

Bijlage aan de kadernota Verkeersveiligheid: analyse van de verkeersveiligheidsindicatoren

1. Kader

Zoals genoegzaam bekend is de doelstelling van het verkeersveiligheidsbeleid om het aantal verkeersslachtoffers in België terug te dringen, zodat we tegen 2010 niet meer dan 750 verkeersdoden tellen, en tegen 2015 maximaal 500 verkeersdoden. De maatregelen die ingevoerd worden om deze doelstellingen te bereiken dienen gebaseerd te zijn op

- een objectieve voorstelling van de stand van zaken op het vlak van verkeersveiligheid in België. Deze analyse wordt aangeleverd door het Observatorium voor de Verkeersveiligheid, dat in juni 2008 binnen het BIVV werd opgericht.
- Een lijst met actiepunten, gebaseerd op de aanbevelingen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) en van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan.

Vanuit de FCVV werd aanbevolen om de verkeersveiligheid en het onnoemelijke leed van de verkeersslachtoffers en hun naasten te behouden als topprioriteit voor de regering. Daarnaast moeten inspanningen geleverd worden om de media te motiveren om aandacht te blijven geven aan verkeersveiligheid. Het emotionele aspect dient hierbij aan bod te komen, maar men dient ook objectieve informatie te verstrekken over de werkelijke impact van overdreven snelheid, het niet-dragen van de gordel en het rijden onder invloed.

Sensibilisatiecampagnes behoren tot de belangrijkste instrumenten waarover we beschikken om het gedrag van weggebruikers te sturen en het draagvlak voor politiecontroles te vergroten. De analyses van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid, die gebaseerd zijn op de gegevens van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie van de FOD Economie en op de gedrags- en attitudemetingen die het BIVV zelf op regelmatige basis uitvoert, tonen aan dat het gedrag van de Belgische bestuurders in de loop van de laatste vijf jaar op een aantal vlakken in gunstige zin evolueert. Met uitzondering van de vooruitgang inzake gordeldracht zijn de evoluties echter beperkt. Gemiddeld genomen blijken een aantal verkeersveiligheidsindicatoren in gunstige zin te evolueren, maar er blijven nog specifieke problemen bestaan:

- de snelheidsbeperkingen worden beter nageleefd in het snelheidsregime 90 km/h, maar op de snelheidsregimes 30 en 50 km/h lijkt weinig evolutie merkbaar
- het algemene percentage personen dat rijdt onder invloed daalde tussen 2003 en 2005, maar dit percentage blijkt in 2007 op ongeveer hetzelfde niveau als in 2005 te blijven hangen. Bovendien stellen we tijdens de weekendnachten in 2007 vast dat nog steeds 10% van de bestuurders boven de wettelijke limiet rijden (wat hoger is dan het percentage van 2003 en 2005, waar dit nog rond de 7 à 7.5 procent lag),.
- het gordeldrachtpercentage, dat in 2003 nog 56% bedroeg is in 2007 weliswaar gestegen was tot bijna 80%, maar blijft hiermee nog steeds dramatisch ver onder de gordeldracht in onze buurlanden liggen (waar percentages tot boven de 90% geobserveerd worden). Over de gordeldracht achterin de wagen beschikken we niet over objectieve metingen, maar de attitudemetingen suggereren dat het draagpercentage achterin ver beneden de reeds lage percentages voorin ligt.

De data lijken er dus op te wijzen dat de strategie waarbij sensibilisatie gekoppeld wordt aan snelheids-, alcohol- en gordeldrachtcontroles op sommige vlakken tot een verbetering heeft geleid, maar dat op andere vlakken bijkomende inspanningen noodzakelijk zijn.

Ondanks het feit dat deze positieve evoluties slechts partieel in het gedrag van de bestuurders tot uiting komen is toch een significante vooruitgang geboekt in het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de loop van de periode 2000 - 2006: in 2000 telde men in België 1.616 verkeersdoden, in 2007 waren dit er nog 1.067.

Om deze dalende tendens verder door te zetten dienen de inspanningen voor de verbetering van de verkeersveiligheid verdergezet worden en dit op alle vlakken: zowel op het vlak van voertuigtechnologie, van educatie en sensibilisatie, als van controle en handhaving. Politiecontroles en de optimalisatie van het handhavingsbeleid zijn daarin cruciale en onmisbare peilers. Zo ligt de snelheid die nageleefd wordt door 85% van de bestuurders nog altijd ruimschoots boven de maximumsnelheid. Volgens een schatting van het observatorium op basis van de Belgische situatie in 2006 had een bijkomende daling van de gemiddelde snelheid met 2 km/u 120 levens meer kunnen redden¹. Als bovendien het gordeldrachtpercentage de 95 procent had bereikt, zouden naar schatting 95 mensenlevens gered geweest zijn in 2006².

De analyses van het Observatorium tonen overigens aan dat er specifieke, gerichte acties moeten komen voor motorrijders en vrachtwagenchauffeurs, en dat er bijzondere acties nodig zijn rond weekendongevallen.

Door de permanente toename van het aantal gemotoriseerde tweewielers neemt ook het aantal verkeersdoden in hun rangen voortdurend toe, zodat er specifieke acties nodig zijn (in 2006 kwamen maar liefst 130 motorrijders om in het Belgische verkeer (waarvan 114 op een motorfiets met een motorvolume van 400cc of meer - daarnaast telden we in 2006 ook 35 dodelijke slachtoffers op bromfietsen).

België (en Vlaanderen in het bijzonder) kent een aanzienlijk probleem van ongevallen met ten minste één vrachtwagen (hierbij vielen in 2007 in totaal 154 doden).

Daarnaast blijkt dat in België nog steeds een groot aantal ongevallen het gevolg van rijden onder invloed van alcohol en drugs. Deze vermijdbare ongevallen dienen dan ook het onderwerp te blijven van specifieke gerichte acties. Daarnaast is in de loop van de laatste jaren weinig aandacht gegeven aan de rol van vermoeidheid en onoplettendheid in het verkeer. Ook hierrond dienen in de komende jaren bijkomende acties ondernomen te worden, meer bepaald op het vlak van sensibilisatie.

2. Risico-analyse

In een strategisch gefundeerd verkeersveiligheidsbeleid dienen de maatregelen gebaseerd te zijn op objectieve feiten en becijferde doelstellingen. Een doorgedreven analyse van de problematiek en van de mogelijke oplossingen is dus aan de orde. Een eerste aanzet wordt gegeven door de analyse van de ongevallencijfers tussen 2000 en 2006 die werd gemaakt door het Observatorium voor de Verkeersveiligheid, aangevuld met data die afkomstig zijn uit

¹ BIVV (2008). Evolutie van de verkeersveiligheid 2000-2006, p. 77

² BIVV (2008). Evolutie van de verkeersveiligheid 2000-2006, p. 78

internationaal onderzoek. Voor een aantal risicofactoren (rijden onder invloed van drugs of geneesmiddelen, vermoeidheid, afleiding) is bijkomend onderzoek noodzakelijk om de problematiek nauwkeurig te kunnen omschrijven.

In juni 2008 publiceerde het Observatorium voor de Verkeersveiligheid een risico-analyse op basis van de evolutie van de ongevallencijfers die ter beschikking worden gesteld door de Directie Statistiek van de FOD Economie en de gedrags- en attitudemetingen die worden uitgevoerd door het BIVV. De risico-analyse duidt een aantal aandachtspunten aan en geeft een stand van zaken betreffende de 3 grote risicofactoren snelheid, rijden onder invloed van alcohol en de gordeldracht.

2.1. Aandachtspunten

2.1.1. Ongevallen met motorrijders

Motorrijders vragen een bijzondere aandacht. Zij zijn de enige categorie weggebruikers waarvoor het aantal doden 30 dagen stijgt (bij de motoren ≥ 400 cc waren er 104 doden in 2004, 107 in 2005 en 114 in 2006). Deze stijging kan deels toegeschreven worden aan het feit dat het aantal door motorrijders afgelegde kilometers in 2006 steeg met 25 %, ten opzichte van het gemiddelde 1998-2000. Het door motorrijders aantal afgelegde kilometers vertegenwoordigt echter nog steeds slechts 1,3% van het totaal aantal afgelegde kilometers. Dit laatste percentage staat dan ook in wanverhouding tot het aantal doden dertig dagen dat 12,2% van het totaal aantal verkeersdoden in 2006 bedraagt. Het risico op overlijden per afgelegde kilometer is bij motorrijders dus tien maal hoger dan voor de andere voertuigtypes. De risicogroep bij de motorrijders is mettertijd breder geworden. Het gaat om bestuurders van 20 tot 50 jaar, vrijwel uitsluitend mannen (95.4%³)

2.1.2. Ongevallen met voetgangers en fietsers

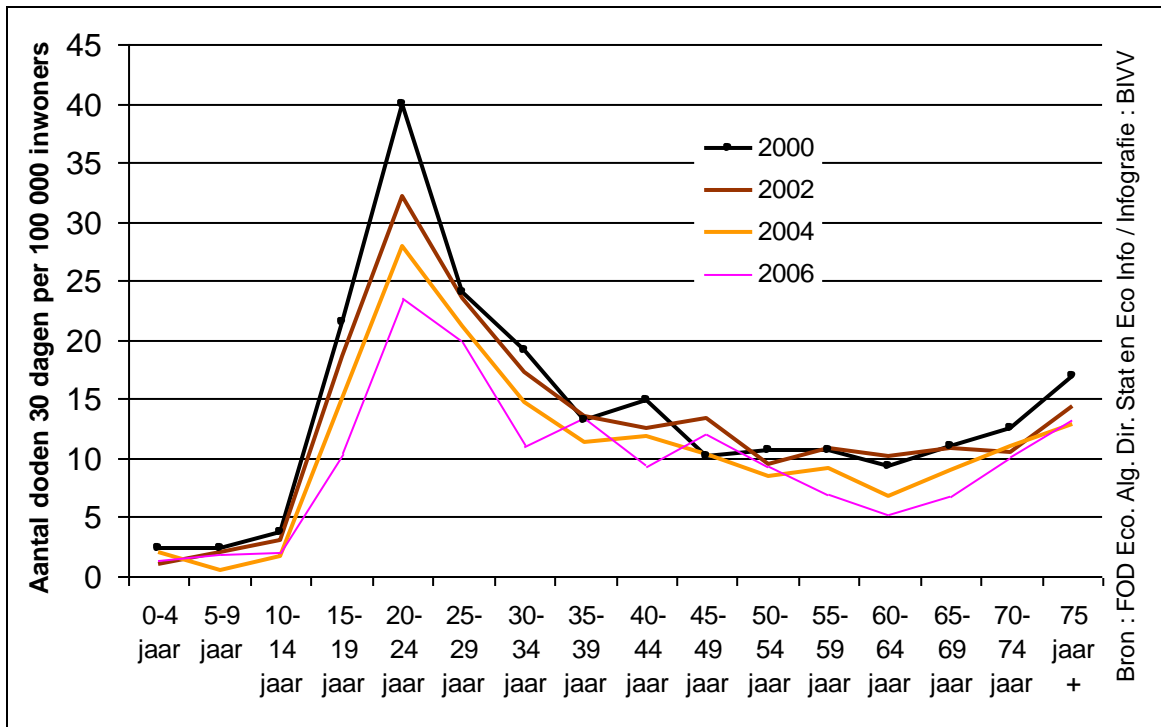
Het aantal doden 30 dagen onder de voetgangers en fietsers daalde opmerkelijk met respectievelijk 20,1 en 30,2%. Het aantal zwaargewonde voetgangers daalde met 22,7% en voor de fietsers bedraagt de afname van het aantal zwaargewonden 28,2% in diezelfde periode. Vooral jonge voetgangers en fietsers onder de 20 jaar raken zwaar gewond of overlijden bij een ongeval. Voetgangers van meer dan 70 jaar vormen een risicogroep, bij de fietsers begint de risicogroep vanaf 60 jaar. De ongevallen tussen vrachtwagens en fietsers verdienen eveneens een bijzondere aandacht. In 2006 waren 121 van de 1069 dodelijke verkeersslachtoffers voetgangers en 91 waren fietsers. Voetgangers en fietsers vertegenwoordigen 20% van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Over het aantal door voetgangers en fietsers afgelegde kilometers bestaand tot op heden geen betrouwbare schattingen, maar alle gegevens lijken erop te wijzen dat het percentage dodelijke slachtoffers onder deze groepen zwakke weggebruikers onevenredig hoger ligt dan op basis van de door hen afgelegde kilometers.

2.1.3. Ongevallen met jonge bestuurders

Hoewel tussen 2000 en 2006 een fikse vooruitgang werd geboekt op het gebied van de mortaliteitsgraad in de leeftijdscategorie van 15 tot 34 jaar, blijven jonge bestuurders oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. Vooral de weekendongevallen blijven

³ BIVV (2008). Evolutie van de verkeersveiligheid 2000-2006, p. 41

een probleem. De weekendnachten blijven het dodelijkst, gevolgd door de weekenddagen, de weekdays en tenslotte de weeknachten.



2.1.4. Ongevallen op autosnelwegen en wegen buiten de bebouwde kom

15% van de verkeersdoden komt voor op de autosnelwegen. Nagenoeg 75% van de verkeersdoden valt buiten de bebouwde kom. Vooral de ongevallen met vrachtwagens verdienen bijzondere aandacht op autosnelwegen, hiervoor dienen speciale geïntegreerde acties, gebaseerd op specifieke ongevallenanalyses uitgewerkt te worden. Hiertoe zal het observatorium, in samenwerking met de Vlaamse overheid in 2009 een multidisciplinair onderzoek van verkeersongevallen op autosnelwegen en gewestwegen uitvoeren. Binnen dit project zal een diepteanalyse gemaakt worden van de oorzaken van ongevallen met vrachtwagens in de provincies West- en Oost-Vlaanderen. Op basis van deze studie zal de basis gelegd worden voor de methodologie van het Belgian Accidentology Research Team, dat in de toekomst specifieke analyses zal uitvoeren op de oorzaken van ongevallen, om op die manier ook duidelijke causale evidentie in rekening te kunnen brengen bij het formuleren van beleidsaanbevelingen.

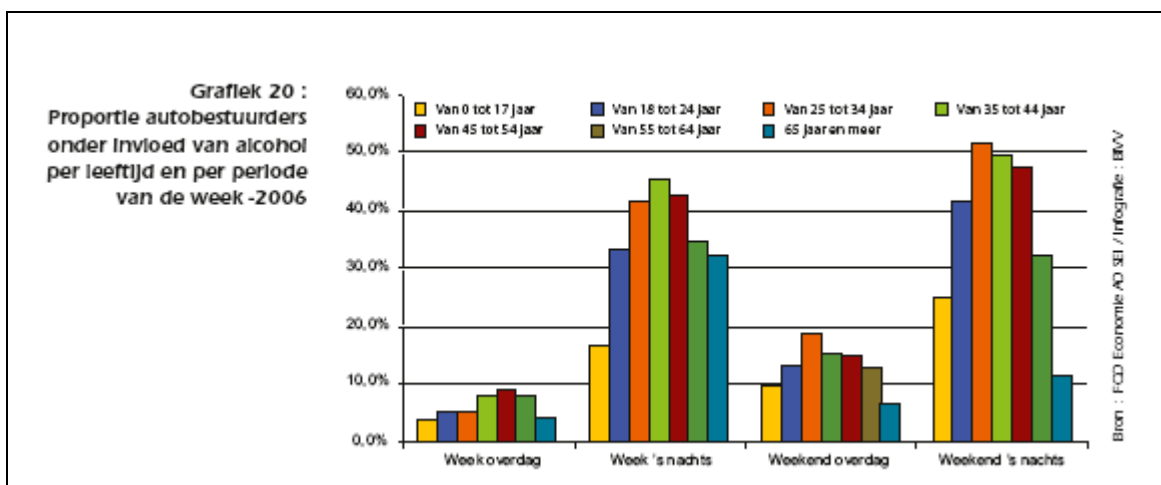
2.1.5. Zwaar vervoer

In 2006 vielen er 1069 doden in het verkeer. Hiervan kwamen er 133 om het leven bij een ongeval met een zware vrachtauto, en 95 bij een ongeval met een lichte vrachtwagen (bestelwagen), in totaal komt dit neer op 20,1 % van alle dodelijke verkeersslachtoffers.

Zware vrachtauto's, die 2 % van het totale motorvoertuigenpark uitmaken en 9 % van alle voertuigkilometers afleggen, zijn betrokken bij 6 % van alle letselongevallen, waarbij echter 12 % van de verkeersdoden vallen. Met andere woorden, niet zozeer de frequentie, maar vooral de ernst van de ongevallen met vrachtwagens is hoogst alarmerend.

2.1.6. Rijden onder invloed van alcohol

Uit de analyses van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid reed in 2006 14% van de geteste autobestuurders die in een letselongeval betrokken waren onder invloed van alcohol. Begin jaren 2000 lag dit percentage nog hoger (20 à 22%). Hierbij moet echter worden opgemerkt dat in de periode 2003-2005 slechts in 30 à 40 % van alle letselongevallen een alcoholtest werd afgenomen. In 2006 werd nog steeds slechts in 45% van de letselongevallen een alcoholtest afgenomen⁴. Het percentage geteste bestuurders stijgt weliswaar, maar ligt nog steeds ver van de aanbeveling van de SGVV om bij alle (100% dus) letselongevallen alle betrokken bestuurders steeds op rijden onder invloed van alcohol te testen. We stellen vast dat het percentage positieve bestuurders die bij een ongeval betrokken raken tijdens week- en weekendnachten én die daarbij getest worden op rijden onder invloed van alcohol gevoelig hoger ligt dan overdag en dit voor alle leeftijdscategorieën. Tijdens de weekendnachten zijn meer dan 50% van de geteste autobestuurders van 25 tot 34 jaar positief, tijdens de weeknachten zijn het de geteste bestuurders van 35 tot 44 jaar die het vaakst betrokken zijn in een ongeval onder invloed van alcohol. De verschillen tussen de verschillende leeftijdscategorieën zijn echter relatief beperkt, zeker in vergelijking met het zeer uitgesproken effect van het moment van de dag en de week. Dit blijkt duidelijk op basis van de onderstaande grafiek⁵:



Hierbij merken we echter nogmaals op dat deze gegevens uitsluitend gebaseerd zijn op de minderheid van 45% van de in letselongevallen betrokken bestuurders die ook getest werden op rijden onder invloed.

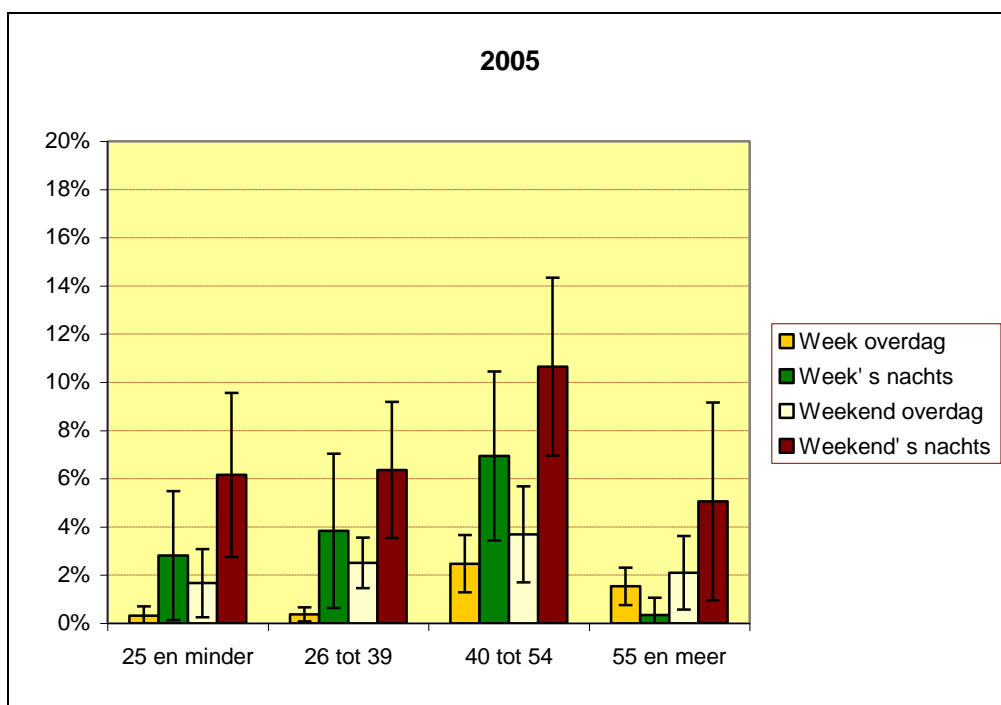
In 2003 reed 3,35% van de bestuurders van personenwagens onder invloed van alcohol, 72% had een ademalcoholgehalte van 0,35mg/l of meer. In 2005 bedroeg het globale percentage 2,10%, waarvan 64% 0,35mg/l UAL of meer had. Deze op het eerste gezicht positieve evolutie zette zich evenwel niet door in 2007: in de gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol van 2007 werd vastgesteld dat 2,00 procent van alle bestuurders onder invloed reed. Het percentage bestuurders met een ademalcoholconcentratie boven 35 mg/l

⁴ BIVV (2008). Evolutie van de verkeersveiligheid 2000-2006, p. 39

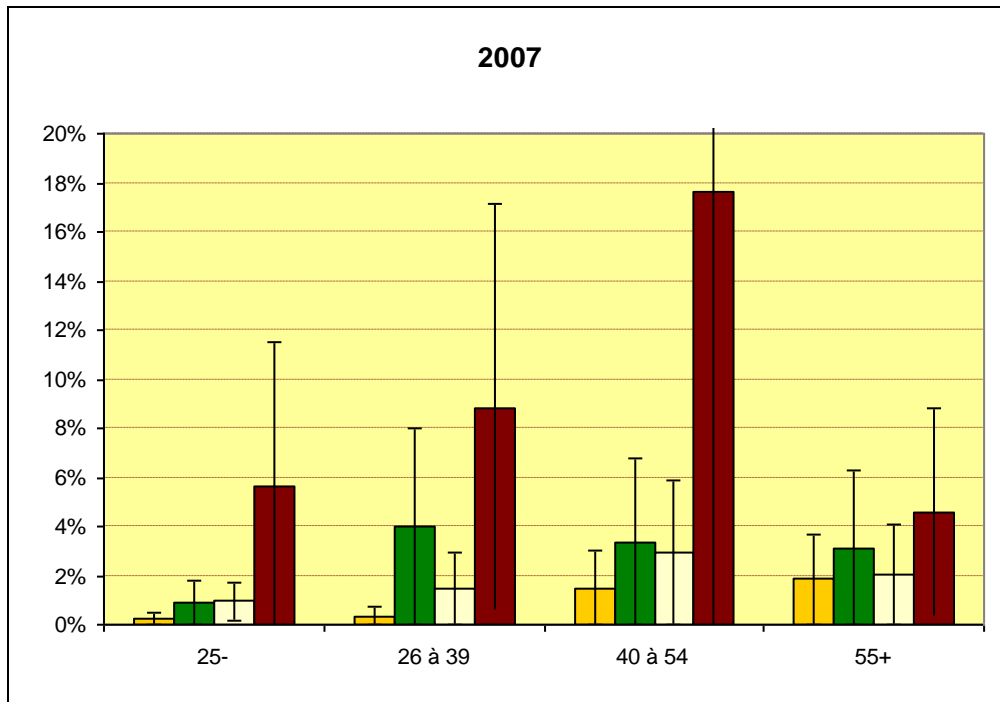
⁵ BIVV (2008). Evolutie van de verkeersveiligheid 2000-2006, p. 40

bleek evenwel lager te liggen dan de voorgaande jaren (53% in 2007 vs 64% in 2005 en 72% in 2003).⁶

We kunnen op basis hiervan echter niet besluiten dat het om een gunstige evolutie gaat. Zo zijn de proporties bestuurders onder invloed voor de verschillende tijdstippen van de week bijna identiek gebleven. Bovendien blijven de weekendnachten een gevoelige periode. De analyses tonen aan dat mensen 's nachts (zowel in de week als in het weekend) en in het weekend (zowel overdag als 's nachts) meer geneigd zijn om te rijden onder invloed. Het percentage bestuurders onder invloed blijkt het hoogst in de groep 40-54 jarigen, zoals duidelijk blijkt uit de onderstaande grafieken:



⁶ Dupont, E. De nationale gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol. Presentatie op de middagen van de verkeersveiligheid, 30 september 2008.



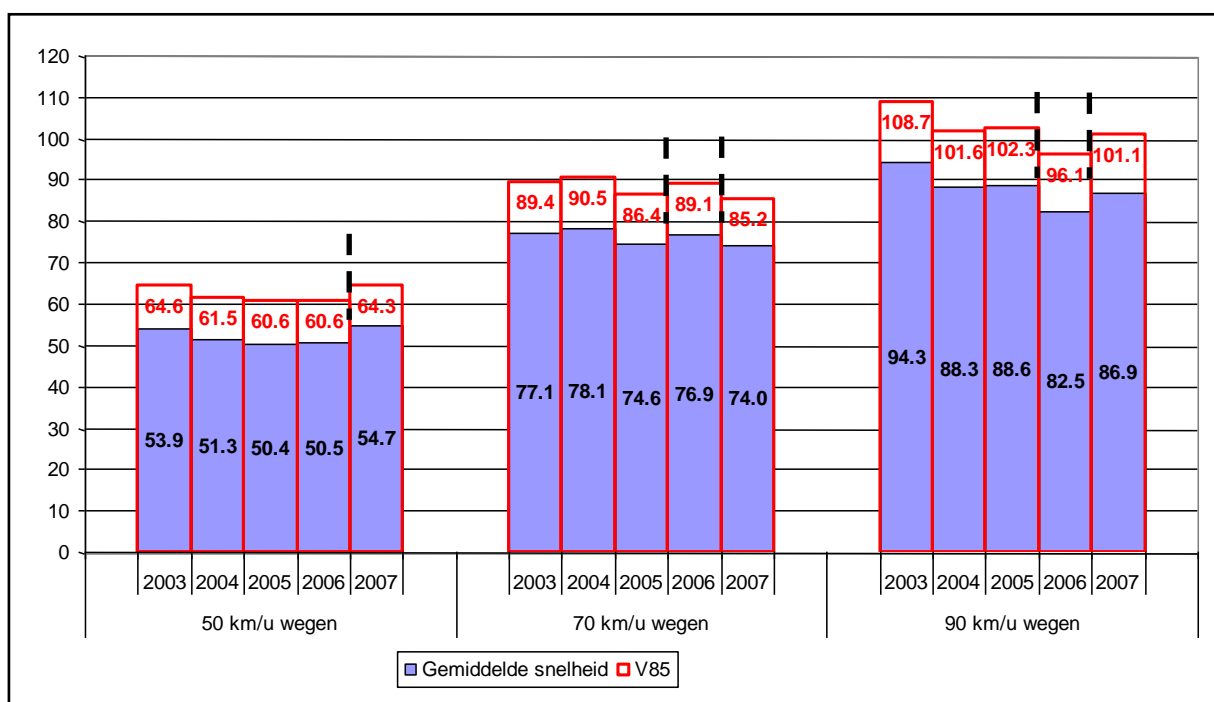
Vooral mannen blazen positief. Verder blijkt dat kennis van de wettelijke limiet niet samenhangt met het al dan niet te rijden als men gedronken heeft.

Wanneer we de resultaten van de *gedrag*smetingen vergelijken met deze van de *attitudemeting* die het BIVV in 2006 uitvoerde, blijkt dat er nog steeds een verschil bestaat tussen de attitudes en het gedrag betreffende rijden onder invloed. Rijden onder invloed van alcohol wordt door de overgrote meerderheid van de bevroegden (84,45%) als de belangrijkste gepercipieerde oorzaak van ongevallen aangeduid. Daartegenover staat dat 12% van de respondenten toegaf wel één of meerdere keren onder invloed gereden te hebben in de loop van de afgelopen maand (zelfgerapporteerd gedrag). Dit wijst erop dat het rijden onder invloed eerder een veel voorkomende slechte gewoonte lijkt te zijn. Verder blijkt uit de resultaten van de attitudemeting 2006 dat 7,5% van de respondenten één of meerdere ademalcoholtests hadden ondergaan in het afgelopen jaar (zelfgerapporteerde objectieve pakkans), en dat ook de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol zeer laag ligt (slechts 8% van de bevroegden schat de pakkans in als groot tot zeer groot).

We kunnen zodoende besluiten dat de Belgische bestuurders zich wel degelijk bewust zijn van het gevaar dat drinken en rijden veroorzaakt, maar dat dit zich onvoldoende vertaalt in een daadwerkelijke gedragsaanpassing, mede door het feit dat zowel de objectieve als de subjectieve pakkans nog steeds erg laag blijkt te liggen. Het lijkt er dus op dat de Bob-campagne haar effectiviteit bewezen heeft voor wat de attitudes van de bestuurders betreft, maar dat er dringend werk gemaakt moet worden van meer controles, ook buiten de eindejaarsperiode, om de subjectieve en objectieve pakkans aanzienlijk te vergroten en zo de inspanningen inzake sensibilisatie te ondersteunen (het basisprincipe van de geïntegreerde aanpak). Een vergroting van de pakkans is immers onontbeerlijk om blijvende goede resultaten te behalen qua attitude en gedrag bij een significant deel van de Belgische bevolking.

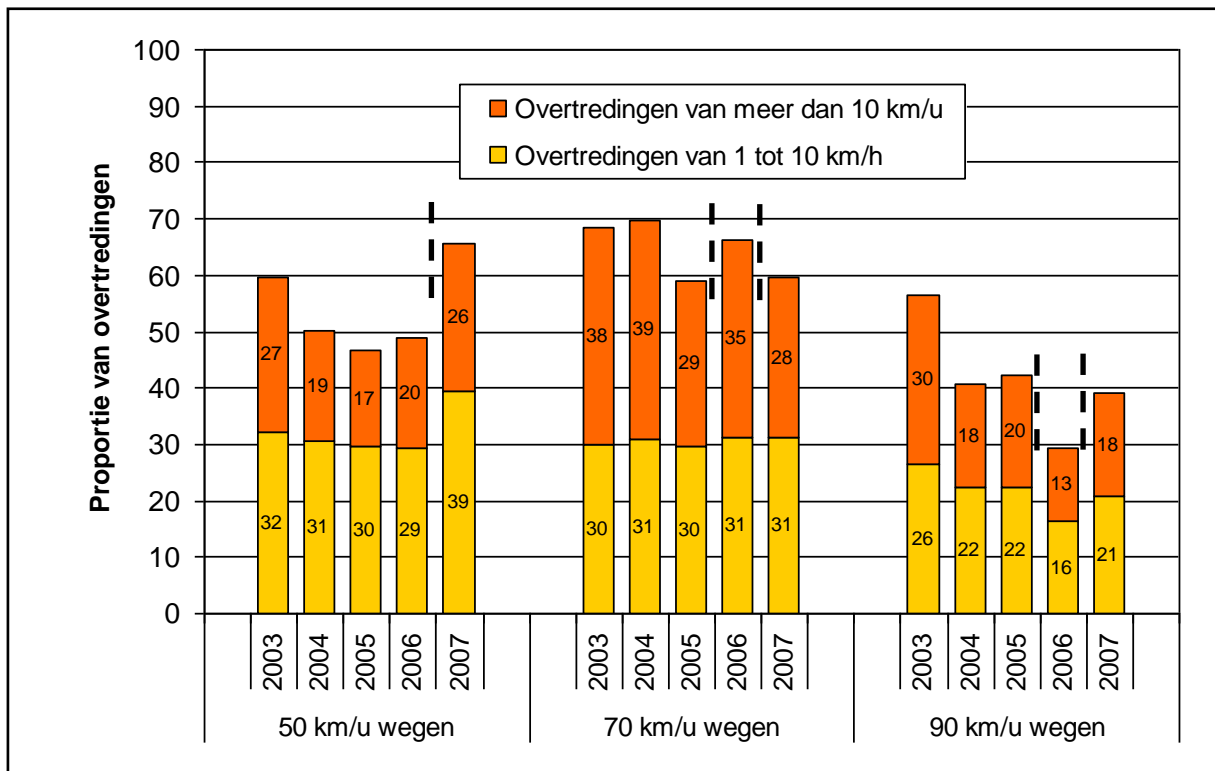
2.1.7. Snelheid

Het BIVV voert sinds 2003 jaarlijks een gedragsmeting snelheid uit. Deze laat toe om een representatief beeld te schetsen van het respect voor de wettelijke snelheidsbeperingen. In de onderstaande figuur worden de belangrijkste resultaten van de reeks van vijf jaarlijks herhaalde snelheidsmetingen weergegeven in termen van de belangrijkste parameters van de meting: de gemiddelde snelheid per snelheidsregime en de V85: de snelheid die wordt aangehouden door 85% van de bestuurders (15% rijdt dus sneller dan de V85).



Bron: Riguelle, F. (2008) Snelheid in België metingen 2003-2007. Presentatie middagen van de verkeersveiligheid 30 september 2008.

Voor 50 km/u-wegen merken we dat de gemiddelde snelheid sinds 2003 dicht bij de maximum toegelaten snelheid ligt, hetgeen betekent dat ongeveer de helft van de bestuurders te snel rijdt. Dit blijkt het duidelijkst uit de onderstaande figuur waar voor elk snelheidsregime voor elk jaar van de meting wordt aangegeven welk percentage bestuurders de snelheidslimiet overschrijdt:



Bron: Riguelle, F. (2008) Snelheid in België metingen 2003-2007. Presentatie middagen van de verkeersveiligheid 30 september 2008.

Voor het snelheidsregime 50 km/h zien we dat steeds ongeveer de helft van de bestuurders de snelheidslimiet overschrijdt. Het percentage bestuurders dat de snelheidslimiet met méér dan 10 km/h overschrijdt ligt steeds om en bij de 20 procent.

Voor de 70 km/u-wegen ligt de gemiddelde snelheid zelfs hoger dan de wettelijke snelheid (4 km/h tot 8 km/h sneller, afhankelijk van het jaar van de metingen)

Het enige snelheidsregime waarbinnen we een reële snelheidsafname vaststelden is het snelheidsregime 90 km/h⁷. Maar zelfs in dit snelheidsregime overtreedt toch nog ongeveer 40 procent van de bestuurders de wettelijke snelheidslimiet.

Qua overtredingen stellen we een hoge proportie van overtredingen van meer dan 10 km. Het overtredingspercentage van meer dan 10 km/u te snel bedroeg in 2007 nog altijd om en bij de 25 procent (met een iets beter resultaat voor het snelheidsregime 90 km/h), terwijl de doelstellingen van de SGVV van 2002 een percentage van 5% vooropstelden.

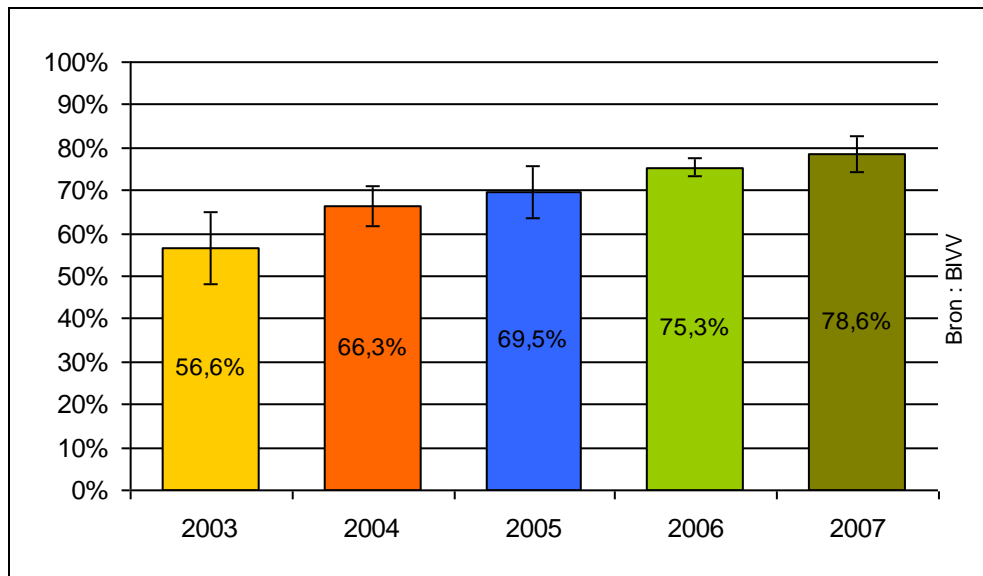
Samenvattend kan men stellen, dat de snelheidsproblematiek nog heel wat inspanningen zal vergen, want het overtredingspercentage blijft voor alle snelheidsregimes onaanvaardbaar hoog.

⁷ Door middel van de huidige technologie kan op autosnelwegen (snelheidsregime 120 km/h) geen betrouwbare meting uitgevoerd worden.

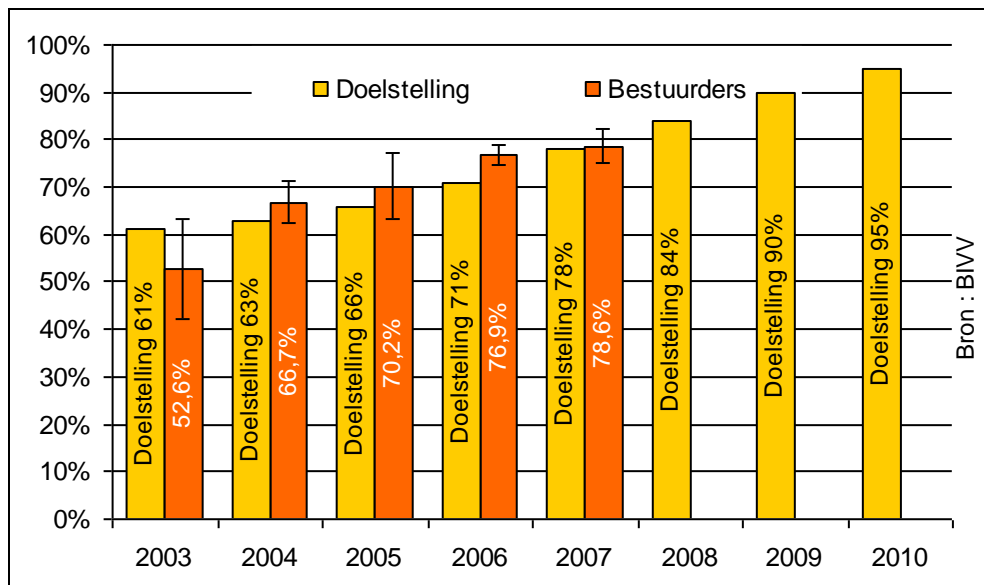
2.1.8. Gordeldracht

Het aantal vastgeklikte bestuurders en passagiers voorin ligt sinds 2003 in stijgende lijn. Het is met nagenoeg 20 procentpunten gestegen: van 56,6 % in 2003 naar 75,3 % in 2006. Hoe hoger de snelheidsbeperking, hoe meer bestuurders zich vastklikken. Het lijkt er dus op dat de bestuurders niet weten - of er geen rekening mee houden - dat de veiligheidsgordel een betere bescherming geeft bij lage en gemiddelde snelheden. Het gordeldrachtpercentage is gestegen voor alle snelheidsregimes, de toename is het grootst op wegen met een snelheidsbeperking van 50 km/u (van 49 naar 76,7 %). Het grootste probleem blijven de zones 30, waar de gordeldracht amper 65 % bedraagt. De conclusies voor passagiers voorin zijn globaal gesproken dezelfde als voor de bestuurders. Vrouwelijke passagiers dragen veel vaker de veiligheidsgordel dan mannelijke passagiers (75,7% tegen 64,9%). Hoe hoger de snelheid, hoe meer passagiers die zich vastklikken. Het probleem is dus ook het grootst in zones 30, waar amper 60% van de passagiers de gordel draagt. Het tijdstip van de week heeft, net als bij de bestuurders, slechts een geringe invloed op de gordeldracht bij passagiers. Wat de gordeldracht achterin betreft, wijzen estimaties op basis van de attitudemetingen erop dat naar schatting slechts ongeveer de helft van de passagiers achterin de gordel zou dragen.

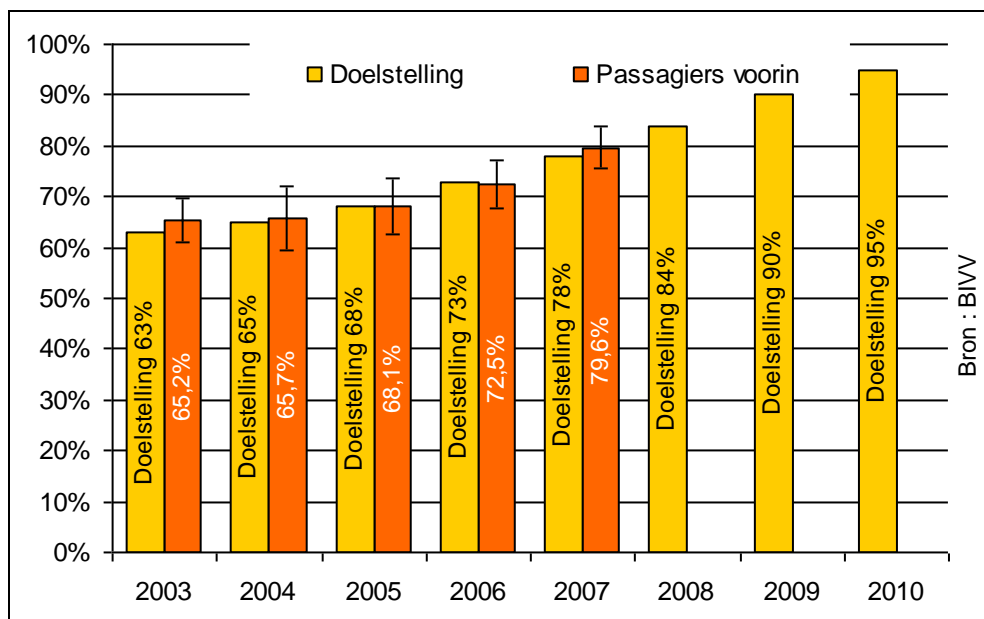
Gordeldracht voorin personenwagens (gemiddelde voor bestuurders en passagiers samen)



Gordeldracht bij bestuurders van personenwagens



Gordeldracht bij passagiers voorin personenwagens



We kunnen zodoende besluiten, dat er erg doelgericht moet worden gewerkt rond het dragen van de gordel, met bijzondere aandacht voor korte trajecten aan lage snelheden en de gordel achterin. Het belang van de geïntegreerde aanpak is erg groot bij de gordelproblematiek, want maar al te vaak hebben de inzittenden van de auto het gevoel dat ze toch niet gecontroleerd worden op het dragen van de gordel.

Het is belangrijk dat het dragen van de gordel een reflex wordt, en dat wordt in de hand gewerkt door de boodschap vaak te herhalen, en door jonge kinderen van het belang van de gordel en /of een aangepast zitje te voertuigen.

2.2. Data afkomstig uit internationaal onderzoek

Een aantal risicofactoren blijkt volgens internationaal onderzoek een belangrijke invloed uit te oefenen op het ontstaan van ongevallen. Het gaat om rijden onder invloed van drugs en medicijnen, vermoeidheid en afleiding / onoplettendheid.

2.2.1. Rijden onder invloed van drugs en medicijnen

Uit de resultaten van een recent uitgevoerde literatuurstudie in het kader van het ROPS-onderzoek (Rijden Onder invloed van Psychoactieve Stoffen), waarbij ook het BIVV betrokken was, blijkt duidelijk dat rijden onder invloed van psychoactieve stoffen in een groot aantal landen een probleem is. Volgens de Nederlandse SWOV is het druggebruik onder automobilisten de afgelopen twintig jaar toegenomen. De in het verkeer meest gebruikte drug is cannabis. In Nederland heeft een op de twintig bestuurders sporen van deze drug in zijn bloed. Daarnaast heeft drie procent medicijnen gebruikt die de rijvaardigheid nadelig kunnen beïnvloeden, zoals slaap- en kalmeringsmiddelen en codeïne. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de situatie in ons land sterk verschilt van die in Nederland. De Belgian toxicology and trauma study (1995) bevestigde dat 10% van de onderzochte bestuurders-verkeersslachtoffers illegale drugs had gebruikt. Tijdens het ROPS-onderzoek werd duidelijk dat er in België geen recente gegevens beschikbaar zijn over het aantal ongevallen die onder invloed van drugs gebeuren. De resultaten van het Europese DRUID-onderzoek (DRiving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines), een project dat momenteel loopt en waarbij ook ons land betrokken is, moeten vanaf 2009 meer klaarheid verschaffen over de precieze omvang van de problematiek.

2.2.2. Vermoeidheid

Vermoeidheid leidt tot een verslechtering van de rijvaardigheid, hetgeen zich uit in een verlenging van de reactietijd, een afname van de stuurvaardigheid, minder afstand houden tot de voorligger, en verminderde aandacht. Volgens het European Road Safety Observatory (ERSO) speelt vermoeidheid een doorslaggevende rol in 10 à 20% van alle verkeersongevallen. Een BIVV-enquête in het kader van het Europese CAST-project toonde aan dat 1 op 3 ondervraagde bestuurders het afgelopen jaar minstens één keer vermoeid heeft gereden. Bij mannen, jongeren, hogere sociale groepen en beroepschauffeurs ligt dit aandeel nog hoger. Voor België zijn er geen specifieke cijfers beschikbaar over het aantal ongevallen waarbij vermoeidheid een rol speelt, maar er is geen reden om aan te nemen dat de situatie in ons land fundamenteel zou verschillen van de internationale cijfers.

2.2.3. Afleiding / onoplettendheid

Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek (SWOV) spelen afleiding en gebrek aan aandacht bij de bestuurder spelen een rol in 20 tot 30% van alle ongevallen. De aandacht voor de rijtaak kan verslappen doordat de bestuurder andere dingen doet (telefoneren, radio of GPS afstemmen, eten,...), de aandacht weggetrokken wordt door iets in of buiten de auto (een ongeval, opvallende reclameborden langs de weg,...), of de bestuurder aan andere zaken denkt of aan het dagdromen is, zonder specifieke invloed van buitenaf en zonder dat er vermoeidheid in het spel is. In dat geval wordt er gesproken van concentratieverlies. Afgeleide bestuurders hebben een langere reactietijd, nemen de omgeving minder goed waar, en remmen later en harder. Mobiele bellers blijken zich

bovendien minder goed aan te passen aan medeweggebruikers en aan gevaarlijke omstandigheden zoals gladheid. Er zijn geen cijfers beschikbaar over het aantal ongevallen dat in België gebeurt door afleiding of onoplettendheid.
