

Bijlage 2

In deze bijlage 2 wordt nog wat meer in detail ingegaan op de 9 prioritaire aandachtspunten. Ter verduidelijking, dit betekent niet dat er geen andere aandachtspunten op vlak van verkeersveiligheid meer zijn, zoals bijvoorbeeld de problematiek van vermoeidheid achter het stuur, waarnaar ook aandacht blijft uitgaan. Er werd echter gekozen op deze 9 aandachtspunten prioritair en versterkt in te zetten.

ONGEVALLEN MET VOETGANGERS

Waarom?

- Het aandeel van de voetgangers onder de verkeersslachtoffers stijgt, zowel bij de doden, zwaargewonden als lichtgewonden.
 - Het aandeel dode en zwaargewonde voetgangers is gestegen van 9,9% in 2010 naar 12,2% in 2019
 - Ten opzichte van 2018 is het aantal voetgangers dat omkwam in het verkeer sterk gestegen: van 33 naar 45, het hoogste aantal sinds 2014
 - Bij het aantal lichtgewonde voetgangers is er een status quo, zowel op korte als lange termijn, waardoor het aandeel voetgangersslachtoffers is gestegen van 5,9% in 2010 naar 7,4% in 2019
- We zetten volop in op actieve modi om ons duurzamer te verplaatsen.
- Vanuit het **STOP**-principe¹ willen we de aandacht voor de voetganger in het verkeer verhogen.

De aandachtspunten:

Binnen bebouwde kom	<ul style="list-style-type: none">• Bijna 8 op 10 voetgangersslachtoffers vallen binnen de bebouwde kom.
Voetgangersoversteekplaatsen + meer voetgangersvoorzieningen (ten gevolge van ontbreken veilige, comfortabele voetpaden)	<ul style="list-style-type: none">• Meer dan 60% wordt aangereden tijdens oversteken rijbaan; meestal op of net naast een oversteekplaats.• Bij de andere ongevallen bevindt een voetganger zich voornamelijk op de stoep of berm, of langs de rechterkant op de rijbaan.
Zichtbaarheid	<ul style="list-style-type: none">• In 2019 vielen meer dan 25% van de voetgangersslachtoffers en 50% van de voetgangersdoden in het donker (dageraad, schemering of nacht).
(Kijk)gedrag	<p>(Kijk)gedrag is een aandachtspunt bij zowel de voetgangers zelf als bij de gemotoriseerde weggebruikers.</p> <ul style="list-style-type: none">• Gedrag van de voetganger ligt vaak aan de basis van een verkeersongeval, omdat er bijvoorbeeld niet goed gekeken werd of omdat de voorrangregels niet nageleefd werden.• Daarnaast speelt ook de tegenpartij een grote rol, gekoppeld aan het niet naleven van voorrangregels

¹ Het STOP-principe is een principe, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat, bij de inplanning van het mobiliteitsbeleid.

	aan de oversteekvoorzieningen, vooral in een stadsomgeving.
Jongeren	<ul style="list-style-type: none"> • Hoogste piek ligt bij jonge voetgangersslachtoffers (6-24 jaar). • Verhoogd risico bij 12-17-jarigen voornamelijk te wijten aan nemen van risico's.
Senioren	<ul style="list-style-type: none"> • Relatief hoog aantal voetgangersslachtoffers bij 65-plussers. Meer dan de helft van de voetgangersdoden is 65+. • Verhoogd risico te wijten aan grotere fragiliteit en kwetsbaarheid en afnemende cognitieve, motorische en waarnemingsvaardigheden. De inschatting van de snelheid van (snel) aankomende voertuigen is hierbij een bijkomende moeilijkheid.
Snelheids- en massa(verschillen)	<ul style="list-style-type: none"> • De meeste aanrijdingen gebeuren door een personenwagen (6 op 10), gevolgd door fietsers (1 op 5).
Afleiding	<ul style="list-style-type: none"> • Zie Ongevallen met afleiding

ONGEVALLEN MET FIETSERS

Waarom?

- Het aandeel van de fietsers onder de verkeersslachtoffers stijgt, zowel bij de doden, zwaargewonden als lichtgewonden.
 - Het aantal fietsslachtoffers is zowel in absolute als relatieve aantallen gestegen
 - Het aandeel dode en zwaargewonde fietsers is gestegen van 20,4% in 2010 naar 33,1% in 2019
 - Het aandeel fietsslachtoffers in het algemeen is gestegen van 20,3% in 2010 naar 30,4% in 2019
 - Bij deze groep weggebruikers is er bovendien doorgaans een grotere onderregistratie van de ongevallen
- We zetten volop in op actieve modi om ons duurzamer te verplaatsen, vooral tijdens woonwerk en woon-schoolverplaatsingen
- Vanuit het STOP-principe willen we de aandacht voor de fietser in het verkeer verhogen.
- Stijgend gebruik van nieuwe fietstypes (elektrische fietsen, speedpedelecs, goederenvervoer per fiets, ...) vertaalt zich in de ongevallenstatistieken. Ook de elektrische steps vormen in deze context een specifieke aandachtscategorie, maar worden bij de rapportering niet onder de fietsers, maar onder de "andere weggebruikers" gevat.

De aandachtspunten:

Elektrische fietsen/speedpedelecs	<ul style="list-style-type: none"> • 1 op 5 (in 2020 bijna 1 op 4) van de fietsslachtoffers en 1 op 3 (in 2020 4 op 10) van de fietsdoden zijn elektrische fietsers. Het aandeel ongevallen met elektrische fietsen neemt verder toe. • Vaak slachtoffers uit oudere leeftijdscategorieën, maar ook jongere fietsslachtoffers verplaatsen zich steeds vaker elektrisch.
-----------------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Aandeel speedpedelec blijft relatief beperkt, maar er is wel een stijgende lijn.
Binnen bebouwde kom	<ul style="list-style-type: none"> • 7 op 10 fiets-slachtoffers vallen binnen de bebouwde kom. • 6 op 10 van de fietsdoden en -slachtoffers vallen op gemeentewegen. • Bijna 6 op 10 fietsers raken (ernstig) gewond bij een snelheidsregime van maximum 50 km/u. • Meeste fietsdoden vallen bij een snelheidsregime van max. 70 km/u, gevolgd door 50 km/u.
Kruispunten en rotondes	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsers zijn vaker betrokken bij ongevallen op kruispunten en rotondes dan andere weggebruikers, wat specifieke aandacht op deze locaties voor deze vervoerswijze noodzaakt.
Alle leeftijden, met specifieke aandacht voor jongeren en senioren	<ul style="list-style-type: none"> • Fiets-slachtoffers vallen in alle leeftijdscategorieën, maar de 12- tot 17-jarigen steken er licht bovenuit. • Bij de fietsdoden vallen vooral de oudere leeftijdscategorieën op: 9 op 10 fietsdoden is 45+, 6 op 10 is 60+. Ze worden ook door een hogere fragiliteit gekenmerkt.
Aanrijdingen met personenwagens en dodelijke aanrijdingen door vrachtwagens – snelheids- en massa(verschillen)	<ul style="list-style-type: none"> • 6 op 10 fietsongevallen zijn het gevolg van een aanrijding met een personenwagen. 1 op 3 fietsdoden valt ten gevolge van een aanrijding met een personenwagen. • Daarnaast blijft het aandeel van fietsdoden naar aanleiding van een aanrijding met een vrachtwagen stabiel (met 15% in 2019). • Hoog aandeel zijdelingse aanrijdingen, vaak als gevolg van niet verlenen van voorrang. • Hoewel het aantal geregistreerde dodehoekongevallen eerder beperkt is en jaarlijks schommelt tussen 35 à 40 ongevallen, kennen deze over het algemeen een hoge letselernst.
Ongevallen tussen actieve weggebruikers onderling	<ul style="list-style-type: none"> • 1 op 5 voetgangersongevallen zijn het gevolg van een aanrijding met een fietser. Ook ongevallen tussen fietsers onderling en tussen een fietser en bromfietser komen regelmatig voor.
Eenzijdige fietsongevallen	<ul style="list-style-type: none"> • Aandeel eenzijdige fietsongevallen neemt toe en bedraagt 1 op 10 ongevallen in 2019 (1 op 8 in 2020). Bij fietsdoden is dit zelfs 1 op 4 in 2019. • We weten bovendien ook dat deze eenzijdige fietsongevallen weinig geregistreerd worden in de ongevallenstatistieken.
Woon-werk en woon-schoolverplaatsingen	<ul style="list-style-type: none"> • Stijgend gebruik van de fiets als middel voor woon-werk- en woon-schoolverkeer (OVG 5.5 stelt dat aandeel van de fiets voor woon-werkverkeer met 17%

	<p>hoger is dan voor alle andere doeleinden samen (14%).</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 op 3 fietsslachtoffers valt tijdens de typische uren voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen (spitsuren op een werkdag).
Zichtbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Het aantal fietsslachtoffers in het donker (dageraad, schemering of nacht) neemt toe: van 13% in 2010 naar 18% in 2019. • 24% van de fietsdoden valt in het donker (dageraad, schemering of nacht). • Het zien en gezien worden van de snellere fietsen is een aandachtspunt.
Gedrag van fietsers	<ul style="list-style-type: none"> • Foute inschatting en gemiste observatie zijn de vaakst voorkomende oorzaken van fietsongevallen. • Dit is nog meer het geval voor minder ervaren fietsers, die nog automatismen in het verkeer moeten aanleren. • Ook lichamelijke en geestelijke geschiktheid (vermoeidheid, reactiesnelheid, etc.) hebben invloed op het fietsgedrag. • Alcohol (en andere drugs) verhogen de ongevalskans van fietsers in gelijke mate als die van een automobilist. • Afleiding op de fiets heeft ook invloed op verkeersveiligheid.
Verhoogd risico door eigenschappen voertuig	<ul style="list-style-type: none"> • Een fiets is een balansvoertuig, dat inherent instabiel is en een kans op vallen met zich meebrengt. • De fietser is minder beschermd en dus kwetsbaar, terwijl er toch relatief hoge snelheden gehaald worden. • Veilige fietsen, met goed werkende remmen en verlichting, zijn zeer belangrijk.

ONGEVALLLEN MET GEMOTORISEERDE TWEEWIELERS

Waarom?

- Bromfietzers en motorrijders dragen het hoogste overlijdensrisico in het verkeer (1^e en 2^e plaats)
- Ongeveer 1 op 6 van de verkeersdoden is een gemotoriseerde tweewieler, vooral motorrijders
- Ongeveer 1 op 8 van de verkeersslachtoffers is een gemotoriseerde tweewieler
- Veel ernstige eenzijdige ongevallen: ongeveer de helft van de verkeersdoden onder de gemotoriseerde tweewielers komt voort uit een eenzijdig ongeval.
- Overdreven en onaangepaste snelheid komen frequent voor bij gemotoriseerde tweewielers, zij dat het minder frequent de ongevalsoorzaak is bij bromfietzers binnen de bebouwde kom.²

² Temmerman P., Roynard M. (2015). Snelheidsmeting motorrijders 2014 – Resultaten van de eerste gedragsmeting snelheid van motorrijders in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid / Sloomans, F. & Martensen, H., Paneels, A. (2017) Themadossier Verkeersveiligheid nr. 11. Gemotoriseerde tweewielers. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. / De Ceunynck, T., Sloomans, F., & Daniels, S. (2017). Diepteanalyse van de karakteristieken van ernstige bromfietsongevallen binnen de bebouwde kom. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

De aandachtspunten:

<p>Bromfietsers³</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Het aandeel van de bromfietsers onder de ernstige verkeersslachtoffers (doden en zwaargewonden) blijft stabiel: 7,8% in 2010 en 8,0% in 2019. • Meeste ongevallen met bromfietsers binnen bebouwde kom. • Vaak aanrijding met personenwagen (6 op 10 van de ongevallen met bromfietsers), gevolgd door aanrijdingen met een fiets (1 op 7). • Veel dodelijke eenzijdige ongevallen (meer dan de helft). • Duidelijke piek bij de 16-24-jarigen onder de verkeersslachtoffers.
<p>Motorrijders⁴</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Het aandeel van de motorrijders onder de ernstige verkeersslachtoffers (doden en zwaargewonden) blijft stabiel: 10,8% in 2010 en 11,4% in 2019. • Meeste motorrijders komen om buiten de bebouwde kom (3 op 4). • Meestal aanrijdingen met personenwagens en eenzijdige ongevallen. • Veel dodelijke eenzijdige ongevallen (bijna de helft). • Slachtoffers verspreid in leeftijd (18-59 jaar), met hoogste aantal tussen 25 en 29 jaar. Meeste doden tussen 45 en 59 jaar.
<p>Verhoogd risico door eigenschappen voertuig</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Een brom- of motorfiets is een balansvoertuig, dat inherent instabiel is en een kans op vallen met zich meebrengt. • De brom- of motorfietser is minder beschermd en dus kwetsbaar, terwijl er toch hoge snelheden gehaald kunnen worden. • Veilige brom- en motorfietsen, met goed werkende remmen, verlichting en een goede staat van de banden, zijn zeer belangrijk.
<p>Snelheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Motorrijders blijven een risicogroep. Uit verschillende studies is reeds eerder gebleken dat motorrijders significant sneller rijden dan bestuurders van personenwagens op de meeste wegtypes.⁵ Daarnaast worden motorfietsen ook gekenmerkt door hun sterk acceleratievermogen. <p>Zo bleek dat in 2020 in West-Vlaanderen bij meer dan 70% van de dodelijke ongevallen met motorrijders onaangepaste snelheid een doorslaggevende factor was.</p>

³ Een bromfiets is een twee-, drie- of vierwielig voertuig uitgerust met een motor, met een maximumsnelheid van 25 km/u (bromfiets klasse A) of een maximumsnelheid van 45 km/u (bromfiets klasse B). Hoewel ook de speedpedelec wettelijk gezien een bromfiets betreft, wordt deze in de ongevalsanalyse mee opgenomen bij de fietsers, omwille van de vergelijkbaarheid met een 'snelle' elektrische fiets.

⁴ Elk tweewielig motorvoertuig met of zonder zijspanwagen dat niet beantwoordt aan de bepaling van de bromfiets.

⁵ ONISR, 2015; Temmerman & Roynard, 2015

ONGEVALLEN MET ONERVAREN WEGGEBRUIKERS

<p>Waarom?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duidelijk verband tussen ongevallen, leeftijd en ervaring. • Vooral opvallend bij beginnende fietsers, bromfietsers en autobestuurders, in mindere mate bij jonge voetgangers • Jongeren maken vaak gebruik van 'actieve' transportmodi, en wandelen en fietsen dus ook veel. 	
<p>De aandachtspunten:</p>	
<p>Jongere voetgangers (zie ook ongevallen met voetgangers)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hoogst aantal voetgangersslachtoffers tussen 6 en 24 jaar (bijna 1 op 4).
<p>Beginnende fietsers (zie ook ongevallen met fietsers)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hoogst aantal fietsersslachtoffers tussen 12 en 17 jaar (1 op 8).
<p>Beginnende bromfietsers (zie ook ongevallen met gemotoriseerde tweewielers)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Duidelijk verband tussen ongevallen met bromfietsers en leeftijd. • Meer dan de helft van de bromfietsersslachtoffers is tussen 16 en 24 jaar oud, 1 op 4 is 16 of 17 jaar oud.
<p>Ongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners is hoger bij jonge autobestuurders in vergelijking met alle autobestuurders. • Jonge autobestuurders zijn betrokken bij 1 op 5 auto-ongevallen.

ONGEVALLEN MET SENIOREN

<p>Waarom?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aantal senioren dat slachtoffer wordt in het verkeer blijft stijgen • 1 op 3 verkeersdoden is 65+: oververtegenwoordiging senioren onder de verkeersdoden • Aandeel hoger bij actieve weggebruikers: meer dan de helft van voetgangers en fietsers die omkomen in het verkeer is 65+ • Aandeel senioren onder de bevolking zal komende decennia blijven stijgen. 	
<p>De aandachtspunten:</p>	
<p>Algemene aandachtspunten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aandacht voor leeftijdsgerelateerde beperkingen (perifeer zicht, beweeglijkheid, snelheid van waarneming, beoordeling van situatie, nemen van beslissingen en eigenlijke reactie). • Aandacht voor chronische aandoeningen op rijgeschiktheid (zeker bij combinatie van verschillende medische aandoeningen). • Rijden onder invloed van alcohol en geneesmiddelen (zelfgerapporteerd gedrag door 65+ers is 1 op 3 voor gebruik van alcohol en 1 op 10 voor gebruik van medicatie tijdens het rijden). • Verhoogd gevoel van onveiligheid in het verkeer bij senioren.

Actieve weggebruikers (zie ook ongevallen met voetgangers en ongevallen met fietsers)	<ul style="list-style-type: none"> • Meer dan de helft van voetgangers en fietsers die omkomen in het verkeer is 65+. • Slachtoffers elektrische fiets zijn gemiddeld ouder dan slachtoffers gewone fiets, 93% van de omgekomen elektrische fietsers is ouder dan 55 en 55% ouder dan 65. Het valt wel op dat recent ook jongeren steeds vaker slachtoffer worden op een elektrische fiets. • Veel verkeersslachtoffers en -doden onder de senioren vallen binnen de bebouwde kom.
Senioren als autobestuurder	<ul style="list-style-type: none"> • 1 op 10 van de verkeersslachtoffers als autobestuurder is 65+. 1 op 3 verkeersdoden als autobestuurder is 65+.

ONGEVALLEN MET (LICHTE) VRACHTWAGENS

<p>Waarom?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ondanks een dalende trend, zijn vrachtwagens nog steeds betrokken bij 1 op 5 van de dodelijke ongevallen. • Bijna 1 op 10 verkeersdoden valt in een ongeval met een lichte vrachtwagen⁶. • Slechts zeer lichte daling van aantal ongevallen met lichte vrachtwagens de laatste jaren (-3% tussen 2017 en 2019). • Meestal aanrijdingen met personenwagens en aanrijdingen met fietsers. 	
De aandachtspunten:	
Autosnelwegen met het probleem van (ernstige) kop-staartaanrijdingen	<ul style="list-style-type: none"> • 4 op 10 vrachtwagenongevallen vinden plaats op autosnelwegen. Voor dodelijke vrachtwagenongevallen is dat bijna de helft. • 3 op 4 van de dodelijke ongevallen op autosnelwegen zijn kop-staartaanrijdingen. • Verminderde aandacht, afleiding en vermoeidheid spelen hierbij een belangrijke rol.
Onderliggende wegennet – ongevallen met actieve weggebruikers (zie ook ongevallen met voetgangers en ongevallen met fietsers)	<ul style="list-style-type: none"> • 60% van de vrachtwagenongevallen en 85% van de ongevallen met lichte vrachtwagens vindt plaats op het onderliggende wegennet (gewest- en gemeente-wegen). • 1 op 5 dodelijke vrachtwagenongevallen is een aanrijding met een fietser, bijna 1 op 6 voetgangersdoden valt in een ongeval met een vrachtwagen. • Het aandeel ongevallen met vrachtwagens op kruispunten is met meer dan 4 op 10 ongevallen relatief hoog.

⁶ Voor goederenvervoer bestemde voertuigen, voornamelijk bestelwagens, met een max. toegelaten massa van 3,5 ton.

	<ul style="list-style-type: none"> • Bijna 4 op 10 dodelijke ongevallen met lichte vrachtwagens zijn een aanrijding met een fietser of voetganger. • De meerderheid van de ongevallen met (lichte) vrachtwagens vinden plaats buiten de bebouwde kom. Het aandeel binnen de bebouwde kom is hoger bij de lichte vrachtwagens.
Afleiding	<ul style="list-style-type: none"> • Zie Ongevallen als gevolg van afleiding

ONGEVALLEN ALS GEVOLG VAN RIJDEN ONDER INVLOED

Waarom?

- Belangrijke risicofactor in het verkeer – risico nog hoger bij gecombineerd gebruik alcohol en drugs of geneesmiddelen⁷
- 12% (1 op 8) van de gecontroleerde bestuurders bij een ongeval test positief op rijden onder invloed van alcohol.
- M.b.t. rijden onder invloed van alcohol is België bij de slechter presenterende landen in Europa. Belgen zijn meer dan andere Europeanen te tolerant voor drinken en rijden⁸:
 - 33% van de Belgen geeft aan nog te rijden na het drinken van alcohol (vs 20,6% EU-gemiddelde)
 - 3,1% van de Belgen vindt het voor zichzelf aanvaardbaar om nog te rijden na het drinken van meer dan de wettelijke limiet (vs 1,9% EU-gemiddelde)
- 1,7% van de gecontroleerde automobilisten in Vlaanderen was in 2018 onder invloed van alcohol, wat doorheen de verschillende edities relatief stabiel blijft⁹ (gedragsmeting VIAS 2019)
- Het aantal vastgestelde inbreuken voor rijden onder invloed van alcohol door de politie blijft hoog, met bijna 30.000 in 2019, en toch nog 16.500 in het atypische jaar 2020.
- Aantal vastgestelde inbreuken voor rijden onder invloed van drugs lag in 2020 8% hoger dan in 2019. In 2020 werden in Vlaanderen 7.539 bestuurders betrapt die onder invloed van drugs reden, ruim 500 meer dan in 2019.
- Het zelfgerapporteerd gedrag over het gebruik van drugs tijdens het rijden is met 6% zeer hoog (verkeersonveiligheidsenquête VIAS 2021)
- Gerapporteerd gedrag bij 65+ers voor gebruik van medicatie tijdens het rijden, en dus mogelijke invloed op de rijgeschiktheid, is 1 op 10

De aandachtspunten:

(Auto)bestuurders – alcohol	<ul style="list-style-type: none"> • Bestuurders van personenwagens testen het vaakst positief bij een ongeval (10,5%), maar hierbij dient rekening te worden gehouden met de testgraad, die niet bij alle vervoerswijzen (vooral in vergelijking met de actieve weggebruikers) even hoog is.
(Jonge) autobestuurders/18-40-jarigen – drugs	<ul style="list-style-type: none"> • Vastgestelde inbreuken in 2019 24% hoger dan in 2018. • Ondanks de toename van het aantal afgenomen drugstesten, neemt de problematiek niet af.

⁷ Leblud, Meesmann, Houwing en Opendakker, 2019
⁸ Acherman Stürmer, Meesmann en Berbatovci, 2019
⁹ Brion, Meunier en Silverans, 2019

	<ul style="list-style-type: none"> • Specifieke aandacht voor gebruik lachgas: 5% zegt in Vlaanderen maandelijks te rijden na het gebruik van lachgas (verkeersonveiligheidsenquête VIAS 2021). Uit een bevraging door Vias (2021) blijkt dat 1 op de 5 (21%) jonge mannelijke bestuurders (18-34 jaar) in Vlaanderen toegeeft maandelijks te rijden na het gebruik van lachgas. Cijfers over vaststellingen ontbreken omdat het niet kan worden opgespoord met een speekseltest of speekselanalyse. • Bij de vastgestelde verkeersinbreuken voor drugs was 1 op 2 tussen 21 en 30 jaar en bijna 1 op 3 tussen 31 en 40 jaar. 1 op 10 was 20 of jonger, en 1 op 10 tussen 41 en 50 jaar.¹⁰
Mannen – alcohol en drugs	<ul style="list-style-type: none"> • Sterkere neiging van mannen tot rijden onder invloed van alcohol is een constante – 81% bij de vastgestelde inbreuken voor alcohol. • 93% bij de vastgestelde verkeersinbreuken voor drugs.¹³
Alle leeftijden (hoogst bij 21-60-jarigen) – alcohol	<ul style="list-style-type: none"> • Bij de vastgestelde verkeersinbreuken voor alcohol was 9 op 10 tussen 21 en 60 jaar¹³, met een licht hoger aandeel voor de leeftijdscategorie 31-40 jaar (25,5%), van nabij gevolgd door de leeftijdscategorieën 21-30 jaar (23%) en 41-50 jaar (22%).
Senioren – medicatie	<ul style="list-style-type: none"> • Toenemend gebruik met de leeftijd. Gerapporteerd gedrag bij 65+ers voor gebruik van medicatie tijdens het rijden is 1 op 10. Bij geneesmiddelen maakt het gebruik (meestal) deel uit van een medische behandeling, en soms is het gebruik van een geneesmiddel ook nodig voor het herstel van de rijvaardigheid.

ONGEVALLLEN ALS GEVOLG VAN ONAANGEPASTE EN/OF OVERDREVEN SNELHEID

Waarom?

- Belangrijke risicofactor in het verkeer
- Overdreven snelheid ligt aan de basis van een derde van de dodelijke verkeersongevallen (internationaal onderzoek¹¹). Het begrip “overdreven snelheid” evolueert eveneens met de evolutie van de geldende snelheidslimieten langs onze wegen (cfr. standaard snelheidsregime 70 km/u buiten de bebouwde kom en toenemend aantal zones 30 binnen de bebouwde kom).
- Snelheid beïnvloedt zowel de kans op een ongeval, als de ernst ervan. De spreiding van de snelheid van de voertuigen op een weg speelt ook een rol. Hoe minder de snelheden van de voertuigen van elkaar verschillen, hoe lager de kans op een ongeval.
- 2020 heeft aangetoond dat een daling van het verkeersvolume, sommige bestuurders aanzet tot sneller rijden. Het jaar 2020 kent dan ook amper een daling van het totaal aantal

¹⁰ Federale politie/DGR/DRI – BIPOL, 2020

¹¹ Bowie en Waltz, 1994; TRB, 1998; OECD, 2006; DaCoTA, 2012; Trotta, 2016

vastgestelde snelheidsinbreuken. Met bijna 2.800.000 snelheidsinbreuken telt het nog geen 25.000 inbreuken minder dan 2019.

De aandachtspunten:

<p>(Auto)bestuurders – alle wegtypes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Het percentage autobestuurders dat toegeeft maandelijks sneller te rijden dan de snelheidslimiet blijft hoog. Dit zowel binnen de bebouwde kom (26%), buiten de bebouwde kom (33%) als op autosnelwegen (28%) (verkeersonveiligheidsenquête VIAS 2021). • Uit een gedragsbevraging blijkt dat het aantal bestuurders dat de limieten niet altijd aanvaardt, hoger is op 70 km/u wegen en autosnelwegen, gevolgd door 30 km/u-wegen (buiten schoolomgeving). • Vooral mannen onder de 45 jaar houden zich minder aan de snelheidslimieten, ook zelfstandigen en bestuurders van een bedrijfswagen (gedragsbevraging VSV 2019 & 2020). Overdreven snelheid bij jonge mannen wordt vaak in verband gebracht met een positieve houding ten opzichte van het nemen van risico's en zoeken van sensatie.¹² • Zelfstandigen en bestuurders van een bedrijfswagen geven aan zich minder aan de snelheidslimiet te houden (gedragsbevraging VSV 2019).
<p>Jonge autobestuurders</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Net als bij onervaren fietsers is ook hier de foute inschatting en een gemiste observatie een pijnpunt. Bij een autobestuurder hangt het sterk samen met de (overdreven) snelheid. Hij moet nog de juiste vaardigheden aanleren en routines ontwikkelen.
<p>Motorrijders</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Motorrijders blijven een risicogroep. Uit verschillende studies is reeds eerder gebleken dat motorrijders significant sneller rijden dan bestuurders van personenwagens op de meeste wegtypes.¹³
<p>Snelheidsregimes (effect van snelheid en massa)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsers: De meeste fietsers vallen bij een snelheidsregime van 50 km/u (bijna 6 op 10). De meeste fietsersdoden vielen in 2019 bij een snelheidsregime van maximaal 70 km/u (1 op 2). Er vallen echter ook veel fietsersdoden bij een snelheidsregime van maximaal 50 km/u. • Voetgangers: De meeste voetgangersslachtoffers vallen bij een snelheidsregime van 50 km/u (6 op 10), gevolgd door 30 km/u (2 op 10). • Bromfietsers: De meeste bromfietsersslachtoffers vallen bij een snelheidsregime van 50 km/u (6 op 10), gevolgd door 70 km/u (1 op 4).

¹² Goldenbeld en van Schagen, 2007

¹³ ONISR, 2015, Temmerman & Roynard, 2015

	<ul style="list-style-type: none"> • Motorrijders: De meeste motorfietsslachtoffers vallen bij een snelheidsregime van 50 km/u (bijna 1 op 2), gevolgd door 70 km/u (1 op 3). 7 op 10 doden bij 70 km/u. • Auto-inzittenden: De meeste slachtoffers bij auto-inzittenden vallen bij een snelheidsregime van 70 km/u (bijna 4 op 10), gevolgd door 50 km/u (meer dan 1 op 3). • Ongevallen met lichte vrachtwagens: De meeste slachtoffers in ongevallen met lichte vrachtwagens vallen bij een snelheidsregime van 50 km/u (bijna 4 op 10), gevolgd door 70 km/u (1 op 3). • Ongevallen met vrachtwagens: De meeste slachtoffers in ongevallen met vrachtwagens vallen bij een snelheidsregime van meer dan 90 km/u (1 op 3), gevolgd door 70 km/u (3 op 10) en 50 km/u (bijna 1 op 4).
--	---

ONGEVALLEN ALS GEVOLG VAN AFLEIDING

Waarom?

- Afleiding is een belangrijk probleem in het verkeer en kan ernstige gevolgen hebben
- Volgens internationaal onderzoek speelt afleiding een rol bij 5-25% van alle verkeersongevallen¹⁴ en vormt afleiding één van de vijf belangrijkste oorzaken van dodelijke ongevallen
- Aantal door de politie vastgestelde inbreuken voor GSM-gebruik achter het stuur daalt niet. In 2020 werden in Vlaanderen 62.645 verkeersinbreuken voor GSM-gebruik achter het stuur vastgesteld.¹⁵
- Uit zelfgerapporteerd gedrag blijkt dat verschillende vormen van afleiding zoals het instellen van het navigatiesysteem tijdens het rijden (20%), mails of berichten lezen achter het stuur (10%), niet-handenvrij bellen (8%) of een foto nemen tijdens het rijden (7%) vaak worden toegegeven (verkeersonveiligheidsenquête VIAS 2021).
- Recent onderzoek wijst op de gevaren van HMI¹⁶/infotainment en meer specifiek het gebruik van aanraakschermen tijdens het rijden, wat tot sterk nadelige effecten voor de bestuurders kan leiden.¹⁷

De aandachtspunten:

Bestuurders gemotoriseerd verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Uit de eerste Belgische observatiestudie bleek 8,1% van de bestuurders bezig met een potentieel afleidende activiteit tijdens het rijden.¹⁸ • 32% van de bestuurders geeft toe 'wel eens' te bellen met de telefoon in de hand tijdens het rijden. Texting of een bericht versturen komt vaker voor bij jongeren. • Een recente gedragsbevraging geeft aan dat 63% van de bestuurders tussen 18 en 65 jaar de smartphone
-----------------------------------	---

¹⁴ WHO, 2011; DaCoTA, 2012; SWOV, 2013; Meesmann en Opendakker, 2013

¹⁵ Federale politie/DGR/DRI – BIPOL, 2021

¹⁶ Human Machine Interface

¹⁷ TRL, 2020

¹⁸ Riguelle en Roynard, 2014

	<p>al eens met de hand bedient tijdens het rijden (gedragsbevraging VSV 2019).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het ongevalsrisico voor telefonerende bestuurders ligt 3 à 4 keer hoger dan voor bestuurders die niet aan het telefoneren zijn. • Automobilisten geven zelf aan vrij frequent het navigatiesysteem al rijdend manueel in te stellen. • Het beroepsverkeer heeft veel te maken met afleiding achter het stuur. Het reiken naar een telefoon of ander object verhoogt het ongevalsrisico met een factor 3, het versturen van berichten tijdens het rijden met een factor 23.
Actieve weggebruikers	<ul style="list-style-type: none"> • Afleiding is niet enkel een probleem bij bestuurders van motorvoertuigen, ook voor actieve weggebruikers kan afleiding (door smartphonegebruik, muziek of andere) voor gevaarlijke situaties zorgen. • Geobserveerd GSM-gebruik tijdens het wachten voor een rood verkeerslicht was hoog bij voetgangers (18%). 7% was zelfs nog aan het telefoneren of had de telefoon in de hand tijdens het oversteken. Bij fietsers was dit met 5% iets lager.¹⁹