

Statistisch Rapport 2018

Rijvaardigheid en rijgeschiktheid



Dankwoord :

De auteur en het Vias institute wensen de volgende personen en organisaties te bedanken voor hun zeer gewaardeerde bijdrage aan deze studie :

- De Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA), voor de aanlevering van de enquête gegevens over rijopleidingen en rijexamens.
- De FOD Mobiliteit en Vervoer, in het bijzonder Marjan Mulliez, die de nationale cijfers met betrekking tot de rijbewijzen aanleverde.
- De CARA-afdeling van het Vias institute, in het bijzonder Mark Tant, voor de aanlevering van de cijfers rond de rijgeschiktheidsevaluaties.
- De Herstelonderzoeken-afdeling van het Vias institute, in het bijzonder Anneleen Poll, voor de aanlevering van de cijfers rond de herstelonderzoeken.
- Julien Leblud, voor de coördinatie van de statistische rapporten.
- Sofie Boets et Wouter Van den Berghe, voor de herlezing en de kwaliteitscontrole van het rapport.

Statistisch Rapport 2018 Rijvaardigheid en rijgeschiktheid

Statistisch Rapport 2018 – 2018-S-02-NL
D/2018/0779/52

Auteurs : Myrtille Dewulf en Quentin Lequeux
Verantwoordelijke uitgever : Karin Genoe
Uitgever : Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
Publicatiedatum : 21/8/2018

Gelieve naar dit document te refereren als: Dewulf M. en Lequeux, Q. (2018) Statistisch Rapport 2018 Rijvaardigheid en rijgeschiktheid. Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum.

Ce rapport est également disponible en français sous le titre: Dewulf M. et Lequeux, Q. (2018) Rapport statistique 2018 Compétences et aptitude à la conduite. Bruxelles, Belgique : Vias institute - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Disclaimer

De gegevens in deze publicatie werden verzameld door het Vias institute. Het Vias institute kan niet aansprakelijk gesteld worden voor eventuele fouten in de gegevens die afkomstig zijn van andere instanties. De gegevens in dit rapport mogen enkel hernomen of verspreid worden, met een duidelijke en expliciete vermelding van dit rapport en de oorspronkelijke bron(nen).

Dit statistisch rapport kwam tot stand dankzij de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

INHOUD

Inhoud	3
Scope	4
1. Rijopleiding en rijexamens	5
1.1. Theorie-examens.....	6
1.2. Rijopleiding rijbewijscategorie B	10
1.3. Praktijkexamens	12
2. Rijbewijzen	21
3. Rijgeschiktheidsevaluaties	26
3.1. Evaluaties en rijgeschiktheidsbeslissingen	27
3.2. Kenmerken van de populatie	30
4. Herstelonderzoeken	32
4.1. Onderzoeken en rijgeschiktheidsverklaringen	33
4.2. Overtreden wetsartikelen	35
4.3. Kenmerken van de populatie	35
Gebruikte terminologie	38
Gegevensbronnen	41

SCOPE

Dit rapport maakt deel uit van een reeks statistische rapporten die jaarlijks door het Vias institute worden uitgebracht. Elk statistisch rapport bevat een beperkt geheel van cijfers en statistieken, zowel afkomstig van het Vias institute als van externe bronnen. Het doel is een zo volledig mogelijk statistisch beeld te geven van de situatie in een welbepaald gebied van de verkeersveiligheid. In dit statistisch rapport worden de meest recent beschikbare gegevens rond rijvaardigheid en rijgeschiktheid van bestuurders in België samengevat.

Onder rijvaardigheid verstaan we het geheel van competenties – kennis, vaardigheden en attitudes – die vereist zijn om veilig aan het verkeer deel te nemen als bestuurder. Onder rijgeschiktheid verstaan we de medische en functionele, inclusief fysieke en cognitieve, vereisten om een voertuig te kunnen besturen. Dit rapport heeft enkel betrekking op kandidaat-bestuurders en bestuurders van gemotoriseerde voertuigen die een rijbewijs vergen. Het bevat dus geen gegevens met betrekking tot zwakke weggebruikers.

Rijvaardigheid en rijgeschiktheid zijn noodzakelijke voorwaarden voor veilig verkeersgedrag. De belangrijkste processen en maatregelen die hierop betrekking hebben, zijn: de rijopleiding, de rijexamen en rijbewijsaflevering voor alle bestuurders, de rijgeschiktheidsevaluatie voor personen met medische en/of psychologische aandoeningen, en de medische en psychologische herstelonderzoeken van verkeersovertreders bij een verval van het recht tot sturen.

Dit rapport is waar mogelijk gebaseerd op officiële cijfers. Waar deze gegevens niet beschikbaar zijn, worden zelfgerapporteerde statistische gegevens weergegeven. Dit rapport bevat een overzicht van de bestaande (jaar)cijfers met betrekking tot (tussen haakjes de bron van de cijfers):

- opleidingstrajecten voor rijbewijs B (wagen) (GOCA),
- theorie- en praktijkexamens (alle rijbewijscategorieën) (GOCA),
- afgeleverde rijbewijzen en socio-demografisch profiel van rijbewijs B houders (FOD Mobiliteit en Vervoer; BELDAM),
- rijbewijsgerelateerde veroordelingen (FOD Justitie),
- rijgeschiktheidsevaluaties (CARA-afdeling van het Vias institute), en
- medische en psychologische herstelonderzoeken (Herstelonderzoeken-afdeling van het Vias institute).

Op het einde van dit rapport wordt verwezen naar de originele bronnen. De gebruikte terminologie wordt zowel in de inleidende teksten als in de terminologielijst achteraan uitgelegd.

1. RIJOPLEIDING EN RIJEXAMENS

Dit hoofdstuk presenteert recente cijfers met betrekking tot rijopleiding (rijbewijscategorie B: wagen) en rijexaminering (alle rijbewijscategorieën) in België. Deze gegevens zijn afkomstig van de GOCA (Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs).

Wat de theorie- en praktijkexamens betreft, zijn officieel gepubliceerde gegevens beschikbaar in de GOCA-jaarverslagen. Deze secties starten met een overzicht van het jaarlijks aantal afgelegde examens, alsook van de slaagpercentages, naar verschillende rijbewijscategorieën. De opgenomen categorieën zijn:

- AM (voormalige categorie A3) (bromfiets)
- A1, A2, A (voormalige categorieën A/A-) (motorfiets)
- B (auto)
- B + E (auto + aanhangwagen)
- G (landbouwvoertuig)

Gegevens met betrekking tot de rijbewijscategorieën C (vrachtwagen) en D (autobus/autocar) worden sinds 2008/2009 niet meer gepubliceerd in de GOCA-jaarverslagen. De GOCA beschikt niet meer over deze gegevens sinds de hervorming waarbij men voor categorie D vanaf 10/09/2008, en voor categorie C vanaf 10/09/2009 moet voldoen aan de vereisten van vakbekwaamheid.

Na de algemene cijfers en evoluties worden grafieken gepresenteerd die dezelfde gegevens gedifferentieerd weergeven naar kenmerken van de populatie (leeftijd, geslacht).

Aangezien gecentraliseerde cijfers met betrekking tot gevolgde rijopleidingen in België tot op heden ontbreken, baseert de sectie rond rijopleiding zich op zelfgerapporteerde gegevens van personen die zich voor de eerste maal aandienen voor het praktisch rijbewijs B examen. Bron van deze gegevens is een jaarlijks door de GOCA georganiseerde enquête bij in 10 examencentra bij een steekproef van ongeveer 1000 kandidaat-bestuurders, met als doel informatie te bekomen over het opleidingstraject, en na te gaan of bepaalde tendensen over de jaren heen worden bevestigd of evolueren (meer informatie in de gegevensbronnen). De rijopleiding voor personen die kandideren voor het rijbewijs B is hervormd op 1 september 2006. Sindsdien kan men, na het slagen in het theorie-examen, kiezen tussen twee opleidingsmodellen¹:

- voorlopig rijbewijs 18 maanden (minimum 20u rijles + alleen rijden)
- voorlopig rijbewijs 36 maanden (rijden met een begeleider, geen verplichte rijles)

Deze sectie start met een overzicht van de keuze voor de twee mogelijke modellen van voorlopig rijbewijs over de laatste 5 jaar. Vervolgens worden grafieken weergegeven die een onderscheid maken naar leeftijd, geslacht en gewest.

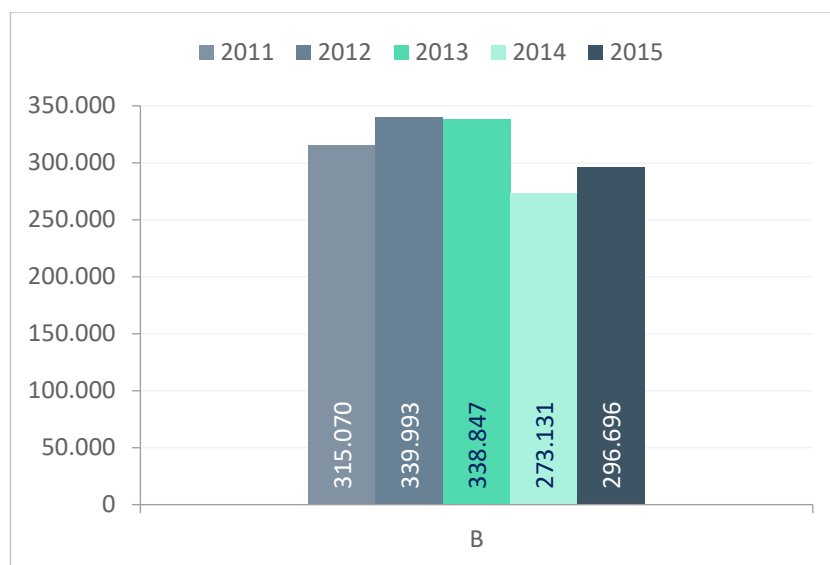
Enkele op de GOCA-enquête gebaseerde grafieken die een koppeling maken tussen zelfgerapporteerde gegevens en het slaagpercentage op het praktijkexamen zijn bijkomend opgenomen op het einde van de sectie rond de praktijkexamens. De variabelen die daarbij aan bod komen, zijn: type voorlopig rijbewijs, aantal gereden kilometers voor het praktijkexamen en wel/geen rijles op een rijtschool gevolgd.

Opmerking: Aangezien het laatste jaarverslag van GOCA en de laatste enquêtes dateren van 2015, beperkt de in dit rapport besproken evolutie van de cijfers met betrekking tot het rijbewijs en de praktische en theoretische examens zich tot 2015. De cijfers die worden voorgesteld in dit eerste hoofdstuk, zijn derhalve dezelfde als die van het laatste statistisch rapport betreffende de rijvaardigheid en rijgeschiktheid.

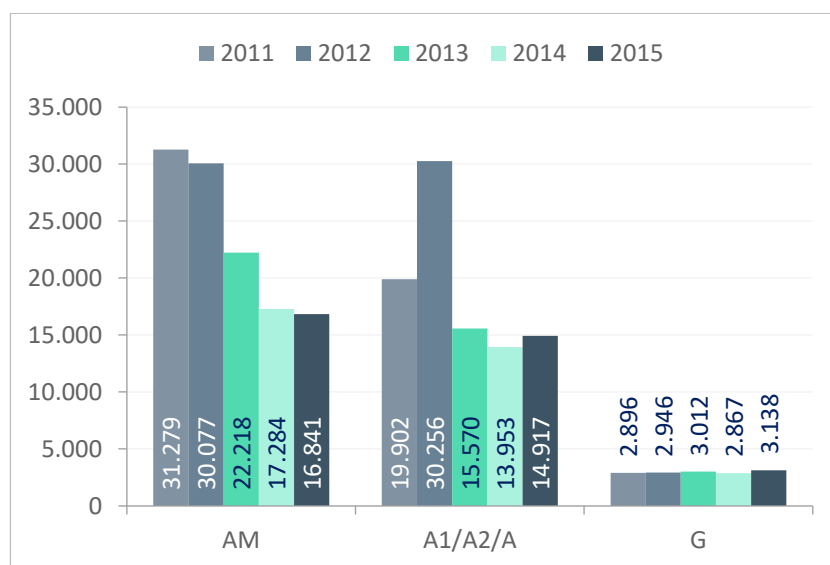
¹ Dit blijft zo tot de nieuwe hervorming van de rijopleiding van kracht wordt in 2018.

1.1. Theorie-examens

Figuur 1. Aantal theorie-examens rijbewijscategorie B versus AM, A1/A2/A, G, 2011-2015.



Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

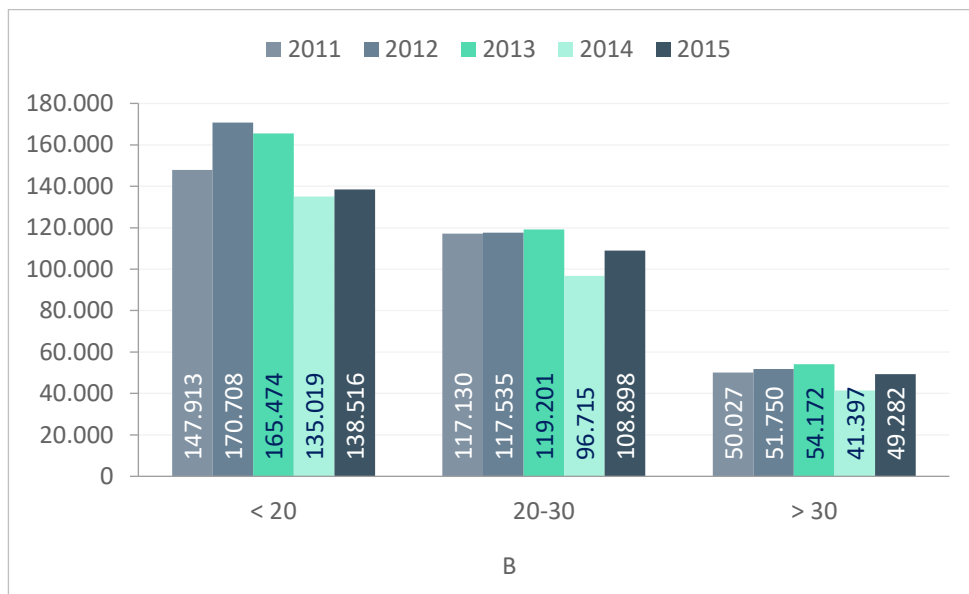


Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

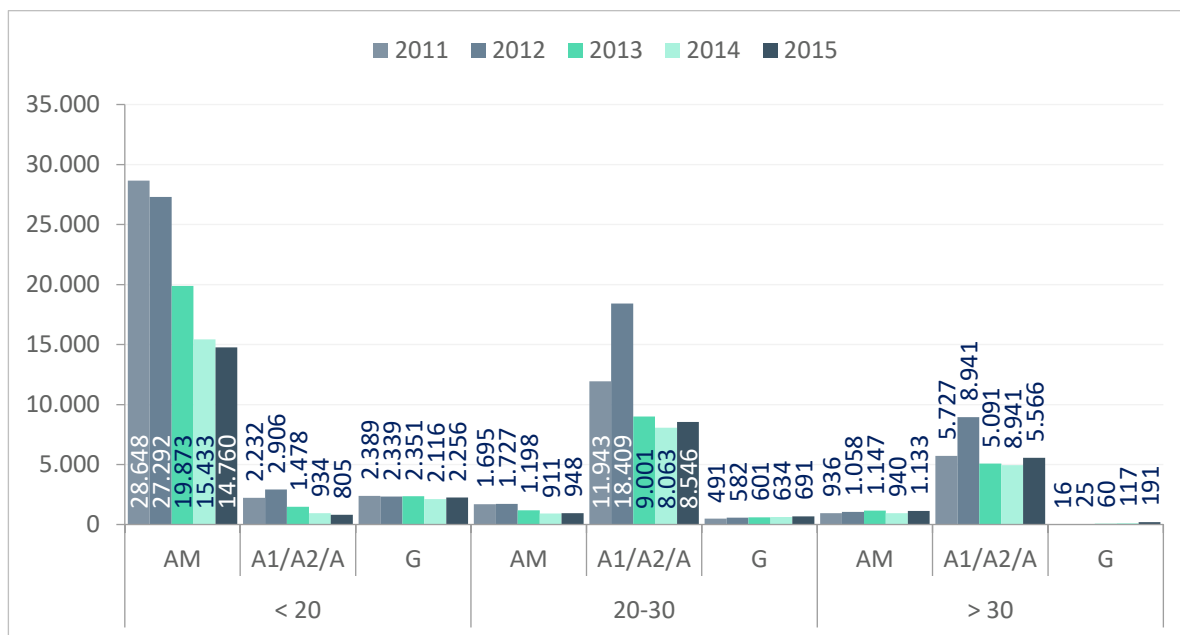
Deze Figuren geven de evolutie (2011-2015) weer van het aantal afgelegde theorie-examens voor de rijbewijscategorieën AM, A1/A2/A, B en G. De cijfers slaan op het aantal theorie-examens en niet op het aantal kandidaten. Een kandidaat kan meermaals een examen afleggen. De cijfers voor categorie B worden apart gepresenteerd omwille van de andere grootteorde (de schalen van beide Figuren verschillen).

De meeste theoretische examens worden afgelegd voor rijbewijscategorie B. Hoewel het aantal afgelegde theoretische examens voor deze rijbewijscategorie de afgelopen twee jaar lager lag, is er in de loop der jaren geen duidelijke neerwaartse tendens op lange termijn vast te stellen. Het aantal theoretische examens voor rijbewijscategorie AM neemt daarentegen ieder jaar af sinds 2011, terwijl het aantal theoretische examens voor rijbewijscategorie G neigt te stagneren in de loop van de tijd. Tot slot zien we dat het aantal theoretische examens voor de categorieën A/A1/A2 uitzonderlijk hoger lag in 2012 en dan stabiel bleef tot 2015.

Figuur 2. Aantal theorie-examens rijbewijscategorie B versus AM, A1/A2/A, G naar leeftijd, 2011-2015.



Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

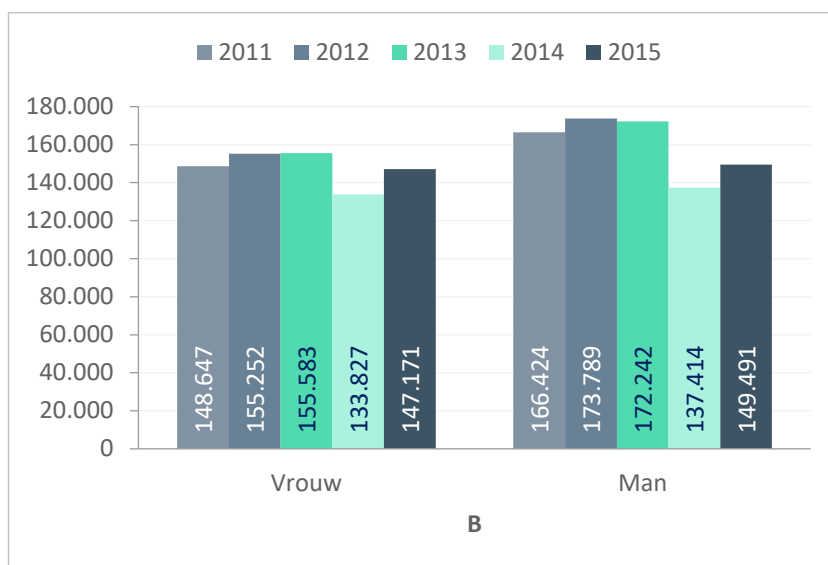


Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

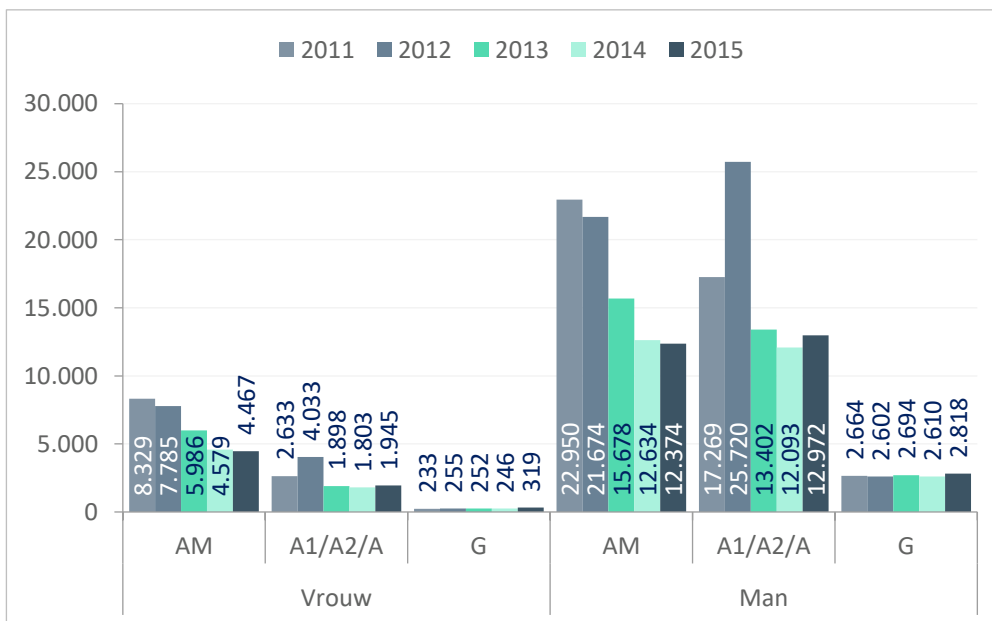
Deze Figuren geven de evolutie (2011-2015) weer van het aantal afgelegde theorie-examens voor de rijbewijscategorieën AM, A1/A2/A, B en G, naar 3 leeftijdscategorieën: <20 jaar, 20 tot 30 jaar en >30 jaar. De cijfers slaan op het aantal theorie-examens en niet op het aantal kandidaten. Een kandidaat kan meermaals een examen afleggen. De cijfers voor categorie B worden apart gepresenteerd omwille van de andere grootteorde (de schalen van beide Figuren verschillen).

Van alle rijbewijscategorieën is categorie B veruit het populairst bij elke leeftijdsgroep. De meeste theorie-examens (categorie B) worden afgelegd door kandidaten jonger dan 20 jaar: 138.516 examens in 2015, tegenover 108.898 examens door 20- tot 30-jarigen en 49.282 door kandidaten ouder dan 30 jaar. Er is overigens geen duidelijke tendens te ontwaren in het aantal theorie-examens voor rijbewijscategorie B dat wordt afgelegd door de drie leeftijdsgroepen. Het aantal afgelegde theorie-examens voor de rijbewijscategorie AM (bromfiets) gaat jaar na jaar achteruit. Het zijn voornamelijk personen jonger dan 20 jaar die hieraan deelnemen. Het theorie-examen voor rijbewijscategorieën A1/A2/A wordt meer afgelegd door personen tussen de 20 en de 30 jaar en het aantal deelnames van deze leeftijdsgroep is stabiel gebleven in de laatste drie jaar. Het jaarlijkse aantal theorie-examens voor rijbewijscategorie G ligt heel laag en het betreft vooral jongeren (< 20 jaar).

Figuur 3. Aantal theorie-examens rijbewijscategorie B versus AM, A1/A2/A, G naar geslacht, 2011-2015 AM, A1/A2/A, et G en fonction du sexe, 2011-2015.



Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

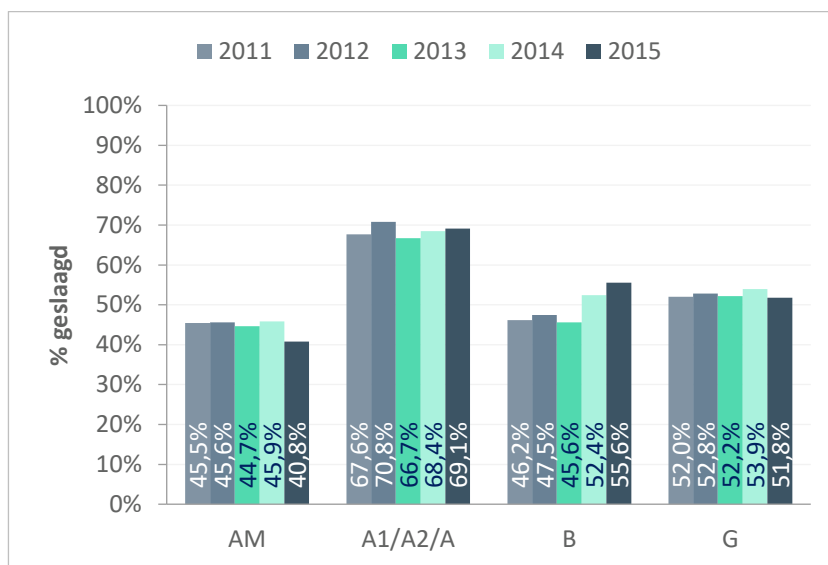


Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

Deze Figuren geven de evolutie (2011-2015) weer van het aantal afgelegde theorie-examens voor de rijbewijscategorieën AM, A1/A2/A, B en G, naar geslacht. De cijfers slaan op het aantal theorie-examens en niet op het aantal kandidaten. Een kandidaat kan meermaals een examen afleggen. De cijfers voor categorie B worden apart gepresenteerd omwille van de andere grootteorde (de schalen van beide Figuren verschillen).

Over het algemeen, ongeacht de rijbewijscategorie, nemen meer mannen dan vrouwen deel aan het theoretisch examen. Bij de theorie-examens voor rijbewijscategorie B (auto) is er in de betreffende periode (2011-2015) geen algemene neerwaartse of opwaartse tendens merkbaar, noch in het algemeen, noch geslachtsgebonden. De theorie-examens voor het verkrijgen van rijbewijscategorie AM (bromfiets) vertonen daarentegen wel een duidelijke dalende tendens, die heel uitgesproken is bij de mannen, maar toch ook weerspiegeld wordt bij de vrouwen. Theorie-examens voor rijbewijscategorieën AM (bromfiets) en A1/A2/A (motorfiets) worden veel vaker afgelegd door mannen dan door vrouwen.

Figuur 4. Slaagpercentage theorie-examen rijbewijscategorie AM, A1/A2/A, B en G, 2011-2015.

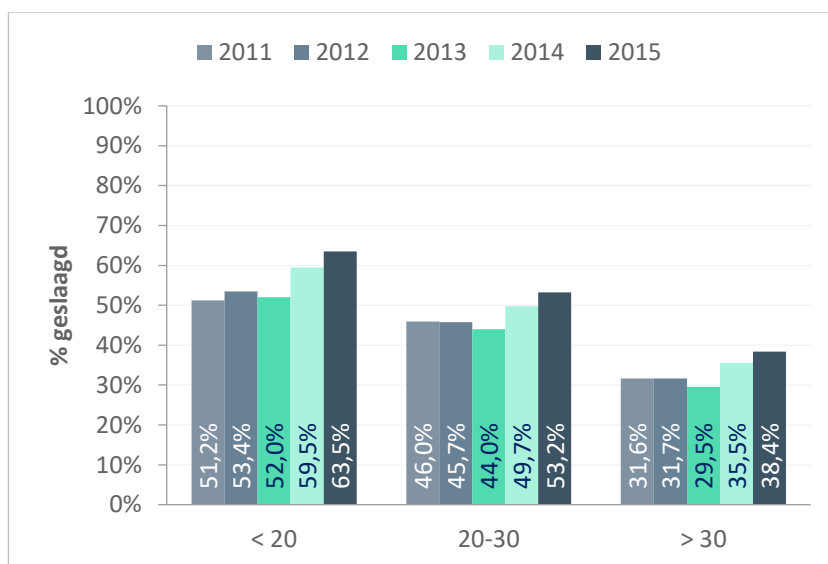


Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

De volgende figuur geeft de evolutie (2011-2015) weer van het slaagpercentage voor het theorie-examen voor de rijbewijscategorieën AM, A1/A2/A, B en G.

Het slaagpercentage van de theorie-examens verschilt van jaar tot jaar, zonder dat er zich een duidelijke tendens aftekent. Dat geldt voor elke rijbewijscategorie. Met nagenoeg 70% ligt het slaagpercentage systematisch hoger voor rijbewijscategorieën A1/A2/A (motorfiets) dan voor categorieën B en G (rond de 50%) en AM (rond de 40% en de 45%). Verder merken we op dat het slaagpercentage van het theorie-examen voor categorie B gestegen is in de laatste twee jaar².

Figuur 5. Slaagpercentage theorie-examen rijbewijscategorie B naar leeftijd, 2011-2015.



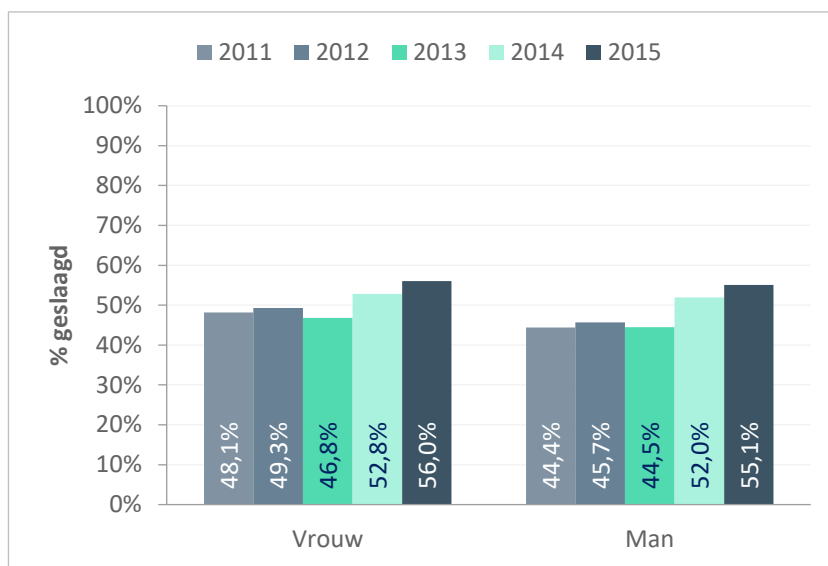
Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

Deze figuur geeft de evolutie (2011-2015) weer van het slaagpercentage voor de rijbewijscategorie B naar 3 leeftijdscategorieën: <20 jaar, 20 tot 30 jaar en >30 jaar.

² Het is niet uitgesloten dat het slaagpercentage van de theorie-examens zal veranderen na de inwerkingtreding van de hervorming van de rijopleiding in 2018. Het is te verwachten dat de theorie-examens strenger zullen worden en het slaagpercentage bijgevolg zal dalen.

Het slaagpercentage van het theorie-examen verschilt naargelang de leeftijd: hoe jonger de kandidaten, hoe hoger de kans op slagen. In 2015 bedroeg het slaagpercentage 63,5% voor de leeftijdsgroep onder de 20 jaar, 53,2% voor de 20- tot 30-jarigen en ten slotte 38,4% voor de 30-plussers. Omgerekend kan men stellen dat 23% van de Belgische bevolking³ onder de 20 jaar (in dit geval: 17-19 jaar), 4% van de Belgische bevolking tussen de 20 en de 30 jaar en 1% van de Belgen ouder dan 30 jaar (in dit geval: 31 tot 50 jaar) slaagden voor het theoretisch examen voor rijbewijscategorie B in 2015.

Figuur 6. Slaagpercentage theorie-examen rijbewijscategorie B naar geslacht, 2011-2015.



Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

Deze figuur geeft de evolutie (2011-2015) weer van het slaagpercentage voor de rijbewijscategorie B naar geslacht.

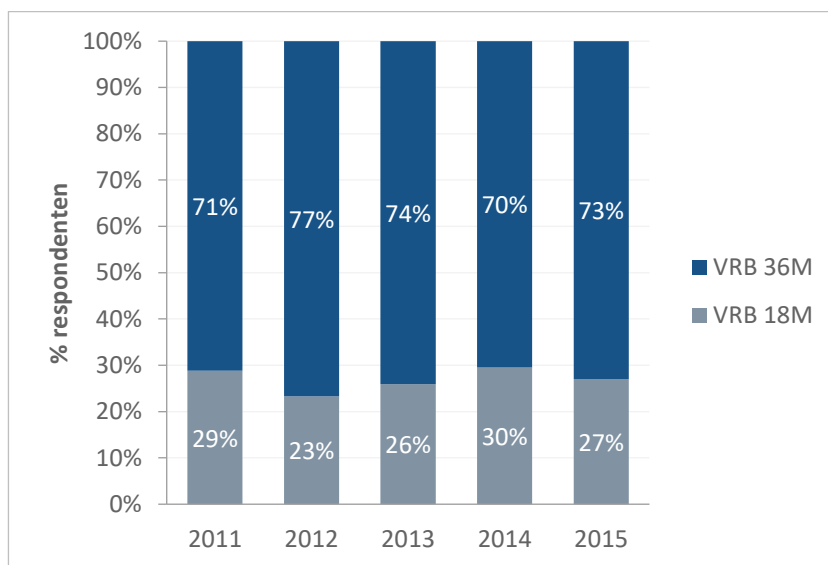
Het slaagpercentage van de theorie-examens is door de band genomen vergelijkbaar voor mannen en vrouwen. Het slaagpercentage per geslacht evolueerde net als het algemene slaagpercentage in de laatste twee jaar in stijgende lijn.

1.2. Rijopleiding rijbewijscategorie B

Deze sectie geeft een overzicht van resultaten van een jaarlijkse enquête uitgevoerd door de GOCA in 10 examencentra bij een steekproef van ong. 1000 personen die zich voor de eerste maal aandienen voor het praktisch rijbewijs B examen. Cijfers van de laatste 5 beschikbare jaren worden weergegeven voor het percentage respondenten naargelang het gekozen model van voorlopig rijbewijs (VRB). Aangezien de cijfers over de jaren heen weinig blijken te variëren, worden in de tweede figuur enkel data van het meest recent beschikbare jaar weergegeven.

³ Bevolking op 1 januari 2015 (bron: Statbel)

Figuur 7. Gekozen type voorlopig rijbewijs, 2011-2015.

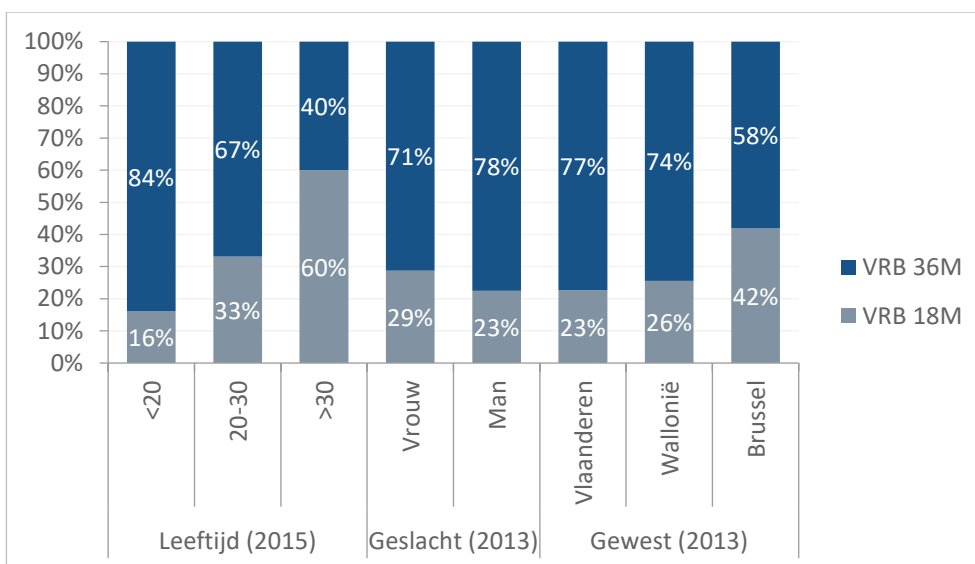


Bron: GOCA - Enquêtes, 2011-2015

Deze figuur geeft de evolutie (2011-2015) weer van het aandeel respondenten dat aangeeft gekozen te hebben voor het voorlopig rijbewijs (VRB) model 18 maanden⁴ dan wel voor het voorlopig rijbewijs (VRB) model 36 maanden⁵.

Over het algemeen kiezen de meeste personen voor een voorlopig rijbewijs (VRB) 36 maanden (70% tot 77% in de laatste vijf jaar). Slechts 23% tot 30% van de kandidaten kiest voor een voorlopig rijbewijs 18 maanden (met minimaal 20 uur rijles met de rijsschool). De verhouding tussen het aantal personen dat kiest voor een voorlopig rijbewijs 18 maanden dan wel 36 maanden, verschilt weinig van jaar tot jaar.

Figuur 8. Gekozen type voorlopig rijbewijs volgens verschillende kenmerken.



Bron: GOCA - Enquêtes, 2013-2015

Deze figuur geeft het percentage respondenten weer dat aangeeft gekozen te hebben voor het voorlopig rijbewijs (VRB) model 18 maanden dan wel voor het voorlopig rijbewijs model 36 maanden, naargelang verschillende leeftijdscategorieën (<20, 20-30, >30), geslacht en gewest (voor het laatst beschikbaar jaar).

⁴ wie gaat voor het voorlopig rijbewijs 18 maanden, moet minimaal 20 uur praktijklessen volgen om, na toekenning van een bekwaamheidsattest, zonder begeleider te mogen rijden.

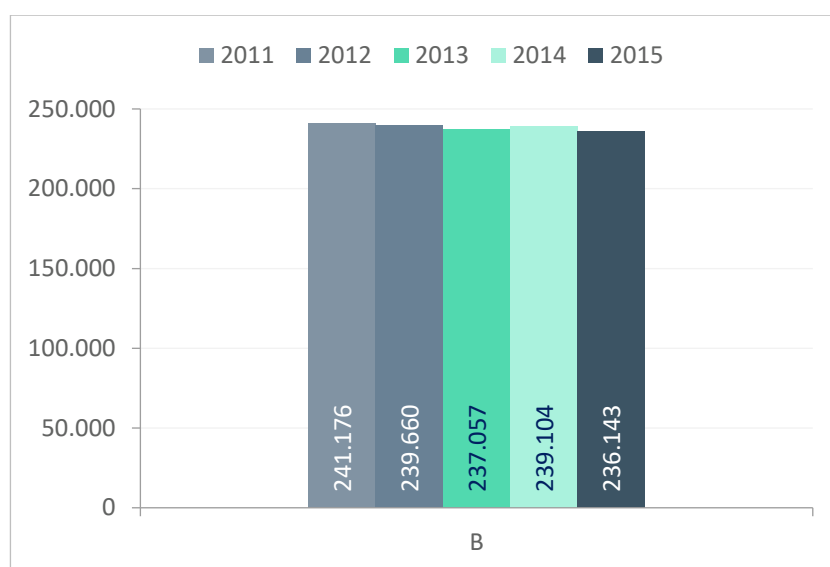
⁵ met een voorlopig rijbewijs met een geldigheidsduur van 36 maanden is rijden alleen toegestaan met een begeleider (rijlessen niet verplicht).

Er is een duidelijk verschil in het gekozen type voorlopig rijbewijs afhankelijk van de leeftijd. Oudere kandidaten kiezen vaker voor het voorlopige rijbewijs (VRB) met een geldigheidsduur van 18 maanden. 16% van de jongeren onder 20 jaar koos voor een VRB 18 maanden, terwijl dit 33% bedroeg bij de 20- tot 30-jarigen en 60% bij de 30-plussers. Bovendien kiezen mannen (78%) iets vaker voor het VRB 36 maanden dan vrouwen (71%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kiezen nagenoeg twee keer meer kandidaat-bestuurders (42%) voor een VRB 18 maanden dan in het Vlaams of het Waals Gewest (respectievelijk 23% en 26%).

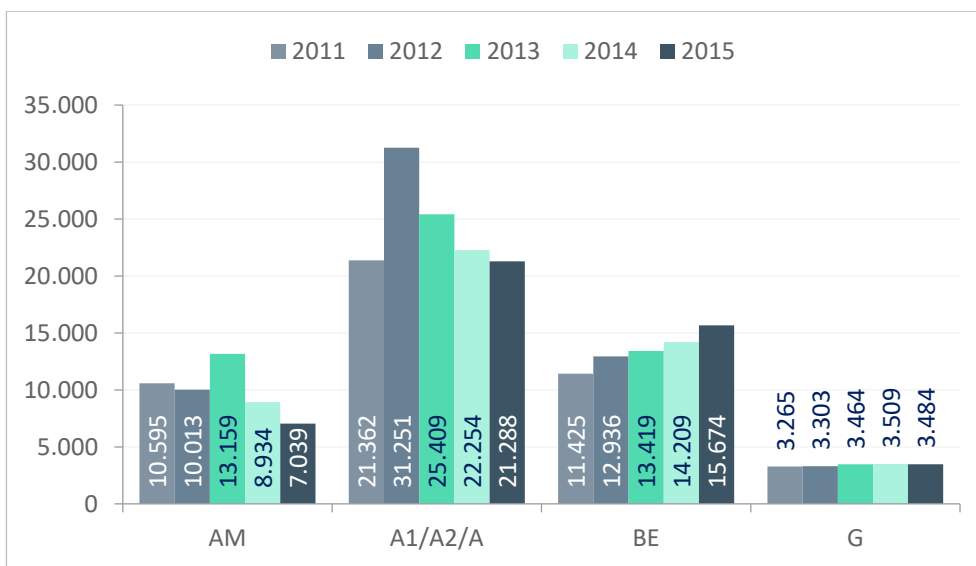
1.3. Praktijkexamens

Praktijkexamens om het rijbewijs te behalen, zijn vereist voor alle rijbewijscategorieën. Deze praktijkexamens kunnen, naargelang het soort rijbewijs, op privéterrein buiten het verkeer en/of op de openbare weg plaatsvinden. Voor rijbewijscategorie AM (bromfiets) geldt enkel een examen op privéterrein. Voor rijbewijscategorie B (auto) geldt sinds 1 december 2006 geen examen op privéterrein meer. Sindsdien worden de manoeuvres op de openbare weg getest.

Figuur 9. Aantal praktijkexamens rijbewijscategorie B versus AM, A1/A2/A, BE, G, 2011-2015AM, A1/A2/A, BE et G, 2011-2015.



Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

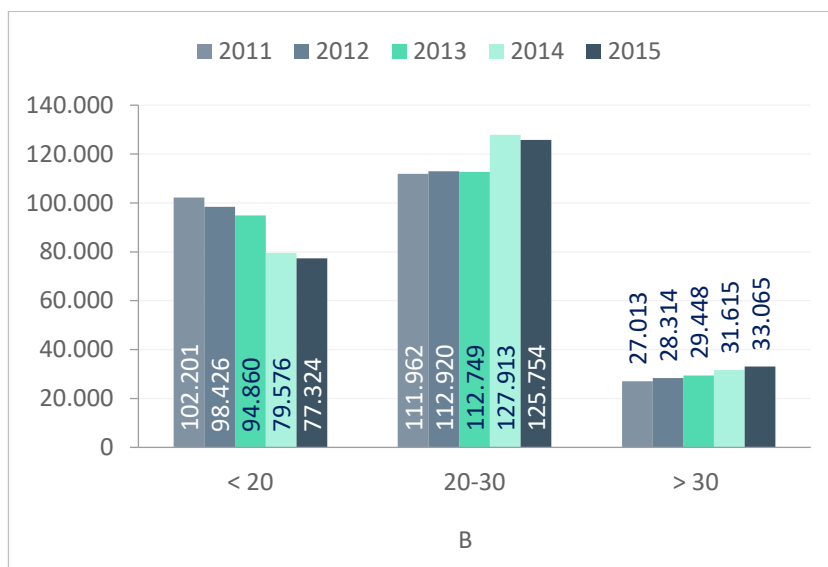


Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

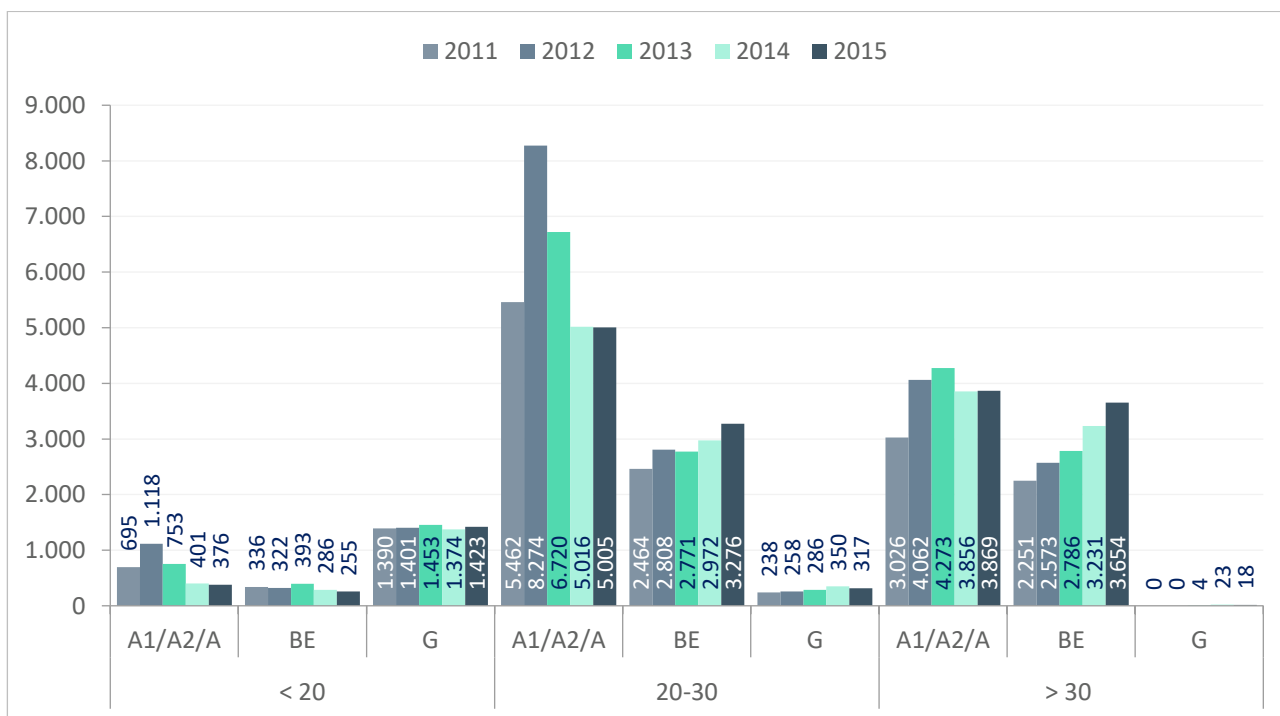
Deze Figuren geven de evolutie (2011-2015) weer van het totaal aantal afgelegde praktijkexamens (op terrein buiten het verkeer en op de openbare weg) voor de rijbewijscategorieën AM, A1/A2/A, B, BE en G. Voor de rijbewijscategorie AM geldt dat enkel een praktijkexamen op terrein buiten het verkeer afgelegd moet worden. De cijfers slaan op het aantal praktijkexamens en niet op het aantal kandidaten. Een kandidaat kan meermaals een examen afleggen. De cijfers voor categorie B worden apart gepresenteerd omwille van de andere grootteorde (de schalen van beide Figuren verschillen).

Het aantal praktische rijexamens voor het rijbewijs categorie B, dat veruit het meest populair is, blijft stabiel in de loop van de jaren. Hetzelfde geldt voor de rijexamens voor landbouwvoertuigen (G). Het aantal rijbewijzen van categorie BE (auto + aanhangwagen) neemt daarentegen toe met de jaren. Het aantal praktijkexamens voor rijbewijscategorie AM (bromfiets) is afgenomen in de laatste drie jaar, zo ook het aantal praktijkexamens voor rijbewijscategorieën A1/A2/A (motorfiets) in de laatste vier jaar.

Figuur 10. Aantal praktijkexamens rijbewijscategorie B versus A1/A2/A, BE, G naar leeftijd, 2011-2015.



Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

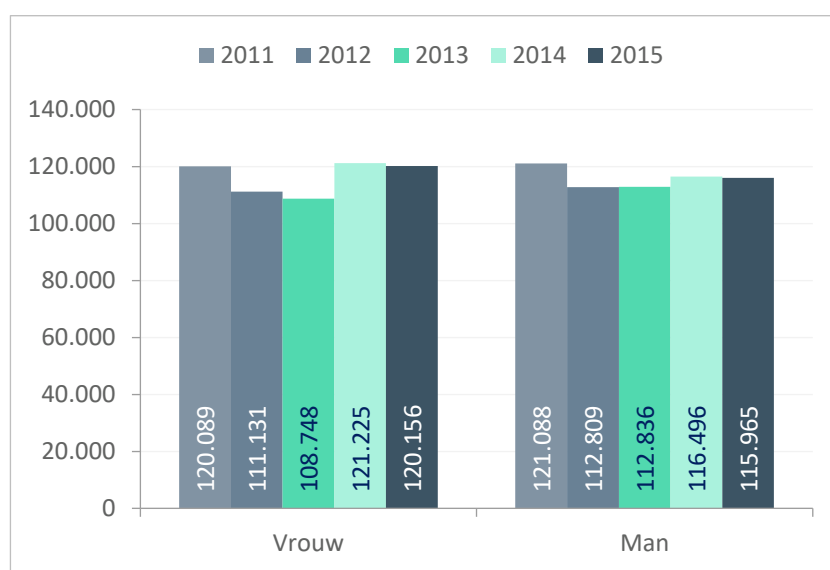


Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

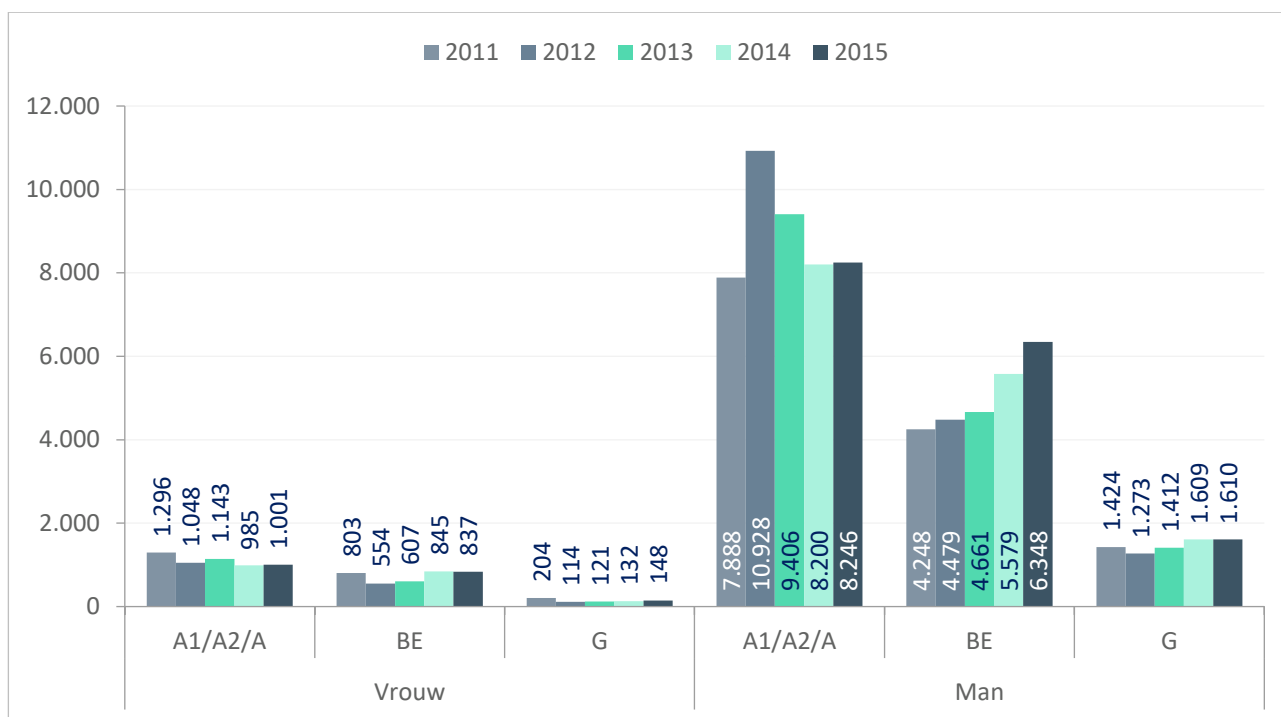
Deze Figuren geven de evolutie (2011-2015) weer van het aantal afgelegde praktijkexamens op de openbare weg weer voor de rijbewijscategorieën A1/A2/A, B, BE en G, naar 3 leeftijdscategorieën: <20 jaar, 20 tot 30 jaar en >30 jaar. De cijfers slaan op het aantal examens en niet op het aantal kandidaten. De cijfers voor categorie B worden apart gepresenteerd omwille van de andere grootteorde (de schalen van beide Figuren verschillen).

Het merendeel van de praktijkexamens voor rijbewijscategorie B wordt afgelegd door kandidaten jonger dan 30 jaar. We stellen echter vast dat het aantal praktijkexamens dat wordt afgelegd door personen jonger dan 20 jaar, ieder jaar afneemt, terwijl meer en meer personen van 20 tot 30 jaar of ouder dan 30 jaar eraan deelnemen, waarbij de laatste categorie echter een kleine minderheid blijft in de populatie voor rijbewijscategorie B. De praktijkexamens voor rijbewijscategorieën A1/A2/A (motorfiets) en BE (auto + aanhangwagen) worden afgelegd door personen ouder dan 20 jaar, met name door 20- tot 30-jarigen. Het aantal praktijkexamens voor categorie BE lijkt jaar na jaar toe te nemen, terwijl er zich voor categorieën A1/A2/A geen duidelijke tendens aftekent. Het praktijkexamen voor rijbewijscategorie G trekt vooral jongeren onder de 20 jaar aan.

Figuur 11. Aantal praktijkexamens rijbewijscategorie B versus A1/A2/A, BE, G naar geslacht, 2011-2015.



Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

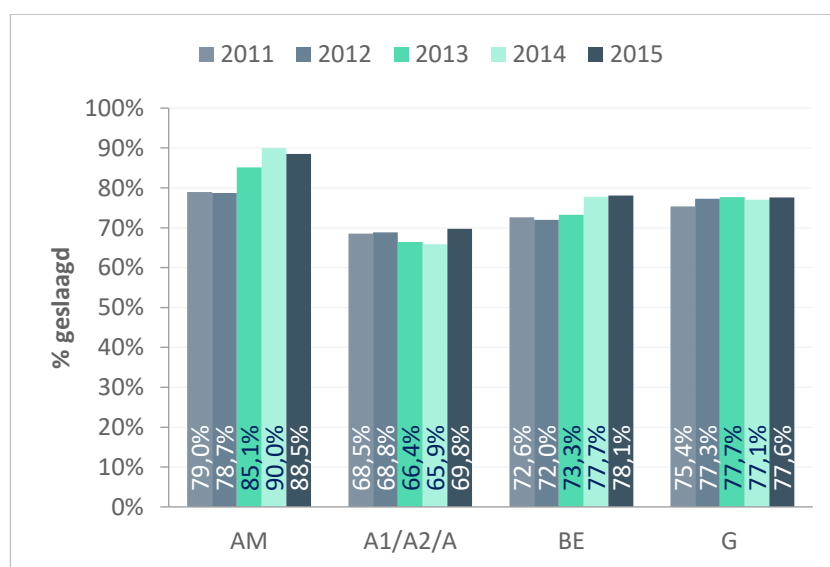


Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

Deze Figuren geven de evolutie (2011-2015) weer van het aantal afgelegde praktijkexamens op de openbare weg voor de rijbewijscategorieën A1/A2/A, BE en G, naar geslacht. De cijfers slaan op het aantal examens en niet op het aantal kandidaten. De cijfers voor categorie B worden apart gepresenteerd omwille van de andere grootteorde (de schalen van beide Figuren verschillen).

Het aantal afgelegde praktijkexamens voor rijbewijscategorie B is relatief stabiel van jaar tot jaar, zowel bij de mannen als bij de vrouwen. Voor alle andere rijbewijscategorieën worden de meeste praktijkexamens op de openbare weg (A1/A2/A, BE, G) echter afgelegd door mannelijke kandidaten. Er tekent zich geen duidelijke op- of neerwaartse tendens af in de loop van de jaren, tenzij een voortdurende toename van het aantal BE-praktijkexamens bij de mannen.

Figuur 12. Slaagpercentage praktijkexamen op terrein buiten het verkeer volgens rijbewijscategorie, 2011-2015 .



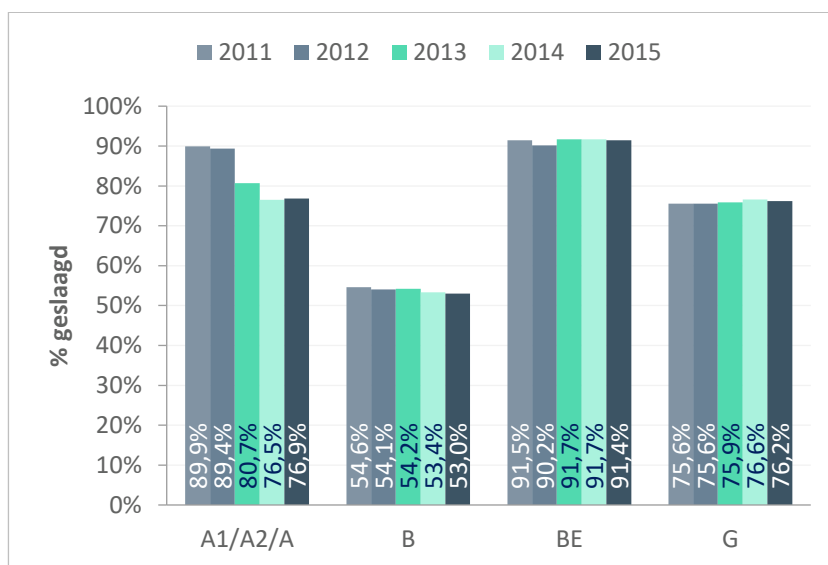
Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

Deze figuur geeft de evolutie (2011-2015) weer van het slaagpercentage van het praktijkexamen op privéterrein voor de rijbewijscategorieën AM, A1/A2/A, BE en G. Voor rijbewijscategorie AM geldt enkel een

examen op privéterrein. Voor rijbewijscategorie B geldt sinds 1 december 2006 geen examen op privéterrein meer.

Voor elke rijbewijscategorie (AM, A1/A2/A, BE en G) slaagt het merendeel van de kandidaten voor het praktijkexamen. De slaagkans ligt het hoogst bij rijbewijscategorie AM (tussen 79% en 90% afhankelijk van het jaar). De slaagpercentages van het praktijkexamen op privéterrein variëren van jaar tot jaar voor elk van de rijbewijscategorieën, zonder dat hierin een duidelijke lijn te trekken is.

Figuur 13. Slaagpercentage praktijkexamen op de openbare weg volgens rijbewijscategorie, 2011-2015 .

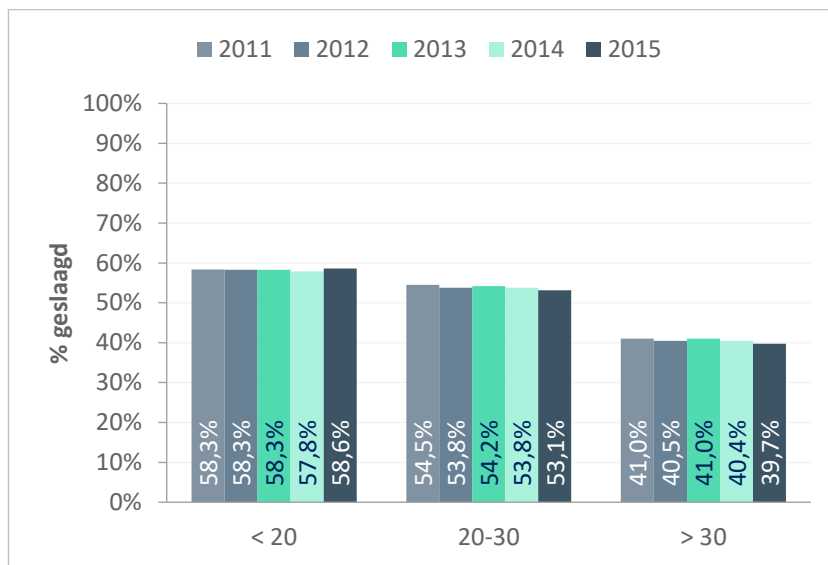


Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

Deze figuur geeft de evolutie (2011-2015) weer van het slaagpercentage van het praktijkexamen op de openbare weg voor de rijbewijscategorieën A1/A2/A, B, BE en G. Voor rijbewijscategorie AM geldt enkel een examen op privéterrein.

Het slaagpercentage van het praktijkexamen op de openbare weg ligt systematisch hoger voor categorie BE (ieder jaar minstens 90%), terwijl het voor categorie B nauwelijks hoger ligt dan 50%. De slaagpercentages van de praktijkexamens op de openbare weg zijn voor rijbewijscategorieën BE en G relatief stabiel door de jaren heen. Voor de praktijkexamens voor rijbewijscategorieën B en met name A/A1/A2 neemt het slaagpercentage daarentegen met de jaren af (behalve in 2015 voor deze laatste rijbewijscategorie).

Figuur 14. Slaagpercentage praktijkexamen rijbewijscategorie B naar leeftijd, 2011-2015.

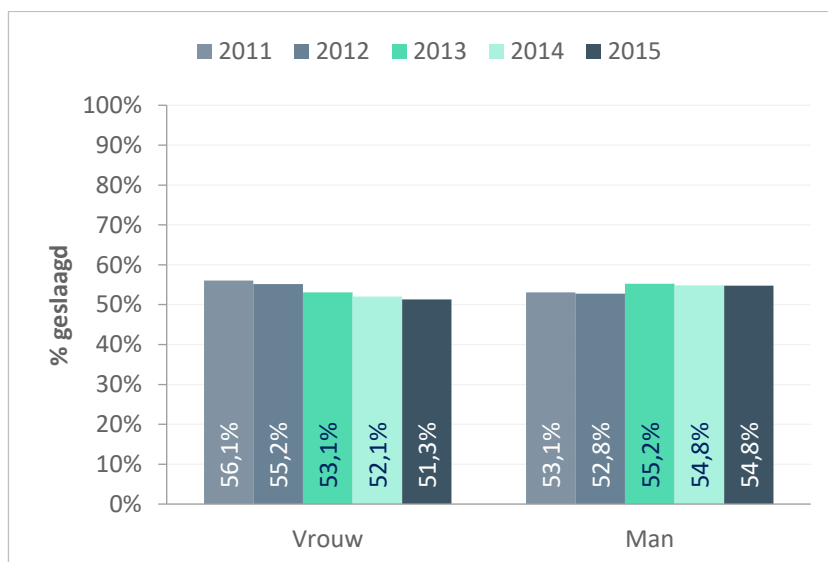


Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

Deze figuur geeft de evolutie (2011-2015) weer van het slaagpercentage voor de rijbewijscategorie B naar leeftijd. Deze cijfers zijn enkel gepubliceerd voor praktijkexamens voor rijbewijscategorie B.

Het slaagpercentage van het praktijkexamen voor rijbewijscategorie B verschilt afhankelijk van de leeftijd van de kandidaat-bestuurders. Het neigt af te nemen met de leeftijd van de kandidaten. In 2015 bedroeg het slaagpercentage 59% voor de leeftijdsgroep onder de 20 jaar, 53% voor de leeftijdsgroep van 20 tot 30 jaar en 40% voor de leeftijdsgroep boven de 30 jaar. Deze slaagpercentages blijven stabiel van jaar tot jaar. Omgerekend kan men stellen dat 12% van de Belgische bevolking⁶ onder de 20 jaar (in dit geval: 17-19 jaar), 4% van de Belgische bevolking tussen de 20 en de 30 jaar en 0,4% van de Belgen ouder dan 30 jaar (in dit geval: 31 tot 50 jaar) slaagden voor het praktisch examen voor rijbewijscategorie B in 2015.

Figuur 15. Slaagpercentage praktijkexamen rijbewijscategorie B naar geslacht, 2011-2015.



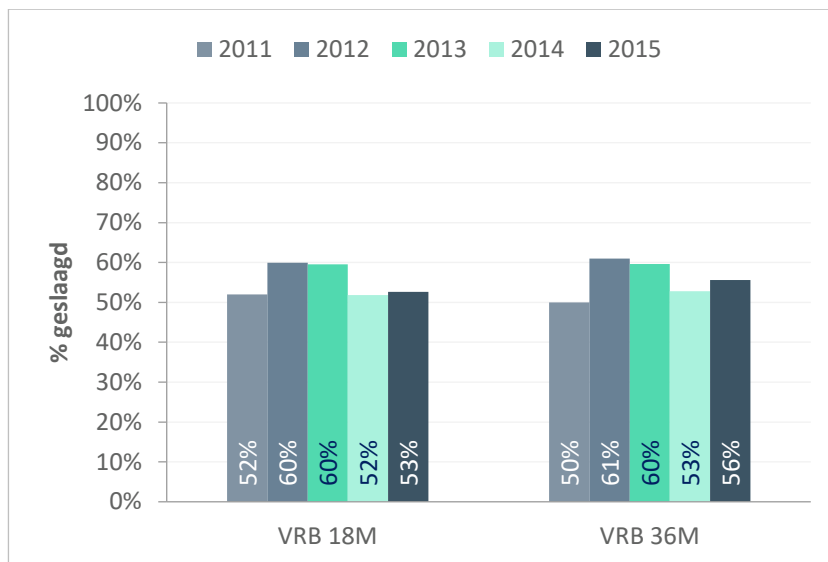
Bron: GOCA - Jaarverslagen, 2011-2015

⁶ Bevolking op 1 januari 2015 (bron : Statbel)

Deze figuur geeft de evolutie (2011-2015) weer van het slaagpercentage voor de rijbewijscategorie B naar geslacht. Deze cijfers zijn enkel gepubliceerd voor praktijkexamens voor rijbewijscategorie B.

Het slaagpercentage van het praktijkexamen voor rijbewijscategorie B is relatief stabiel in de loop van de jaren bij de mannen, terwijl er bij de vrouwen een lichte daling zichtbaar is. Over het algemeen varieert het slaagpercentage niet in functie van het geslacht van de kandidaat-bestuurders.

Figuur 16. Slaagpercentage praktijkexamen rijbewijscategorie B volgens type voorlopig rijbewijs, 2011-2015.

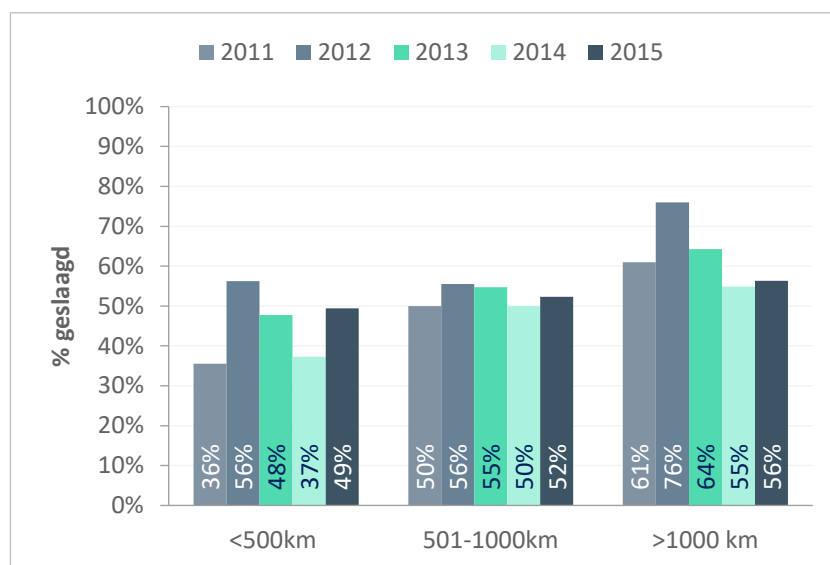


Bron: GOCA - Enquêtes, 2011-2015

Deze figuur is gebaseerd op resultaten van de GOCA-enquête (jaarlijkse enquête in 10 examencentra bij een steekproef van ong. 1000 personen die zich voor de eerste maal aandienen voor het praktisch rijbewijs B examen). Het slaagpercentage wordt weergegeven naargelang het gekozen (zelfrapportage) model van voorlopig rijbewijs (VRB) (18 maanden of 36 maanden). De evolutie 2011-2015 wordt weergegeven.

Deze gegevens geven de evolutie van jaar tot jaar (van 2011 tot 2015) weer. Er is geen duidelijke opwaartse of neerwaartse tendens. De grafiek toont bovendien aan dat de kans op slagen voor het praktische examen voor een rijbewijs van categorie B niet verschilt naargelang de kandidaat-bestuurder in het bezit is van een VRB 18 maanden of een VRB 36 maanden.

Figuur 17. Slaagpercentage praktijkexamen rijbewijscategorie B volgens aantal gereden kilometers voor het examen, 2011-2015.

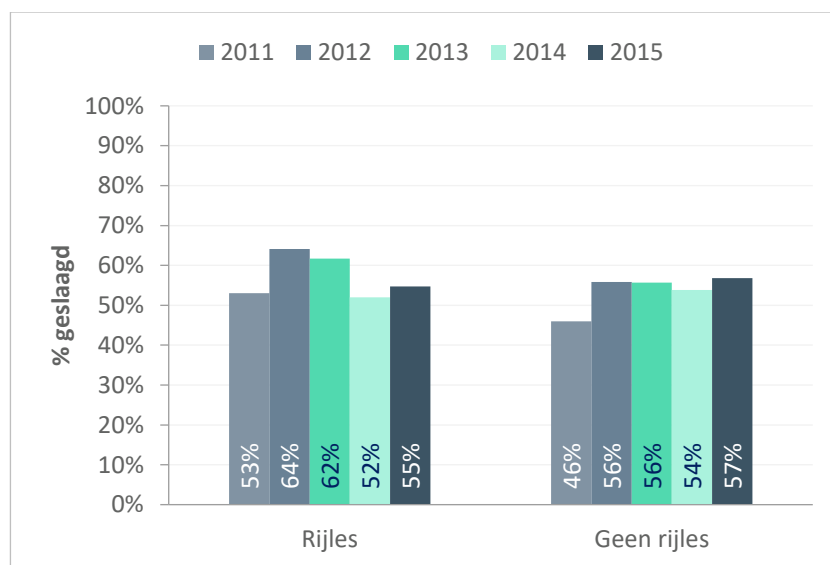


Bron: GOCA - Enquêtes, 2011-2015

Deze figuur is gebaseerd op resultaten van de GOCA-enquête (jaarlijkse enquête in 10 examencentra bij een steekproef van ong. 1000 personen die zich voor de eerste maal aandienen voor het praktisch rijbewijs B examen). Het slaagpercentage wordt weergegeven naargelang het aantal gereden kilometers voorafgaand aan het praktijkexamen (zelfrapportage). De evolutie 2011-2015 wordt weergegeven.

De grafiek laat in wezen zien dat een groter aantal afgelegde kilometers (en zeker >1000km) door de band leidt tot betere slaagkansen voor het praktische rijexamen.

Figuur 18. Slaagpercentage praktijkexamen rijbewijscategorie B volgens wel/geen rijles gevolgd, 2011-2015.



Bron: GOCA - Enquêtes, 2011-2015

Deze figuur is gebaseerd op resultaten van de GOCA-enquête (jaarlijkse enquête in 10 examencentra bij een steekproef van ong. 1000 personen die zich voor de eerste maal aandienen voor het praktisch rijbewijs B examen). Het slaagpercentage wordt weergegeven naargelang het al dan niet gevolgd hebben van rijlessen in een rijschool (zelfrapportage). De evolutie 2011-2015 wordt weergegeven.

Er is geen tendens in de loop van de jaren die wijst op een verschil in slaagkansen voor het praktijkexamen voor rijbewijscategorie B (auto) tussen personen die rijlessen hebben gevolgd bij een erkend instructeur en personen die dat niet hebben gedaan.

2. RIJBEWIJZEN

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van beschikbare data rond rijbewijzen.

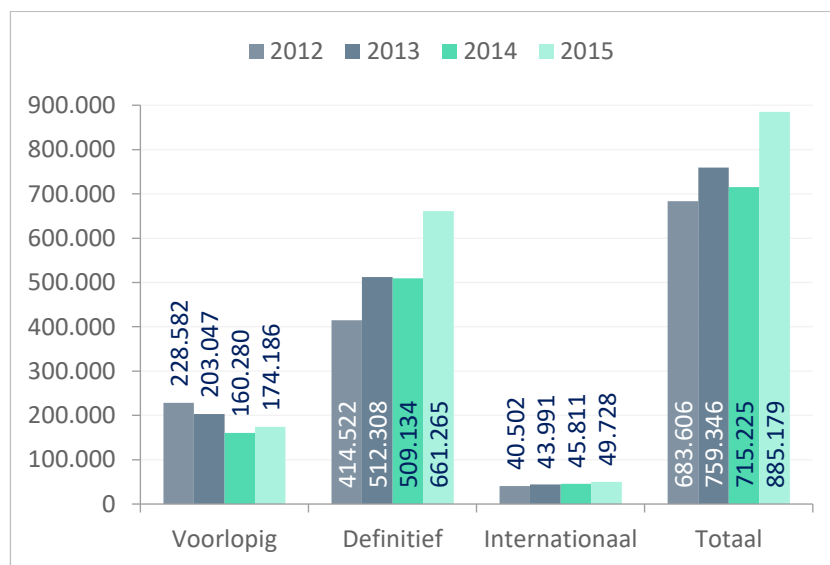
In de eerste plaats wordt het jaarlijks aantal nationaal afgeleverde rijbewijzen weergegeven. Een onderscheid wordt gemaakt naargelang het type rijbewijs: voorlopig⁷ (verschillende modellen), definitief en internationaal. Deze gegevens zijn afkomstig van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Verdere informatie heeft betrekking op de evolutie van het jaarlijks aantal veroordelingen met betrekking tot het rijbewijs. Bron van deze cijfers is het Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting van de FOD Justitie. Dergelijke cijfers geven geen informatie over de prevalentie van overtredingen aangezien deze sterk samenhangen met handavingsinspanningen die kunnen variëren.

Een bron van informatie rond rijbewijsbezit is de BELDAM enquête (2012) die afgenomen werd bij meer dan 8.500 gezinnen in 2009 (<http://www.mobiliteit.fgov.be/beldam>; meer info in de gegevensbronnen), op basis waarvan ook kenmerken van rijbewijsbezitters geanalyseerd kunnen worden. Twee grafieken met betrekking tot deze zelfgerapporteerde gegevens zijn opgenomen: het rijbewijsbezit (alle categorieën) in functie van leeftijd en geslacht enerzijds en in functie van de woonplaats (gewest) anderzijds.

Tot slot kan ook op basis van de rijbewijsgegevens van de FOD Mobiliteit en Vervoer inzicht gekregen worden in het profiel van rijbewijshouders. In dit hoofdstuk staat een tabel met het totaal aantal geleverde rijbewijzen in 2015⁸. De aantallen geleverde rijbewijzen naargelang gekruiste variabelen 'leeftijd x geslacht x gewest (woonplaats)' van de rijbewijshouders werden gevraagd.

Figuur 19. Aantal uitgereikte rijbewijzen, 2012-2015.



Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Deze figuur geeft de evolutie (2012-2015) weer van het aantal jaarlijks afgeleverde rijbewijzen, alsook van de verdeling daarvan over voorlopige, definitieve en internationale rijbewijzen. Het betreft effectief afgeleverde rijbewijsdocumenten, en hier zijn zowel eerste afleveringen, behalen van een nieuwe categorie, hernieuwing van medische geschiktheid (professioneel vervoer), als duplicaten (verlies/diefstal...) in opgenomen.

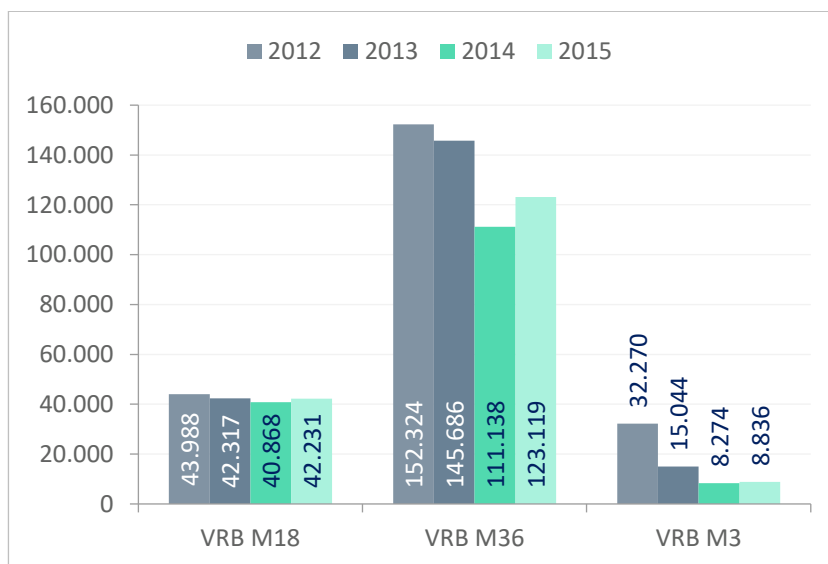
⁷In tegenstelling tot het definitieve rijbewijs zijn de voorlopige rijbewijzen (M18, M36 of M3) slechts geldig op het Belgische grondgebied.

⁸ De laatste gegevens die ter beschikking gesteld worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer dateren van 2015. Bijgevolg stemmen de gegevens met betrekking tot het aantal afgegeven rijbewijzen van categorie B overeen met die van het laatste statistisch rapport betreffende de rijvaardigheid en rijgeschiktheid.

Hoewel er minder internationale rijbewijzen afgegeven worden dan andere types rijbewijzen, neemt de afgifte van dit type rijbewijs zeer licht toe in de loop van de tijd. Met uitzondering van 2015 zien we jaar na jaar een daling van het aantal afgegeven voorlopige rijbewijzen, terwijl het aantal toegekende definitieve rijbewijzen stijgt.

Volgens een internationale enquête op het gebied van verkeersveiligheid (ESRA, 2015-2016) zou 88% van de bevolking in België in bezit zijn van een rijbewijs categorie B. Ter vergelijking: volgens dezelfde enquête beschikt in Frankrijk 94% van de bevolking over een rijbewijs, in Duitsland 92%, in Nederland 90%; terwijl het gemiddelde van de EU-landen op 90% ligt.

Figuur 20. Aantal uitgereikte voorlopige rijbewijzen, 2012-2015.

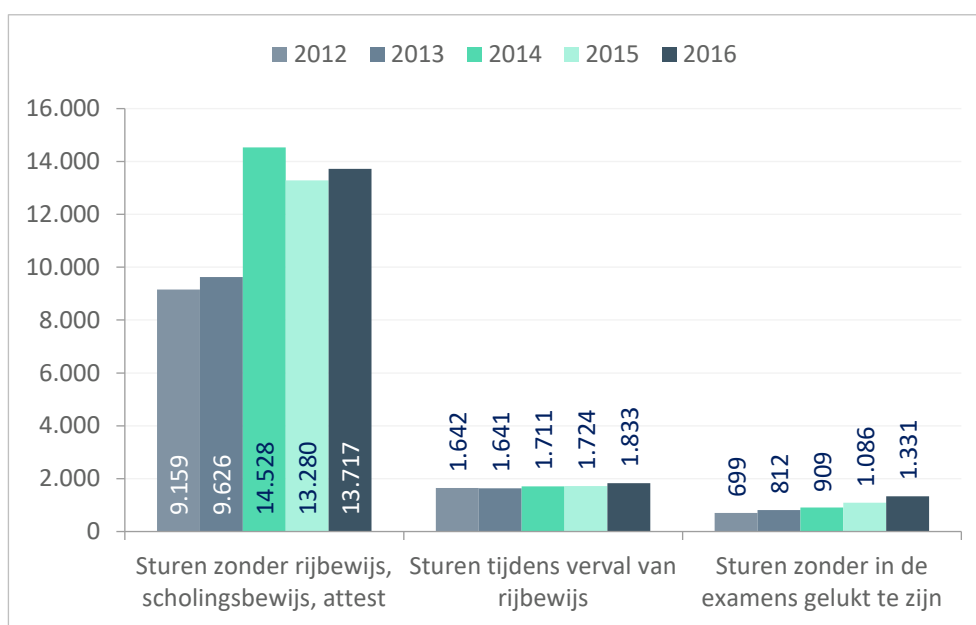


Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Deze figuur geeft de evolutie (2012-2015) weer van het aantal jaarlijks afgeleverde voorlopige rijbewijzen (VRB) naargelang het model: 18 maanden, 36 maanden en M3 (overige). Het betreft effectief afgeleverde rijbewijsdocumenten waar duplicaten (verlies, diefstal...) mee in opgenomen zijn.

Op de grafiek zien we dat het voorlopig rijbewijs dat het meest wordt afgegeven, dat van 36 maanden is, ook al neemt het aantal afgegeven rijbewijzen van dat type af in de loop van de jaren (behalve in 2015). Dezelfde tendens tekent zich af voor de uitreiking van de overige types voorlopig rijbewijs (M3). Het aantal afgegeven rijbewijzen 18 maanden blijft stabiel in de loop van de tijd.

Figuur 21. Aantal veroordelingen met betrekking tot rijbewijsgerelateerde overtredingen, 2012-2016.



Bron: Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting - Federale Overheidsdienst Justitie

In onderstaande figuur wordt de evolutie getoond van het jaarlijks aantal veroordelingen van specifieke rijbewijs gerelateerde overtredingen.

De meest voorkomende veroordeling is veruit rijden zonder rijbewijs, attest of scholingsbewijs. Deze veroordeling is sterk toegenomen in 2014 en sindsdien redelijk stabiel. Het aantal personen die plaatsnemen achter het stuur zonder geslaagd te zijn voor het examen, neemt toe van jaar tot jaar. Tot slot blijft het aantal personen dat autorijdt ondanks een verval van het recht tot sturen, stabiel in de loop van de tijd.

Volgens de enquête van ESRA (2015-2016) verklaarde 0,2% van de bevroegde personen in de loop van de laatste twaalf maanden minstens één keer door een rechtbank veroordeeld te zijn voor een overtreding van het verkeersreglement. Ter vergelijking: volgens dezelfde enquête bedraagt dit percentage 1,6% in Frankrijk, 0,7% in Nederland en 0,3% in Duitsland, terwijl het Europese gemiddelde ongeveer 1,5% bedraagt.

Tabel 1. Opsplitsing van het aantal afgeleverde rijbewijzen volgens regio, geslacht en leeftijd, 2015.

	Mannen					sous-total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	
Vlaanderen	95.008	38.893	52.927	74.262	38.195	299.285
Wallonië	52.290	18.824	29.021	38.024	25.195	163.354
Brussel	15.970	10.132	9.487	8.054	5.032	48.675
Totaal	163.268	67.849	91.435	120.340	68.422	511.314

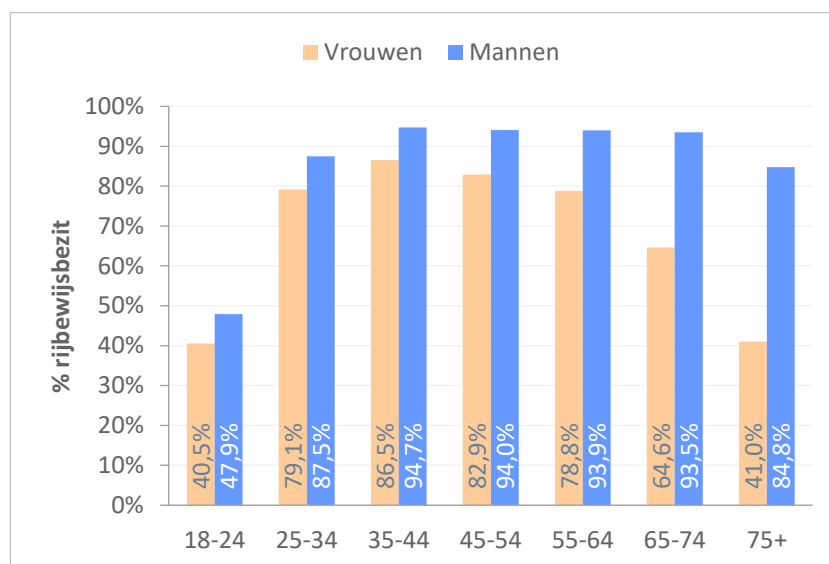
	Vrouwen					sous-total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	
Vlaanderen	72.701	18.527	26.398	48.210	19.118	184.954
Wallonië	41.346	8.858	14.202	24.254	13.594	102.254
Brussel	11.574	5.494	3.914	3.648	2.362	26.992
Totaal	125.621	32.879	44.514	76.112	35.074	314.200

Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Deze tabel bevat het aantal afgeleverde rijbewijzen (2015) naar geslacht, leeftijdscategorie en gewest van de houders. In totaal omvat het rijbewijzenbestand 825.514⁹ afgeleverde rijbewijzen in 2015 voor categorie B. Voor de parameter gewest werd gebruik gemaakt van de gemeente waar het rijbewijs werd uitgegeven.

De tabel toont aan dat de meeste rijbewijzen van categorie B worden afgegeven aan de leeftijdsgroep van 18-29 jaar, ongeacht het geslacht van de kandidaten of het gewest van afgifte. Er worden meer rijbewijzen uitgereikt aan mannen dan aan vrouwen. Per rijbewijs dat naar een vrouw gaat, gaat er 1,6 rijbewijs naar een man, ongeacht de leeftijd of de plaats van afgifte. Ongeacht de leeftijd of het geslacht van de bestuurders worden de meeste rijbewijzen afgegeven in het Vlaamse Gewest.

Figuur 22. Percentage rijbewijsbezit in functie van leeftijd en geslacht, 2012.

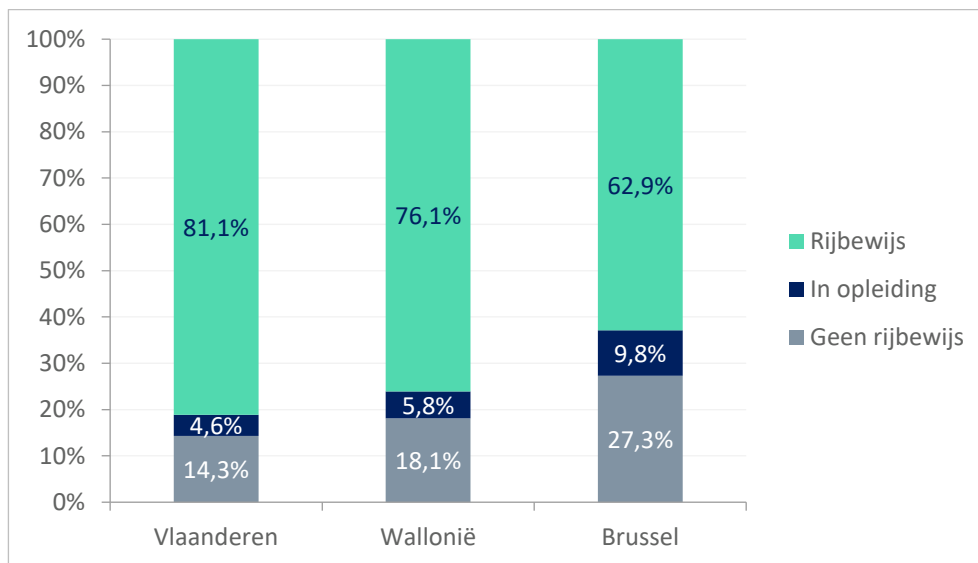


Bron: BELDAM, 2012

Deze figuur is gebaseerd op gegevens van de BELDAM enquête (2012; 8.500 gezinnen, veldwerk in 2009). Dit betreffen zelfgerapporteerde gegevens van Belgen 18+ omtrent het bezit van een rijbewijs (alle categorieën). De figuur geeft het percentage rijbewijsbezitters weer bij vrouwen en mannen in 7 leeftijdscategorieën.

Uit de figuur blijkt dat in elke leeftijdsgroep meer mannen dan vrouwen in het bezit zijn van een rijbewijs. Dit verschil is echter minder uitgesproken bij de jongeren. Bij de 75-plussers met een rijbewijs tellen we iets meer dan twee keer meer mannen dan vrouwen. Overigens heeft minder dan de helft van de 18- tot 24-jarigen een rijbewijs (40,5% van de vrouwen en 47,9% van de mannen).

⁹ De rijbewijzen die zijn afgegeven aan personen jonger dan 18 jaar, zijn daarbij buiten beschouwing gelaten.

Figuur 23. Percentage rijbewijsbezit in functie van de woonplaats (gewest), 2012.

Bron: BELDAM, 2012

Deze figuur is gebaseerd op gegevens van de BELDAM enquête (2012; 8.500 gezinnen, veldwerk in 2009). Dit betreffen zelfgerapporteerde gegevens van Belgen 18+ omtrent het bezit van een rijbewijs (alle categorieën). De figuur geeft het percentage rijbewijsbezitters weer naargelang het gewest (woonplaats) van de respondent.

Uit de afbeelding blijkt dat meer dan een kwart van de bevolking ouder dan 18 jaar in Brussel geen rijbewijs heeft (alle categorieën in aanmerking genomen). Toch telt dit gewest de meeste kandidaat-bestuurders. Meer dan 80% van de personen afkomstig van het Vlaamse Gewest heeft een rijbewijs. In het Waalse Gewest ligt dit percentage iets lager en is 76% van de inwoners in het bezit van een rijbewijs.

3. RIJGESCHIKTHEIDSEVALUATIES

Dit hoofdstuk bevat gegevens over rijgeschiktheidsevaluatie in België.

Het CARA (Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassingen) is een afdeling binnen het Vias institute die wettelijk erkend is als enige keurende instantie sinds 1998 (KB van 23 maart 1998 en MB van 27 maart 1998) voor de beoordeling van de rijgeschiktheid van mensen met een beperking in functies die belangrijk zijn voor het besturen van motorvoertuigen waarbij een rijbewijs vereist is.

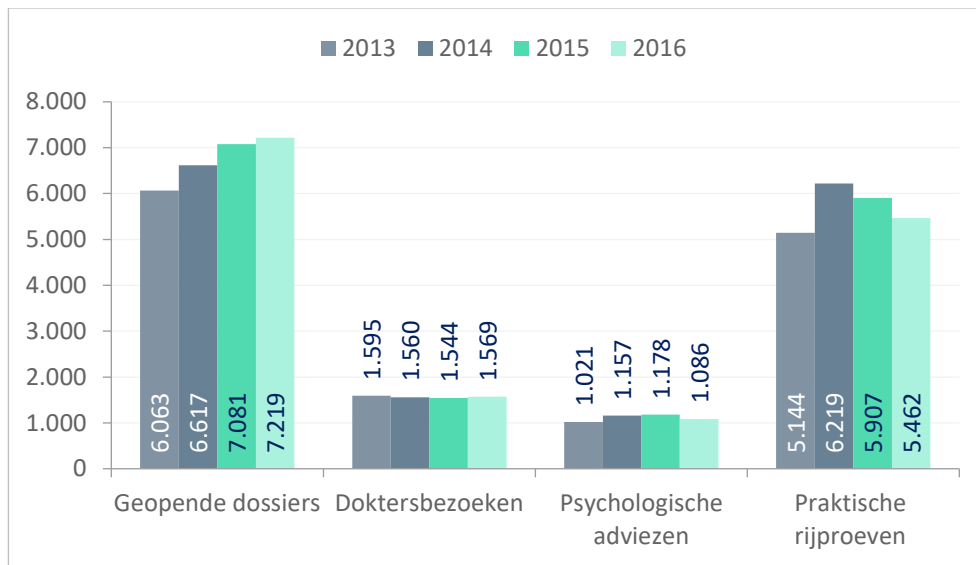
Na medische of psychologische doorverwijzing komen personen bij het CARA terecht voor een beoordeling van hun rijgeschiktheid. Een multidisciplinair team van artsen, psychologen en aanpassingsdeskundigen beslist over de voorwaarden en de beperkingen van het rijbewijs en de eventuele aanpassingen aan een voertuig. De evaluatie steunt op wettelijk bepaalde medische criteria. Op het einde van het beoordelingstraject levert het CARA rijgeschiktheidsattesten af voor 'kandidaten van groep 1' (categorie AM, A1, A2, A, B, B+E of G) en een technisch rijgeschiktheidsadvies af voor 'kandidaten van groep 2' (kandidaten voor het rijbewijs voor het besturen van voertuigen van de categorie C, C+E, D of D+E, of van de subcategorie C1, C1+E, D1 of D1+E, alsook bestuurders met een rijbewijs geldig voor de categorie A1, A2, A, B of B+E wanneer zij een voertuig bestemd voor bezoldigd personenvervoer besturen) aan de aangestelde keurende artsen of instanties. Het CARA staat niet in voor de uitreiking van de rijbewijzen, noch voor de intrekking ervan. De bevoegde diensten kunnen aan de hand van het CARA-attest het rijbewijs aanpassen.

De eerste sectie van dit hoofdstuk geeft evoluties weer met betrekking tot het aantal geopende (aangemelde) dossiers, geplande doktersbezoeken, geleverde psychologische adviezen en afgelegde praktische rijproeven. Ook wordt een overzicht gegeven van de rijgeschiktheidsbeslissingen. Bron hiervan is het CARA-databestand.

De tweede sectie geeft meer inzicht in de kenmerken van de CARA-kandidaten (leeftijd, woonplaats (gewest), en de pathologie aan de oorsprong van de CARA-aanvraag). Bron hiervan is een analyse van de CARA-data van het jaar 2016, waarbij zelfgerapporteerde en evaluatie-gerelateerde gegevens van 7.219 kandidaten werden geanalyseerd.

3.1. Evaluaties en rijgeschiktheidsbeslissingen

Figuur 24. Aantal geopende CARA dossiers en geleverde evaluaties, 2013-2016.

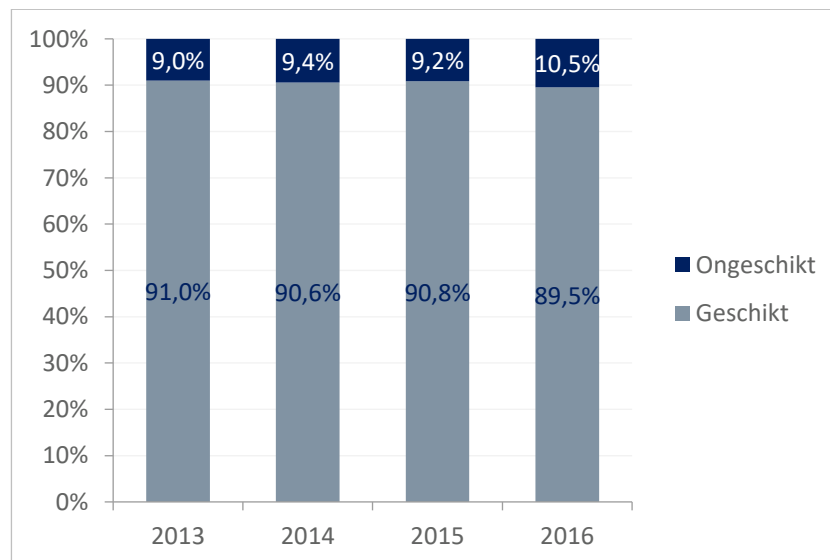


Bron: Vias institute - CARA (Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuig Aanpassing)

Deze figuur geeft een overzicht van de evolutie (2013-2016) van het aantal geopende dossiers (zodra een aanvraag binnenkomt), alsook van de geplande doktersbezoeken, effectief afgeleverde psychologische adviezen en effectief afgelegde praktische rijtesten.

Sinds 2013 stijgt het aantal geopende dossiers gestaag, terwijl het aantal geplande medische onderzoeken en het aantal psychologische adviezen neigt te stagneren in de loop van de laatste jaren. Het aantal praktische rijexamens neemt sinds 2014 ieder jaar af.

Figuur 25. CARA rijgeschiktheidsbeslissingen, 2013-2016.

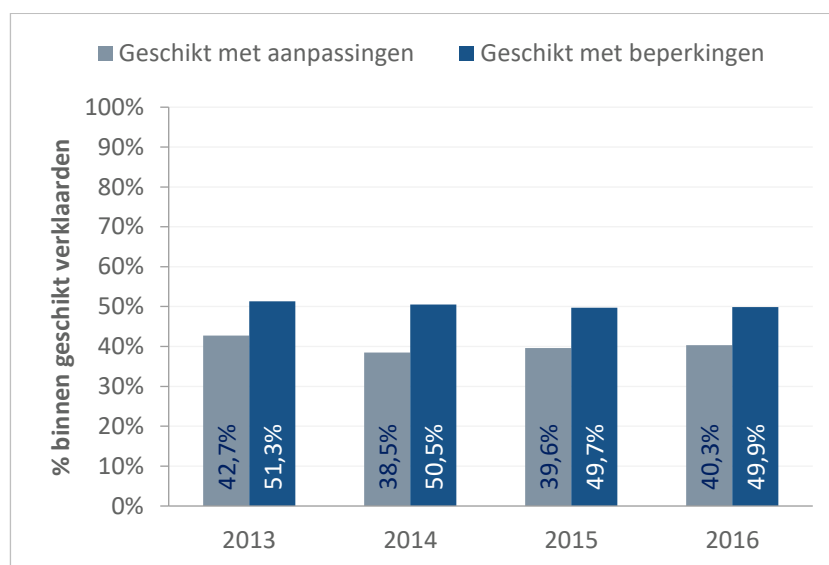


Bron: Vias institute - CARA

Deze figuur geeft een overzicht van de genomen rijgeschiktheidsbeslissingen door het CARA van 2013 tot en met 2016. Twee categorieën worden onderscheiden: rijgeschikt en rijongeschikt. Rijgeschikt omvat hier eveneens rijgeschikt met bepaalde (voertuig)aanpassingen (bijv. aangepaste versnellingsbak), voorwaarden (bijv. correctie gezichtsvermogen) of beperkingen (bijv. enkel rijden binnen een bepaalde straal rond de woonplaats). Rijongeschikt omvat eveneens tijdelijke ongeschiktheid. Het totaal van alle rijbewijscategorieën is in deze grafiek opgenomen.

Uit de grafiek blijkt dat het aantal kandidaten dat rijgeschikt (ongeveer 90%) dan wel rijongeschikt (ongeveer 10%) bevonden wordt, relatief stabiel blijft sinds 2013.

Figuur 26. CARA geschiktheidsbeslissingen voor rijbewijscategorie B met aanpassingen en met voorwaarden/beperkingen, 2013-2016.



Bron: Vias institute - CARA

Deze figuur geeft een overzicht van het aandeel CARA-geschiktheidsbeslissingen waarbij bijkomende aanpassingen en voorwaarden/beperkingen opgelegd werden, van 2013 tot en met 2016. Deze percentages betreffen enkel afgeleverde attesten voor rijbewijscategorie B. Geschiktheidsbeslissingen met aanpassingen en met voorwaarden/beperkingen zijn onafhankelijk van mekaar.

De grafiek toont het percentage van de geschiktheidsbeslissingen waarbij minstens één aanpassing werd opgelegd en het percentage van de geschiktheidsbeslissingen waarbij minstens één beperking werd opgelegd (soms werd er naast een aanpassing ook een beperking opgelegd, in andere gevallen werd er geen enkele beperking aan de aanpassing gekoppeld). De percentages in de grafiek verwijzen uitsluitend naar personen die rijgeschikt zijn verklaard.

Het percentage van de beslissingen van CARA met betrekking tot de rijgeschiktheid met aanpassingen varieert lichtjes zonder dat er zich echt een tendens aftekent (daling tussen 2013 en 2014 en vervolgens lichte stijging tussen 2014 en 2016). Het percentage van de personen dat rijgeschikt verklaard wordt met beperkingen blijft stabiel sinds 2013 (zo'n 50%).

Tabel 2. Aantal aangevraagde en toegekende rijbewijscategorieën op het CARA, 2016.

	Rijbewijs		
	Gevraagd	Toegekend	% Toegekend
A	745	274	37%
A1	494	247	50%
A2	484	231	48%
AM	2.397	1.631	68%
B	5.026	4.511	90%
B Gr2	20	5	25%
BE	1.613	1.287	80%
B+E Gr2	0	0	-
C	116	71	61%
C+E	84	57	68%
C1	66	52	79%
C1+E	56	44	79%
D	43	19	44%
D1	18	13	72%
D+E	21	12	57%
D1+E	13	7	54%
G	135	102	76%
Total	11.331	8.563	76%

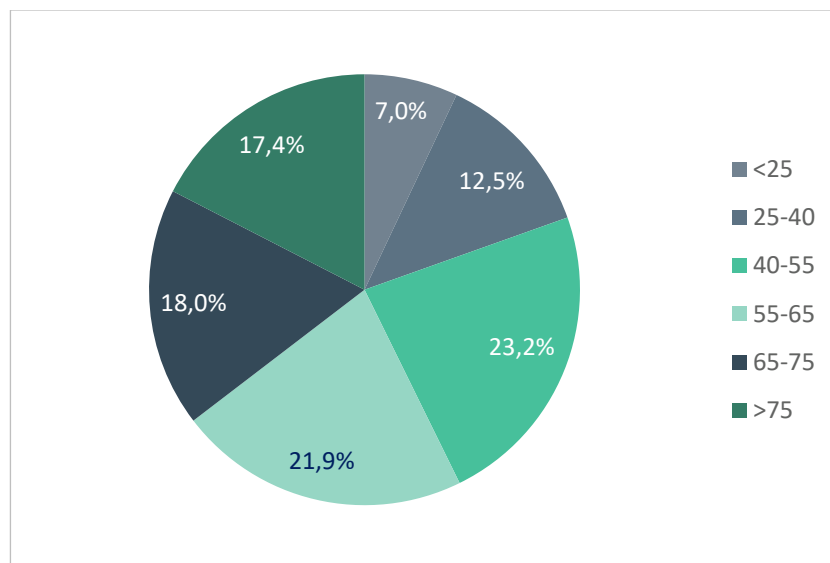
Bron: Vias institute - CARA

Deze tabel geeft een overzicht van het aantal aangevraagde en na rijgeschiktheidsevaluatie toegekende rijbewijscategorieën op het CARA in het jaar 2016, alsook het percentage ten opzichte van het totaal aantal toegekende rijbewijscategorieën in dat jaar.

De populairste rijbewijscategorie is B (5.026 aanvragen). Ook het percentage van de afgegeven rijbewijzen ligt hoger (90%), terwijl het percentage van alle afgegeven rijbewijzen (alle categorieën samen) op 76% ligt. Het rijbewijs van categorie BE wordt minder aangevraagd, maar wordt vaker afgegeven dan de andere types rijbewijzen (80%).

3.2. Kenmerken van de populatie

Figuur 27. Geopende CARA-dossiers volgens leeftijd, 2016.

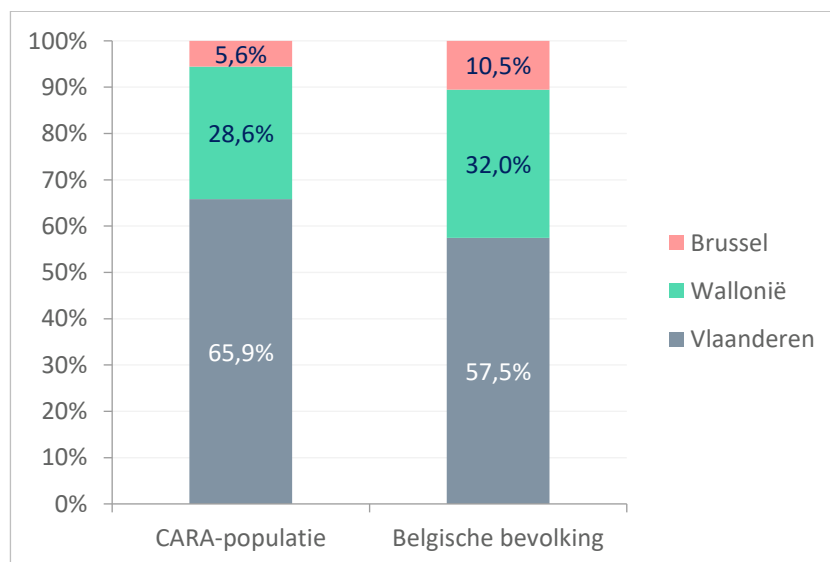


Bron: Vias institute - CARA

Deze figuur geeft het percentage weer van de verschillende leeftijdscategorieën van de aangemelde kandidaten (alle rijbewijscategorieën) voor een rijgeschiktheidsevaluatie.

Nagenoeg 80% van de kandidaten die zich aanmelden voor een rijgeschiktheidsevaluatie, is ouder dan 40 jaar. De twee leeftijdsgroepen die het best vertegenwoordigd zijn, zijn 40 tot 55 jaar en 55 tot 65 jaar. Samen zijn ze goed voor ongeveer 45% van de CARA-populatie. Personen jonger dan 25 jaar maken slechts 7% van de beoordeelde personen uit.

Figuur 28. Geopende CARA-dossiers volgens woonplaats (gewest), 2016.

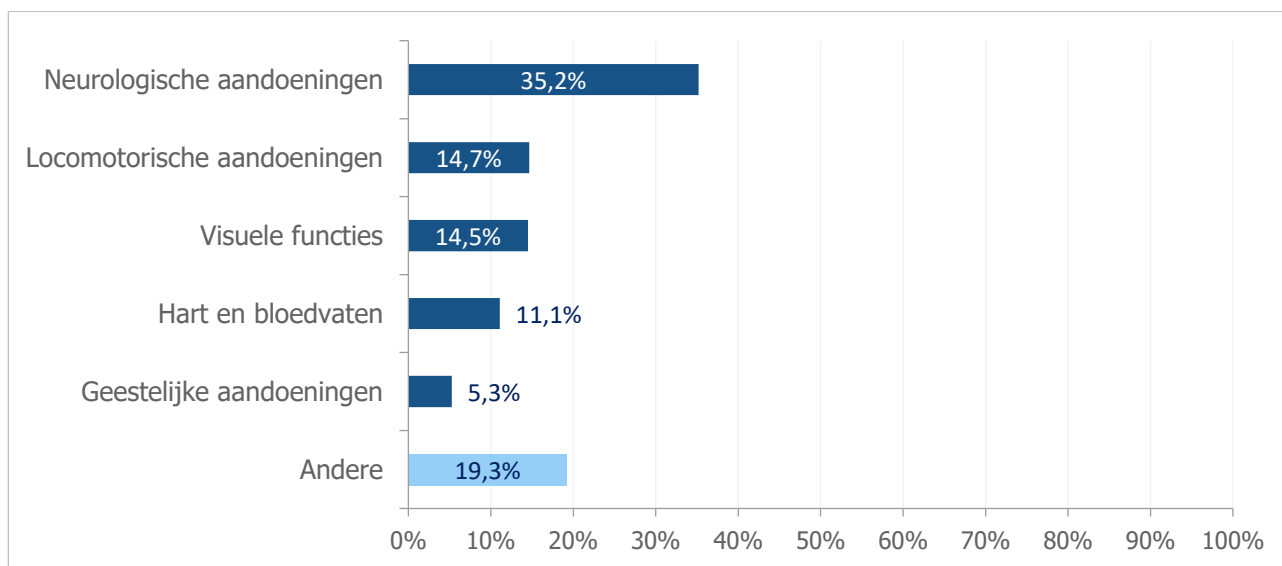


Bron: Vias institute - CARA en Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Deze figuur geeft de verdeling van de in 2016 aangemelde CARA-kandidaten (alle rijbewijscategorieën) weer over de 3 gewesten. Basis om het gewest te bepalen is de woonplaats van de kandidaat. Daarnaast wordt ter vergelijking de verdeling van de Belgische bevolking naar gewest weergegeven. Deze cijfers zijn afkomstig van Statbel.

66% van de CARA-populatie woont in Vlaanderen, terwijl dat gewest goed is voor 57% van de Belgische bevolking. De Vlaamse bevolking is dus oververtegenwoordigd in de inschrijvingen bij CARA, terwijl de Waalse en Brusselse bevolking ondervertegenwoordigd zijn.

Figuur 29. Belangrijkste aangemelde aandoeningen in de geopende CARA-dossiers, 2016.



Bron: Vias institute - CARA

Deze figuur toont de 5 vaakst voorkomende primaire aanmeldingspathologieën voor een rijgeschiktheidsevaluatie bij het CARA in 2016. De categorie 'andere' omvat nog: epilepsie; diabetes mellitus; psychotrope stoffen, geneesmiddelen en alcohol; gehoor en vestibulair systeem; lever- en nieraandoeningen; implantaten; pathologische somnolentie, narcolepsie, kataplexie, slaapapneu.

Neurologische aandoeningen (35,2%) worden het vaakst genoemd in de bij CARA ingediende aanvragen.

4. HERSTELONDERZOEKEN

Dit hoofdstuk bevat gegevens over medische en psychologische onderzoeken in het kader van het "herstel van het recht op sturen", m.a.w. dat bestuurders opnieuw hun rijbewijs krijgen en hun voertuig kunnen besturen.

Bestuurders die voor de politierechter moeten verschijnen, kunnen in bepaalde gevallen veroordeeld worden tot een verval van het recht tot sturen. Het gaat om rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs, overschrijden van de toegelaten maximale snelheid, herhaling binnen de 3 jaar, een voertuig besturen zonder (geldig) rijbewijs, niet voldoen aan de lichamelijke vereisten, vluchtmisdrijf, negeren van de bevelen van een bevoegd persoon, sturen tijdens verval, enzovoort. De rechter kan daarbij herstel in het recht tot sturen afhankelijk maken van het slagen op één of meer 'examens'. Het kan gaan om een theoretisch examen, praktisch examen, psychologisch en/of medisch onderzoek. Met deze onderzoeken wil de rechter er zich van vergewissen dat de bestuurder voldoet aan de medische minimumnormen, die beschreven worden in bijlage 6 van het KB van 23 maart 1998. De rechter moet een psychologisch en medisch onderzoek opleggen indien de betrokkene veroordeeld werd voor rijden onder invloed van alcohol of drugs en hij niet voldoet aan de lichamelijke vereisten.

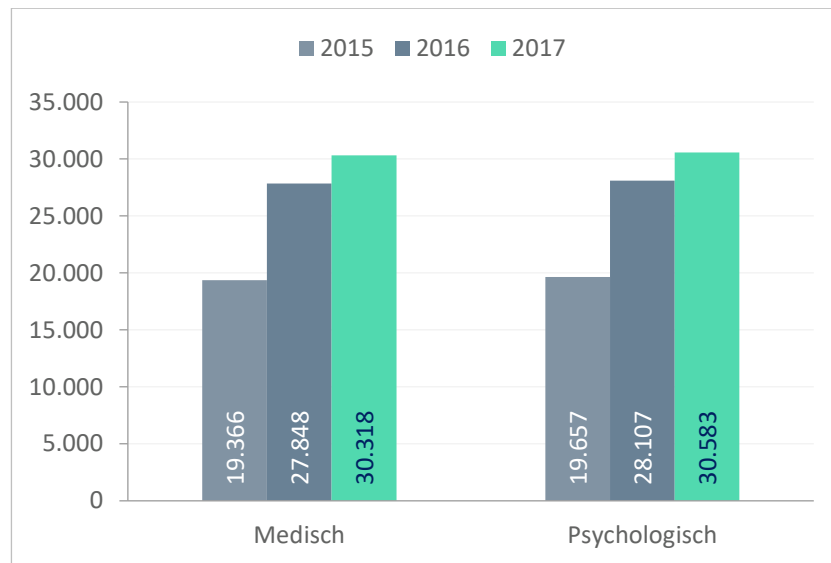
Er bestaan verschillende instellingen die door de FOD Mobiliteit en Vervoer erkend zijn om herstelonderzoeken uit te voeren. Het Vias institute is hier één van (sinds 2006); de onderzoeken gebeuren binnen de afdeling Herstelonderzoeken van het Vias institute. Anno 2017 telt deze Vias-afdeling 10 vestigingen in Vlaanderen, 8 in Wallonië en 1 in Brussel. Een veroordeelde bestuurder ontvangt van het politieparket een uitnodiging om een instelling te kiezen waar hij de opgelegde onderzoeken wil laten uitvoeren. Wanneer hij zelf geen keuze maakt, duidt het politieparket een instelling aan.

Dit hoofdstuk start met nationale cijfers met betrekking tot de evolutie van het aantal opgelegde medische en psychologische onderzoeken. Bron van deze gegevens is de FOD Justitie. Aansluitend geeft dit hoofdstuk een overzicht van het aantal positieve en negatieve rijgeschiktheidsverklaringen uitgesproken door het Vias institute weer.

Het tweede deel geeft de overtreden wetsartikelen weer die aan de basis liggen van een verval van het recht tot sturen. Het laatste deel tenslotte is gewijd aan de socio-demografische kenmerken van de kandidaten die geregistreerd werden bij de afdeling Herstelonderzoeken van het Vias institute (geslacht, leeftijd), op basis van ongeveer 5.800 dossiers.

4.1. Onderzoeken en rijgeschiktheidsverklaringen

Figuur 30. Aantal uitgesproken medische en psychologische onderzoeken bij politierechtbanken¹⁰ van het recht tot sturen, 2015-2017.

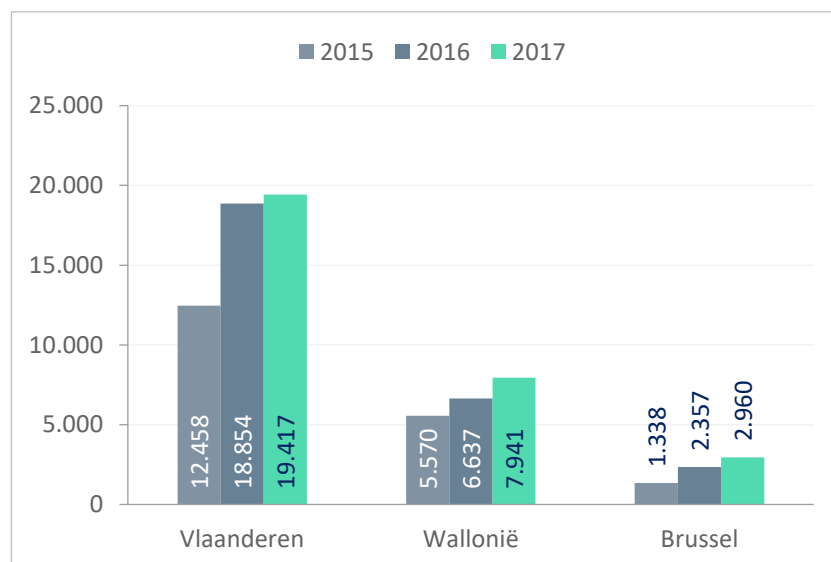


Bron: Federale Overheidsdienst Justitie

Deze figuur geeft een overzicht van het door de rechter aantal opgelegde medische en psychologische onderzoeken teneinde het verval van het recht op sturen te herstellen van 2015 tot en met 2017.

Het aantal - zowel medische als psychologische - onderzoeken dat wordt opgelegd door politierechtbanken is toegenomen in de laatste jaren.

Figuur 31. Aantal uitgesproken medische onderzoeken bij politierechtbanken van het recht tot sturen naar gewest, 2015-2017.



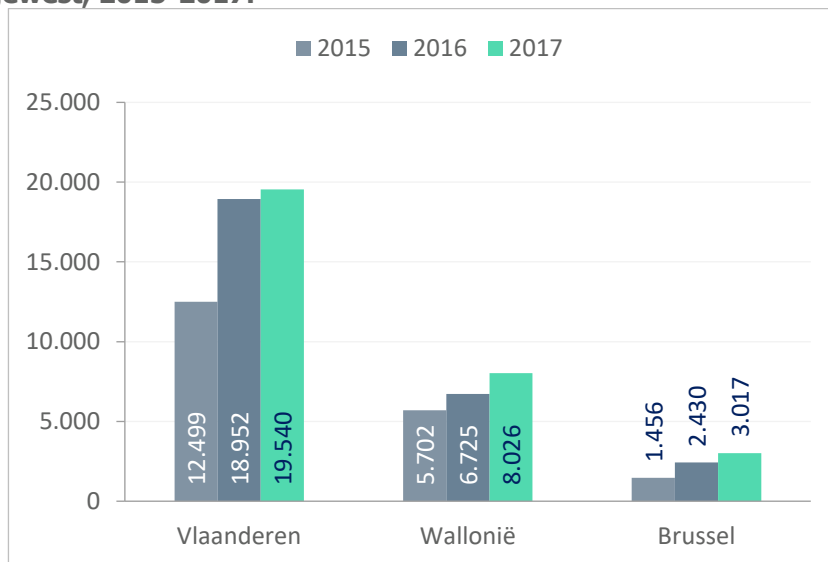
Bron: Federale Overheidsdienst Justitie

Deze figuur geeft een overzicht van het aantal door de rechter opgelegde medische onderzoeken in het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (op basis van het gewest van het parket).

¹⁰ Aangezien er geen volledige gegevens beschikbaar zijn voor de correctionele rechtbanken, worden in dit rapport enkel de medische en psychologische onderzoeken, die zijn opgelegd door de politierechtbanken, geteld.

In het Vlaamse Gewest worden meer medische onderzoeken opgelegd door rechters. Dit cijfer ligt minstens twee keer hoger dan in het Waalse Gewest (dit moet echter worden gerelativeerd, aangezien Vlaanderen meer inwoners heeft dan Wallonië). Het aantal opgelegde medische onderzoeken zit in alle gewesten in de lift.

Figuur 32. Aantal uitgesproken psychologische onderzoeken bij politierechtbanken van het recht tot sturen naar gewest, 2015-2017.

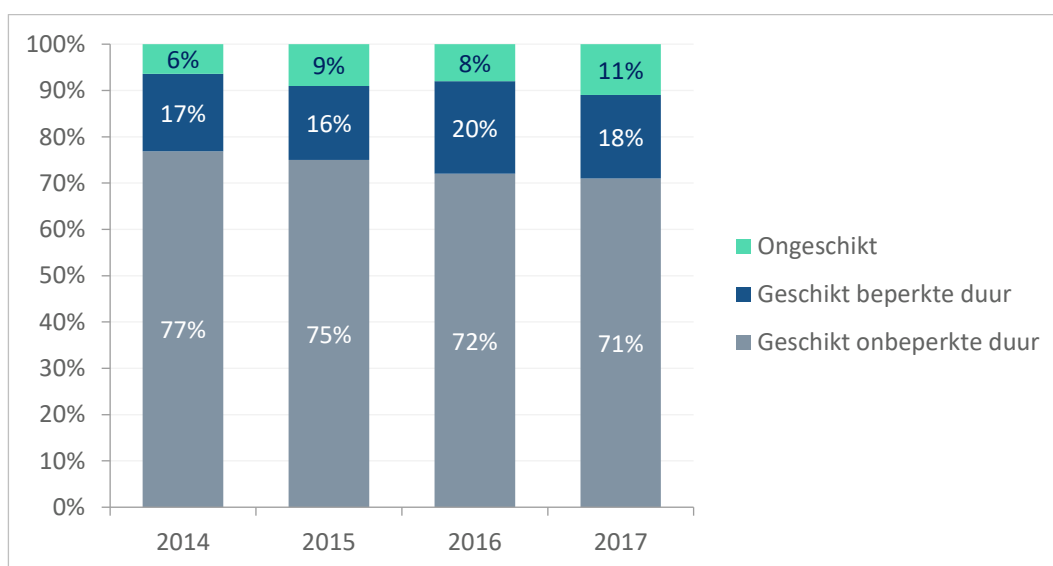


Bron: Federale Overheidsdienst Justitie

Deze figuur geeft een overzicht van het aantal door de rechter opgelegde psychologische onderzoeken in het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (op basis van het gewest van het parket).

In het Vlaamse Gewest worden meer psychologische onderzoeken opgelegd dan in de andere gewesten (ook hier geldt dat dit cijfer gerelativeerd moet worden, aangezien Vlaanderen meer inwoners heeft dan Wallonië). Dit aantal neemt gestaag toe in alle gewesten.

Figuur 33. Rijgeschiktheidsverklaringen na herstelonderzoeken uitgevoerd door het Vias institute, 2014-2017.



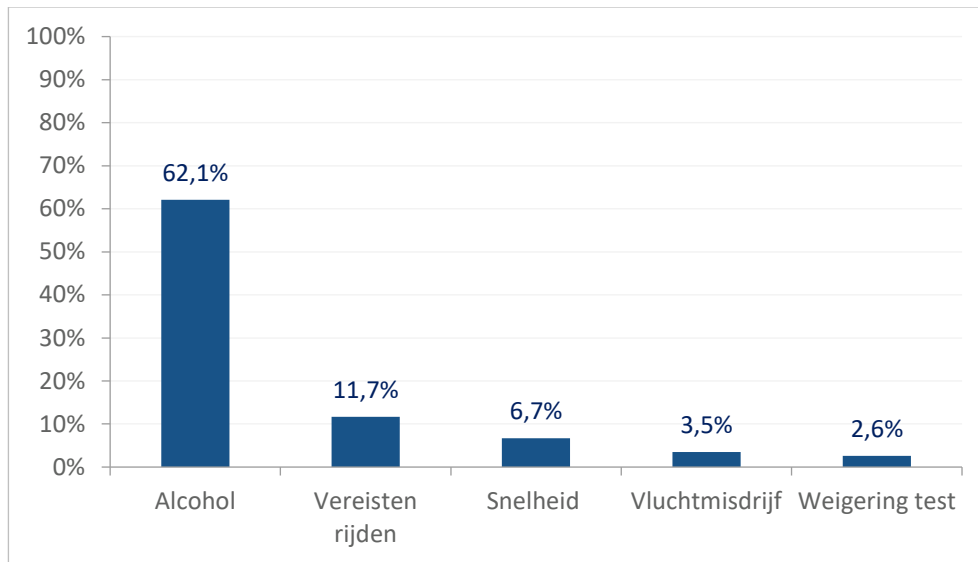
Bron: Vias institute: Dienst Herstelonderzoeken

Deze figuur geeft de proporties geschiktheids- (onbeperkte en beperkte duur) en ongeschiktheidsbeslissingen weer die door de afdeling Herstelonderzoeken van het Vias institute genomen werden van 2013 tot en met 2016. Het betreft de afgeleverde attesten.

Hoewel het percentage van de geschiktheidsverklaringen van onbeperkte duur duidelijk vermindert van jaar tot jaar, is de tendens bij de geschiktheidsverklaringen van beperkte duur en de ongeschiktheidsverklaringen minder duidelijk. Het aandeel van deze twee soorten attesten neemt het ene jaar toe en het andere jaar af.

4.2. Overtreden wetsartikelen

Figuur 34. Belangrijkste types overtreden wetartikelen van de populatie geëvalueerd bij het Vias institute, 2012.



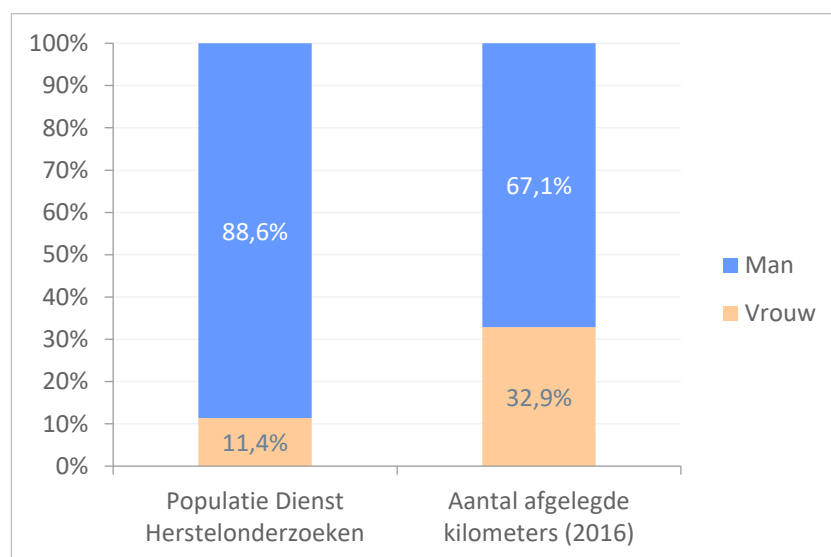
Bron: Vias institute: Dienst Herstelonderzoeken

Deze figuur geeft de 5 meest voorkomende types overtreden wetsartikelen weer binnen de populatie van de afdeling Herstelonderzoeken van het Vias institute in het jaar 2012.

Uit de figuur blijkt dat rijden onder invloed van alcohol veruit de meest voorkomende overtreding is van personen die worden beoordeeld door de afdeling Herstelonderzoeken. Deze overtreding komt voor in 62% van de behandelde dossiers.

4.3. Kenmerken van de populatie

Figuur 35. Verdeling naar geslacht binnen de populatie geregistreerd bij de afdeling Herstelonderzoeken in 2017.

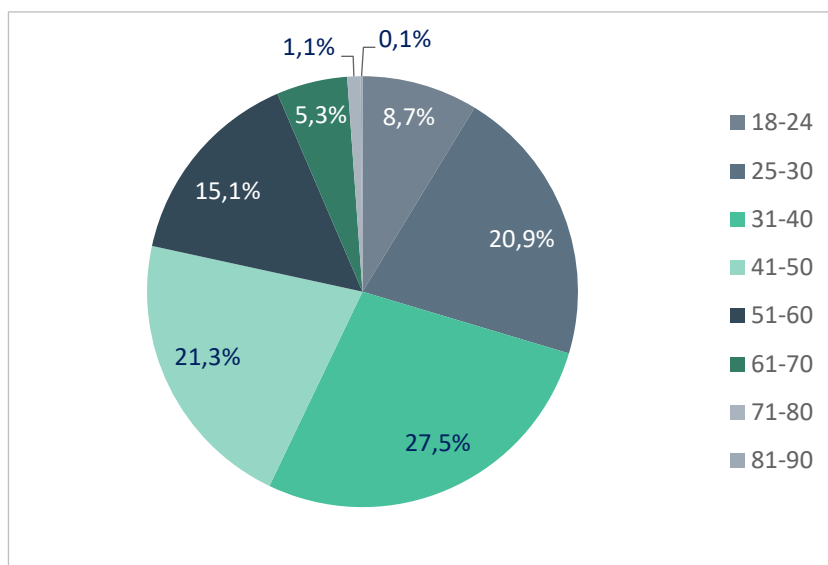


Bron: Vias institute - Dienst Herstelonderzoeken en MONITOR

Deze figuur geeft de proportie mannen en vrouwen weer binnen de populatie vervallen verklaarde bestuurders die in 2017 geregistreerd werden bij de afdeling Herstelonderzoeken van het Vias institute. Een schatting van het aantal kilometer dat de Belgische mannen en vrouwen afleggen, wordt vermeld bij wijze van vergelijkingsbasis. Deze cijfers zijn afkomstig van een studie door MONITOR¹¹ bij meer dan 8.500 respondenten (in het jaar 2016). De gegevens zijn herleid naar de Belgische bevolking.

Van alle personen die in 2017 ingeschreven stonden in de afdeling Herstelonderzoeken, was 89% van het mannelijke geslacht, terwijl mannen naar schatting 67% van de op de weg afgelegde afstand voor hun rekening nemen (in 2016). Bijgevolg zijn mannen oververtegenwoordigd bij de inschrijvingen voor herstelexamens en herstelonderzoeken.

Figuur 36. Verdeling naar leeftijd binnen de populatie geregistreerd bij de afdeling Herstelonderzoeken in 2017



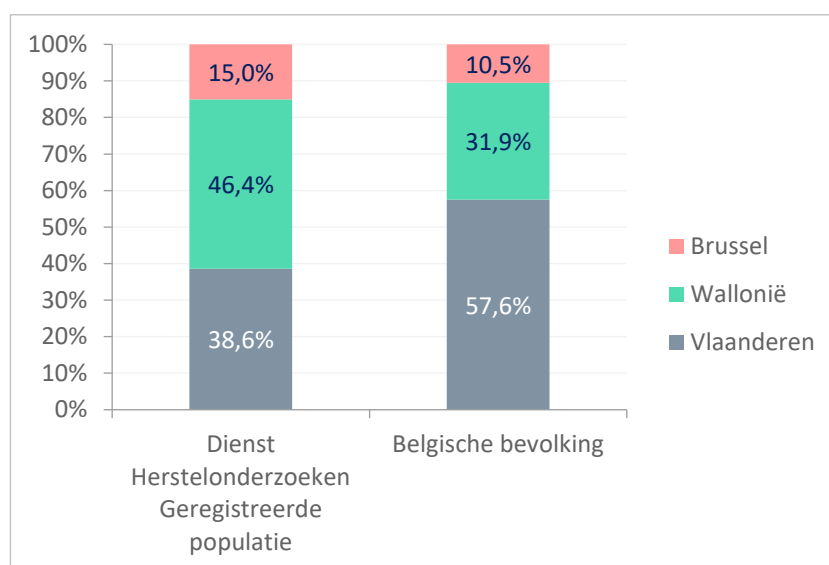
Bron: Vias institute: Dienst Herstelonderzoeken

Deze figuur geeft het percentage weer van de verschillende leeftijdscategorieën van de vervallen verklaarde personen die geregistreerd werden bij het Vias institute afdeling Herstelonderzoeken in 2017.

In 2017 was de helft van de personen die zich hadden ingeschreven bij de afdeling Herstelonderzoeken tussen de 31 en de 50 jaar oud. 18- tot 30-jarigen zijn goed voor iets meer dan een kwart van de inschrijvingen en de 51- tot 90-jarigen voor een vijfde.

¹¹ Nationale enquête over de mobiliteit en de verkeersveiligheid.

Figuur 37. Verdeling naar regio van het examencentrum binnen de populatie geregistreerd bij de afdeling Herstelonderzoeken in 2017.



Bron: Vias institute: Dienst Herstelonderzoeken en Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Deze figuur geeft de proporties geregistreeerde personen bij de afdeling Herstelonderzoeken van het Vias institute in 2017 weer volgens regio van het examencentrum. Daarnaast wordt ter vergelijking de verdeling van de Belgische bevolking naar gewest weergegeven. Deze cijfers zijn afkomstig van de Statbel.

Bij de inschrijvingen bij de afdeling Herstelonderzoeken waren personen uit het Waalse Gewest in 2017 oververtegenwoordigd in vergelijking met de totale Belgische bevolking (46% van de inschrijvingen tegenover 32% van de Belgische bevolking). De bevolking van het Vlaamse Gewest is ondervertegenwoordigd, maar personen afkomstig uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn eveneens oververtegenwoordigd in vergelijking met hun aandeel in de Belgische bevolking (15% van de inschrijvingen tegenover 10% van de Belgische bevolking).

GEBRUIKTE TERMINOLOGIE

BELDAM

Tweede nationale enquête over de mobiliteit van Belgen (BELgian Daily Mobility)

Brussel

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

CARA

Centrum voor Aanpassingen aan het Rijden voor gehandicapte Automobilisten. Afdeling van het Vias institute. Het [CARA](#) is erkend als enige keurende instantie sinds 1998 (KB van 23 maart 1998 en MB van 27 maart 1998) voor de beoordeling van de rijgeschiktheid van mensen met een beperking in functies die belangrijk zijn voor het besturen van motorvoertuigen waarvoor een rijbewijs vereist is.

ESRA

E-survey of Road users' Attitudes (internationale enquête over verkeersveiligheid)

GOCA

Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs

Groep 1

De groep bestuurders die zich verplaatst met een voertuig van de categorie AM, A1, A2, A, B, B+E of G.

Groep 2

De groep bestuurders van een voertuig van de categorie C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E, D+E.

Herstelonderzoeken

Afdeling van het Vias institute. Eén van de instellingen die door de FOD Mobiliteit en Vervoer erkend zijn om herstelonderzoeken uit te voeren. De veroordeelde bestuurder ontvangt van het politieparket een uitnodiging om een instelling te kiezen waar hij de opgelegde onderzoeken wil laten uitvoeren. Wanneer hij zelf geen keuze maakt, duidt het politieparket een instelling aan.

Herstelexamens en herstelonderzoeken

Een rechter kan het herstel in het recht tot sturen afhankelijk maken van het slagen voor een of meer examens en onderzoeken (theoretisch examen, praktisch examen, geneeskundig onderzoek, psychologisch onderzoek). In dit geval is het herstel in het recht tot sturen enkel mogelijk wanneer men is geslaagd voor de examens en onderzoeken.

KB van 23 maart 1998

[Koninklijk besluit](#) betreffende het rijbewijs. [B.S. 30.04.1998]

Kandidaat van groep 1 (geneeskundig onderzoek)

Dit betreft een kandidaat voor het rijbewijs in het kader van een geneeskundig onderzoek naar de medische minimumnormen voor het besturen van een motorvoertuig van categorie AM, A1, A2, A, B, B+E of G.

Kandidaat van groep 2 (medische schifting)

Dit betreft in het kader van een medische schifting: kandidaten voor het rijbewijs voor het besturen van een motorvoertuig van categorie C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E of D+E alsook bestuurders van voertuigen bedoeld in artikel 43 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs (m.n. categorie A1, A2, A, B of B+E wanneer zij een voertuig bestemd voor bezoldigd personenvervoer besturen).

MB van 27 maart 1998

[Ministerieel besluit](#) tot bepaling van de modellen van de documenten bedoeld in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.[B.S. 30.04.1998]

MONITOR

Nationale Enquête over mobiliteit en verkeersveiligheid.

Rijbewijscategorie AM (voormalige categorie A3)

Dit rijbewijs is vereist als je een bromfiets klasse B met 2 of meer wielen, met maximale cilinderinhoud van 50 cm³ en met een maximale snelheid van 45 km/u wilt besturen. Dit rijbewijs is verplicht voor personen die geboren zijn na 14 februari 1961 en die bestuurder zijn van een twee- of driewielige bromfiets of een lichte vierwieler, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/u en ten hoogste 45 km/u (≤ 50 cm³ cilinderinhoud). Aan de voertuigen van deze categorie mag een aanhangwagen gekoppeld worden. Het dragen van een helm is verplicht. Personen die geboren zijn vóór 15/02/1961 hebben geen rijbewijs AM nodig om met een bromfiets klasse B te rijden. Om een bromfiets met een maximumsnelheid van ≤ 25 km/u te besturen heb je geen rijbewijs nodig. Je moet wel minstens 16 jaar zijn en een helm dragen. Nieuwe regelgeving vanaf 1 mei 2013: rijbewijs A3 wordt rijbewijs AM.

Rijbewijscategorie A1, A2, A (voormalige categorieën A/A-)

Motorfietsen:

- Categorie A: Motorfietsen met of zonder zijspan.
- Categorie A-: Motorfietsen met of zonder zijspan met een vermogen van minder dan of gelijk aan 25 kW en een vermogen/gewichtsverhouding van minder dan of gelijk aan 0,16 kW/kg.

Sinds 01/05/2013 worden de motorfietsen onderverdeeld in 3 categorieën:

- Categorie A1: max. 125 cm³ cilinderinhoud en 11 kW met een vermogen/gewichtsverhouding van minder dan 0,1 kW per kg en driewielers tot maximum 15 kW.
- Categorie A2: max. 35 kW met een vermogen/gewichtsverhouding van minder dan 0,2kW/kg. Dit mag niet afgeleid zijn van voertuigen met meer dan het dubbele vermogen.
- Categorie A: motorfietsen met of zonder zijspan met een vermogen van meer dan 35 kW en driewielers met motor met een vermogen van meer dan 15 kW.

Aan motorfietsen mag een aanhangwagen gekoppeld worden, behalve aan een motorfiets met zijspan waarvan het zijspanwiel niet is uitgerust met een rem.

Rijbewijscategorie B en BE

B: auto; BE auto + aanhangwagen. De houder van een rijbewijs B+E mag een samenstel besturen bestaande uit een trekkend voertuig van de categorie B en een aanhangwagen of oplegger met een MTM (maximaal toegelaten massa) van meer dan 750 kg en ten hoogste 3.500 kg. De houder van een rijbewijs B+E, afgegeven vóór 01/05/2013, mag een samenstel besturen, bestaande uit een trekkend voertuig van de categorie B en een aanhangwagen of oplegger met een MTM van meer dan 3.500 kg, op voorwaarde dat de MTM van het samenstel niet meer dan 12.000 kg bedraagt. Het rijbewijs categorie B dat behaald werd voor 01/01/1989 is ook geldig voor de categorie BE.

Rijbewijscategorie BF

Aangepast voertuig

Rijbewijscategorie C, CE, C1 en C1-E

- C : De houder van een rijbewijs C mag andere voertuigen dan die van de categorieën D of D1 besturen, met een MTM (maximaal toegelaten massa) van meer dan 7.500 kg en die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste 8 passagiers, de bestuurder niet meegerekend. Aan deze auto's mag een aanhangwagen worden gekoppeld met een MTM van ten hoogste 750 kg.
- C1 : De houder van een rijbewijs C1 mag andere voertuigen dan die van de categorieën D of D1 besturen, met een MTM van meer dan 3.500 kg en ten hoogste 7.500 kg en die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste 8 passagiers, de bestuurder niet meegerekend. Aan deze auto's mag een aanhangwagen worden gekoppeld met een MTM van ten hoogste 750 kg.
- CE en C1-E: Vrachtwagen + Aanhangwagen. Sinds 10/09/2009 dienen bepaalde bestuurders van een voertuig van de categorie C, C1, CE of C1E die professioneel vervoer verrichten, te voldoen aan de vakbekwaamheidsvoorschriften.

Rijbewijscategorie D, DE, D1, D1E

- D en D1 - Autobus/Autocar
- DE en D1E - Autobus/Autocar + Aanhangwagen

Rijbewijscategorie G

Land- en bosbouwtrekkers en hun aanhangwagens evenals de voertuigen ingeschreven als landbouwmaterieel, landbouwmotor of maaimachine.

Rijgeschiktheidsevaluatie

Beoordeling van de rijgeschiktheid van mensen met een beperking in functies die belangrijk zijn voor het besturen van motorvoertuigen waarvoor een rijbewijs vereist is.

Rijgeschiktheidsattesten

Deze worden door het CARA afgeleverd voor de kandidaat-bestuurders van voertuigen waarvoor een rijbewijs van groep 1 vereist is (categorie AM, A, B, G).

VRB

Voorlopig rijbewijs

Verval van het recht tot sturen

Het verval van het recht tot sturen is een veroordeling die is uitgesproken door een rechter. Er bestaan twee types verval. Een verval kan enerzijds als straf na een overtreding uitgesproken worden door de rechter. Aan deze veroordeling kunnen dan een aantal voorwaarden worden verbonden. Anderzijds kan een verval wegens lichamelijke ongeschiktheid uitgesproken worden. Dit moet worden uitgesproken wanneer, naar aanleiding van een veroordeling wegens een overtreding vastgesteld door de politie of wegens een verkeersongeval te wijten aan het persoonlijke toedoen van de dader, de schuldige lichamenlijk ongeschikt wordt bevonden tot het besturen van een motorvoertuig.

Voorlopig rijbewijs

- Voorlopig rijbewijs 18 maanden: De kandidaat kiest voor een rijopleiding van minimum 20 uur in een erkende rij school. Als hij tenminste 18 jaar is en geslaagd is voor het theorie-examen, kan hij een voorlopig rijbewijs ontvangen. Dit voorlopig rijbewijs is voor 18 maanden geldig en laat de kandidaat toe zonder begeleider te rijden. De kandidaat mag in dit geval nog één persoon vervoeren indien deze tenminste 24 jaar is en houder van een rijbewijs B. Het voorlopige rijbewijs zonder begeleider is niet hernieuwbaar.
- Voorlopig rijbewijs 36 maanden: Vanaf de leeftijd van 17 jaar mag de kandidaat deelnemen aan het theorie-examen. Nadat hij voor dit examen geslaagd is, ontvangt hij een voorlopig rijbewijs dat 3 jaar geldig is. Na het verstrijken van deze periode kan de kandidaat enkel een nieuw voorlopig rijbewijs bekomen indien hij opnieuw slaagt voor het theorie-examen. Door de geldigheidsduur van het voorlopig rijbewijs te beperken, wordt de kandidaat gestimuleerd om binnen een redelijke termijn zijn praktijkrijexamen af te leggen en te slagen. Tijdens deze periode moet de kandidaat in het voertuig steeds begeleid worden door van een persoon die minstens 8 jaar houder is van het rijbewijs B. Binnen deze formule kan de kandidaat ervoor opteren een praktijkopleiding van 6 uur te volgen bij een rij school.
- Volgende voorwaarden gelden voor de twee formules: zo mag de kandidaat niet rijden tussen 22.00 uur en 06.00 uur 's anderendaags op vrijdag, zaterdag en zondag, op de vooravond van wettelijke feestdagen en op de wettelijke feestdagen zelf.

GEGEVENSBRONNEN

De onderstaande tabel bevat informatie over bron en de methodologie van de gegevensverzameling van de verschillende gegevens die in deze publicatie voorgesteld werden. Wanneer de gegevens uit een publicatie komen, worden de referenties vermeld. Een link verwijst, indien van toepassing, naar de webpagina met de publicatie of de eventuele ruwe data. Tot slot wordt ook de naam van de organisatie gespecificeerd zodat het mogelijk is met hen contact op te nemen voor eventuele vragen of verzoeken om aanvullende gegevens. Indien er vragen zijn over de methodologie of de manier van interpretatie van de voorgestelde gegevens, is het raadzaam om de verschillende vermelde referenties te consulteren of contact op te nemen met de instantie die de gegevens opgesteld heeft.

Tabel 3. Gegevensbronnen gebruikt in dit rapport.

Bron	Type van gegevens	Beschrijving	Verzamelmethode	Periode en reikwijdte	Organisatie en meest recente referentie
GOCA, jaarverslagen 2011-2015	Nationale cijfers met betrekking tot afgelegde theorie- en praktijkexamens	Jaaroverzicht van het aantal theorie- en praktijkexamens alsook van slaagpercentages, voor rijbewijscategorieën AM, A1/A2/A, B, BE en G, in het totaal en met onderscheid naar leeftijd, geslacht.	Verzamelde data van de 32 (GOCA) examencentra voor het behalen van het rijbewijs.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Belgique ▶ Jaarlijks ▶ Op website beschikbaar vanaf 2001 ▶ Meest recent beschikbaar: 2015 	GOCA Jaarverslag 2015
GOCA, enquêtes 2011-2015	Données autorapportées relatives au parcours de formation du permis B, entre autres : <ul style="list-style-type: none"> ▶ Type de permis provisoire ▶ Avec ou sans leçon de conduite ▶ Nombre de kilomètres parcourus en tant que candidat-conducteur 	Deze enquête wordt sinds 2008 jaarlijks afgenomen in 10 examencentra. De steekproef houdt rekening met de grootte van en opkomst binnen de examencentra. Telkens worden ongeveer 1000 kandidaten bevraagd. Doel van deze enquête is informatie te bekomen over het opleidingstraject van kandidaten voor het rijbewijs B, en nagaan of bepaalde tendensen over de jaren heen worden bevestigd of evolueren. De enquête vindt steeds plaats in de zomer: afhankelijk van het jaar van afname gedurende 1 maand tot 3 maanden. Aangezien het slaagpercentage bij de enquête-deelnemers in	Enquête in 10 examencentra in België, bij een steekproef van telkens ong. 1000 kandidaten die zich voor de eerste maal aandienen voor het praktisch rijbewijs B examen.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sinds 2008 ▶ Steekproef (België) ▶ Jaarlijks ▶ Meest recent beschikbaar: 2015 	GOCA Enquête 2015

		voldoende mate overeenkomt met het nationale slaagpercentage voor eerste pogingen, concluderen de onderzoekers dat de resultaten voldoende representatief zijn voor de volledige populatie. De GOCA enquêteresultaten worden gelinkt aan het resultaat van het rijexamen.			
Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Nationale cijfers m.b.t. aantal uitgereikte rijbewijzen en rijbewijzenbestand (rijbewijscategorie B)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Het jaarlijks aantal uitgereikte rijbewijzen (voorlopig: M18, M36, M3; definitief; internationaal). ▶ Tabel die het aantal afgeleverde rijbewijzen in 2015 naar gekruiste variabelen "leeftijd x geslacht x gewest (woonplaats)" van de houders. 	Interne databank	▶ België Jaarlijks	FOD Mobiliteit en Vervoer - Dienst Rijbewijzen
Federale Overheidsdienst Justitie – Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting	Nationale cijfers m.b.t. de werking van het Openbaar Ministerie, de hoven en de rechtbanken	Het Vast Bureau voor Statistiek en Werklastmeting (VBSW) ontwikkelt en publiceert de activiteiten-statistieken van de hoven en rechtbanken. Daarnaast ontwikkelt het VBSW de werklastmeting voor de hoven van beroep en de arbeidsrechtbanken.	Interne databank	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 1999 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recent beschikbaar: 2016 	<p>FOD Financiën – Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting</p> <p>Vast Bureau Statistiek en Werklastmeting (2016). De jaarlijkse statistieken van de hoven en de rechtbanken. Gegevens 2016.</p>

BELDAM, 2012	Zelfgerapporteerde gegevens: o.a. <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mobiliteit ▶ Rijbewijsbezit 	De enquête is afgenomen van december 2009 tot december 2010 bij 8532 huishoudens (of 15821 personen van 6 jaar en ouder) en geeft een geactualiseerd beeld van de dagelijkse mobiliteit van de Belgen.	In totaal werden meer dan 8.500 gezinnen (4.018 in Vlaanderen, 3.749 in Brussel en 8.054 in Wallonië) ondervraagd tussen 1 december 2009 en 31 januari 2011.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 1ste bevraging in 1999 (MOBEL) ▶ België ▶ Jaarlijks (behalve in 2011) ▶ Meest recente publicatie: 2012 (dataverzameling 2010) 	POD Wetenschapsbeleid (BELSPO) en FOD Mobiliteit en Vervoer Cornelis et al. (2012). Mobiliteit in België in 2010 : Resultaten van de BELDAM-enquête
MONITOR, 2016	Zelfgerapporteerde gegevens <ul style="list-style-type: none"> ▶ Aantal afgelegde kilometers 	Deze enquête werden in 2016 meer dan 8.000 personen bevraagd.	Enquête online	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2016 ▶ België 	Vias institute en FOD Mobiliteit en Vervoer Monitor project (2016). Nationale Enquête over mobiliteit en verkeersveiligheid.
ESRA, 2015-2017	Zelfgerapporteerde gegevens <ul style="list-style-type: none"> ▶ Rijbewijsbezit ▶ Overtredingen t.a.v. de wegcode 	Deze enquête werd gerealiseerd in 38 landen.	Enquête online	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2015 - 2017 ▶ 2018 (2de editie) ▶ 38 landen binnen en buiten Europa 	Vias institute en projectpartners ESRA
CARA-afdeling Vias institute	Nationale cijfers m.b.t. rijgeschiktheids-evaluaties, rijgeschiktheids-beslissingen en kenmerken van de CARA-populatie	Het CARA is erkend als enige keurende instantie sinds 1998 (KB van 23 maart 1998 en MB van 27 maart 1998) voor de beoordeling van de rijgeschiktheid van mensen met een beperking in functies die belangrijk zijn voor het besturen van motorvoertuigen waarvoor een rijbewijs vereist is. Data wordt bijgehouden met betrekking tot: <ul style="list-style-type: none"> ▶ aantal 	Interne databank	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2016 ▶ België 	Vias institute – CARA

		<p>geplande/afgelegde evaluaties (totaal, medisch, psychologisch, praktische rijtest)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ rijgeschiktheidsbeslissingen ▶ kenmerken: leeftijd, gewest, pathologie <p>Diepte-analyse van de CARA-data 2016: zelfgerapporteerde (kandidaten en begeleidende artsen) en CARA-evaluatie gerelateerde gegevens van 7.219 kandidaten.</p>			
Federale Overheidsdienst Justitie	Nationale cijfers m.b.t. aantal verval van het recht tot sturen verklaringen met opgelegde herstelonderzoeken	<p>Jaaroverzicht van het aantal uitgesproken vervallen verklaringen van het recht op sturen in totaal, alsook met bijkomend opgelegde examens (theorie en/of praktijk), en/of onderzoeken (medische en/of psychologisch), naar politieparket</p>	Interne databank	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Data beschikbaar vanaf 2001 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2015 	FOD Justitie Statistieken van de hoven en de rechtbanken Dienst voor het Strafrechtelijk beleid
Herstelonderzoeken-afdeling Vias institute	Data herstelonderzoeken, rijgeschiktheidsverklaringen van de afdeling Herstelonderzoeken van het Vias institute	<p>Analyse van ongeveer 5.000 dossiers van personen die vervallen verklaard werden van het recht tot sturen en die geregistreerd werden bij de dienst Herstelonderzoeken van het Vias institute in 2017: socio-demografische gegevens</p>	Interne databank	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gegevens 2017 ▶ België 	Vias institute - Herstelonderzoeken

		<p>De afdeling Herstelonderzoeken van het Vias institute is sinds 2006 door de FOD Mobiliteit en Vervoer erkent als instelling om herstelonderzoeken uit te voeren. Data wordt bijgehouden met betrekking tot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ aantal onderzoeken ▶ rijgeschiktheidsverklaringen ▶ kenmerken: leeftijd, geslacht, woonplaats (gewest), type overtredingen. 			
Statbel	Verdeling van de Belgische bevolking naar socio-demografische kenmerken	Belgische statistieken en cijfers m.b.t. de structuur van de bevolking (leeftijd, geslacht, gewest)	Gegevens over de bevolkingsstructuur zijn afkomstig uit het Rijksregister (centralisatie gemeentelijke bevolkingsregisters)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sinds 1988 (Rijksregister) ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recent: 2015 	Statbel Structuur van de bevolking

Als belangrijke speler in het verzamelen en analyseren van gegevens over verkeersveiligheid, publiceert het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid jaarlijks (vanaf 2015) een geheel aan statistische rapporten die een kwantitatief beeld geven van de verkeersveiligheid in België. De reeks bevat zes rapporten die ieder een specifiek domein van de verkeersveiligheid behandelen: verkeersongevallen, slachtoffers, gedrag, rijvaardigheid, technologie en handhaving. Door de recentste en meest relevante gegevens te verzamelen uit verschillende bronnen, geven deze rapporten een overzicht van de fenomenen binnen de verkeersveiligheid in België. Deze statistische rapporten zijn een aanvulling bij de verschillende andere publicaties van het Vias institute zoals de brochures "Kernindicatoren verkeersveiligheid", de trimestriële Verkeersveiligheidsbarometers, de themadossiers en de meer specifieke onderzoeksrapporten.