het aantal doden 30 dagen naargelang het wegtype (2014-2016<sup>87</sup>). Bron: CARE & Statbel

	Wegen binnen bebouwde Kom	Wegen buiten bebouwde Kom	Autosnelwegen
AT	27%	65%	8%
<b>BE</b>	<b>32%</b>	<b>53%</b>	<b>15%</b>
BG	38%	56%	6%
CH	42%	51%	7%
CY	72%	22%	7%
CZ	33%	62%	5%
DE	30%	58%	12%
DK	30%	60%	10%
EE	28%	72%	0%
EL	50%	43%	6%
ES	27%	56%	17%
FI	26%	71%	3%
FR	29%	63%	8%
HR	61%	32%	7%
HU	38%	56%	5%
IE	24%	72%	4%
IS	21%	79%	0%
IT	44%	47%	9%
LT	NA	NA	NA
LU	21%	68%	11%
LV	26%	74%	0%
MT	71%	29%	0%
NL	34%	52%	15%
NO	NA	NA	NA
PL	44%	55%	2%
PT	53%	39%	8%
RO	62%	37%	1%
SE	26%	66%	8%
SI	34%	51%	15%
SK	NA	NA	NA
UK	34%	61%	5%
<i>Europa</i>	<i>38%</i>	<i>54%</i>	<i>8%</i>

Tabel 36: Aantal doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometer op autosnelwegen (2016<sup>88</sup>). Bron: IRTAD

	Doden 30 dagen per miljard afgelegde voertuigkilometer op autosnelwegen
AT	1,13
<b>BE</b>	<b>2,75</b>
BG	NA
CH	0,92
CY	NA
CZ	4,53
DE	1,61
DK	1,53
EE	NA
EL	NA
ES	NA
FI	0,91
FR	1,75
HR	NA
HU	3,47
IE	NA
IS	NA
IT	3,34
LT	NA
LU	NA
LV	NA
MT	NA
NL	1,14
NO	NA
PL	5,00
PT	NA
RO	NA
SE	NA
SI	3,71
SK	NA
UK	0,91
<i>Europa</i>	<i>2,34</i>

<sup>88</sup> CH, BE, HU: 2015; UK: 2014

Tabel 37: Aantal doden 30 dagen per 1000 km autosnelweg (2016<sup>89</sup>), weg binnen bebouwde kom (2017<sup>90</sup>) en buiten bebouwde kom (2017<sup>91</sup>). Bron: CARE, Statbel, IRTAD

	Doden 30 dagen per 1000 km autosnelweg	Doden 30 dagen per 1000 km weg binnen bebouwde kom	Doden 30 dagen per 1000 km weg buiten bebouwde kom
AT	19,8	1,06	7,52
<b>BE</b>	<b>56,7</b>	<b>6,83</b>	<b>2,54</b>
BG	82,4	NA	NA
CH	13,1	NA	NA
CY	3,7	NA	NA
CZ	34,4	12,91	9,4
DE	30,2	NA	NA
DK	19,9	3,29	2,34
EE	0,0	NA	NA
EL	NA	NA	NA
ES	21,2	4,05	NA
FI	7,9	5,26	2,35
FR	23,3	6,31	2,39
HR	26,0	NA	NA
HU	19,2	3,48	2,46
IE	5,5	9,8	1,22
IS	0,0	NA	NA
IT	39,5	NA	8,88
LT	0,0	NA	NA
LU	31,1	6,02	5,87
LV	0,0	NA	NA
MT	NA	NA	NA
NL	27,9	2,71	4,14
NO	NA	NA	NA
PL	30,5	18,56	4,87
PT	12,4	NA	NA
RO	34,8	NA	NA
SE	11,3	1,75	1,74
SI	32,3	6,88	4,67
SK	NA	NA	NA
UK	25,5	4,20	4,22
<i>Europa</i>	<i>26,2</i>	<i>6,21</i>	<i>4,31</i>

<sup>89</sup> BG: 2015; IE: 2014

<sup>90</sup> Ongevallendata hebben betrekking op 2016/2017, behalve NL (2010). Lengte wegennet heeft betrekking op 2016/2017, behalve voor BE (2007), DK (2001), IE (2001), LU (2010), NL (2010), ES (2007). Voor FR gaat het over geschatte waarden voor 2015.

Tabel 38: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang het wegtype (2007-2016). Bron: CARE & Statbel

	Wegen binnen bebouwde Kom	Wegen buiten bebouwde Kom	Autosnelwegen
AT	-36%	-35%	-54%
<b>BE</b>	<b>-34%</b>	<b>-45%</b>	<b>-36%</b>
BG	NA	NA	NA
CH	-38%	-44%	-60%
CY	-29%	-63%	-92%
CZ	-52%	-51%	-13%
DE	-28%	-38%	-35%
DK	-49%	-53%	+4%
EE	-68%	-62%	NA
EL	-41%	-53%	-68%
ES	-29%	-61%	-47%
FI	-22%	-34%	-50%
FR	-25%	-27%	-1%
HR	-46%	-57%	-48%
HU	-56%	-48%	-39%
IE	NA	NA	NA
IS	+400%	-7%	NA
IT	-36%	-34%	-48%
LT	NA	NA	NA
LU	-11%	-17%	-55%
LV	-82%	-50%	NA
MT	+17%	NA	NA
NL	-24%	-46%	NA
NO	NA	NA	NA
PL	-50%	-43%	-6%
PT	-22%	-51%	-70%
RO	-33%	-29%	-37%
SE	-46%	-46%	-4%
SI	-54%	-62%	-32%
SK	NA	NA	NA
UK	-48%	-36%	-48%
<i>Europa</i>	<i>-39%</i>	<i>-41%</i>	<i>-40%</i>

<sup>91</sup> Ongevallendata hebben betrekking op 2016/2017, behalve NL (2010). Lengte wegennet heeft betrekking op 2016/2017, behalve voor BE (2007), DK (2001), IE (2001), LU (2010), NL (2010), SE (2013). Voor FR gaat het over geschatte waarden voor 2015.

## 2.6 Naargelang de periode van de week

Tabel 39: Aantal doden 30 dagen naargelang de periode van de week (2014-2016<sup>92</sup>).  
Bron: CARE & Statbel

	Weekdag	Weeknacht	Weekenddag	Weekendnacht
AT	804	108	306	123
<b>BE</b>	<b>1.139</b>	<b>233</b>	<b>446</b>	<b>352</b>
BG	1.097	187	481	205
CH	446	51	143	72
CY	81	17	31	19
CZ	1.198	160	461	192
DE	6.242	740	2.143	917
DK	372	51	95	53
EE	109	29	53	25
EL	1.255	264	581	312
ES	2.926	387	1.323	550
FI	424	64	167	102
FR	5.762	912	2.402	1.238
HR	513	95	224	131
HU	1.084	141	449	203
IE	302	48	102	91
IS	22	1	12	3
IT	5.493	955	2.401	1.215
LT	416	43	214	92
LU	61	6	29	7
LV	309	49	128	62
MT	11	5	14	4
NL	958	108	309	165
NO	232	42	74	51
PL	5.277	739	2.168	982
PT	1.074	110	459	151
RO	3.089	519	1.351	665
SE	461	46	172	103
SI	208	20	92	38
SK	NA	NA	NA	NA
UK	3.052	506	1.246	714
<i>Europa</i>	44.417	6.636	18.076	8.837

Tabel 40: Verdeling van het aantal doden 30 dagen over de periodes van de week (2014-2016<sup>92</sup>). Bron: CARE & Statbel

	Weekdag	Weeknacht	Weekenddag	Weekendnacht
AT	60%	8%	23%	9%
<b>BE</b>	<b>52%</b>	<b>11%</b>	<b>21%</b>	<b>16%</b>
BG	56%	9%	24%	10%
CH	63%	7%	20%	10%
CY	55%	11%	21%	13%
CZ	60%	8%	23%	10%
DE	62%	7%	21%	9%
DK	65%	9%	17%	9%
EE	50%	13%	25%	12%
EL	52%	11%	24%	13%
ES	56%	7%	26%	11%
FI	56%	8%	22%	13%
FR	56%	9%	23%	12%
HR	53%	10%	23%	14%
HU	58%	8%	24%	11%
IE	56%	9%	19%	17%
IS	58%	3%	32%	8%
IT	55%	9%	24%	12%
LT	54%	6%	28%	12%
LU	59%	6%	28%	7%
LV	56%	9%	23%	11%
MT	32%	15%	41%	12%
NL	62%	7%	20%	11%
NO	58%	11%	19%	13%
PL	58%	8%	24%	11%
PT	60%	6%	26%	8%
RO	55%	9%	24%	12%
SE	59%	6%	22%	13%
SI	58%	6%	26%	11%
SK	55%	9%	23%	13%
UK	57%	9%	23%	11%
<i>Europa</i>	<i>60%</i>	<i>8%</i>	<i>23%</i>	<i>9%</i>

<sup>92</sup> BG, IE en LT: 2013-2015

Tabel 41: Aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners per uur, naargelang de periode van de week (2014-2016<sup>92</sup>). Bron: CARE & Statbel

	Weekdag	Weeknacht	Weekenddag	Weekendnacht
AT	3,9	1,7	3,7	2,0
<b>BE</b>	<b>4,2</b>	<b>2,5</b>	<b>4,1</b>	<b>4,3</b>
BG	6,3	3,4	6,9	3,9
CH	2,3	0,7	1,8	1,2
CY	4,0	2,3	3,8	3,1
CZ	4,7	1,9	4,6	2,5
DE	3,2	1,2	2,7	1,6
DK	2,7	1,2	1,7	1,3
EE	3,5	2,9	4,2	2,6
EL	4,8	3,2	5,6	4,0
ES	2,6	1,0	3,0	1,6
FI	3,2	1,5	3,2	2,6
FR	3,6	1,7	3,8	2,6
HR	5,1	2,8	5,5	4,3
HU	4,6	1,7	4,7	2,9
IE	2,7	1,5	2,3	2,7
IS	2,8	0,3	3,8	1,3
IT	3,8	2,0	4,1	2,8
LT	5,9	1,8	7,6	4,3
LU	4,5	1,7	5,4	1,7
LV	6,5	3,3	6,7	4,3
MT	1,5	2,8	4,9	1,9
NL	2,4	0,8	1,9	1,4
NO	1,9	1,1	1,5	1,4
PL	5,8	2,6	5,9	3,6
PT	4,3	1,3	4,6	2,0
RO	6,5	3,4	7,1	4,7
SE	2,0	0,6	1,8	1,5
SI	4,2	1,2	4,6	2,6
SK	2,0	1,0	2,0	1,5
UK	3,6	1,6	3,6	2,4
<i>Europa</i>	<i>3,9</i>	<i>1,7</i>	<i>3,7</i>	<i>2,0</i>

Tabel 42: Evolutie van het aantal doden 30 dagen naargelang de periode van de week (2007-2016). Bron: CARE &amp; Statbel

	Weekdag	Weeknacht	Weekenddag	Weekendnacht
AT	-33%	-31%	-35%	-63%
<b>BE</b>	<b>-32%</b>	<b>-41%</b>	<b>-42%</b>	<b>-50%</b>
BG	NA	NA	NA	NA
CH	-39%	-25%	-54%	-53%
CY	-38%	-73%	-22%	-80%
CZ	-46%	-64%	-41%	-68%
DE	NA	NA	NA	NA
DK	-37%	-57%	-58%	-70%
EE	-69%	-17%	-66%	-72%
EL	-45%	-56%	-48%	-56%
ES	-48%	-58%	-58%	-59%
FI	-38%	+56%	-30%	-40%
FR	-22%	-18%	-28%	-35%
HR	-46%	-58%	-52%	-54%
HU	-51%	-66%	-42%	-53%
IE	NA	NA	NA	NA
IS	-8%	NA	+100%	+200%
IT	-32%	-39%	-38%	-43%
LT	NA	NA	NA	NA
LU	-32%	-60%	+83%	-80%
LV	-62%	-39%	-71%	-66%
MT	+75%	+300%	+120%	-50%
NL	-23%	-30%	-25%	-30%
NO	-42%	-19%	-57%	-19%
PL	-42%	-54%	-41%	-61%
PT	-37%	-47%	-36%	-64%
RO	-31%	-42%	-20%	-43%
SE	-50%	-66%	-26%	-18%
SI	-45%	-87%	-57%	-67%
SK	NA	NA	NA	NA
UK	-37%	-26%	-42%	-53%
<i>Europa</i>	<i>-37%</i>	<i>-44%</i>	<i>-40%</i>	<i>-51%</i>

### 3. Tussenprestaties: gedrag van weggebruikers

#### 3.1 Rijden onder invloed van alcohol

Tabel 43: Geobserveerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol: geobserveerd percentage autobestuurders die rijden onder invloed van alcohol, naargelang het alcoholgehalte of de combinatie met drugs of geneesmiddelen (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011

	Alcohol $\geq$ 0,1 g/l en < 0,5 g/l	Alcohol $\geq$ 0,5 g/l	Combinatie met drugs/ medicijnen	Alcohol $\geq$ 0,1 g/l
<b>BE</b>	<b>4,3%</b>	<b>2,2%</b>	<b>0,3%</b>	<b>6,7%</b>
CZ	0,5%	0,5%	0,1%	1,0%
DK	2,1%	0,5%	0,1%	2,6%
ES	2,3%	1,6%	1,1%	5,1%
FI	0,4%	0,3%	0,1%	0,7%
HU	0,1%	0,1%	0,0%	0,2%
IT	3,4%	5,2%	1,0%	9,6%
LT	1,6%	2,3%	0,0%	3,9%
NL	1,5%	0,6%	0,2%	2,4%
NO	0,3%	0,1%	0,1%	0,4%
PL	0,9%	0,6%	0,0%	1,5%
PT	3,7%	1,2%	0,4%	5,4%
<i>Gemiddelde</i>	<i>2,0%</i>	<i>1,5%</i>	<i>0,4%</i>	<i>3,9%</i>

Tabel 44: Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol: percentage autobestuurders dat zegt minstens één dag in de afgelopen 30 dagen met misschien een wettelijk te hoog alcoholpromillage te hebben gereden (2015/2016<sup>93</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol	
AT	10%
<b>BE</b>	<b>19%</b>
CH	17%
CZ	6%
DE	8%
DK	5%
EL	10%
ES	14%
FI	1%
FR	22%
HU	2%
IE	8%
IT	14%
NL	7%
NO	2%
PL	4%
PT	8%
SE	2%
SI	7%
UK	9%
<i>Gemiddelde</i>	<i>11%</i>

<sup>93</sup> AT, BE, CH, DE, DK, EL, ES, FI, FR, IE, IT, NL, PL, PT, SE, SI, UK: 2015; CZ, HU, NO: 2016

Tabel 45: Evolutie van het totale aantal verkeersdoden en van het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden, België en EU25<sup>94</sup> (2006-2017). Bron: Statbel & ETSC, 2018

	België		EU25	
	Alcohol-gerelateerde doden	Totaal aantal verkeersdoden	Alcohol-gerelateerde doden	Totaal aantal verkeersdoden
2006	56	1.106	4.912	34.002
2007	64	1.094	4.809	34.134
2008	58	980	4.423	31.534
2009	47	956	4.138	28.207
2010	41	850	3.498	24.695
2011	45	884	3.517	24.398
2012	48	827	3.258	22.278
2013	31	764	2.818	20.631
2014	34	745	2.703	20.649
2015	41	762	2.744	20.865
2016	40	670	2.146	19.784
2017	38	615	NA	NA

Tabel 46: Globale alcoholconsumptie: percentage van de populatie (15+) dat alcohol consumeerde tijdens de afgelopen 12 maanden (2010) en de totale alcoholconsumptie per capita (liter pure alcohol) (gemiddelde 2008-2010). Bron: WHO

	% van de populatie (15+) dat alcohol consumeerde	Alcoholconsumptie per capita (liter pure alcohol)
AT	77,4%	10,3
<b>BE</b>	<b>82,3%</b>	<b>11</b>
BG	67,4%	11,4
CH	88,5%	10,7
CY	85%	9,2
CZ	89,1%	13
DE	80,3%	11,4
DK	88,6%	13,3
EE	65,2%	12,3
EL	66,2%	10,3
ES	68,3%	11,2
FI	68%	12,2
FR	94,8%	11,8
HR	80,5%	12,2
HU	81,4%	13,3
IE	80,9%	11,9
IS	67,9%	7,1
IT	67,6%	6,7
LT	65,3%	15,4
LU	93,9%	11,9
LV	67,7%	12,3
MT	60,6%	7
NL	88,2%	9,9
NO	85,9%	7,7
PL	51,7%	12,5
PT	57%	12,9
RO	67,6%	14,4
SE	68,8%	9,2
SI	67,6%	11,6
SK	65,8%	13
UK	83,9%	11,6

<sup>94</sup> Gemiddelde van de EU28 zonder IT, PT en MT omdat data niet beschikbaar waren.

Tabel 47: Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol: percentage respondenten dat "rijden wanneer men denkt dat men teveel alcohol gedronken zou kunnen hebben" persoonlijk aanvaardbaar vindt of denkt dat de meeste anderen dit aanvaardbaar vinden (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	% persoonlijk aanvaardbaar	% aanvaardbaar voor de meeste anderen
AT	1,0%	3,1%
<b>BE</b>	<b>1,6%</b>	<b>3,5%</b>
CH	0,9%	2,2%
CZ	0,9%	1,4%
DE	2,7%	6,3%
DK	0,7%	1,2%
EL	3,1%	11,8%
ES	2,4%	4,6%
FI	0,6%	1,7%
FR	5,3%	7,2%
HU	0,4%	1,1%
IE	2,9%	6,0%
IT	5,6%	7,4%
NL	2,6%	2,7%
NO	1,9%	3,0%
PL	3,8%	5,1%
PT	1,1%	3,8%
SE	2,5%	4,3%
SI	2,2%	3,8%
UK	3,8%	4,4%
<i>Gemiddelde</i>	<i>3,4%</i>	<i>5,4%</i>

Tabel 48: Attitudes m.b.t. rijden onder invloed van alcohol: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond rijden onder invloed van alcohol (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een ongeval in sterke mate"	"De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar."	"Als je onder invloed van alcohol rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie."
AT	91%	71%	86%
<b>BE</b>	<b>90%</b>	<b>70%</b>	<b>89%</b>
CH	88%	77%	86%
CZ	93%	87%	92%
DE	86%	77%	86%
DK	93%	89%	93%
EL	90%	76%	89%
ES	84%	78%	84%
FI	96%	92%	95%
FR	82%	74%	82%
HU	94%	86%	92%
IE	86%	75%	86%
IT	95%	82%	94%
NL	88%	76%	86%
NO	93%	90%	93%
PL	89%	83%	88%
PT	92%	78%	92%
SE	87%	81%	87%
SI	87%	75%	85%
UK	87%	75%	85%
<i>Gemiddelde</i>	<i>88%</i>	<i>78%</i>	<i>87%</i>

Tabel 49: Wettelijke alcohollimieten (BAG): standaardlimiet, limiet voor beginnende bestuurders en limiet voor professionele bestuurders (2018). Bron: ETSC, 2018

	Standaard	Professionele bestuurders	Beginnende bestuurders
AT	0,5 g/l	0,1 g/l	0,1 g/l
<b>BE</b>	<b>0,5 g/l</b>	<b>0,2 g/l</b>	<b>0,5 g/l</b>
BG	0,5 g/l	0,5 g/l	0,5 g/l
CH	0,5 g/l	0,1 g/l	0,1 g/l
CY	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
CZ	0 g/l	0 g/l	0 g/l
DE	0,5 g/l	0 g/l	0 g/l
DK	0,5 g/l	0,5 g/l	0,5 g/l
EE	0,2 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
EL	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
ES	0,5 g/l	0,3 g/l	0,3 g/l
FI	0,5 g/l	0,5 g/l	0,5 g/l
FR	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
HR	0,5 g/l	0 g/l	0 g/l
HU	0 g/l	0 g/l	0 g/l
IE	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
IT	0,5 g/l	0 g/l	0 g/l
LT	0,4 g/l	0 g/l	0 g/l
LU	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
LV	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
MT	0,8 g/l	0,8 g/l	0,8 g/l
NL	0,5 g/l	0,5 g/l	0,2 g/l
NO	0,2 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
PL	0,2 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
PT	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
RO	0 g/l	0 g/l	0 g/l
SCT	0,5 g/l	0,5 g/l	0,5 g/l
SE	0,2 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
SI	0,5 g/l	0 g/l	0 g/l
SK	0 g/l	0 g/l	0 g/l
UK	0,8 g/l	0,8 g/l	0,8 g/l
<i>Europese aanbeveling</i>	<i>0,5 g/l</i>	<i>0,2 g/l</i>	<i>0,2 g/l</i>

Tabel 50: Objectieve en subjectieve pakkans op rijden onder invloed van alcohol: percentage respondenten dat zegt minstens één keer in het afgelopen jaar een ademtest te hebben afgelegd en het percentage respondenten dat zegt dat de kans om tijdens een doorsnee rit gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van alcohol (zeer groot is (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	Objectieve pakkans	Subjectieve pakkans
AT	17%	15%
<b>BE</b>	<b>17%</b>	<b>14%</b>
CH	14%	19%
CZ	33%	21%
DE	8%	8%
DK	6%	2%
EL	22%	15%
ES	30%	24%
FI	37%	4%
FR	23%	29%
HU	20%	10%
IE	9%	9%
IT	17%	15%
NL	17%	10%
NO	24%	12%
PL	47%	44%
PT	19%	23%
SE	29%	13%
SI	25%	27%
UK	5%	9%
<i>Gemiddelde</i>	<i>19%</i>	<i>18%</i>



Tabel 51: Draagvlak voor bepaalde maatregelen rond rijden onder invloed van alcohol: percentage respondenten dat zegt voorstander van deze maatregel te zijn (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"Verplicht alcoholslot voor bestuurders die vroeger al eens betrappt zijn op rijden onder invloed van alcohol"	"Totaalverbod op alcohol voor beginnende bestuurders (minder dan 2j rijbewijs)"	"Totaalverbod op alcohol voor alle bestuurders"
AT	64%	86%	52%
<b>BE</b>	<b>80%</b>	<b>83%</b>	<b>58%</b>
CH	64%	79%	49%
CZ	76%	90%	74%
DE	63%	87%	63%
DK	84%	68%	48%
EL	85%	77%	60%
ES	80%	82%	71%
FI	94%	71%	52%
FR	74%	73%	50%
HU	86%	85%	80%
IE	82%	79%	68%
IT	89%	76%	50%
NL	70%	84%	71%
NO	78%	77%	68%
PL	82%	80%	71%
PT	72%	78%	57%
SE	84%	79%	72%
SI	76%	87%	54%
UK	78%	77%	64%
<i>Gemiddelde</i>	<i>77%</i>	<i>80%</i>	<i>61%</i>

Tabel 52: Mening over bestaande maatregelen: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen over bestaande maatregelen rond rijden onder invloed van alcohol (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"De verkeersregels zouden strenger moeten zijn"	"De verkeersregels worden onvoldoende gecontroleerd"	"De straffen zijn te zwaar"
AT	78%	61%	8%
<b>BE</b>	<b>74%</b>	<b>63%</b>	<b>9%</b>
CH	68%	56%	15%
CZ	88%	65%	10%
DE	81%	68%	9%
DK	77%	49%	5%
EL	88%	76%	25%
ES	83%	57%	17%
FI	92%	71%	5%
FR	73%	65%	14%
HU	88%	60%	10%
IE	79%	68%	11%
IT	79%	65%	10%
NL	87%	66%	8%
NO	71%	71%	14%
PL	90%	76%	10%
PT	84%	58%	18%
SE	81%	53%	7%
SI	83%	69%	23%
UK	76%	57%	10%
<i>Gemiddelde</i>	<i>80%</i>	<i>64%</i>	<i>12%</i>

### 3.2 Snelheid

Tabel 53: Zelfgerapporteerde prevalentie van te snel rijden: percentage autobestuurders dat zegt minstens één keer in de afgelopen 12 maanden de snelheidslimiet te hebben overschreden, naargelang het wegtype (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom (behalve autosnelwegen)	Op autosnelwegen
AT	74%	84%	81%
<b>BE</b>	<b>67%</b>	<b>76%</b>	<b>73%</b>
CH	63%	75%	79%
DE	76%	82%	80%
DK	75%	84%	81%
EL	58%	64%	71%
ES	64%	64%	74%
FI	85%	91%	84%
FR	68%	73%	68%
IE	50%	59%	61%
IT	72%	79%	76%
NL	66%	75%	78%
PL	64%	68%	57%
PT	72%	77%	81%
SE	64%	79%	82%
SI	61%	73%	73%
UK	55%	60%	66%
CZ	74%	78%	73%
HU	74%	75%	62%
NO	66%	83%	89%
<i>Gemiddelde</i>	<i>68%</i>	<i>73%</i>	<i>73%</i>

Tabel 54: Persoonlijke aanvaardbaarheid van te snel rijden: percentage respondenten dat bepaalde situaties m.b.t. te snel rijden persoonlijk aanvaardbaar vindt (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"20 km/u sneller rijden dan de snelheidslimiet... op een autoweg/ autosnelweg"	buiten de bebouwde kom"	binnen de bebouwde kom"	in de buurt van een school"	"Tot 10 km/u boven de wettelijke limiet rijden"
AT	36%	3%	7%	3%	46%
<b>BE</b>	<b>27%</b>	<b>10%</b>	<b>5%</b>	<b>3%</b>	<b>31%</b>
CH	27%	2%	3%	2%	27%
DE	24%	4%	6%	3%	35%
DK	24%	2%	1%	1%	24%
EL	20%	6%	4%	3%	21%
ES	24%	5%	6%	4%	25%
FI	20%	2%	2%	1%	36%
FR	25%	6%	6%	5%	28%
IE	15%	4%	4%	3%	15%
IT	31%	18%	19%	5%	37%
NL	28%	13%	4%	3%	34%
PL	30%	11%	16%	8%	32%
PT	37%	5%	5%	3%	29%
SE	30%	3%	4%	3%	29%
SI	24%	4%	4%	3%	23%
UK	12%	3%	4%	4%	12%
CZ	24%	4%	5%	2%	36%
HU	23%	5%	7%	3%	28%
NO	29%	3%	3%	2%	29%
<i>Gemiddelde</i>	<i>25%</i>	<i>7%</i>	<i>8%</i>	<i>4%</i>	<i>29%</i>

Tabel 55: Sociale aanvaardbaarheid van te snel rijden: percentage respondenten dat denkt dat de meeste anderen bepaalde situaties m.b.t. te snel rijden aanvaardbaar vinden (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"20 km/u sneller rijden dan de snelheidslimiet... op een autoweg/ autosnelweg"	buiten de bebouwde kom"	binnen de bebouwde kom"	in de buurt van een school"	"Tot 10 km/u boven de wettelijke limiet rijden"
AT	43%	6%	10%	4%	57%
<b>BE</b>	<b>30%</b>	<b>13%</b>	<b>6%</b>	<b>5%</b>	<b>41%</b>
CH	30%	3%	4%	2%	36%
DE	40%	9%	12%	8%	48%
DK	30%	2%	2%	1%	29%
EL	36%	19%	18%	12%	37%
ES	33%	8%	12%	6%	37%
FI	26%	4%	5%	3%	48%
FR	28%	10%	11%	6%	33%
IE	23%	8%	8%	7%	25%
IT	46%	35%	29%	14%	61%
NL	31%	15%	5%	4%	41%
PL	34%	13%	20%	13%	40%
PT	44%	10%	13%	6%	39%
SE	40%	8%	8%	5%	41%
SI	29%	6%	5%	5%	31%
UK	17%	6%	6%	5%	18%
CZ	28%	6%	7%	4%	45%
HU	26%	7%	10%	5%	32%
NO	32%	5%	5%	3%	37%
<i>Gemiddelde</i>	<i>33%</i>	<i>13%</i>	<i>13%</i>	<i>8%</i>	<i>40%</i>

Tabel 56: Attitudes m.b.t. te snel rijden: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond het overtreden van de snelheidslimiet (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"Snel rijden is je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten"	"Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen"	"Sneller rijden dan de snelheidslimiet maakt het moeilijker om correct te reageren in een gevaarlijke situatie"
AT	76%	11%	62%
<b>BE</b>	<b>76%</b>	<b>9%</b>	<b>65%</b>
CH	73%	11%	68%
DE	73%	10%	66%
DK	76%	8%	74%
EL	84%	15%	82%
ES	75%	13%	73%
FI	87%	7%	79%
FR	72%	17%	64%
IE	80%	11%	77%
IT	85%	30%	84%
NL	62%	9%	59%
PL	84%	13%	74%
PT	80%	12%	77%
SE	72%	10%	71%
SI	80%	10%	74%
UK	75%	10%	74%
CZ	86%	9%	70%
HU	83%	8%	75%
NO	80%	11%	75%
<i>Gemiddelde</i>	<i>77%</i>	<i>14%</i>	<i>72%</i>

Tabel 56: Attitudes m.b.t. te snel rijden: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond het overtreden van de snelheidslimiet (2015/201641). Bron: ESRA, Vias institute

	"De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat je de snelheidslimieten moet respecteren"	"De snelheidslimieten zijn doorgaans op aanvaardbare niveaus opgesteld"	"Indien je uw snelheid met 10km/h verhoogt, loop je meer risico om bij een ongeval betrokken te raken"
AT	35%	53%	33%
<b>BE</b>	<b>56%</b>	<b>47%</b>	<b>43%</b>
CH	52%	61%	43%
DE	42%	54%	36%
DK	61%	63%	52%
EL	61%	51%	49%
ES	63%	51%	38%
FI	72%	69%	56%
FR	59%	45%	44%
IE	62%	50%	59%
IT	80%	50%	43%
NL	59%	52%	34%
PL	62%	40%	58%
PT	65%	51%	46%
SE	59%	57%	57%
SI	64%	50%	50%
UK	62%	58%	62%
CZ	71%	56%	47%
HU	69%	52%	38%
NO	61%	58%	61%
<i>Gemiddelde</i>	<i>60%</i>	<i>52%</i>	<i>46%</i>

Tabel 57: Maximale snelheidslimieten (km/u) op verschillende wegtypes voor vrachtwagens (2018). Bron: European Commission, 2018

	Wegen binnen bebouwde kom ( <i>urban roads</i> )	Wegen buiten bebouwde kom ( <i>rural roads</i> )	Autowegen ( <i>expressways</i> )	Autosnelwegen ( <i>motorways</i> )
AT	50	70	80	80
<b>BE</b>	<b>50</b>	<b>90</b>	<b>90</b>	<b>90</b>
		<b>70 in Vlaanderen</b>		
BG	50	80	90	100
CH	50	80	80	80
CY	50	64	NA	80
CZ	50	80	80	80
DE	50	80	80	80
DK	50	70	80	80
EE	50	90	NA	90
ES	50	80	80	80
FI	50	80	80	80
FR	50	80	80	90
EL	50	80	80	85
HR	50	80	90	90
HU	50	70	80	80
IE	50	80	90	90
IT	50	80	100	100
LT	50	80 (70: niet-geasfalteerde wegen)	90	90
LU	50	75	NA	90
LV	50	80	NA	NA
MT	40	60	NA	NA
NL	50	80	80	80
NO	50	80	80	80
PL	50 (60: tussen 23:00 en 5:00)	70	80	80
PT	50	80	80	90
RO	50	80/90	90	110
SE	50	70	NA	90
SI	50	80	80	90
SK	50	90	NA	90
UK	48 (30 mph)	80	112 (70 mph)	112 (70 mph)

Tabel 58: : Maximale snelheidslimieten (km/u) op verschillende wegtypes voor bussen (2018). Bron: European Commission, 2018

	Wegen binnen bebouwde kom ( <i>urban roads</i> )	Wegen buiten bebouwde kom ( <i>rural roads</i> )	Autowegen ( <i>expressways</i> )	Autosnelwegen ( <i>motorways</i> )
AT	50	80	100	100
<b>BE</b>	<b>50</b>	<b>75</b> <b>70 in Vlaanderen</b>	<b>90</b>	<b>90</b>
BG	50	80	90	100
CH	50	80	80	100
CY	50	80	NA	100
CZ	50	90	110	130
DE	50	80	80	80
DK	50	80	80	80
EE	50	90	NA	90
ES	50	80	100	100
FI	50	80	80	100
FR	50	80	90	100
EL	50	80	100	90
HR	50	80	100	100
HU	50	70	80	80
IE	50	80	100	100
IT	50	80	100	100
LT	50	80 (70: niet-geasfalteerde wegen)	90	100
LU	50	75	NA	90
LV	50	80	NA	NA
MT	40	60	NA	NA
NL	50	80	80	100
NO	50	80	80	80
PL	50 (60: tussen 23:00 en 5:00)	70	80	80
PT	50	80	90	100
RO	50	80/90	90	110
SE	50	70	NA	90
SI	50	80	80	100
SK	50	90	NA	100
UK	48 ( <i>30 mph</i> )	80	112 ( <i>70 mph</i> )	112 ( <i>70 mph</i> )

Tabel 59: Het aantal snelheidsboetes per 1000 inwoners (door alle controles) (2016<sup>95</sup>).  
Bron: ETSC, 2018

Aantal snelheidsboetes per 1000 inwoners	
BE	292
CY	124
DK	98
EE	126
EL	16
FI	111
FR	252
HR	77
HU	28
IE	36
IL	18
LT	58
LV	116
MT	163
NL	470
NO	16
PL	55
PT	10

<sup>95</sup> NO: 2017

Tabel 60: Subjectieve pakkans op te snel rijden: percentage respondenten dat zegt dat de kans om tijdens een doorsnee rit gecontroleerd te worden op het naleven van de snelheidslimieten (zeer) groot is (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

Subjectieve pakkans op te snel rijden	
AT	39%
<b>BE</b>	<b>42%</b>
CH	43%
DE	25%
DK	11%
EL	34%
ES	42%
FI	33%
FR	55%
IE	27%
IT	34%
NL	36%
PL	53%
PT	35%
SE	18%
SI	43%
UK	21%
CZ	40%
HU	44%
NO	17%
<i>Gemiddelde</i>	<i>36%</i>

Tabel 61: Mening over bestaande maatregelen: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen over bestaande maatregelen rond te snel rijden (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"De verkeersregels zouden strenger moeten zijn"	"De verkeersregels worden onvoldoende gecontroleerd"	"De straffen zijn te zwaar"
AT	31%	38%	40%
<b>BE</b>	<b>41%</b>	<b>46%</b>	<b>29%</b>
CH	32%	32%	41%
DE	38%	44%	25%
DK	22%	42%	23%
EL	80%	75%	30%
ES	48%	45%	47%
FI	38%	45%	24%
FR	40%	41%	48%
IE	56%	55%	27%
IT	52%	47%	25%
NL	33%	32%	49%
PL	66%	60%	27%
PT	48%	47%	44%
SE	36%	40%	23%
SI	44%	48%	55%
UK	53%	50%	24%
CZ	53%	51%	27%
HU	48%	47%	40%
NO	29%	46%	43%
<i>Gemiddelde</i>	<i>46%</i>	<i>46%</i>	<i>33%</i>

### 3.3 Beveiligingssystemen

Tabel 62: Geobserveerd percentage autobestuurders en autopassagiers achterin die de gordel dragen, afkomstig uit nationale gedragsmetingen (2009-2018). Bron: IRTAD (2018) & Vias institute (2018)

	Bestuurders	Jaar	Passagiers vooraan	Jaar	Passagiers achteraan	Jaar
AT	97%	2017	98%	2017	93%	2017
<b>BE</b>	<b>95%</b>	<b>2018</b>	<b>96%</b>	<b>2018</b>	<b>86%</b>	<b>2018</b>
CH	95%	2017	93%	2017	84%	2017
CZ	95%	2015	95%	2015	NA	
DE	99%	2016	99%	2017	97%	2017
DK	96%	2014	96%	2014	91%	2016
EL	77%	2009	74%	2009	23%	2009
ES	90%	2012	91%	2012	81%	2012
FI	96%	2016	96%	2016	85%	2016
FR	99%	2016	98%	2016	88%	2016
HU	91%	2017	89%	2017	52%	2017
IE	96%	2017	96%	2017	83%	2017
IT	63%	2015	63%	2015	11%	2015
LU	90%	2015	90%	2015	76%	2015
NL	97%	2010	97%	2010	82%	2010
NO	97%	2017	94%	2013	96%	2013
PL	93%	2016	95%	2016	83%	2016
PT	96%	2017	96%	2017	77%	2017
SE	98%	2017	97%	2016	93%	2015
SI	90%	2017	92%	2017	69%	2016
UK	98%	2014	95%	2014	90%	2014
<i>Gemiddelde</i>	<i>92,5%</i>		<i>92,0%</i>		<i>77,9%</i>	

Tabel 63: Evolutie over +/- 5 jaar van het geobserveerd percentage autobestuurders die de gordel dragen, afkomstig uit nationale gedragsmetingen. Bron: IRTAD (2018) & Vias institute (2018)

	Meest recente meting	Jaar	Meting 5 jaar ervoor <sup>96</sup>	Jaar	Evolutie
AT	97%	2017	89%	2012	+9,0%
<b>BE</b>	<b>95%</b>	<b>2018</b>	<b>87%</b>	<b>2012</b>	<b>+9,2%</b>
CH	95%	2017	92%	2012	+3,3%
CZ	95%	2015	97%	2010	-2,1%
DE	99%	2016	98%	2011	+1,0%
DK	96%	2014	92%	2009	+4,3%
ES	90%	2012	93%	2009	-2,7%
FI	96%	2016	92%	2011	+4,3%
FR	99%	2016	98%	2010	+1,2%
HU	91%	2017	82%	2012	+11,0%
IE	96%	2017	93%	2012	+3,2%
NO	97%	2017	95%	2013	+2,1%
PL	93%	2016	86%	2011	+8,1%
SE	98%	2017	98%	2012	+0,0%
SI	90%	2017	93%	2011	-3,3%
UK	98%	2014	95%	2009	+3,4%
<i>Gemiddelde</i>					<i>+3,3%</i>

<sup>96</sup> BE, FR, SI: 6 jaar; NO : 4 jaar; ES: 3 jaar

Tabel 64: Zelfgerapporteerde gordeldracht bij auto-inzittenden: percentage autobestuurders en autopassagiers dat zegt (bijna) altijd in de afgelopen 12 maanden de gordel te hebben gedragen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	Als bestuurder	Als passagier voorin in de auto	Als passagier achterin in de auto
AT	82%	87%	66%
<b>BE</b>	<b>89%</b>	<b>92%</b>	<b>74,8%</b>
CH	79%	86%	60%
CZ	88%	88%	63%
DE	79%	85%	72%
DK	88%	90%	82%
EL	74%	71%	15%
ES	80%	81%	70%
FI	92%	93%	86%
FR	76%	84%	70%
HU	85%	88%	55%
IE	80%	84%	71%
IT	87%	85%	24%
NL	84%	86%	64%
NO	87%	88%	75,1%
PL	77%	82%	53%
PT	84%	85%	53%
SE	84%	87%	81%
SI	72%	83%	54%
UK	77%	86%	75%
<i>Gemiddelde</i>	<i>80%</i>	<i>85%</i>	<i>62%</i>

Tabel 65: Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen bij autobestuurders: percentage autobestuurders dat zegt in de afgelopen 12 maanden kinderen (bijna) altijd correct te hebben vastgeklikt in een aangepast kinderbeveiligingssysteem (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen
AT	72%
<b>BE</b>	<b>76%</b>
CH	63%
CZ	74%
DE	66%
DK	80%
EL	53%
ES	62%
FI	65%
FR	66%
HU	83%
IE	65%
IT	75%
NL	59%
NO	76%
PL	42%
PT	49%
SE	66%
SI	80%
UK	56%
<i>Gemiddelde</i>	<i>63%</i>



Tabel 66: Aandeel van 0- tot 12-jarige auto-inzittenden in het totale aantal doden 30 dagen (2014-2016<sup>97</sup>). Bron: CARE & Statbel

	% van 0- tot 12-jarige auto-inzittenden
AT	0,8%
<b>BE</b>	<b>1,0%</b>
BG	1,0%
CH	0,8%
CY	0,7%
CZ	1,0%
DE	0,8%
DK	1,1%
EE	1,3%
EL	0,4%
ES	0,8%
FI	1,9%
FR	1,6%
HR	0,6%
HU	1,1%
IE	1,1%
IS	2,6%
IT	0,7%
LT	1,2%
LU	1,9%
LV	1,6%
MT	0,0%
NL	0,5%
NO	0,0%
PL	1,0%
PT	0,5%
RO	1,2%
SE	0,5%
SI	0,0%
UK	0,8%
<i>Gemiddelde</i>	<i>1,0%</i>

Tabel 67: Zelfgerapporteerd gebruik van een helm bij brom- en motorfietzers en fietsers: percentage bromfietzers of motorfietzers en fietsers dat zegt in de afgelopen 12 maanden (bijna) nooit een helm te hebben gedragen (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	Fietsen zonder een fietshelm	Feen helm dragen op bromfiets of motorfiets
AT	49%	2%
<b>BE</b>	<b>68%</b>	<b>5%</b>
CH	38%	4%
CZ	41%	6%
DE	58%	4%
DK	52%	0%
EL	49%	12%
ES	30%	4%
FI	40%	1%
FR	46%	8%
HU	70%	5%
IE	29%	5%
IT	43%	7%
NL	81%	12%
NO	28%	2%
PL	57%	7%
PT	31%	4%
SE	51%	1%
SI	37%	12%
UK	25%	11%
<i>Gemiddelde</i>	<i>50%</i>	<i>6%</i>

<sup>97</sup> 2013-2015 voor BG, EE, LT en 2012-2015 voor IE

Tabel 68: Aanvaardbaarheid van het niet-dragen van de veiligheidsgordel: percentage respondenten dat "geen gordel dragen achterin de auto" en "geen gordel dragen voorin de auto" persoonlijk aanvaardbaar vindt of denkt dat de meeste anderen dit aanvaardbaar vinden (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"Geen gordel dragen achterin in de auto"		"Geen gordel dragen voorin in de auto"	
	% persoonlijk aanvaardbaar	% aanvaardbaar voor de meeste anderen	% persoonlijk aanvaardbaar	% aanvaardbaar voor de meeste anderen
AT	7%	17%	6%	7%
<b>BE</b>	8%	<b>14%</b>	4%	<b>8%</b>
CH	9%	21%	7%	9%
CZ	7%	17%	5%	7%
DE	10%	19%	5%	10%
DK	4%	8%	2%	4%
EL	26%	45%	7%	26%
ES	6%	11%	4%	6%
FI	8%	20%	6%	8%
FR	9%	12%	7%	9%
HU	5%	16%	3%	5%
IE	6%	12%	3%	6%
IT	19%	54%	7%	19%
NL	7%	16%	5%	7%
NO	5%	8%	3%	5%
PL	13%	24%	10%	13%
PT	4%	17%	2%	4%
SE	10%	12%	5%	10%
SI	8%	9%	6%	8%
UK	5%	10%	5%	5%
<i>Gemiddelde</i>	10%	21%	6%	10%

Tabel 69: Aanvaardbaarheid van het niet-vastmaken van kinderen in de auto: percentage respondenten dat "kinderen niet vastgemaakt (kinderzitje, gordel...) vervoeren in de auto" persoonlijk aanvaardbaar vindt of denkt dat de meeste anderen dit aanvaardbaar vinden (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	% persoonlijk aanvaardbaar	% aanvaardbaar voor de meeste anderen
AT	0,9%	2,6%
<b>BE</b>	<b>1,5%</b>	<b>2,5%</b>
CH	3,2%	3,3%
CZ	1,5%	2,3%
DE	3,4%	8,0%
DK	0,6%	0,9%
EL	1,8%	14,0%
ES	3,0%	6,5%
FI	2,2%	2,2%
FR	4,1%	6,9%
HU	1,3%	2,4%
IE	3,1%	5,7%
IT	0,0%	19,8%
NL	2,7%	3,5%
NO	2,1%	2,3%
PL	7,1%	7,7%
PT	1,2%	3,7%
SE	3,0%	4,9%
SI	2,5%	4,5%
UK	3,8%	4,9%
<i>Gemiddelde</i>	3,0%	7,9%

Tabel 70: Attitudes m.b.t. het dragen van de veiligheidsgordel: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond het dragen van de veiligheidsgordel (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"Het is niet nodig de gordel achterin te dragen"	"Ik vraag altijd aan mijn passagiers om hun gordel om te doen"
AT	13%	79%
<b>BE</b>	<b>7%</b>	<b>84%</b>
CH	18%	78%
CZ	13%	81%
DE	13%	81%
DK	7%	80%
EL	23%	73%
ES	12%	79%
FI	6%	86%
FR	14%	78%
HU	15%	84%
IE	11%	82%
IT	23%	79%
NL	13%	73%
NO	9%	83%
PL	21%	77%
PT	14%	84%
SE	11%	78%
SI	14%	74%
UK	12%	81%
<i>Gemiddelde</i>	<i>15%</i>	<i>80%</i>

Tabel 71: Attitudes m.b.t. het gebruik van kinderbeveiligingssysteem: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond het gebruik van kinderbeveiligingssysteem (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"De gebruiksaanwijzingen voor kinderzitjes zijn onduidelijk"	"Het is gevaarlijk om een kind te vervoeren dat niet op de correcte manier is vastgemaakt"	"Voor korte ritten is het niet echt nodig om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken"
AT	19%	89%	10%
<b>BE</b>	<b>25%</b>	<b>94%</b>	<b>6%</b>
CH	30%	87%	15%
CZ	19%	89%	9%
DE	19%	86%	12%
DK	10%	91%	5%
EL	32%	89%	12%
ES	32%	84%	13%
FI	12%	94%	5%
FR	33%	84%	17%
HU	17%	92%	9%
IE	20%	88%	9%
IT	37%	93%	15%
NL	20%	86%	10%
NO	32%	91%	8%
PL	29%	86%	14%
PT	29%	93%	14%
SE	26%	84%	8%
SI	18%	88%	9%
UK	21%	85%	11%
<i>Gemiddelde</i>	<i>27%</i>	<i>87%</i>	<i>13%</i>

Tabel 72: Wetgeving m.b.t. het gebruik van kinderbeveiligingssystemen: minimumleeftijd of -lengte van het kind tot wanneer het gebruik van een kinderbeveiligingssysteem verplicht is (2018). Bron: Fundación MAPFRE, 2018

	Leeftijd (jaar)	Lengte (cm)
AT	14	150
<b>BE</b>	<b>NA</b>	<b>135</b>
BG	3	NA
CH	12	150
CY	12	150
CZ	NA	135
DE	12	150
DK	NA	135
EE	NA	NA
EL	12	135
ES	NA	135
FI	NA	135
FR	10	NA
HR	NA	150
HU	NA	150
IE	NA	150
IS	NA	150
IT	NA	150
LT	12	135
LU	18	150
LV	NA	150
MT	NA	150
NL	NA	135
NO	NA	135
PL	12	150
PT	12	NA
RO	NA	150
SE	15	135
SI	NA	150
SK	NA	150
UK	12	135

Tabel 73: Wetgeving m.b.t. het gebruik van de fietshelm (2015). Bron: ETSC, 2015

Regelgeving helmplicht voor fietsers	
AT	< 12 jaar
<b>BE</b>	<b>Geen</b>
BG	Geen
CH	Geen
CY	Geen
CZ	< 18 jaar
DE	Geen
DK	Geen
EE	< 16 jaar
EL	Geen
ES	< 16 jaar en voor alle fietsers buiten de bebouwde kom
FI	Voor iedereen
FR	< 12 jaar
HR	< 16 jaar
HU	Buiten de bebouwde kom
IE	Geen
IS	< 15 jaar
IT	Geen
LT	< 18 jaar
LU	Geen
LV	< 12 jaar
MT	< 10 jaar
NL	Geen
NO	Geen
PL	Geen
PT	Geen
RO	Geen
SE	< 15 jaar
SI	< 14 jaar
SK	< 15 jaar en voor alle fietsers buiten de bebouwde kom
UK	Geen

Tabel 74: Draagvlak voor een verplichting van de fietshelm: percentage respondenten dat zegt voorstander te zijn van een verplichting tot het dragen van de fietshelm voor alle fietsers (2016/2017<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	% voorstander
AT	51%
<b>BE</b>	<b>46%</b>
CH	61%
CZ	59%
DE	44%
DK	44%
EL	79%
ES	71%
FI	45%
FR	53%
HU	50%
IE	75%
IT	81%
NL	19%
NO	63%
PL	50%
PT	78%
SE	50%
SI	54%
UK	72%
<i>Gemiddelde</i>	<i>59%</i>

Tabel 75: Mening over bestaande maatregelen: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen over bestaande maatregelen rond het dragen van de gordel (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"De regels zouden strenger moeten zijn"	"De regels worden onvoldoende gecontroleerd"	"De straffen zijn te zwaar"
AT	54%	48%	27%
<b>BE</b>	<b>66%</b>	<b>61%</b>	<b>21%</b>
CH	46%	42%	31%
CZ	52%	47%	30%
DE	57%	56%	21%
DK	40%	43%	18%
EL	77%	71%	31%
ES	70%	53%	31%
FI	52%	52%	15%
FR	63%	54%	30%
HU	50%	48%	37%
IE	74%	64%	16%
IT	62%	54%	13%
NL	52%	45%	32%
NO	54%	54%	34%
PL	54%	51%	30%
PT	71%	55%	34%
SE	47%	41%	20%
SI	41%	45%	52%
UK	64%	56%	18%
<i>Gemiddelde</i>	<i>60%</i>	<i>54%</i>	<i>24%</i>

Tabel 76: Aantal boetes voor het niet-dragen van de veiligheidsgordel per 1000 inwoners (2014/2015). Bron: ETSC, 2016

	2014	2015
AT	15,2	12
<b>BE</b>	<b>9,1</b>	<b>7,1</b>
CY	12,6	12,9
CZ	NA	1,9
DK	7,4	7,8
EE	6,1	4,8
EL	3,2	NA
ES	2,6	NA
FI	3	3
FR	3,2	2,5
FR	2,9	NA
HR	21,5	22,8
HU	7	3,9
IE	2,5	2,3
LT	7,2	7,4
LV	13,5	NA
NL	3,7	1,2
PL	11,4	10,7
PT	3,2	NA
RO	24,4	23,5
SE	2,1	1,5
SI	23,8	19,6
SK	NA	2,9

Tabel 77: Subjectieve pakkans op het niet-dragen van de gordel: percentage respondenten dat zegt dat de kans om tijdens een doorsnee rit gecontroleerd te worden op het dragen van de veiligheidsgordel (zeer) groot is (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	Subjectieve pakkans op het niet-dragen van de veiligheidsgordel
AT	18%
<b>BE</b>	<b>10%</b>
CH	21%
DE	11%
DK	2%
EL	22%
ES	18%
FI	3%
FR	27%
IE	11%
IT	20%
NL	14%
PL	46%
PT	23%
SE	9%
SI	34%
UK	9%
CZ	24%
HU	24%
NO	17%
<i>Gemiddelde</i>	<i>19%</i>

### 3.4 Afleiding

Tabel 78: Zelfgerapporteerde afleiding bij kwetsbare weggebruikers: percentage voetgangers of fietsers dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden wel eens muziek te hebben geluisterd via een hoofdtelefoon (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute

	Als voetganger	Als fietser
AT	35%	20%
<b>BE</b>	<b>26%</b>	<b>23%</b>
CH	37%	25%
CZ	28%	21%
DE	34%	25%
DK	40%	35%
EL	44%	38%
ES	51%	35%
FI	42%	32%
FR	33%	26%
HU	27%	19%
IE	46%	34%
IT	41%	35%
NL	35%	32%
NO	48%	41%
PL	40%	31%
PT	36%	30%
SE	45%	34%
SI	33%	29%
UK	36%	30%
<i>Gemiddelde</i>	<i>38%</i>	<i>29%</i>

Tabel 79: Zelfgerapporteerde afleiding bij autobestuurders: percentage autobestuurders dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden wel eens de mobiele telefoon te hebben gebruikt achter het stuur (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute

	Een sms of e-mail lezen achter het stuur	Een sms of e-mail sturen tijdens het rijden	Handenvrij bellen achter het stuur	Niet-handenvrij bellen achter het stuur
AT	36%	28%	63%	47%
<b>BE</b>	<b>37%</b>	<b>27%</b>	<b>41%</b>	<b>28%</b>
CH	36%	29%	50%	35%
CZ	37%	27%	39%	41%
DE	32%	26%	51%	35%
DK	44%	35%	51%	42%
EL	45%	30%	62%	61%
ES	36%	26%	56%	35%
FI	56%	41%	52%	73%
FR	39%	30%	37%	31%
HU	22%	15%	52%	39%
IE	36%	27%	47%	30%
IT	49%	33%	74%	55%
NL	33%	25%	46%	24%
NO	46%	37%	63%	51%
PL	32%	25%	55%	48%
PT	44%	28%	60%	46%
SE	45%	32%	50%	62%
SI	33%	27%	52%	60%
UK	27%	20%	39%	22%
<i>Gemiddelde</i>	<i>36%</i>	<i>27%</i>	<i>51%</i>	<i>38%</i>

Tabel 80: Persoonlijke aanvaardbaarheid van het gebruik van de gsm achter het stuur: percentage respondenten dat bepaalde situaties m.b.t. het gebruik van de gsm aanvaardbaar vindt (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	Handenvrij bellen achter het stuur	Niet-handenvrij bellen achter het stuur	Een sms of e-mail intypen tijdens het rijden	Controleren of updaten van sociale media tijdens het rijden
AT	51%	10%	2%	2%
<b>BE</b>	<b>42%</b>	<b>3%</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>
CH	41%	6%	2%	2%
CZ	43%	5%	1%	1%
DE	45%	9%	3%	4%
DK	33%	5%	1%	1%
EL	34%	6%	4%	4%
ES	30%	5%	4%	3%
FI	57%	11%	2%	1%
FR	25%	7%	5%	6%
HU	47%	3%	1%	1%
IE	26%	6%	3%	3%
IT	52%	8%	7%	6%
NL	37%	6%	3%	3%
NO	35%	7%	3%	2%
PL	54%	14%	7%	6%
PT	37%	3%	1%	1%
SE	40%	12%	3%	3%
SI	31%	5%	2%	0%
UK	22%	4%	4%	4%
<i>Gemiddelde</i>	<i>38%</i>	<i>7%</i>	<i>4%</i>	<i>4%</i>

Tabel 81: Sociale aanvaardbaarheid van het gebruik van de gsm achter het stuur: percentage respondenten dat denkt dat de meeste anderen bepaalde situaties m.b.t. het gebruik van de gsm aanvaardbaar vinden (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	Handenvrij bellen achter het stuur	Niet-handenvrij bellen achter het stuur	Een sms of e-mail intypen tijdens het rijden	Controleren of updaten van sociale media tijdens het rijden
AT	56%	14%	3%	4%
<b>BE</b>	<b>47%</b>	<b>8%</b>	<b>5%</b>	<b>4%</b>
CH	45%	6%	3%	3%
CZ	52%	10%	3%	2%
DE	56%	20%	9%	8%
DK	40%	8%	3%	2%
EL	51%	25%	13%	12%
ES	36%	9%	5%	5%
FI	63%	24%	5%	5%
FR	31%	11%	8%	9%
HU	54%	6%	2%	1%
IE	41%	12%	8%	7%
IT	69%	32%	19%	14%
NL	42%	6%	4%	4%
NO	39%	11%	5%	5%
PL	59%	17%	9%	7%
PT	45%	8%	5%	3%
SE	52%	21%	9%	7%
SI	33%	9%	5%	0%
UK	31%	7%	5%	5%
<i>Gemiddelde</i>	<i>47%</i>	<i>15%</i>	<i>8%</i>	<i>7%</i>



Tabel 82: Attitudes m.b.t. het gebruik van de gsm achter het stuur: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond het gebruik van de gsm achter het stuur (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"Mijn aandacht voor het verkeer vermindert als ik handenvrij telefoneer tijdens het rijden"	"Mijn aandacht voor het verkeer vermindert als ik niet-handenvrij telefoneer tijdens het rijden"
AT	55%	78%
<b>BE</b>	<b>57%</b>	<b>80%</b>
CH	60%	80%
CZ	58%	83%
DE	64%	78%
DK	60%	79%
EL	60%	80%
ES	61%	76%
FI	59%	78%
FR	58%	68%
HU	40%	75%
IE	59%	73%
IT	44%	80%
NL	57%	73%
NO	59%	74%
PL	44%	65%
PT	59%	83%
SE	55%	72%
SI	63%	78%
UK	57%	68%
<i>Gemiddelde</i>	<i>56%</i>	<i>75%</i>

Tabel 82: Attitudes m.b.t. het gebruik van de gsm achter het stuur: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond het gebruik van de gsm achter het stuur (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"Bijna alle automobilisten bellen af en toe tijdens het rijden met de gsm/smartphone in de hand"	"Mensen die telefoneren met de gsm/smartphone in de hand tijdens het rijden, lopen meer risico om bij een ongeval betrokken te raken"
AT	57%	83%
<b>BE</b>	<b>50%</b>	<b>91%</b>
CH	51%	86%
CZ	56%	86%
DE	46%	82%
DK	46%	85%
EL	78%	83%
ES	49%	82%
FI	67%	82%
FR	49%	75%
HU	50%	86%
IE	45%	82%
IT	77%	87%
NL	33%	85%
NO	47%	82%
PL	58%	82%
PT	65%	88%
SE	52%	77%
SI	62%	58%
UK	28%	81%
<i>Gemiddelde</i>	<i>51%</i>	<i>82%</i>

Tabel 83: Aantal boetes voor het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden, per 1000 inwoners, Europese landen (2010 & 2015). Bron: ETSC, 2016

	2010	2015
AT	15,4	12,7
<b>BE</b>	<b>11,5</b>	<b>9,7</b>
CY	27,8	12
DK	6,8	7,3
EE	NA	1,1
EL	1,7	NA
ES	4,2	NA
FI	1,5	1,4
FR	7,8	5,2
HR	4,6	9,2
HU	0	2,6
IE	7,6	6,2
LT	4,9	7,1
NL	8,5	2
NO	4,3	3,4
PL	1,3	3,1
RO	3,2	3,6
SI	9,6	9,6
SK	NA	3,6

Tabel 84: Boetetarieven voor het niet-handenvrij gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden, Europese landen (2017). Bron: ADAC, 2017

	Boetetarief
AT	€ 50
<b>BE</b>	<b>€ 110</b>
BG	€ 25
CH	€ 90
CZ	€ 40
DE	€ 100
DK	€ 200
EL	€ 100
ES	€ 200
FI	€ 100
FR	€ 135
HR	€ 70
HU	€ 50
IE	€ 60
IS	€ 40
IT	€ 160
LT	€ 85
LU	€ 74
LV	€ 15
NL	€ 230
NO	€ 135
PL	€ 50
PT	€ 120
RO	€ 125
SE	€ 160
SI	€ 120
SK	€ 50
UK	€ 225

### 3.5 Rijgeschiktheid

Tabel 85: Aandeel 65-plussers in de bevolking in 2015 en projecties voor 2050. Bron: Eurostat

	2015	2020	2030	2040	2050
AT	18%	19%	22%	25%	27%
<b>BE</b>	<b>18%</b>	<b>19%</b>	<b>22%</b>	<b>24%</b>	<b>25%</b>
BG	20%	22%	25%	28%	32%
CY	15%	17%	20%	23%	26%
CZ	18%	20%	23%	25%	29%
DE	21%	22%	26%	29%	29%
DK	19%	20%	22%	24%	24%
EE	19%	20%	23%	25%	28%
EL	21%	23%	27%	33%	36%
ES	18%	20%	25%	30%	32%
FI	20%	22%	25%	26%	27%
FR	18%	20%	23%	26%	26%
HR	19%	21%	25%	27%	29%
HU	18%	20%	22%	25%	28%
IE	13%	14%	18%	22%	26%
IT	22%	23%	27%	32%	34%
LT	19%	20%	27%	32%	32%
LU	14%	15%	18%	21%	23%
LV	19%	21%	25%	29%	31%
MT	19%	21%	24%	25%	27%
NL	18%	20%	23%	26%	25%
NO	16%	17%	20%	23%	24%
PL	15%	18%	23%	26%	31%
PT	20%	22%	27%	32%	35%
RO	17%	19%	22%	27%	30%
SE	20%	20%	21%	22%	23%
SI	18%	20%	25%	28%	31%
SK	14%	17%	21%	24%	29%
UK	18%	19%	21%	23%	24%
<i>Europa</i>	<i>19%</i>	<i>20%</i>	<i>24%</i>	<i>27%</i>	<i>28%</i>

### 3.6 Slaperigheid

Tabel 86: Zelfgerapporteerde slaperigheid: percentage bestuurders dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden zich wel eens gerealiseerd te hebben dat ze te vermoeid zijn om te rijden (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute

	Zelfgerapporteerde slaperigheid
AT	57%
<b>BE</b>	<b>53%</b>
CH	61%
CZ	65%
DE	57%
DK	52%
EL	56%
ES	66%
FI	67%
FR	66%
HU	51%
IE	52%
IT	70%
NL	46%
NO	67%
PL	64%
PT	59%
SE	51%
SI	77%
UK	50%
<i>Gemiddelde</i>	<i>60%</i>

Tabel 87: Aanvaardbaarheid van slaperigheid achter het stuur: percentage respondenten dat "rijden wanneer men zo slaperig is, dat men moeite heeft om de ogen open te houden" persoonlijk aanvaardbaar vindt of denkt dat de meeste anderen dit aanvaardbaar vinden (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	% persoonlijk aanvaardbaar	% sociaal aanvaardbaar
AT	1,2%	4,0%
<b>BE</b>	<b>0,9%</b>	<b>3,4%</b>
CH	2,1%	3,2%
CZ	0,9%	2,6%
DE	2,8%	9,7%
DK	0,9%	2,6%
EL	2,3%	10,5%
ES	2,9%	5,3%
FI	0,4%	3,9%
FR	4,2%	6,0%
HU	0,7%	1,1%
IE	2,1%	6,4%
IT	4,8%	13,7%
NL	2,7%	3,5%
NO	2,8%	4,5%
PL	5,2%	6,1%
PT	1,7%	2,8%
SE	2,5%	6,7%
SI	1,9%	5,2%
UK	4,1%	5,1%
<i>Gemiddelde</i>	<i>3,4%</i>	<i>7,4%</i>

Tabel 88: Attitudes m.b.t. slaperigheid achter het stuur: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond slaperigheid achter het stuur (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"Als ik me slaperig voel, rij ik beter niet met de auto"	"Ook al voel ik me slaperig tijdens het rijden, toch zal ik blijven rijden"	"Als ik me slaperig voel tijdens het rijden, is het risico groter dat ik bij een ongeval betrokken raak"
AT	85%	12%	85%
<b>BE</b>	<b>83%</b>	<b>11%</b>	<b>87%</b>
CH	87%	12%	88%
CZ	89%	11%	91%
DE	81%	13%	83%
DK	83%	18%	87%
EL	89%	13%	88%
ES	85%	11%	87%
FI	87%	10%	93%
FR	75%	15%	81%
HU	82%	13%	88%
IE	83%	12%	86%
IT	94%	12%	91%
NL	78%	10%	81%
NO	89%	10%	91%
PL	87%	9%	86%
PT	91%	12%	93%
SE	82%	12%	82%
SI	82%	14%	87%
UK	82%	13%	83%
<i>Gemiddelde</i>	<i>84%</i>	<i>12%</i>	<i>85%</i>

Tabel 89: Geschat aandeel werknemers die 's nachts werken en die in ploegdienst werken, op basis van een enquête (2015). Bron: Eurofound, 2018

	% werknemers dat minstens één keer per maand 's nachts werkt	% werknemers dat in ploegdienst werkt
AT	16,8%	10,5%
<b>BE</b>	<b>17,1%</b>	<b>15,4%</b>
BG	18,4%	25,4%
CH	16,0%	17,2%
CY	15,9%	14,5%
CZ	22,8%	22,7%
DE	16,4%	21,2%
DK	21,9%	10,4%
EE	24,4%	25,1%
EL	19,3%	22,3%
ES	21,9%	23,1%
FI	25,3%	19,4%
FR	22,5%	18,0%
HR	17,6%	40,2%
HU	18,9%	24,5%
IE	26,3%	21,4%
IT	13,0%	18,0%
LT	17,5%	18,3%
LU	15,3%	19,4%
LV	16,9%	20,8%
MT	25,9%	21,0%
NL	18,1%	14,1%
NO	22,7%	23,3%
PL	17,4%	30,1%
PT	15,7%	16,0%
RO	17,2%	26,5%
SE	24,2%	17,8%
SI	20,9%	24,9%
SK	24,9%	31,0%
UK	21,7%	21,7%

Tabel 90: Percentage gewerkte dagen door vrachtwagenbestuurders die onderwerpen werden aan een controle op rij- en rusttijden in het kader van Verordening (EG) nr. 561/2006, EU-lidstaten (2013-2014). Bron: Europese Commissie, 2017

	% gecontroleerde werkdagen
AT	11,20%
<b>BE</b>	<b>3,36%</b>
BG	14,64%
CY	3,16%
CZ	7,65%
DE	12,02%
DK	3,25%
EE	3,12%
EL	0,47%
ES	6,31%
FI	3,89%
FR	13,52%
HR	2,45%
HU	6,60%
IE	4,14%
IT	3,30%
LT	2,89%
LU	4,49%
LV	7,28%
MT	6,24%
NL	2,41%
PL	4,50%
PT	6,55%
RO	1,93%
SE	4,76%
SK	3,50%
UK	3,69%

### 3.7 Drugs en geneesmiddelen

Tabel 91: Geobserveerd rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen: geobserveerd percentage autobestuurders in de algemene populatie opgedeeld in elkaar uitsluitende groepen op basis van gebruik van één of meerdere stoffen en totaal percentage per stof, Europese landen<sup>98</sup> (2007-2009). Bron: Houwing et al., 2011

		Geen			Enkelvoudig gebruik van psychoactieve stoffen						Combinatiegebruik		
		Alcohol $\geq$ 0,1 g/l*	Alcohol $\geq$ 0,5 g/l	Cannabis (THC)	Cocaïne	Amfetamine	Illegale opiaten	Benzo-diazepines	Z-drugs	Medicinale opiaten	Alcohol-drugs	Drugs-drugs	
Noord Europa	DK	95,52	2,53	0,48	0,2	-	0,02	-	0,47	0,32	0,79	0,1	0,06
	FI	97,15	0,64	0,26	0,04	0,03	0,05	-	0,79	0,36	0,56	0,08	0,29
	NO	97,03	0,32	0,06	0,48	0,06	0,06	-	0,84	0,69	0,16	0,07	0,28
	SE	98,66	N/A*	N/A*	0,03	-	0,07	-	0,19	0,31	0,63	N/A	0,12
Oost Europa	CZ	97,2	0,99	0,45	0,46	-	0,36	-	0,62	-	0,21	0,05	0,11
	HU	97,68	0,15	0,1	0,19	0,04	-	-	1,5	0,07	0,11	-	0,27
	LT	94,49	3,86	2,31	-	-	0,22	-	1,41	-	-	0,03	-
	PL	97,63	1,47	0,58	0,57	-	0,05	0,09	0,14	-	0,03	-	0,02
Zuid Europa	ES	85,15	3,92	1,61	5,99	1,49	0,11	0,05	1,4	-	0,19	1,14	0,57
	IT	84,99	8,59	5,24	1,15	1,25	-	0,3	0,97	-	0,53	1,01	1,22
	PT	90,01	4,93	1,22	1,38	0,03	-	0,15	2,73	-	0,11	0,42	0,23
West Europa	NL	94,49	2,15	0,61	1,67	0,3	0,19	0,01	0,4	0,04	0,16	0,24	0,35
	<b>BE</b>	<b>89,35</b>	<b>6,42</b>	<b>2,15</b>	<b>0,35</b>	<b>0,2</b>	-	<b>0,09</b>	<b>2,01</b>	<b>0,22</b>	<b>0,75</b>	<b>0,31</b>	<b>0,3</b>
<i>Europees gemiddelde</i>			<i>3,48</i>	<i>1,49</i>	<i>1,32</i>	<i>0,42</i>	<i>0,08</i>	<i>0,07</i>	<i>0,9</i>	<i>0,12</i>	<i>0,35</i>	<i>0,39</i>	<i>0,37</i>

<sup>98</sup> In SE werd niet op alcohol getest; drugs hier staat voor drugs/geneesmiddelen

Tabel 92: Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs en rijgevaarlijke geneesmiddelen: percentage autobestuurders dat zegt minstens één keer in de afgelopen 12 maanden een uur na het nemen van drugs of onder invloed van rijgevaarlijke geneesmiddelen te hebben gereden. Bron: ESRA, Vias institute

	Eén uur na het nemen van drugs rijden	Onder invloed van rijgevaarlijke geneesmiddelen rijden
AT	7%	21%
<b>BE</b>	<b>3%</b>	<b>19%</b>
CH	10%	23%
CZ	5%	16%
DE	11%	22%
DK	6%	12%
EL	10%	18%
ES	12%	24%
FI	3%	20%
FR	16%	32%
HU	3%	7%
IE	10%	18%
IT	7%	15%
NL	7%	22%
NO	8%	19%
PL	10%	18%
PT	5%	19%
SE	9%	16%
UK	13%	22%
<i>Gemiddelde</i>	<i>11%</i>	<i>22%</i>

Tabel 93: Zelfgerapporteerd cannabisgebruik in Europese landen, Bron: EMCDDA, 2018.

	% volwassenen (15-64 jaar) dat minstens één keer cannabis heeft gebruikt	Jaar van de enquête
AT	24%	2015
<b>BE</b>	<b>15%</b>	<b>2013</b>
BG	8%	2016
CY	12%	2016
CZ	27%	2016
DE	27%	2015
DK	38%	2017
EL	11%	2015
ES	32%	2015
FI	22%	2014
FR	41%	2016
HR	19%	2015
HU	7%	2015
IE	28%	2015
IT	33%	2017
LT	11%	2016
LU	23%	2014
LV	10%	2015
MT	4%	2013
NL	25%	2016
NO	21%	2016
PL	16%	2014
PT	11%	2016
RO	6%	2016
SE	15%	2016
SI	16%	2012
SK	16%	2015
UK	30%	2016
<i>Gemiddelde</i>	<i>26%</i>	<i>NA</i>

Tabel 94: Gebruik van antidepressiva en analgetica (defined daily dose per 1000 inwoners) (2016). Bron: OECD,2018.

	DDD antidepressiva per 1000 inwoners	DDD analgetica per 1000 inwoners
AT	60,5	12,3
<b>BE</b>	<b>79,0</b>	<b>29,2</b>
CZ	57,1	24,3
DE	56,5	25,4
EE	27,2	18,9
ES	75,5	46,8
FI	67,6	53,2
HU	28,4	6,5
IT	39,9	7,1
LU	52,8	32,7
LV	13,3	6,3
NL	46,1	18,2
NO	57,4	65,6
PT	99,5	20,1
SE	95	74,3
SI	58,6	21,1
SK	38,9	21,2
UK	100,1	43,1
<i>Gemiddelde</i>	<i>58,5</i>	<i>29,2</i>

Tabel 95: Persoonlijke aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs: het percentage respondenten dat "een uur na gebruik van (niet-medische) drugs rijden" en "na gebruik van zowel (niet-medische) drugs als alcohol te rijden" aanvaardbaar vindt (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute

	"Een uur na gebruik van (niet-medische) drugs rijden"	"Na gebruik van zowel (niet-medische) drugs als alcohol te rijden"
AT	1,2%	0,9%
<b>BE</b>	<b>1,1%</b>	<b>0,8%</b>
CH	2,2%	1,1%
CZ	2,6%	2,0%
DE	0,8%	0,5%
DK	3,7%	3,3%
EL	2,6%	2,8%
ES	5,9%	0,5%
FI	4,3%	3,1%
FR	2,8%	3,0%
HU	4,9%	5,0%
IE	2,7%	2,0%
IT	4,2%	4,4%
NL	1,7%	0,9%
NO	2,7%	3,0%
PL	2,6%	2,1%
PT	3,7%	3,3%
SE	1,1%	0,5%
UK	0,7%	0,5%
<i>Gemiddelde</i>	<i>2,2%</i>	<i>2,0%</i>



Tabel 96: Sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs: het percentage respondenten dat denkt dat de meeste anderen in hun omgeving "een uur na gebruik van (niet-medische) drugs rijden" en "na gebruik van zowel (niet-medische) drugs als alcohol te rijden" aanvaardbaar vinden (2015/2016).  
Bron: ESRA, Vias institute

	"Een uur na gebruik van (niet-medische) drugs rijden"	"Na gebruik van zowel (niet-medische) drugs als alcohol te rijden"
AT	2%	2%
<b>BE</b>	<b>3%</b>	<b>6%</b>
CH	2%	1%
CZ	2%	1%
DE	5%	4%
DK	1%	2%
EL	13%	5%
ES	5%	2%
FI	13%	4%
FR	6%	5%
HU	1%	2%
IE	6%	4%
IT	7%	2%
NL	4%	14%
NO	3%	5%
PL	5%	9%
PT	4%	1%
SE	5%	2%
UK	5%	5%
<i>Gemiddelde</i>	<i>5%</i>	<i>3%</i>

Tabel 97: Attitudes m.b.t. rijden onder invloed van drugs: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen rond rijden onder invloed van illegale drugs, Europese landen (2015/2016). Bron: ESRA, Vias institute

	"Rijden onder invloed van drugs verhoogt het risico op een ongeval in sterke mate"	"De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van drugs onaanvaardbaar"	"Ik weet zelf zeer goed wat mijn eigen limiet van drugsgebruik is om nog veilig te kunnen autorijden"
AT	89%	80%	36%
<b>BE</b>	<b>94%</b>	<b>80%</b>	<b>36%</b>
CH	87%	80%	42%
CZ	93%	90%	14%
DE	86%	80%	40%
DK	91%	89%	47%
EL	90%	80%	48%
ES	86%	79%	30%
FI	96%	91%	27%
FR	84%	73%	38%
HU	94%	90%	14%
IE	87%	73%	23%
IT	97%	89%	53%
NL	88%	78%	36%
NO	93%	90%	27%
PL	88%	82%	16%
PT	92%	77%	30%
SE	88%	82%	22%
SI	88%	78%	30%
UK	85%	74%	26%
<i>Gemiddelde</i>	<i>88%</i>	<i>80%</i>	<i>34%</i>

Tabel 98: Mening over bestaande maatregelen: percentage respondenten dat akkoord gaat met bepaalde stellingen over bestaande maatregelen rond het rijden onder invloed van drugs (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	"De regels moeten strenger zijn"	"De regels worden onvoldoende gecontroleerd"	"De straffen zijn te zwaar"
AT	87%	69%	7%
<b>BE</b>	<b>90%</b>	<b>73%</b>	<b>3%</b>
CH	83%	64%	11%
DE	87%	72%	9%
DK	81%	49%	6%
EL	74%	69%	15%
ES	90%	61%	15%
FI	94%	74%	5%
FR	86%	74%	11%
IE	88%	70%	9%
IT	87%	65%	7%
NL	89%	73%	8%
PL	93%	77%	9%
PT	92%	61%	14%
SE	86%	54%	8%
SI	87%	76%	20%
UK	85%	62%	9%
CZ	93%	70%	8%
HU	92%	63%	7%
NO	82%	77%	12%
<i>Gemiddelde</i>	<i>87%</i>	<i>68%</i>	<i>10%</i>

Tabel 99: Subjectieve pakkans op rijden onder invloed van drugs: percentage respondenten dat zegt dat de kans om tijdens een doorsnee rit gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van drugs (zeer) groot is (2015/2016<sup>41</sup>). Bron: ESRA, Vias institute

	Subjectieve pakkans op rijden onder invloed van drugs
AT	6%
<b>BE</b>	<b>7%</b>
CH	11%
DE	6%
DK	1%
EL	8%
ES	13%
FI	3%
FR	22%
IE	7%
IT	13%
NL	6%
PL	16%
PT	8%
SE	7%
SI	13%
UK	7%
CZ	7%
HU	4%
NO	8%
<i>Gemiddelde</i>	<i>11%</i>

## 4. Tussenprestaties: infrastructuur

### 4.1 Structuur van het wegennet

Tabel 100: Dichtheid van het wegennet. Bron: IRTAD, EUROSTAT

	Km wegen(alle wegen) per 100 km <sup>2</sup> landoppervlakte	Km autosnelweg per 1000 km <sup>2</sup> landoppervlakte	Km wegen binnen bebouwde kom per 1000 km <sup>2</sup> landoppervlakte	Km wegen buiten bebouwde kom per 1000 km <sup>2</sup> landoppervlakte
AT	151	20,5	1198,8	407,1
<b>BE</b>	<b>510</b>	<b>57,5</b>	<b>978,1</b>	<b>3956,2</b>
BG	18	6,7	NA	NA
CH	181	35,0	NA	NA
CY	NA	29,4	NA	NA
CZ	72	15,5	211,2	480,2
DE	197	36,3	NA	NA
DK	176	29,1	464,9	1178,1
EE	139	3,2	NA	NA
EL	NA	NA	NA	NA
ES	134	31,0	257,1	NA
FI	26	2,6	23,1	205,3
FR	196	21,1	293,9	1667,9
HR	48	23,2	NA	NA
HU	226	20,7	692,5	1509,7
IE	141	13,0	57,8	1296,7
IS	13	NA	NA	NA
IT	87	23,0	NA	603,7
LT	136	4,8	NA	NA
LU	112	62,0	384,2	1051,3
LV	94	0,0	NA	NA
MT	753	NA	NA	NA
NL	412	72,9	1943,1	1673,7
NO	26	1,0	NA	NA
PL	136	5,2	218,8	1113,3
PT	16	34,5	NA	NA
RO	37	3,1	NA	NA
SE	53	4,7	94,1	214,5
SI	100	38,1	308,3	644,8
SK	114	9,4	NA	NA
UK	174	15,2	602,8	1087,4
<i>Europa</i>	<i>154</i>	<i>15,6</i>	<i>305,7</i>	<i>915,5</i>

### 4.2 Kwaliteit van het wegennet

Tabel 101: Performantie van het wegennetwerk, Europa. Bron: World Economic Forum, Executive Opinion Survey (Schwab, 2018)

Performantie van het wegennetwerk	
AT	81,0
<b>BE</b>	<b>86,6</b>
BG	65,5
CH	77,1
CY	72,7
CZ	86,3
DE	93,5
DK	78,5
EE	78,0
ES	99,0
FI	87,7
FR	93,4
GR	66,9
HR	72,3
HU	80,8
IE	76,4
IS	57,5
IT	84,0
LT	84,6
LV	81,6
NL	82,1
NO	50,4
PL	78,7
PT	90,1
RO	66,2
SE	97,1
SI	69,7
SK	76,0
UK	80,5
<i>Europa</i>	<i>79,1</i>

Tabel 102: Gepercipieerde kwaliteit van de wegen (1 = erg zwak... 7 erg goed), Europa.  
Bron: World Economic Forum, Executive Opinion Survey (Schwab, 2018)

Quality Index (van 1 = uitermate zwak tot 7 = uitstekend)	
AT	5,9
<b>BE</b>	<b>4,4</b>
BG	3,5
CH	6,4
CY	5,2
CZ	3,9
DE	5,5
DK	5,5
EE	4,7
ES	5,6
FI	5,3
FR	6
GR	4,7
HR	5,5
HU	3,9
IE	4,5
IS	4,1
IT	4,4
LT	4,7
LU	5,3
LV	3,5
MT	3,2
NL	6,2
NO	4,5
PL	4,1
PT	6,1
RO	3
SE	5,6
SI	4,7
SK	4
UK	5,2
<i>Europa</i>	<i>4,81</i>

### 4.3 Maatregelen

Tabel 103: Investerings in weginfrastructuur per inwoner (in EUR, 2016). Bron: IRTAD

Investerings in weginfrastructuur per inwoner	
AT	€ 51
<b>BE</b>	<b>€ 71</b>
BG	€ 35
CH	€ 534
CZ	€ 80
DE	€ 150
DK	€ 192
EE	€ 132
EL	€ 128
ES	€ 80
FI	€ 231
FR	€ 138
HR	€ 47
HU	€ 81
IE	€ 132
IS	€ 204
IT	€ 85
LT	€ 125
LU	€ 389
LV	€ 97
MT	€ 108
NL	€ 172
NO	€ 687
PL	€ 81
PT	€ 24
RO	€ 120
SE	€ 210
SI	€ 49
SK	€ 137
UK	€ 131

## 5. Tussenprestaties: verkeer en voertuigenpark

### 5.1 Samenstelling van het verkeer

Tabel 104: Percentage van alle respondenten voor wie deze modus tijdens de afgelopen 12 maanden tot de top drie behoorde. Bron: ESRA, Vias institute

	Auto als bestuurder	Auto als passagier	Te voet	Fiets	Openbaar vervoer
AT	61,8%	33,5%	61,2%	22,9%	39,2%
<b>BE</b>	<b>74,5%</b>	<b>50,6%</b>	<b>63,7%</b>	<b>31,8%</b>	<b>30,3%</b>
CZ	61,5%	57,0%	83,7%	20,5%	47,4%
DK	74,8%	53,5%	71,6%	44,5%	24,2%
FI	74,2%	59,0%	84,1%	28,4%	29,5%
FR	82,9%	40,6%	62,6%	15,3%	30,0%
DE	77,2%	39,2%	62,8%	33,4%	31,3%
EL	74,9%	40,6%	64,2%	7,5%	39,7%
HU	52,5%	46,1%	78,4%	33,3%	46,9%
IE	78,6%	58,9%	67,7%	12,5%	34,3%
IT	83,7%	43,4%	66,3%	21,7%	26,6%
NL	68,4%	39,1%	52,8%	50,5%	22,1%
NO	69,1%	55,6%	69,5%	21,4%	38,5%
PL	59,4%	47,4%	67,9%	35,4%	37,6%
PT	81,8%	62,1%	70,7%	6,9%	27,7%
SI	87,2%	24,3%	30,1%	16,0%	13,0%
ES	79,4%	49,9%	70,4%	8,1%	43,7%
SE	63,7%	51,9%	79,1%	29,8%	37,2%
CH	72,8%	39,6%	63,4%	17,9%	43,1%
UK	72,1%	53,4%	65,3%	8,0%	40,6%
<i>Europa</i>	<i>75,4%</i>	<i>46,2%</i>	<i>66,2%</i>	<i>22,1%</i>	<i>35,1%</i>

Tabel 105: Afgelegde kilometers als bestuurder of inzittende van een personenwagen per hoofd van de bevolking (2016) . Bron: Eurostat

	Km
AT	8531
<b>BE</b>	<b>9677</b>
CH	9222
CZ	6830
DE	11540
DK	10225
ES	6825
FI	10359
FR	11297
HR	6302
HU	5333
IE	6945
IT	11628
LT	9078
LV	7127
NL	8512
NO	12072
PL	5367
SE	9926
SI	12409
UK	9766
<i>Europa</i>	<i>9629</i>

Tabel 106: Afgelegde kilometers als bestuurder of bijrijder van een motorfiets per hoofd van de bevolking (2016) . Bron: Eurostat

	Km
AT	203
<b>BE</b>	<b>110</b>
CH	305
DE	159
DK	85
ES	46
FI	211
FR	208
HR	354
IE	24
IT	667
LT	66
NO	288
PL	104
<i>Europa</i>	<i>239</i>

## 5.2 Samenstelling van het voertuigenpark

Tabel 107: Aantal ingeschreven personenwagens en motorfietsen per 1000 inwoners (2016). Bron: Eurostat

	Personenwagens	Motorfietsen
AT	546	57
<b>BE</b>	<b>503</b>	<b>41</b>
BG	443	NA
CH	537	NA
CY	595	NA
CZ	502	102
DE	555	52
DK	468	27
EE	534	24
EL	479	154
ES	492	69
FI	604	48
FR	479	NA
HR	374	16
HU	338	17
IE	439	8
IT	625	109
LT	456	10
LU	662	33
LV	341	10
MT	615	NA
NL	481	38
NO	506	NA
PL	571	36
PT	470	NA
RO	261	5
SE	477	30
SI	531	30
SK	390	18
UK	469	18
<i>Europa</i>	<i>491</i>	<i>53</i>

### 5.3 Kwaliteit van het voertuigenpark

Tabel 108: Procentueel aandeel minder dan 6 jaar oud ten opzichte van het totale aantal ingeschreven personenwagens (2016). Bron: Eurostat

	% pers. wagens < 6 jaar
AT	37
<b>BE</b>	<b>43</b>
CH	35
CY	11
CZ	20
DE	31
DK	43
EE	15
ES	18
FI	17
FR	31
HR	14
HU	12
IE	41
IT	25
LT	6
LU	51
LV	9
MT	12
NL	33
NO	30
PL	10
PT	16
RO	8
SE	35
SI	20
UK	36
<i>Europa</i>	<i>27</i>

Tabel 109: Proportie van de nieuwe personenwagens verkocht in 2013 met een 5-sterren quotering volgens het Europese New Car Assessment Programme (Euro NCAP). Bron: ETSC (2016)

	% wagens met 5 sterren Euro NCAP
AT	88,2
<b>BE</b>	<b>87,6</b>
BG	85,6
CH	88,3
CY	90,2
CZ	92,7
DE	91,9
DK	78,0
EE	90,8
EL	82,5
ES	88,5
FI	94,8
FR	82,8
HU	87,6
IE	91,9
IL	81,0
IT	77,0
LT	94,3
LV	93,1
NL	82,7
NO	93,4
PL	89,0
PT	89,1
RO	75,3
SE	92,2
SI	91,1
SK	92,8
UK	88,3
<i>Europa</i>	<i>86,9</i>

## 6. Tussenprestaties: medische nooddiensten

Tabel 110: Gemiddelde tijd (seconden) tot het beantwoorden van een oproep op het noodnummer 112 en de Belgische noodnummers 100 en 101. Bron: European Commission, 2017.

	Gemiddelde tijd (s)
AT	13,5
<b>BE (101)</b>	<b>15,9</b>
<b>BE (112/100)</b>	<b>6,2</b>
BG	7,6
CY	15,5
CZ	4,6
DE	9,0
DK	10,5
EE	6,0
EL	NA
ES	5,0
FI	5,0
FR	13,0
HR	5,3
HU	5,9
IE	0,8
IT	6,0
LT	7,0
LU	NA
LV	6,0
MT	8,0
NL	3,5
NO	6,7
PL	10,0
PT	5,0
RO	4,0
SE	13,3
SI	4,5
SK	9,0
UK	1,0
<i>Gemiddelde</i>	<i>7,4</i>

Tabel 111: Het percentage oproepen op het noodnummer 112 en de Belgische noodnummers 100 en 101 die na minder dan 10s worden opgenomen. Bron: European Commission, 2017.

	% oproepen die na minder dan 10s worden opgenomen
AT	69%
<b>BE (101)</b>	<b>66%</b>
<b>BE (112/100)</b>	<b>90%</b>
BG	84%
CY	NA
CZ	100%
DE	76%
DK	58%
EE	92%
EL	NA
ES	92%
FI	91%
FR	61%
HR	91%
HU	84%
IE (binnen 5s)	99%
IT	86%
LT	82%
LU	NA
LV	99%
MT	70%
NL	96%
NO	71%
PL	94%
PT	97%
RO	93%
SE	67%
SI	100%
SK	89%
UK (binnen 5s)	98%
<i>Gemiddelde</i>	<i>84%</i>





**Vias institute**

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · [info@vias.be](mailto:info@vias.be) · [www.vias.be](http://www.vias.be)