



Rijden onder invloed

Deel 1:
Mobiliteit en Verkeersveiligheid in
Vlaanderen

Inhoudstafel

Eindtermen.....	4
Vakoverschrijdende eindtermen.....	4
Sociale vaardigheden	4
Leren leren	5
Milieueducatie	7
Opvoeden tot burgerzin	8
Gezondheidseducatie.....	9
Vakgebonden eindtermen (basisvorming)	10
Natuurwetenschappen	10
Nederlands	12
Vakgebonden eindtermen (specifieke eindtermen o.b.v. studieprofiel, geordend per pool)	13
Humane wetenschappen	13
Mobiliteit en Verkeersveiligheid in Vlaanderen.....	14
Algemene situatie	14
Vlaamse context mobiliteit.....	14
Verkeersveiligheid in Vlaanderen	17
Verzameling ongevallendata.....	17
Evolutie verkeersslachtoffers in België en Vlaanderen.....	18
Streefcijfers 2010	20
Trends & Prognoses	21
Vlaanderen in België	23
Vlaanderen in Europa	24
Regionale verschillen in Vlaanderen	25
Oorzaken van ongevallen.....	27
Aard weggebruikers	28

Persoonskenmerken: leeftijd	29
Persoonskenmerken: geslacht	30
Menselijk gedrag	31
Relatie verkeersveiligheid - alcohol	32
Alcoholgerelateerde ongevallen en betrokkenheid per leeftijd	32
Profiel bestuurder onder invloed: leeftijd en geslacht.....	33
Profiel bestuurder onder invloed: tijdstip	33
Profiel bestuurder onder invloed: herkomst.....	34
Bronnen	35

Eindtermen

'Rijden Onder Invloed' is een interdisciplinair project en is gebaseerd op verschillende **vakoverschrijdende eindtermen** van de derde graad van het secundair onderwijs. Daarnaast zijn er raakpunten met een aantal **vakgebonden eindtermen**.

Vakoverschrijdende eindtermen

Sociale vaardigheden

Subthema: Constructief participeren aan de werking van sociale groepen

De leerlingen

6. helpen mee aan het formuleren en realiseren van groepsdoelstellingen door bijvoorbeeld:
 - contacten te maken;
 - te overleggen en afspraken te maken;
 - taken en functies te verdelen;
 - belangen af te wegen en te bemiddelen;
 - bij te dragen aan een goed functioneren van de groep als groep.
7. kunnen het belang en de mogelijke risico's aangeven van het behoren tot formele en informele maatschappelijke netwerken en kunnen de voordelen ervan gebruiken.
8. streven naar een evenwicht tussen eigen wensen, verlangens en belevingen en het groepsbelang.
9. kunnen omgaan met hiërarchie, macht en regelgevingen.
10. engageren zich om een eigen verantwoordelijkheid op te nemen.

Via een groepsdiscussie kan, aansluitend op een aantal stellingen, dieper ingegaan worden op de rol en de invloed van familie, vrienden, politie, gerecht, ... op het drink- en rijgedrag van de leerlingen. Hierdoor worden thema's als peer pressure, sociale druk, hiërarchie en regelgeving onder de aandacht gebracht

Leren leren

Subthema: Informatie verwerven en verwerken

Informatieverwerking

De leerlingen kunnen

4. zelfstandig informatie kritisch analyseren en synthetiseren.
6. verwerkte informatie functioneel toepassen in verschillen situaties.

Door de combinatie van de gehanteerde werkvormen wordt erover gewaakt dat de leerinhoud niet eenzijdig overgebracht wordt naar de leerlingen. De presentatie over 'Mobiliteit en Verkeersveiligheid in Vlaanderen' is een doceerwerkvorm die er enkel op gericht is om de Vlaamse (mobiliteits)context te schetsen, waarbinnen deze problematiek verder geïnterpreteerd dient te worden. Het stellingenspel heeft als doel in te spelen op de voorkennis, meningen en attitudes van de leerlingen en bouwt hierop verder. Via de groepsdiscussie wordt er vervolgens verder ingegaan op de visies en meningen van de leerlingen omtrent de verschillende aspecten van alcohol en verkeer die onder de aandacht gebracht worden. In de campusmodule en in de klasmodule type A (onder voorbehoud) wordt tenslotte nog de mogelijkheid geboden aan de leerlingen om proefondervindelijk na te gaan of hun eigen opvattingen over rijden onder invloed van alcohol stroken met de werkelijkheid.

Problemen oplossen

De leerlingen kunnen

7. op basis van hypothesen en verwachtingen mogelijke oplossingswijzen realistisch inschatten en uitvoeren.
8. de gekozen oplossingswijze en de oplossing evalueren.

Aansluitend op een aantal stellingen, kan er nagegaan worden of initiatieven zoals het aanduiden van een BOB of het beroep doen op het openbaar vervoer of op organisaties zoals Responsible Young Drivers als een goed alternatief gepercipieerd worden door jongeren om te vermijden dat er gereden wordt onder invloed van alcohol.

Subthema: Regulering van het leerproces

Cognitieve vaardigheden

12. De leerlingen kunnen toekomstgerichte conclusies trekken uit leerervaringen.

In vrijwel elke stelling van het stellingenspel wordt een bepaald cliché of vooroordeel met betrekking tot alcohol en rijden onder invloed van alcohol aan de kaak gesteld. Door heel wat misvattingen over deze thema's wordt het handelen van jongeren vaak verkeerdelijk gestuurd. Door klaarheid te scheppen rond deze misvattingen, wordt ernaar gestreefd om ook het handelen van jongeren aangaande het omgaan met alcohol (in het verkeer) in de positieve zin te sturen.

Subthema: Keuzebekwaamheid

Zelfconceptverheldering

15. De leerlingen kunnen communiceren over hun eigen interesses, capaciteiten en waarden.

Op deze eindterm wordt voornamelijk ingespeeld via de werkvorm 'groepsdiscussie'. Via de stellingen over alcohol en rijden onder invloed van alcohol wordt er een groepsdiscussie op gang gebracht die de leerlingen stimuleert om niet alleen hun eigen mening omtrent de verschillende stellingen te verwoorden, maar ook om te luisteren naar de meningen van hun klasgenoten.

Keuzestrategieën

19. De leerlingen kunnen de verschillende fasen van een keuzeproces doorlopen en rekening houden met de consequenties.

Het algemene doel van het stellingenspel is om bij de leerlingen een zo correct mogelijk beeld te vormen van de gevolgen van alcohol, in de hoop dat deze kennis het keuzeproces van de jongeren aangaande het drinken van alcohol en het deelnemen aan het verkeer na het drinken van alcohol in de positieve zin zal sturen.

Omgevingsinvloeden

20. De leerlingen kunnen omgevingsinvloeden op het keuzegedrag onderkennen en er zich tegenover positioneren.

Via een groepsdiscussie kan, aansluitend op een aantal stellingen, dieper ingegaan worden op de rol en de invloed van familie, vrienden, politie, gerecht, ... op het drink- en rijgedrag van de leerlingen. Hierdoor worden thema's als peer pressure, sociale druk, hiërarchie en regelgeving onder de aandacht gebracht.

Milieueducatie

Subthema: Verkeer en mobiliteit in ruimtelijk beleid

De leerlingen

7. kunnen de voor- en nadelen van verschillende vervoerswijzen voor transport van personen, goederen en diensten afwegen op basis van verschillende criteria en een bepaalde keuze motiveren.
9. kunnen een gedragspatroon ontwikkelen waarbij individuele gemotoriseerde verplaatsingen beperkt worden en milieubewust gekozen wordt voor een passende vervoerswijze.

Het nastreven van een positief en veilig verkeersgedrag (enkel benaderd vanuit de invalshoek 'rijden onder invloed van alcohol') is het doel van deze module. Een bewustzijn creëren waarbij er, op momenten dat je onder invloed bent, beroep gedaan wordt op alternatieven (BOB, openbaar vervoer, Responsible Young Drivers, ...) in plaats van toch zelf plaats te nemen achter het stuur, is één van de doelen van deze module.

De leerlingen

11. zijn bereid om via een constructieve inbreng invloed uit te oefenen op beslissingen, maatregelen of voorstellen die een weerslag kunnen hebben op mobiliteit, verkeer en ruimtegebruik.
12. verwerven de kennis die moet volstaan als voorbereiding op het theoretisch rijexamen categorie B.

Een aantal stellingen uit het stellingenspel hebben betrekking op wetgeving, beleid en procedures. Een discussie over dergelijke thema's kan het inzicht en het begrip omtrent bepaalde beslissingen die op beleidsniveau werden genomen doen toenemen en als dusdanig het draagvlak voor deze beslissingen vergroten. Inzicht in de wetgeving omtrent alcoholgebruik en verkeer is bovendien onontbeerlijk voor het slagen voor het theoretisch rijexamen categorie B (dat nu ook binnen het secundair onderwijs kan verworven worden).

Opvoeden tot burgerzin

Subthema: Democratische raden en parlementen

7. De leerlingen aanvaarden beslissingen die volgens parlementaire procedures zijn genomen.

Een aantal stellingen uit het stellingenspel hebben betrekking op wetgeving, beleid en procedures. Een discussie over dergelijke thema's kan het inzicht en het begrip omtrent bepaalde beslissingen die op beleidsniveau werden genomen doen toenemen en als dusdanig het draagvlak voor deze beslissingen vergroten.

Subthema: Wereldburgerschap

17. De leerlingen zijn gevoelig voor het belang van persoonlijke inzet voor de verbetering van het welzijn en de welvaart in de wereld.

Door te rijden onder invloed van alcohol breng je niet alleen je eigen leven in gevaar, maar ook het leven van anderen. Een bewustwording van de gevaren van rijden onder invloed van alcohol kan leiden tot een positief aangepast rijgedrag. Het aanpassen van het rijgedrag op zich is echter een persoonlijke keuze die genomen dient te worden vanuit een persoonlijk verantwoordelijkheidsgevoel ten opzichte van het eigen welzijn, maar ook ten opzichte van het welzijn van anderen. Eén van de doelen van deze module is in te spelen op het verantwoordelijkheidsgevoel van de jongeren.

Gezondheidseducatie

Subthema: Leefstijl en levenskwaliteit

De leerlingen

1. nemen een kritische houding aan tegenover hun voedingspatroon en zijn bereid het aan te passen, rekening houdend met criteria voor een evenwichtige voeding binnen diverse voedingssystemen.
5. besteden aandacht aan maatschappelijke fenomenen zoals echtscheiding, éénoudergezinnen, zelfmoord, prostitutie, misbruik van genot- en geneesmiddelen, delinquent gedrag en verspreiding van aids.

Overmatig alcoholverbruik kan leiden tot alcoholverslaving (alcoholmisbruik!). De negatieve gevolgen van alcoholmisbruik voor het menselijk lichaam komen aan bod in een aantal stellingen van het stellingenspel. De keerzijde van de medaille is echter dat verantwoord alcoholgebruik de gezondheid bevordert. Ook dit aspect wordt onder de aandacht gebracht.

Subthema: Zorgethiek

9. De leerlingen dragen zorg voor zichzelf en voor anderen rekening houdende met thematieken zoals jeugdbeleid, ouderdom, sociale achterstelling en handicaps.

Hoewel niet expliciet vermeld in bovenstaande formulering van deze eindterm, is het thema 'rijden onder invloed van alcohol' zeer actueel en relevant en hoort het zeker thuis in dit rijtje. Een correcte inschatting van de gevolgen van alcoholgebruik (in het verkeer) kan bijdragen tot het bevorderen van het verantwoordelijkheidsgevoel van jongeren inzake deze problematiek.

Vakgebonden eindtermen (basisvorming)

Via de module 'Rijden Onder Invloed' wordt niet alleen aan vakoverschrijdende eindtermen invulling gegeven. Daarnaast worden er immers ook aanknopingspunten aangereikt binnen dit thema die toelaten dat hierover ook binnen een aantal specifieke vakken verder op ingegaan kan worden. Deze module pretendeert echter niet dat onderstaande vakgebonden eindtermen volledig didactisch worden uitgewerkt. Om deze doelstelling te bewerkstelligen is een diepgaandere uitwerking noodzakelijk.

Natuurwetenschappen

Gemeenschappelijke eindtermen voor wetenschappen

Subthema: Onderzoeken leren/leren onderzoeken

Met betrekking tot een concreet wetenschappelijk of toegepast wetenschappelijk probleem, vraagstelling of fenomeen kunnen de leerlingen

7. resultaten van experimenten en waarnemingen afwegen tegenover de verwachte, rekening houdend met de omstandigheden die de resultaten kunnen beïnvloeden.
9. experimenten of waarnemingen in klassituaties met situaties uit de leefwereld verbinden.

De praktische oefening in de rijnsimulator en de oefening met de promillebril zijn voorbeelden van experimenten die de verwachte invloed van verkeersdeelname onder invloed van alcohol toetsen aan de werkelijkheid. Deze werkelijkheid speelt zich echter in een experimentele context af. Bijgevolg moeten de resultaten met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden.

Subthema: Attitudes

De leerlingen

- 22*. zijn gemotiveerd om een eigen mening te verwoorden.
- 23*. houden rekening met de mening van anderen.
- 26*. onderscheiden feiten van meningen en vermoedens.
- 28*. trekken conclusies die ze kunnen verantwoorden.

Deze eindtermen sluiten nauw aan bij de geselecteerde vakoverschrijdende eindtermen 'Leren Leren' (zie hoger).

Vakgebonden eindtermen biologie

Subthema: Algemene eindtermen

- B1. De leerlingen kunnen kenmerken van een gezonde levenswijze verklaren.
- B8*. De leerlingen hebben aandacht voor de eigen gezondheid en die van anderen.

Verschillende stellingen uit het stellingenspel gaan dieper in op de verwerking van alcohol door het menselijk lichaam en de effecten hiervan op het menselijk lichaam. Afhankelijk van de mate waarin alcohol gebruikt wordt, kunnen deze effecten positief of negatief zijn.

Subthema: Vakinhoudelijke eindtermen

Genetica

- B19. De leerlingen kunnen overkruising, geslachtsgebonden genen, gekoppelde genen en genenkaarten aan de hand van voorbeelden toelichten.

De tweede stelling van het stellingenspel geeft aan dat ook de genen een rol spelen in het afbraakproces van alcohol door het menselijk lichaam. Op de exacte rol van de genen hierin, kan dieper ingegaan worden in de les biologie.

Vakgebonden eindtermen chemie

Subthema: Vakinhoudelijke eindtermen

Chemische analyse

- C18. De leerlingen kunnen van volgende stoffen of mengsels een typische toepassing of eigenschap aangeven: white spirit, methanol, ethanol, propanol, butanol (selectie van een aantal stoffen).

Nederlands

Subthema: Luisteren

6*. De leerlingen zijn bereid om:

- te luisteren
- een onbevooroordeelde luisterhouding aan te nemen
- een ander te laten uitspreken
- te reflecteren over hun eigen luisterhouding
- het beluisterde te toetsen aan eigen kennis en inzichten

Subthema: Spreken

9. De leerlingen kunnen op beoordelend niveau aan een onbekend publiek:

- inlichtingen vragen, aanvragen doen, klachten/bezwaren formuleren (rechtstreeks of door middel van de telefoon)
- standpunten/meningen of oplossingen voor problemen uiteenzetten en motiveren in een gedachtewisseling, discussie, (werk)vergadering
- gevoelens in een gepast register uitdrukken en persoonlijke ervaringen presenteren
- activerende boodschappen formuleren

11. De leerlingen zijn binnen de gepaste communicatiesituaties bereid om:

- Te spreken
- Algemeen Nederlands te spreken
- Een kritische houding aan te nemen tegenover hun eigen spreek- en gespreksgedrag

Via de werkvorm 'groepsdiscussie' worden de spreek- en luistervaardigheden van de leerlingen op de proef gesteld. Binnen de module 'Rijden Onder Invloed' dienen deze vaardigheden toegepast te worden op één concreet thema.

Vakgebonden eindtermen (specifieke eindtermen o.b.v. studieprofiel, geordend per pool)

Humane wetenschappen

Subthema: Interactie en communicatie

8. De leerlingen kunnen regulerende maatregelen ten aanzien van massacommunicatiemiddelen analyseren en hun wenselijkheid vanuit verschillende standpunten beoordelen.

Eén van de stellingen uit het stellingenspel heeft betrekking op wetgeving over alcohol en reclame. Deze vraag kan aanleiding geven tot een diepgaandere focus op de wettelijke regulering van reclame (over alcohol).

Subthema: Samenhang en wisselwerking

15. De leerlingen kunnen de betekenis en de rol van verschillende dimensies van cultuur waaronder recht, wetenschap, techniek, economie, gezondheids- en milieuzorg, toelichten, in hun ontwikkeling schetsen, tegenover deze ontwikkelingen een standpunt innemen en illustreren dat deze verschillende dimensies elkaar soms versterken en soms met elkaar in conflict komen.

Ook mobiliteit en verbruik van alcohol mogen beschouwd worden als dimensies die vormgeven aan cultuur. De algemene introductie over 'Mobiliteit en Verkeersveiligheid in Vlaanderen' kan een aanzet zijn tot een verdere uitwerking van de betekenis en de rol van deze dimensies van cultuur.

Mobiliteit en Verkeersveiligheid in Vlaanderen.

Deze cursustekst dient als aanvulling bij de PowerPoint presentatie 'Mobiliteit en Verkeersveiligheid in Vlaanderen'.

Algemene situatie¹

Anno 2009 is het verkeer de 11^{de} doodsoorzaak en vallen er **wereldwijd** ongeveer 1 miljoen verkeersdoden per jaar. Verwacht wordt dat het verkeer de 3^{de} doodsoorzaak wordt in 2020. Dit is voornamelijk te wijten aan het feit dat de ontwikkelingslanden nog aan een inhaalbeweging bezig zijn voor wat betreft verkeer en mobiliteit en nog in zeer sterke mate te kampen hebben met slecht onderhouden wegen en veel te weinig regelgeving. Daartegenover staat dat de voortgang in de medische sector zich blijft voortzetten.

In Europa wordt het aantal slachtoffers geraamd op ongeveer 40.000 verkeersdoden per jaar. In 2006 werden 42.953 dodelijke slachtoffers geteld.

In het voorbije decennium is het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers stelselmatig afgenomen. Toch vielen in **Vlaanderen** in de periode 1997-2006 zo een 7.445 doden in het verkeer. Niet alleen betekent dit familiedrama's, maar ook economische gevolgen voor de maatschappij. De kostprijs van 1 verkeersdode is namelijk ongeveer 500.000 euro. We denken daarbij aan de schade, medische kosten en verloren opbrengsten voor de maatschappij (in deze redenering gaat men ervan uit dat een verkeersdode na zijn overlijden geen bijdragen, belastingen, ... meer kan betalen).

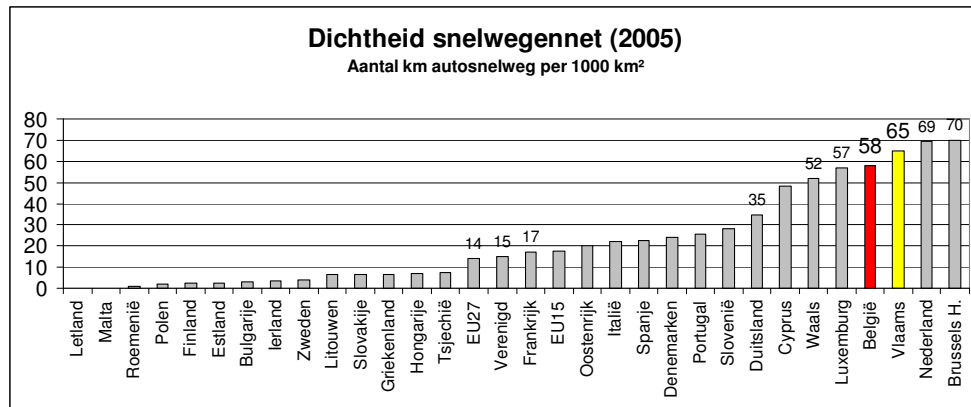
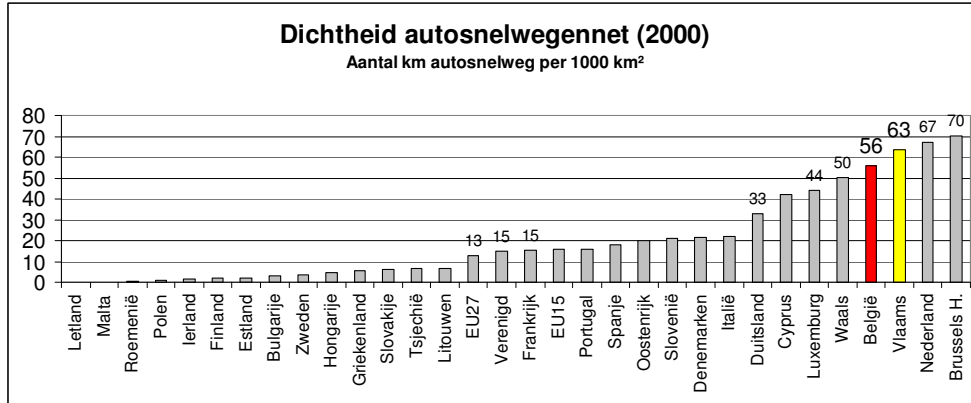
Vlaamse context mobiliteit

Vlaanderen is wat verkeersveiligheid betreft op de goede weg, maar scoort ondanks de verbetering van de laatste jaren toch nog slecht.

¹ Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, p 16-17

Dichtheid autosnelwegennet²

Als we rekening houden met de dichtheid van het Belgische wegennetwerk, een toename van het wagenpark en een toename van het wegverkeer (de voorbije 20 jaar is het verkeer op de autosnelwegen verdubbeld), wordt duidelijk dat meer en strengere regelgeving zich opdringt.



Bovenstaande grafieken vergelijken de dichtheid van het snelwegennet tussen 2000 en 2005 voor verschillende Europese landen. Hierbij wordt voor het Belgische grondgebied nog een opdeling gemaakt tussen de verschillende gewesten. Deze grafieken tonen aan dat België en ook de verschillende gewesten in België behoren tot de Europese gebieden met het dichtste snelwegennet. Over een periode van 5 jaren, is deze dichtheid zelfs nog lichtjes toegenomen.

² Studiedienst Vlaamse Regering. Mobiliteit in Cijfers. *Dichtheid autosnelwegennet, in km per 1.000 km²*. URL: <http://aps.vlaanderen.be/statistiek/cijfers/mobiliteit/infrastructuur/MOBIWEGE001.xls>

Meer auto's, minder inzittenden³

In 2006 werden in Vlaanderen 61.9 miljard personenkilometers met de auto afgelegd. Dit komt neer op ongeveer 10.200 km per persoon per jaar met de wagen. De bezettingsgraad van personenwagens is gedaald van 1,46 personen per auto in 1990 tot 1,37 personen per auto in 2006. Het aantal ingeschreven voertuigen in het Vlaamse Gewest daarentegen verloopt al decennia in stijgende lijn. Het Vlaamse wagenpark omvatte in 2007 meer dan 3 miljoen ingeschreven personenwagens, of 33% meer dan in 1990. De groei van het wagenpark valt deels te verklaren door het groeiende aandeel van de bedrijfswagens. Met meer dan een half miljoen bedrijfswagens kent het Vlaamse bedrijfsvoertuigenpark een stijging van maar liefst 70% ten opzichte van 1990. De toename van het wagenpark vertoont ook een sterke correlatie met het Bruto Binnenlands Product voor Vlaanderen. In de periode 1990-2006 is de toename van het aantal wagens en moto's daarom ook groter dan de toename van het aantal huishoudens.

Openbaar vervoer⁴

Op vlak van het openbaar vervoer merken we dat het gebruik van de bus, tram en trein de laatste jaren enorm is toegenomen. In 2007 vervoerde De Lijn 483 miljoen reizigers, wat een verdubbeling betekent ten opzichte van 2000, toen er 240 miljoen reizigers werden geteld. Ook de NMBS boekte succes en kende in 2007 voor het elfde opeenvolgende jaar een groei van het aantal reizigersritten. In totaal maakten 206 miljoen reizigers gebruik van de NMBS, in binnen- en buitenland. Binnen België werd in 2007 192 miljoen keer de trein genomen, een stijging van meer dan een derde in vergelijking met 1990.

Wegverkeer⁵

Volgens de federale statistieken is het wegverkeer met 16,5% toegenomen tussen 1990 en 2000 en bestaat 83% van het Belgisch wegverkeer uit verplaatsingen die afgelegd worden met personenwagens. 94% van het energieverbruik voor transport gaat naar wegvervoer, tegenover 5% voor trein, tram en metro en 1% voor binnenvaart.

³ Vlaanderen in actie (<http://www.vlaandereninactie.be/nlapps/default.asp>) - Het Laatste Nieuws: 13/09/2008: 'personenvervoer stijgt continu'

⁴ Studiedienst Vlaamse Regering. Mobiliteit in Cijfers. *Vervoersprestaties – Personenvervoer – Bus: Aantal reizigersritten van De Lijn, Vlaams Gewest en provincies (1990-2007)*. URL: <http://aps.vlaanderen.be/statistiek/cijfers/mobiliteit/vervoersprestaties/personenvervoer/MOBIOPEN004.xls> - Studiedienst Vlaamse Regering. Mobiliteit in Cijfers. *Vervoersprestaties – Personenvervoer – Trein: Aantal reizigersritten van de NMBS (1980-2007)*. URL: <http://aps.vlaanderen.be/statistiek/cijfers/mobiliteit/vervoersprestaties/personenvervoer/MOBIOPEN006.xls>

⁵ Leefmilieu Brussel (<http://www.leefmilieubrussel.be>) - Studiedienst Vlaamse Regering. Mobiliteit in Cijfers. *Wagenpark Vlaams Gewest en provincies(1974-2008)*. URL: <http://aps.vlaanderen.be/statistiek/cijfers/mobiliteit/vervoermiddelen/MOBIWEGE002.xls>

	1974	1995	2008
Personenwagens	881.345	2.522.990	3.049.789
<i>Bedrijfsvoertuigen</i>	<i>132.105</i>	<i>380.163</i>	<i>579.826</i>
Autobussen en -cars	6.905	7.547	9.302
Vrachtwagens	84.901	233.615	406.586
Vrachtwagen - trekkers	11.990	27.133	35.077
Landbouwtractors	25.191	91.907	102.509
Werktuigen en speciale voertuigen	10.023	27.508	35.654
Motors	19.760	115.959	221.989
TOTAAL	1.040.115	3.026.659	3.860.906

Bovenstaande tabel toont duidelijk dat de omvang van het wagenpark sinds 1974 bijna verviervoudigd is. Het aandeel van de personenwagens is hierin het grootst (75%), maar ook het aandeel van vrachtwagens neemt sterk toe (nu 11,5%).

Verkeersveiligheid in Vlaanderen

Verzameling ongevallendata⁶

Om de trends in verkeersveiligheid te kunnen bestuderen zijn ongevallendata nodig. Met het oog op de registratie van ongevallendata, werd het verkeersongevallenformulier (VOF) in het leven geroepen. Voluit staat VOF voor "analyseformulier voor verkeersongevallen met doden en gewonden". Voor ongevallen met enkel materiële schade, dient er geen VOF ingevuld te worden. In principe moeten alle ongevallen met gewonden aangegeven worden aan de politie. De politie stelt dan een VOF op, op basis van het proces-verbaal van het ongeval en stuurt dit formulier voor statistische verwerking door naar het NIS (Nationaal Instituut voor Statistiek). Bij dodelijke ongevallen wordt het VOF nog vervolledigd met een individuele fiche die het parket overmaakt aan het NIS.

⁶ Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, p 18-19

De registratie van ongevallen kent echter een aantal problemen:

- Niet alle ongevallen worden aan de politie gemeld, bv. in geval van enkel materiële schade of wanneer de betrokkenen het niet nodig achten.
- De politie komt niet altijd ter plaatse (afhankelijk van de ernst van het ongeval).
- VOF's worden soms niet overgemaakt aan het NIS.

De registratie van ongevallen hangt af van de ongevalskarakteristieken:

- Afhankelijk van het type weggebruiker: fietsers en voetgangers zijn ondervertegenwoordigd in de statistieken.
- Afhankelijk van het ongevalstype: ongevallen waarbij slechts 1 voertuig betrokken is, worden minder geregistreerd.
- Afhankelijk van de leeftijd van de betrokkenen: kinderen die slachtoffer zijn, zijn ondervertegenwoordigd.
- Afhankelijk van de letselernst: hoe ernstiger het letsel, hoe hoger de registratiegraad.

Ook de registratie als handeling op zich loopt soms verkeerd. De classificatie van lichtgewonden of zwaargewonden is voor politiemensen bijvoorbeeld niet altijd duidelijk (vanaf opname van 24 uur in het ziekenhuis spreken we over een zwaargewonde).

Belangrijk om op te merken is dat onderzoek naar verkeersveiligheid niet enkel gebruik maakt van ongevalldata, maar ook nog van een hele rits andere data zoals infrastructuurgegevens, voertuiggegevens, mobiliteitsdata, bevolkingsgegevens, handhavingsinspanningen, gedragsmetingen en de kosten die samenhangen met de verschillende maatregelen. Deze data zijn beschikbaar bij verschillende publieke instellingen zoals het NIS, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, FOD Mobiliteit, politiediensten, Europese Commissie, De kwaliteit en beschikbaarheid van vele gegevens en het laattijdig beschikbaar zijn van ongevalldata is een belangrijke lacune in het onderzoek naar verkeersveiligheid.

Evolutie verkeersslachtoffers in België en Vlaanderen.⁷

De 2 grafieken hieronder geven de evolutie weer van het aantal verkeersdoden en zwaargewonde verkeersslachtoffers in België en Vlaanderen tussen 1980 en 2005. De verkeersveiligheid, uitgedrukt in het aantal doden, nam sterk af met het groeiende wagenpark na de Tweede Wereldoorlog en bereikte een absolute piek in 1972 met 3.101 doden. De oliecrisis begin jaren '70 zorgde voor een trendbreuk: het aantal doden en zwaargewonden

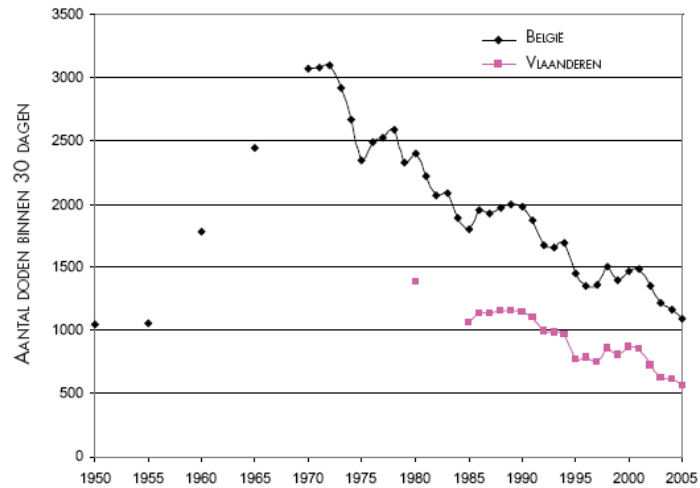
⁷ Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, p 20-21

nam gestaag af. Vooral het grote aantal ingrijpende wetswijzigingen vanaf begin jaren '70 speelden daarin een rol. We denken hierbij bijvoorbeeld aan het invoeren van een aantal snelheidsbeperkingen, de gordelplicht, een alcohollimiet,

Historische evolutie (doden)

FIGUUR 3.1:
VERKEERSDOODEN
IN BELGIË (1950-
2005) EN VLAANDEREN
(1980-2005).

Bron: NIS-BIWW

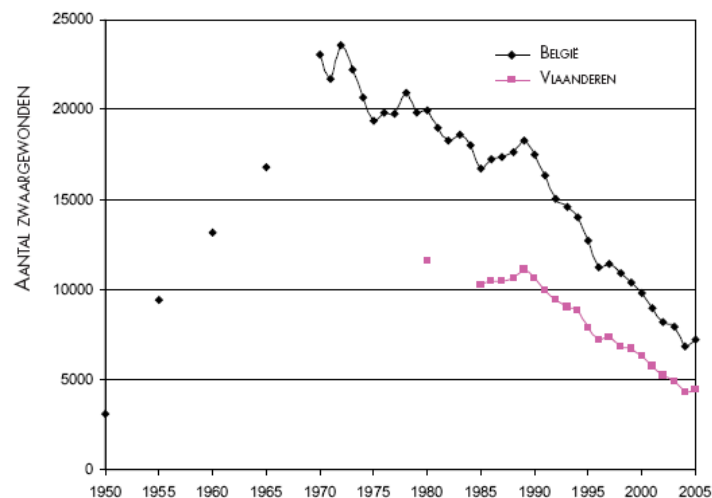


Hoewel er een aantal schommelingen zijn, vertoont de curve op langere termijn een vrij stabiel dalend patroon. Sinds de piek van 3.101 dodelijke slachtoffers in 1972, merken we een quasi lineaire daling op van het aantal dodelijke verkeersslachtoffer. In 2001 vielen nog 1.486 doden, in 2005 was dat aantal gedaald tot 1.089 doden in België. In Vlaanderen merken we een gelijkaardig evolutie op.

Historische evolutie (zwaar gewonden)

FIGUUR 3.2:
ZWAARGEWONDE
VERKEERSSLACHTOF-
FERS IN BELGIË
(1950-2005)
EN VLAANDEREN
(1980-2005).

Bron: NIS-BIWW



Voor wat betreft de zwaargewonden zien we op bovenstaande grafiek een gelijkaardig scenario sinds 1975 als voor de dodelijke slachtoffers. Na de Tweede Wereldoorlog nam het aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers sterk toe. Sindsdien stellen we ondanks schommelingen een dalend patroon vast. Vanaf 1991 mogen we zelfs spreken van een sterke lineaire daling van het aantal zwaargewonden.

Het geven van een sluitende verklaring voor de verbeterde verkeersveiligheid is niet eenvoudig omdat heel wat effecten en beleidsmaatregelen elkaar kunnen doorkruisen of aanvullen. Maar de volgende evoluties hebben zeker een rol gespeeld de voorbije decennia:

- verbeterde weginfrastructuur
- verbetering veiligheidsvoorzieningen in de wagen
- bewustwording publiek
- invoering van een reeks wettelijke verplichtingen en een verhoogde handhaving

Streefcijfers 2010

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen vormt het uitgangspunt voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Dit plan formuleert vijf strategische doelstellingen⁸:

1. de bereikbaarheid van economische knooppunten en poorten vrijwaren,
2. iedereen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen,
3. de verkeersonveiligheid terugdringen,
4. de verkeersleefbaarheid verbeteren en
5. de schade aan milieu en natuur terugdringen.

Ongetwijfeld is er nog een lange weg te gaan om de doelstellingen volledig te realiseren maar er worden al heel wat stappen in de goede richting gezet. In het Mobiliteitsplan Vlaanderen werden voor 2010 de volgende streefcijfers opgegeven, namelijk:⁹

- het aantal doden én dodelijk gewonden terugdringen naar een maximum van 375 per jaar;
- het aantal zwaargewonden brengen naar een maximum van 3.250;
- maximaal 80 à 85 doden én dodelijk gewonden onder de 26 jaar;

⁸ Vlaamse Overheid (2008). *Vrind 2008 – Vlaamse Regionale Indicatoren. Hoofdstuk 9: Verkeersveiligheid, leefbaarheid en mobiliteit voor iedereen*. Brussel, Studiedienst van de Vlaamse Regering, p. 305

⁹ Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, p 23

- het aantal lichtgewonden per 100 miljoen voertuigkilometer mag maximaal 57 bedragen.

Hoewel deze vooruitzichten positief zijn, leren prognoseberekeningen dat bij ongewijzigd beleid de vooropgestelde doelstelling "maximaal 375 verkeersdoden in 2010" niet bereikt zal worden. Bijkomende inspanningen zijn dus noodzakelijk.

Trends & Prognoses¹⁰

De toekomst als spiegel van het verleden of met andere woorden: Wat als de trends zich voortzetten? In het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen onderscheidt men drie dimensies in verkeersveiligheid:

1. blootstelling;
2. ongevalskans;
3. afloop.

Het aantal verkeersdoden kan uitgedrukt worden als het product van de deze drie dimensies:

$$\text{VERKEERSDODEN} = \text{BLOOTSTELLING} \times \text{ONGEVALSKANS} \times \text{AFLOOP}$$

Meestal echter worden de ongevalskans en de afloop vervangen door de term dodelijk risico, waardoor het aantal verkeersdoden als volgt kan uitgedrukt worden:

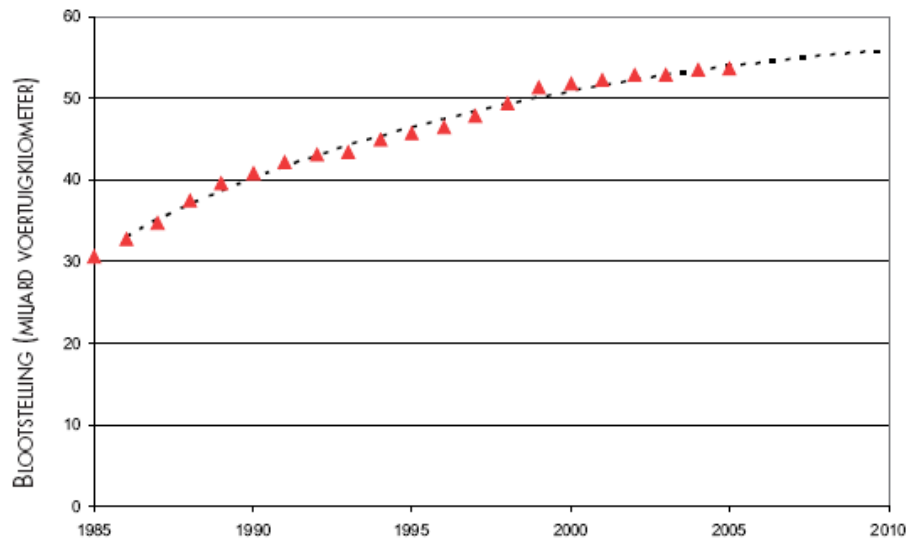
$$\text{VERKEERSDODEN} = \text{BLOOTSTELLING} \times \text{DODELIJK RISICO}$$

De **blootstelling** of expositie is de mate waarin iemand een risico loopt. De maat hiervoor is de hoeveelheid afgelegde kilometers in het verkeer, meestal uitgedrukt als voertuig- of personenkilometers. Het aantal afgelegde voertuigkilometer in Vlaanderen is spectaculair toegenomen: van iets meer dan 30 miljard in 1985 tot ruim 50 miljard in 2005.

In de onderstaande figuur wordt een prognose getoond van de evolutie van het aantal voertuigkilometer tot en met 2010. Uit deze prognose blijkt dat het aantal voertuigkilometer niet oneindig blijft stijgen, maar een afnemende groei kent en uiteindelijk neigt naar een bovengrens. Indien de trend uit de periode 1985- 2005 zich doorzet, mag verwacht worden dat de blootstelling omstreeks 2020 een plafond van om en bij de 60 miljard voertuigkilometer bereikt.

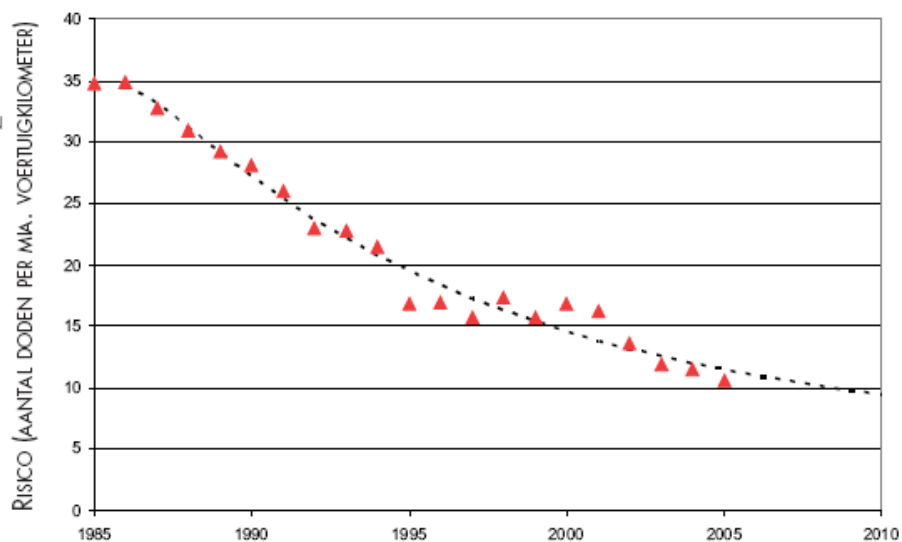
¹⁰ Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, p 24-26

FIGUUR 4.1:
VOERTUIGKILOMETER
IN VLAANDEREN:
PROJECTIE NAAR
2010.



Het **dodelijk risico** staat voor de kans dat een individu overlijdt in een verkeersongeval per kilometer die hij aflegt met een bepaald vervoermiddel. Figuur 4.2 toont het dodelijk risico voor de periode 1985-2005 en extrapoleert het risico tot 2010. Ook hier zien we dat de daling in het verkeersrisico niet rechtlijnig verloopt, maar na verloop van tijd steeds kleiner wordt en uiteindelijk neigt naar een ondergrens.

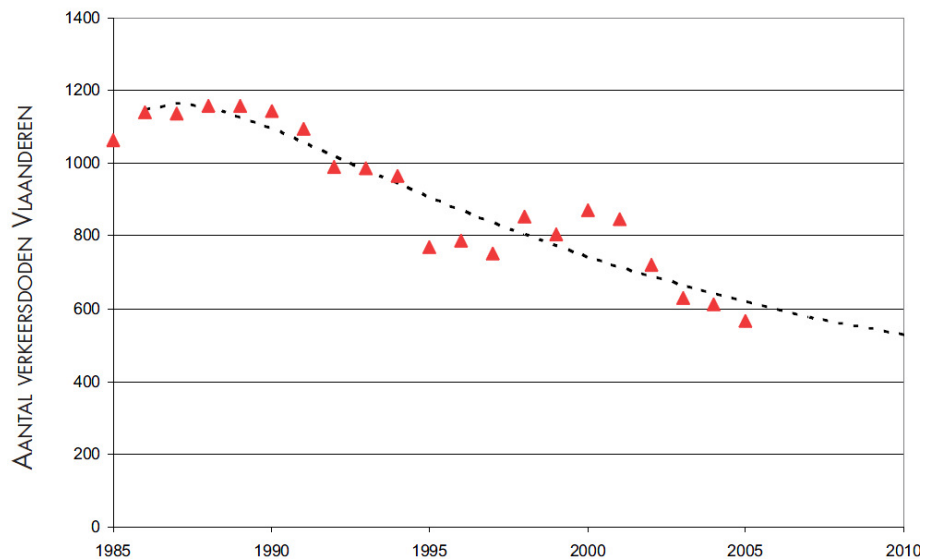
FIGUUR 4.2:
WAARGENOMEN EN
VERWACHTE EVOLUTIE
VAN HET DODELIJK RI-
SICO IN VLAANDEREN
(1985-2010).



Wanneer we beide grafieken samenvoegen (figuur 4.3 hieronder) zien we dat het voorspelde aantal doden in 2010, 529 bedraagt. De vooropgestelde daling van het Mobiliteitsplan

Vlaanderen tot 375 doden (op basis van een lineaire reductie) wordt volgens deze prognoses dus niet gehaald.

FIGUUR 4.3:
TRENDPROGNOSE
VAN HET AANTAL
VERKEERSDODEN IN
2010.



Het lijkt weinig twijfel dat trends in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid zullen beïnvloed worden door andere factoren zoals de bevolkingsevolutie, het verplaatsingsgedrag, een wijzigend economisch bestel, ruimtelijke evoluties en technologische ontwikkelingen.

Vlaanderen in België¹¹

In deze paragraaf blijven we dicht bij huis en vergelijken we Vlaanderen met de andere Belgische gewesten.

	DODEN	INWONERS (D.D. 1/1/2005)	MIA. VOERTUIGKM (2005)	DODEN PER 100.000 INW.	DODEN PER MIA. KM
BELGIË	1.089	10.445.852	94,17	10,4	11,6
VLAANDEREN	566	6.043.161	53,55	9,4	10,6
WALLONIË	495	3.395.942	37,86	14,6	13,1
BRUSSEL	28	1.006.749	2,76	2,8	10,1

TABEL 5.1: VERGELIJKING VAN HET ONGEVALSRISICO TUSSEN DE GEWESTEN.

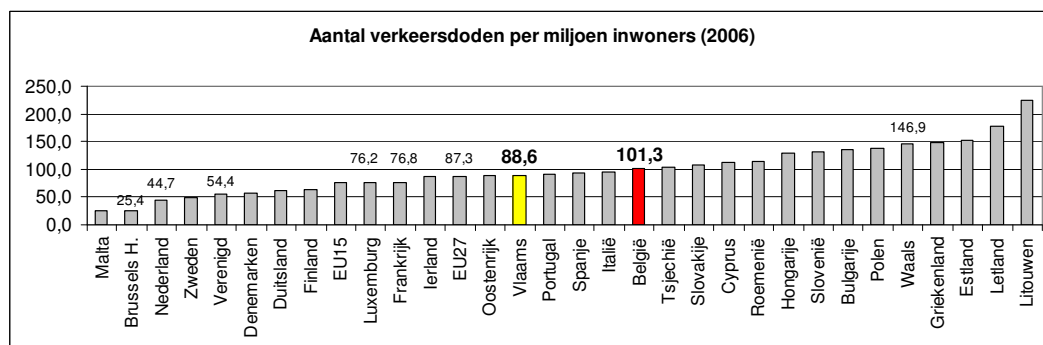
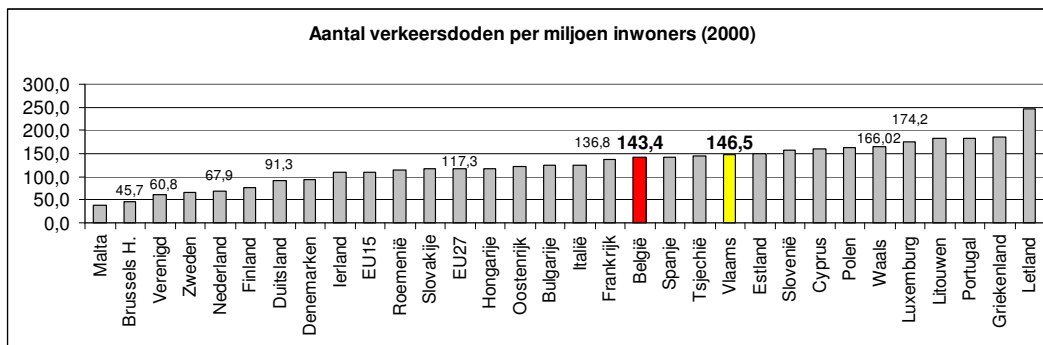
Bron: NIS (ongevallendata 2005, inwoneraantallen), Labeeuw (2005; voertuigkm)

¹¹ Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, p 31

Uit de cijfers in bovenstaande tabel blijkt dat Vlaanderen beter scoort dan het Belgische gemiddelde. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vertoont duidelijk het laagste ongevalsrisico. Het feit dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een stedelijke regio is, waar de gemiddelde voertuigsnelheden lager liggen, heeft daar wellicht mee te maken. In Wallonië verklaren de vele haarspeldbochten en het heuvelachtige landschap dan weer grotendeels de slechte cijfers voor verkeersveiligheid.

Vlaanderen in Europa¹²

Als we Vlaanderen met andere Europese landen vergelijken, merken we in de 2 onderstaande grafieken een positieve evolutie op in het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners tussen 2000 en 2006. Het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners daalde in Vlaanderen van 146,5 naar 88,6 en scoorde daarbij in 2006 beter dan het Belgisch gemiddelde.



¹² Studiedienst Vlaamse Regering. Mobiliteit in Cijfers. *Verkeersdoden per miljoen inwoners, Vlaams Gewest en Europese Unie (1970-2007)*. URL: <http://aps.vlaanderen.be/statistiek/cijfers/mobiliteit/verkeersveiligheid/MOBIVEIL001.xls>

Verder valt op dat de meer noordelijk gelegen landen beter scoren dan de Centraal, Zuid- en Oost-Europese landen. Zo voeren (Malta buiten beschouwing gelaten) Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Nederland traditioneel het lijstje aan, gevolgd door Duitsland, Denemarken en Finland.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen stelt daarom dat onze achterstand ten opzichte van deze best presterende landen (de zogenaamde SUN-landen: Sweden, United Kingdom, Netherlands) in Europa moet halveren, ermee rekening houdend dat die landen ook zelf nog ambitieuze doelstellingen hebben in verband met verkeersveiligheid.

Regionale verschillen in Vlaanderen¹³

In deze paragraaf staan we even stil bij de regionale verschillen omtrent verkeersveiligheid binnen Vlaanderen.

TABEL 6.1:
DODEN, ZWAAR-
GEWONDEN EN
ONGEVALLEN PER
PROVINCIE (2005).

Bron: NIS.

	DODEN	ZWAARGEWONDEN	ONGEVALLEN
ANTWERPEN	140	1.303	8.923
LIMBURG	105	640	4.007
OOST-VLAANDEREN	114	1.032	7.826
VLAAMS-BRABANT	80	565	4.281
WEST-VLAANDEREN	127	897	6.386
VLAANDEREN	566	4.437	31.423

	INWONERS PROVINCIE (1/1/06)	OPPERVLAKTE [KM ²]	WEGLENGTE [KM] (2000)	MIO. VOERTUIGKM (2000)
ANTWERPEN	1.688.493	2.867	12.155	12.944
LIMBURG	814.658	2.422	10.922	6.580
OOST-VLAANDEREN	1.389.450	2.982	12.362	12.561
VLAAMS-BRABANT	1.044.133	2.106	10.745	10.639
WEST-VLAANDEREN	1.141.866	3.144	12.201	9.036
VLAANDEREN	6.078.600	13.522	58.385	51.760

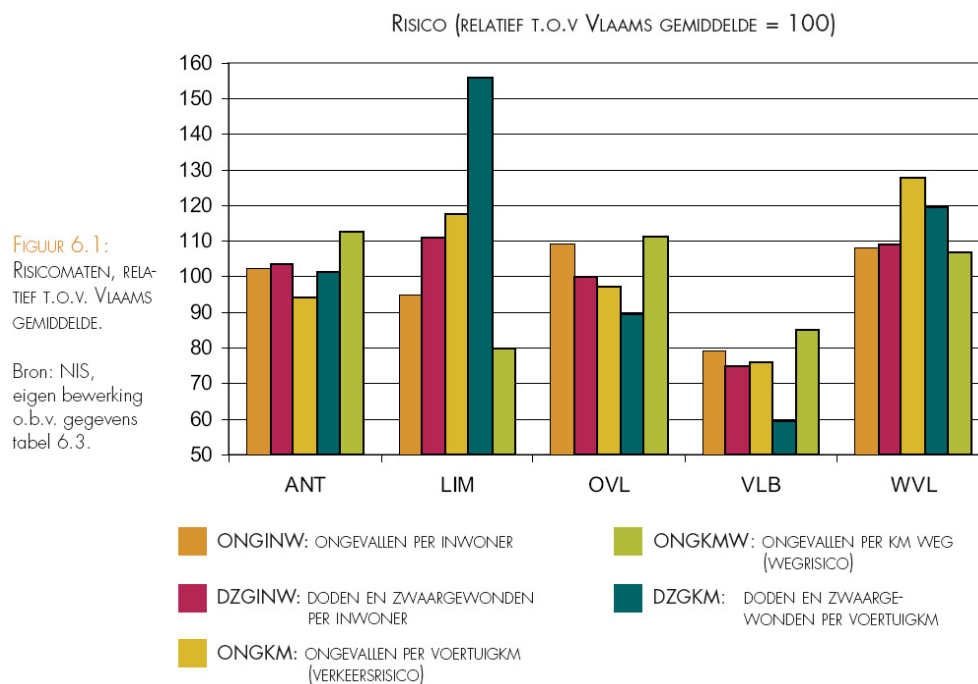
TABEL 6.2: EXPOSITIEMATEN VAN DE PROVINCIES.

Bron: NIS.

¹³ Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, p 35-36

	AANTAL PER 100.000 INWONERS (ONGEVALLEN 2005)		AANTAL PER MIA. VOERTUIGKM (ONGEVALLEN 2000)		ONGEVALLEN PER 1000 KM WEG (2000)
	ongevallen	D+ZG	ongevallen	D+ZG	
ANTWERPEN	528	85	600	141	638
LIMBURG	492	91	750	217	452
OOST-VLAANDEREN	563	82	621	125	631
VLAAMS-BRABANT	410	62	485	83	481
WEST-VLAANDEREN	559	90	815	166	604
VLAANDEREN	517	82	638	139	566

TABEL 6.3: ONGEVALSRISICO PER PROVINCIE.



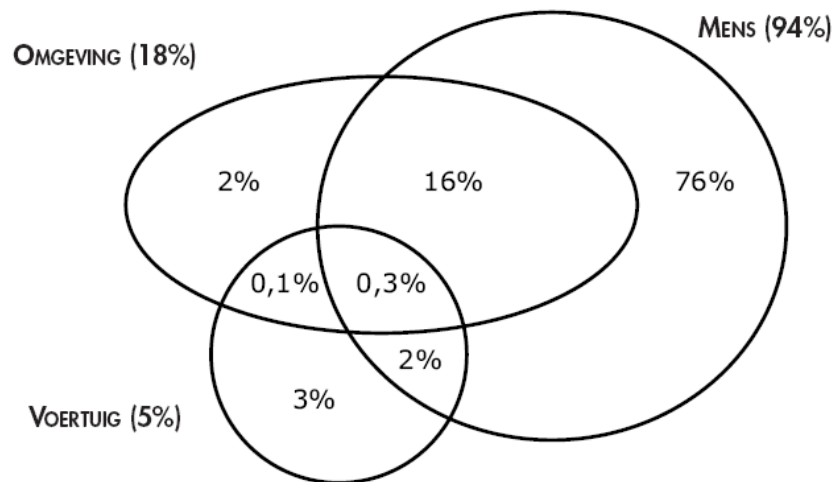
De kans om per afgelegde kilometer in een ongeval betrokken te raken, is het hoogst in de provincie West-Vlaanderen, gevolgd door Limburg. Vlaams-Brabant is het veiligst. Limburg telt de meeste zwaargewonde en dodelijke verkeersslachtoffers per voertuigkilometer, op afstand gevolgd door West-Vlaanderen.

De kans om op een willekeurige locatie van het wegennet betrokken te raken in een ongeval is het grootst in de provincie Antwerpen, van nabij gevolgd door de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Limburg blijkt nu de veiligste provincie te zijn, met net achter zich Vlaams-Brabant. Hoe meer mensen er wonen in de provincie, hoe meer ongevallen er ook gebeuren. Tegelijk neemt het ongevalsrisico af met toenemende dichtheid van het wegennet en met een toenemende vervoersprestatie.

Oorzaken van ongevallen¹⁴

FIGUUR 7.1:
ONGEVALLEN-
OORZAKEN.

Bron: Hillier (2002)



We hebben in de voorbije paragrafen de verkeersonveiligheid en ongevallenstatistieken bestudeerd. Maar welke zijn nu de oorzaken van die ongevallen? Intuïtief lijkt het logisch te veronderstellen dat elk verkeersongeval een uitgesproken oorzaak heeft. In de volksmond heet dat dan: "Wie is in fout?"

In het verkeersveiligheidsdenken wordt klassiek geredeneerd in termen van het Mens-Voertuig-Omgevingsmodel. Ongevallen worden veroorzaakt door het falen van minstens één van de drie componenten: mens (bv. stuurfout), voertuig (bv. klapband) of omgeving (bv. haarspeldbocht, gladheid). Vaak spelen echter meerdere factoren een rol: snelheid bijvoorbeeld veroorzaakt vaak niet als dusdanig een ongeval, maar speelt bijvoorbeeld een rol in combinatie met weersomstandigheden.

Bovenstaande grafiek/tekening (gebaseerd op gegevens van Amerika en Groot-Brittannië) geeft aan dat falend menselijk gedrag een rol speelt in meer dan negen op tien van de ongevallen. Alhoewel de cijfers gedateerd zijn en onmogelijk representatief kunnen zijn voor België of Vlaanderen, zijn ze toch bijzonder interessant. Zo blijkt bijvoorbeeld dat de rol van het aspect 'omgeving' (zowel infrastructuur als weersomstandigheden) veel kleiner is dan vaak intuïtief wordt gedacht. Opvallend is dat in 76%, dus 3 op 4 ongevallen de oorzaak een menselijke fout blijkt te zijn en geen wisselwerking of combinatie tussen verschillende factoren. Als we het heel zwart-wit voorstellen: kunnen we zeggen dat als iedereen doet wat hij moet doen er 76% minder ongevallen zouden zijn.

¹⁴ Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, p 37

Aard weggebruikers¹⁵

We hebben tot nu toe in onze ongevalanalyse nog geen onderscheid gemaakt naar de aard van de weggebruiker. Dat is nodig, want binnen het wegverkeer onderscheiden we verschillende vervoersmodi. Uit tabel 7.1 blijkt dat het risico om gedood te worden of ernstig gewond te raken verschilt al naargelang het gebruikte vervoersmiddel.

TABEL 7.1:
BLOOTSTELLING
(OVG 2000),
DODEN EN
ZWAARGEWONDEN
(NIS; VLAANDEREN,
2000)

Bron: OVG 2000
NIS.

	DODEN	ZWAARGEWONDEN	EXPOSITIE (MLN PKM)	EXPOSITIE (MLN MIN.)
TE VOET	82 (9,4%)	331 (5,2%)	1.069	15.608
PER FIETS	122 (14,0%)	836 (13,2%)	4.061	18.506
PER BROMFIETS	34 (3,9%)	795 (12,6%)	427	992
PER MOTOR	65 (7,5%)	536 (8,5%)	356	399
ALS AUTOBESTUURDER	373 (42,9%)	2419 (38,2%)	38.470	50.430
ALS AUTOPASSAGIER	135 (15,5%)	1038 (16,4%)	16.029	21.892
ALS BUSGEBRUIKER	2 (0,2%)	6 (0,1%)	1.211	3.722
ALS TRAMGEBRUIKER	/	/	142	670
PER TREIN	/	/	4.203	6.400
ANDERE	44 (5,1%)	285 (4,5%)	5.272	10.161
TOTAAL (EXCL. VRACHT)	857 (98,5%)	6.246 (98,6%)	71.241	128.779
PER VRACHTWAGEN	13 (1,5%)	87 (1,4%)	5.122	/

Auto-inzittenden vormen duidelijk de grootste groep (meer dan de helft) van alle dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers, gevolgd door fietsers (13,3%), bromfietzers (11,5%) en motorrijders (8,3%). Een kleiner aantal slachtoffers vinden we terug bij de voetgangers (5,7%) en inzittenden van vrachtwagens (1,4%). Niettemin is ook hier de letsellast te hoog. Een belangrijke verklarende factor hiervoor is de blootstelling of expositie. Tabel 7.1 geeft daarom ook twee blootstellingsmaten voor de verschillende vervoerswijzen.

In 2005 is trouwens een zekere verschuiving in de relatieve aandelen vast te stellen. Auto-inzittenden maken in 2005 nog 44,9% uit van alle dodelijke of zwaargewonde verkeersslachtoffers. Voor fietsers is het aandeel gestegen tot 18,1%. Motorrijders zijn inmiddels opgeklommen tot de derde plaats met 10,7% van het aantal slachtoffers. Ook voetgangers (9,0%) en bromfietzers (8,5%) maken nog een aanzienlijk deel uit van de slachtoffers. Het aandeel van vrachtwageninzittenden in 2005 bedraagt 1,7%.

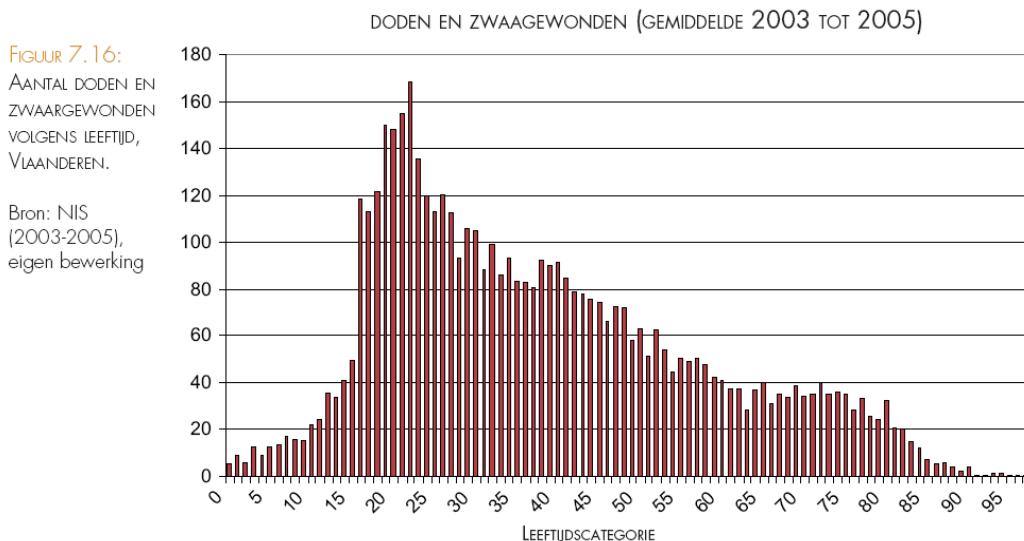
¹⁵ Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, p 38

Persoonskenmerken: leeftijd¹⁶

Verkeersveiligheid is de jongste jaren uitgegroeid tot een dominant beleidsthema. Het is niet alleen belangrijk een duidelijke onderscheid te maken naar gelang de aard van de weggebruiker, maar ook naar leeftijd en geslacht.

Ondanks de ambitieuze doelstellingen valt meteen op dat er nog flink wat werk aan de winkel is, want vooral jongeren zijn oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. De 15 tot 34 jarigen lopen een risico op een ernstig ongeval dat flink hoger ligt dan het gemiddelde van alle leeftijden in Vlaanderen (zie grafiek 7.16). Verkeer is doodsoorzaak nummer één bij jongeren. De ongevalstatistieken van het Steunpunt Mobiliteit & Openbare Werken, spoor Verkeersveiligheid wijzen uit dat de categorie van adolescenten een grote risicogroep in het verkeer vormt, onder meer omwille van hun nog beperkte ervaring, een zekere geldingsdrang, het aftasten van grenzen en (algemeen gesteld) de bereidheid om soms grotere risico's te nemen. Anderzijds leert de ervaring dat deze doelgroep om diverse redenen moeilijk bereikbaar is via een preventieve benadering, zoals via de courante informatie- en sensibilisatiecampagnes en communicatiekanalen.¹⁷

Echter, een piek rond de 65 jaar valt ook op. Dit is grotendeels te wijten aan het tragere reactievermogen van 65 plussers en aan het feit dat zij destijds zonder theoretisch en praktisch rijexamen hun rijbewijs kregen.



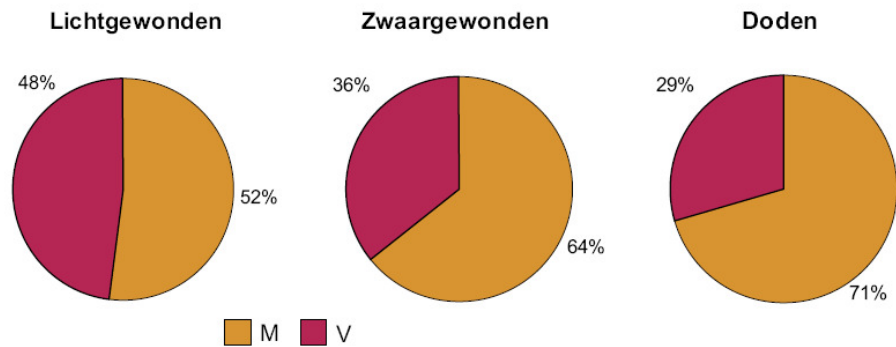
¹⁶ Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, p 55-56

¹⁷ Vlaamse Stichting Verkeerskunde:
<http://www.verkeerskunde.be/verkeersveiligheid/projecten/2006/?id=31&keuze>

Persoonskenmerken: geslacht¹⁸

FIGUUR 7.22:
VERKEERSSLACHTOFFERS
NAAR GESLACHT,
VLAANDEREN.

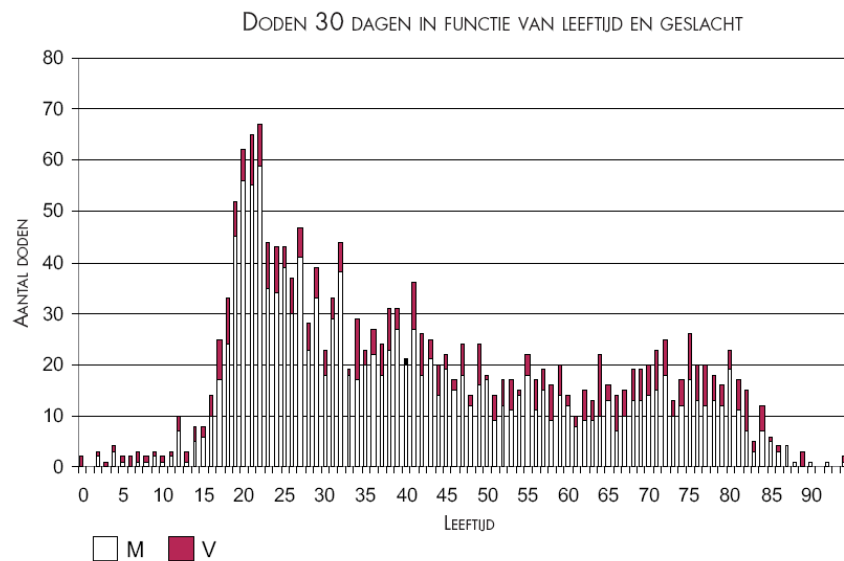
Bron: NIS (2005),
eigen bewerking.



Zeg niet te gauw, het is weer een vrouw.... Want uit bovenstaande diagrammen (7.22) blijkt dat bijna drie kwart van de verkeersdoden in Vlaanderen mannen zijn. Vooral jonge mannen komen vaak om in het verkeer. Ruim één derde van alle verkeersdoden zijn mannen tussen 16 en 34 jaar. Mannen hebben voor (bijna) alle leeftijden een groter aandeel in het aantal verkeersdoden (fig. 7.23).

FIGUUR 7.23:
AANTAL VERKEERS-
DODEN VOLGENS
GESLACHT EN
LEEFTIJD,
VLAANDEREN.

Bron: NIS
(2003 - 2005),
eigen bewerking.



¹⁸ Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, p 59-60

Menselijk gedrag¹⁹

Ook het menselijk gedrag (ongeacht leeftijd en aard van de weggebruiker) heeft een invloed op de verkeersveiligheid. We onderscheiden:

Vermoeidheid

Bij vermoeidheid is de kans groot dat men van rijstrook afwijkt. Men heeft meer moeite om een constante snelheid aan te houden en de reactietijd neemt toe.

Gordeldracht

Uit metingen van het BIVV (aangehaald in Vesentini & Cuyvers, 2003) blijkt dat in België 58% van de bestuurders hun gordel draagt op wegen met een snelheidsbeperking van 90 km/h. Op autosnelwegen ligt dit percentage hoger (64%) en in de stad lager (47%). Voor korte ritten binnen de bebouwde kom wordt de gordel het minst gedragen, hoewel hij daar het meest effectief is. Voorts stelt men vast dat er een relatie bestaat tussen ongevalsbetrokkenheid en gordeldracht: bestuurders die de gordel niet dragen, zijn vaker betrokken in ongevallen. Vermoedelijk is dit omdat zij ook andere verkeersregels minder goed naleven. De gordel wordt het minst gedragen door jongeren (< 25 jaar). Ook mannen dragen de gordel minder.

Overdreven of onaangepaste snelheid

Onaangepaste snelheid is trouwens niet alleen het overschrijden van de snelheidslimiet, maar ook sneller rijden dan de omstandigheden op een verantwoorde manier toelaten.

Rijden onder invloed

Het drinken van alcohol vermindert de rijvaardigheid. Alcohol leidt immers tot versuffing en slaperigheid. Alcohol heeft ook een groot effect op meer complexe taken waardoor de reactietijd sterk toeneemt. De effecten zijn vergelijkbaar met die van vermoeid rijden. Naast verminderde rijprestaties treedt bovendien een overschatting op van de eigen rijprestaties en tegelijkertijd een onderschatting van moeilijke verkeerssituaties.

¹⁹ Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, p 65-66

Relatie verkeersveiligheid - alcohol

Alcoholgerelateerde ongevallen en betrokkenheid per leeftijd²⁰

In België ligt het percentage ongevallen met doden of zwaar gewonden waarbij één of meerdere bestuurders onder invloed van alcohol waren de laatste jaren rond de tien procent en is bijna 8,5% (4.168) van alle letselongevallen alcoholgerelateerd. Volgens de analyse van de ongevallencijfers door het Observatorium voor de Verkeersveiligheid was 12,8% van de weggebruikers die in 2007 in een letselongeval betrokken waren, onder invloed (5.075 op een totaal van 39.709 geteste personen).²¹

Omdat niet alle ongevallen in de officiële statistieken terechtkomen en omdat betrokkenen in een ongeval niet altijd moeten of kunnen blazen (bijvoorbeeld als ze reeds zijn afgevoerd naar een ziekenhuis), zijn deze cijfers een onderschatting van de werkelijke omvang van het probleem.

Tabel 3: Bestuurders van personenauto's, betrokken in een ongeval met minstens 1 dode of ernstig gewonde weggebruiker, onder invloed van alcohol, volgens leeftijd, jaar 2001

Leeftijd	Aantal betrokken bestuurders	Aantal betrokken bestuurders onder invloed van alcoholgebruik	%
18-24	2.031	156	7,7
25-29	1.239	132	10,7
30-39	2.169	196	9,0
40-49	1.551	137	8,8
50-59	955	54	5,7
60-69	581	25	4,3
70+	543	12	2,2
Totaal	9.391	723	7,7

Bron: BIVV, 2001

Heel wat jongeren tussen 15 en 24 jaar overlijden door een verkeersongeluk. Redenen voor deze verhoogde ongevallenkans in die leeftijdscategorie (die los staan van het alcoholgebruik op zich) zijn het feit dat jonge bestuurders onervaren zijn in het besturen van een motorvoertuig, waardoor ze minder in staat zijn het hoofd te bieden aan gevaarlijke situaties, en het feit dat jonge bestuurders als groep vaker risico's nemen in het verkeer, zoals te snel rijden, nalaten een veiligheidsgordel te dragen of het negeren van verkeerstekens.

²⁰ Van Vlierden K., Vesentini L. & Cuyvers R. (2004). *Vooronderzoek naar alcoholgebruik in relatie tot verkeersveiligheid*. Diepenbeek, Steunpunt Verkeersveiligheid, RA-2004-32, p. 17

²¹ Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid:
<http://www.bivv.be/main/OnzeCampagnes/HuidigeCampagne.shtml?language=nl>

Profiel bestuurder onder invloed: leeftijd en geslacht²²

Als we de profielen van de bestuurders onder invloed nader bekijken blijkt dat het mannen tussen de 26 en 54 jaar zijn die meestal betrapt worden met meer dan 0.8 promille. Dit echter zonder passagier, terwijl de vrouwelijke bestuurders van minimum 55 jaar passagiers meenemen, ondanks het feit dat ze een glaasje teveel ophebben.

Van de jonge bestuurders (jonger dan 25 jaar) die bij een ongeval met doden of ernstig gewonden betrokken zijn, is 7% onder invloed van alcohol. Wanneer deze jongeren na het drinken van alcohol een voertuig besturen, komt daar nog het feit bij dat ze minder ervaring hebben met drinken. Sommige van deze bestuurders zien beloningen in het drinken en rijden doordat ze het als uiterst plezierig ervaren.

Meer nog, uit recent onderzoek van de politie van Mechelen²³ blijkt dat –alle sensibiliseringscampagnes ten spijt- meer dan de helft van de jongeren mee rijdt met een chauffeur die duidelijk onder invloed is en dat drie kwart van de jongens en twee derde van de meisjes accepteren dat de bestuurder drinkt, ook al is die BOB.

Profiel bestuurder onder invloed: tijdstip²⁴

Uit een gedragsmeting in de provincie Limburg blijkt dat er vooral 's nachts (in de week en in het weekend) onder invloed werd gereden. Ook in de vooravond van het weekend wordt er duidelijk onder invloed van alcohol gereden. In het onderzoek werden de nachten gedefinieerd van 22.00 uur 's avonds tot 06.00 uur in de ochtend. De vooravond liep van 16.00 uur tot 22.00 uur. De nachten van de week waren maandag-, dinsdag-, woensdag- en donderdagnacht. De vooravond en de nacht van vrijdag, zaterdag en zondag werden respectievelijk beschouwd als de vooravond van het weekend en de weekendnachten. Hoe de weekenddagen onderling verdeeld waren, of er bijvoorbeeld zaterdagnacht meer gedronken werd dan vrijdagnacht, staat niet in het rapport vermeld. Er is met betrekking tot rijden onder invloed geen groot verschil tussen de maanden van het jaar maar tussen januari en maart worden er minder personen positief getest op rijden onder invloed.

²² Van Vlierden K., Vesentini L. & Cuyvers R. (2004). *Vooronderzoek naar alcoholgebruik in relatie tot verkeersveiligheid*. Diepenbeek, Steunpunt Verkeersveiligheid, RA-2004-32, p. 18-19

²³ Gazet van Antwerpen 22/10/2008: 'met een zatlap meerijden, geen probleem'

²⁴ Van Vlierden K., Vesentini L. & Cuyvers R. (2004). *Vooronderzoek naar alcoholgebruik in relatie tot verkeersveiligheid*. Diepenbeek, Steunpunt Verkeersveiligheid, RA-2004-32, p. 19

Profiel bestuurder onder invloed: herkomst²⁵

Oorsprong	Absolute aantal	Percentage	Cumulatief %
Thuis	29	5.8	VI.: 23,4 (België: 30,8)
Vrie, fam, ken	75	15	
Werk	13	2.6	
Rest, caf, pub, bar	270	53.9	71,2
Disco, danc, fuif	54	10.8	
Sport	33	6.5	
Am & Ont	5	1.1	5.4
Andere	22	4.3	
Totaal	501	100	100

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de personen in België die onder invloed van alcohol rijden, in 30,8% niet uit hotels, restaurants of andere horecazaken, maar van thuis, bij vrienden, familie of op het werk.

²⁵ Van Vlierden K., Vesentini L. & Cuyvers R. (2004). *Vooronderzoek naar alcoholgebruik in relatie tot verkeersveiligheid*. Diepenbeek, Steunpunt Verkeersveiligheid, RA-2004-32, p. 20

Bronnen

Krantenartikels

- Het Laatste Nieuws: 13/09/2008: 'personenvervoer stijgt continu'
- Gazet van Antwerpen 22/10/2008: 'met een zatlap meerijden, geen probleem'

Websites

- Leefmilieu Brussel (<http://www.leefmilieubrussel.be>)
- Statistics Belgium (<http://statbel.fgov.be>)
- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (<http://www.bivv.be>)
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde
(<http://www.verkeerskunde.be/verkeersveiligheid/projecten/2006/?id=31&keuze=>)
- Vlaanderen in actie (<http://www.vlaandereninactie.be/nlapps/default.asp>)
- Studiedienst Vlaamse Regering. *Mobiliteit in cijfers*:
 - Infrastructuur - Wegen: Dichtheid autosnelwegennetwerk, Vlaams Gewest en Europese Unie (1990 – 2006)
<http://aps.vlaanderen.be/statistiek/cijfers/mobiliteit/infrastructuur/MOBIWEGE001.xls>
 - Vervoermiddelen - Wagenpark Vlaams Gewest en provincies (1974-2008).
<http://aps.vlaanderen.be/statistiek/cijfers/mobiliteit/vervoermiddelen/MOBIWEGE002.xls>
 - Vervoersprestaties – Personenvervoer – Bus: Aantal reizigers van De Lijn, Vlaams Gewest en provincies (1990-2007)
<http://aps.vlaanderen.be/statistiek/cijfers/mobiliteit/vervoersprestaties/personenvervoer/MOBIOPEN004.xls>
 - Vervoersprestaties – Personenvervoer – Trein: Aantal reizigersritten van de NMBS (1980-2007)
<http://aps.vlaanderen.be/statistiek/cijfers/mobiliteit/vervoersprestaties/personenvervoer/MOBIOPEN006.xls>
 - Verkeersveiligheid - Verkeersdoden per miljoen inwoners, Vlaams Gewest en Europese Unie (1970-2007).
<http://aps.vlaanderen.be/statistiek/cijfers/mobiliteit/verkeersveiligheid/MOBIVEIL001.xls>

Rapporten & Publicaties

- Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2008). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*. Brussel, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 247p.
<http://www.mobielvlaanderen.be/docs/persberichten/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen.pdf>
- Vlaamse Overheid (2008). *Vrind 2008 – Vlaamse Regionale Indicatoren. Hoofdstuk 9: Verkeersveiligheid, leefbaarheid en mobiliteit voor iedereen*. Brussel, Studiedienst van de Vlaamse Regering, p. 303-327.
<http://aps.vlaanderen.be/index-publicaties.htm#vrind>
- Van Vlierden K., Vesentini L. & Cuyvers R. (2004). *Vooronderzoek naar alcoholgebruik in relatie tot verkeersveiligheid*. Diepenbeek, Steunpunt Verkeersveiligheid, RA-2004-32, 50p.
<http://www.steunpuntmowverkeersveiligheid.be/nl/content.php?e=49>