

# De 3 "killers" in het verkeer

Miran Scheers

Directeur Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Studiedag CPS 8 november 2012

BIVV-IBSR

## Beschikbare bronnen om het verkeersveiligheidsbeleid te oriënteren



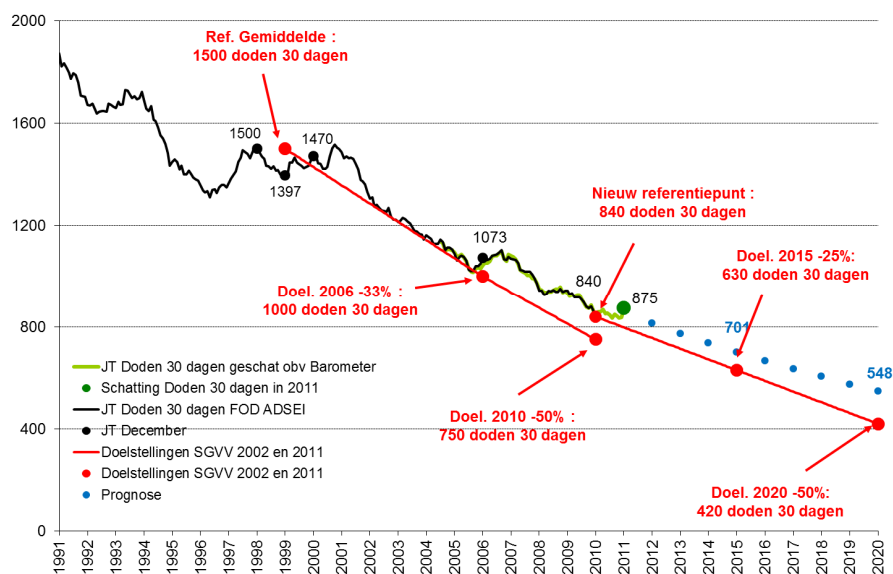
- | - **verkeersongevallenstatistieken**
  - | - FOD Economie : Algemene Directie van de Statistische en Economische Informatie (ADSEI)
  - | Verkeersveiligheidsbarometer (BIVV ism federale en lokale politie)
- | - **gedragsindicatoren (BIVV)-observatie**
  - | Rijden onder invloed van alcohol/snelheid/gordeldracht
- | - **attitudemetingen (BIVV) – f/f interviews**
  - | Attitudes
  - | Zelfgerapporteerd gedrag
  - | Objectieve en subjectieve pakkans
- | - **wetenschappelijk onderzoek**
  - | hospitaalstudies, diepteonderzoek op basis van pv's en gerechtelijke dossiers

## Ongevallenstatistieken



- | Ietselongevallen op de openbare weg
- | Op basis van politieregistratie
  - | Onderregistratie (dark number)
- | Verkeersongevallenformulier (VOF) via ISLP (= pv registratiesysteem)
  - | Geen volledige eenmalige vattng: onjuiste en/of onvolledige registratie
  - | Indien pv niet afgesloten geen VOF bij CGOP/B
  - | VOF dateert van 1990
- | Laattijdig beschikbaar (t.e.m. 2010)

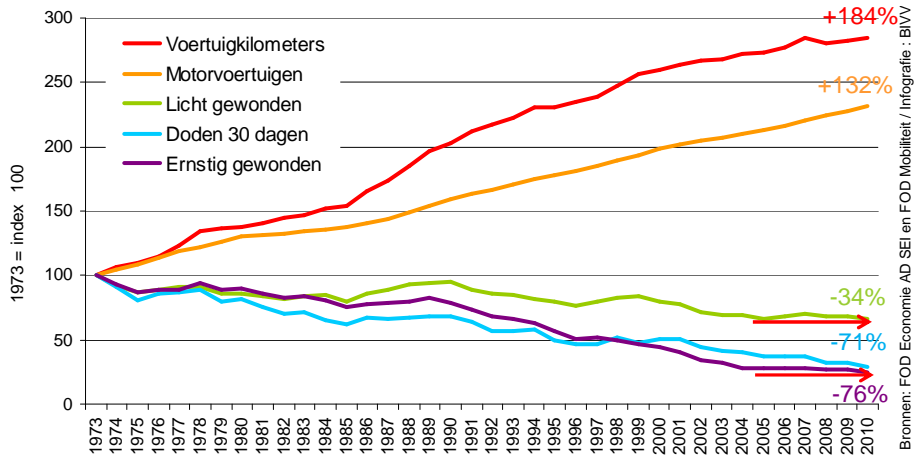
## Evolutie doden 30 dagen



Bronnen: FOD Economie AD SEI ; WPR en BNG / Infografie : BIVV

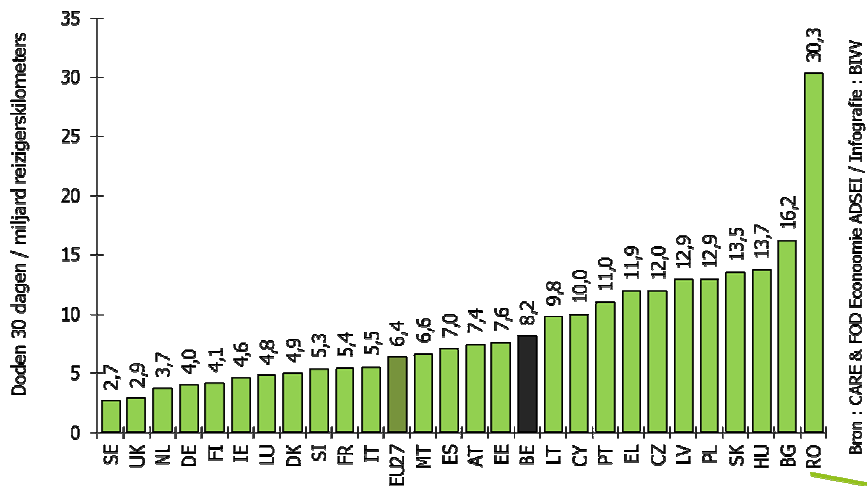
## Evolutie slachtoffers en blootstelling

BMW



## Overlijdensrisico in Europe - 2010

BMW



## Ongevallenstatistieken 2010



	2010	Evolutie t.o.v. 2009
Doden 30 dagen	840	-10,9% (-103)
Zwaargewonden	5984	-10,0% (-663)
Lichtgewonden	54 396	-3,0% (-1677)
Letselongevallen	45 927	-3,9% (-1871)
Ernst	18,3	-7,3%



Rijden onder invloed (25%)

Overdrevens en onaangepaste snelheid (30%)

Niet dragen van de gordel

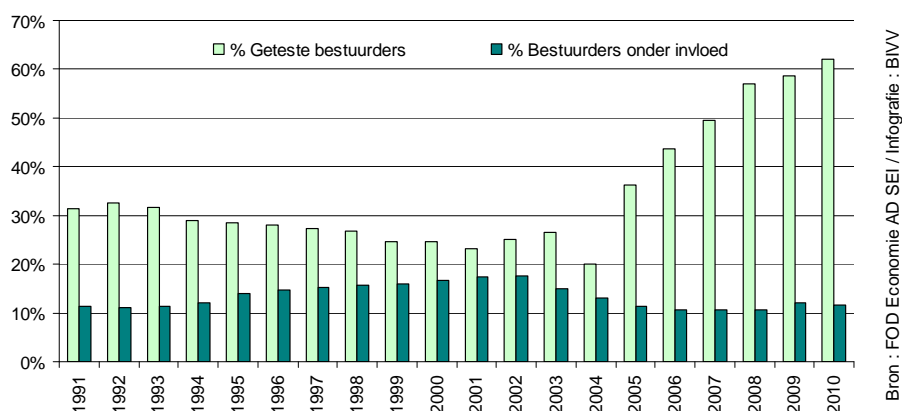
**DE 3 « KILLERS » IN HET  
VERKEER**



## Rijden onder invloed van alcohol

- | Verkeersongevallenstatistieken
  - | Alleen geteste bestuurders
- | Gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol (2003-2005-2007-2009-2012)
- | Attitudemeting
- | DRUID (Driving Under the Influence of drugs – 2011 – [www.druid-project.eu](http://www.druid-project.eu))
  - | Road side survey (2949 bestuurders)
  - | Hospitaalstudie (1078 zw.gew. bestuurders)

## Evolutie rijden onder invloed alcohol

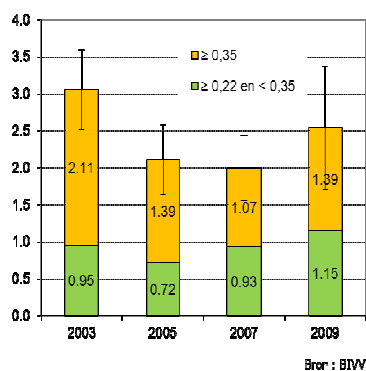


## Gedragmeting "alcohol"

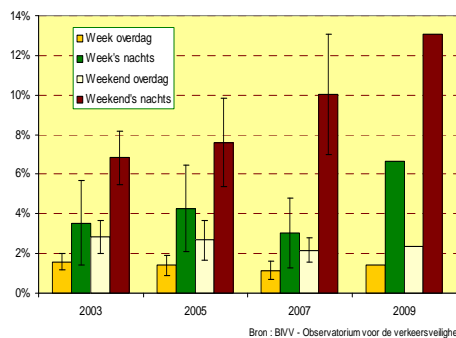


- Ongeveer 12 000 gecontroleerde bestuurders door lokale politiezones en federale wegpolie. Aselectieve controles op willekeurige locaties en tijdens alle tijdstippen.

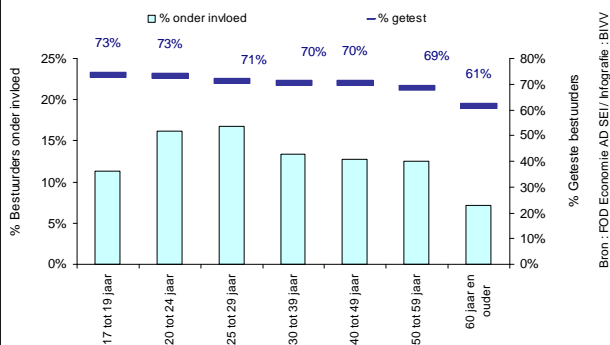
Globale prevalentie



Rijden onder invloed per tijdstip van de week



## Rijden onder invloed volgens leeftijd



Leeftijdsgroep	Prevalentie op de weg (2009)	Prevalentie in letselongevallen (2010)	Verhoogd risico
18-24	1,38%	15,2%	12,8
25-31	2,89%	15,5%	6,2
32-64	2,87%	12,7%	4,9

- Rijvermogen van jonge bestuurders wordt sneller aangetast
- Verskillend alcoholgebruik

DRUID – 2011: % positieven met een BAC  $\geq$  1,2 g/l:  
 18-24 jarige: 44% (mannen) en 49% (vrouwen)  
 Alle andere autobestuurders: 20%



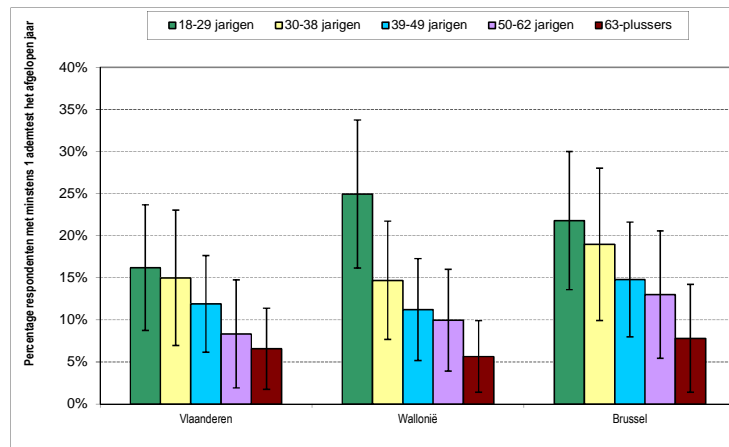
## Risico: vergelijking % België

	Roadside	Gekwetst
Alcohol 0,1 – 0,5 g/L	4,27	4,3
Alcohol > 0,5 g/L	2,15	38,2
Cannabis (THC)	0,35	1,5
Amfetamines	0,00	0,9
Cocaïne	0,20	0,0
Benzoyllecgonine	0,00	0,0
Opiaten (medicinaal)	0,75	1,2
Benzodiazepines	2,01	1,5
Z-drugs	0,22	0,9
Alcohol + drugs	0,31	13,2
> 1 drug	0,30	2,5

## Objectieve pakkans – ademtest afgenomen



Figuur 1. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van gewest en leeftijdscategorie



8 % in 2006 – 12% in 2009  
onafhankelijk van gewest  
mannen > vrouwen  
neemt systematisch af per leeftijdscategorie

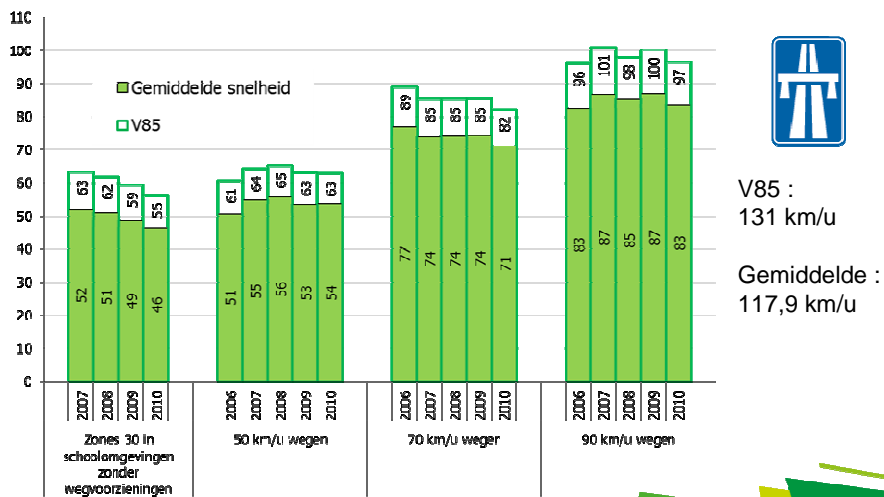
# Snelheid



- | Verkeerongevallenstatistieken
  - | Niet meetbaar bij vaststelling ongeval – dus niet in VOF
- | Gedragsmeting snelheid: vanaf 2003, jaarlijks
- | Attitudemeting



# Gedragsmeting “snelheid”

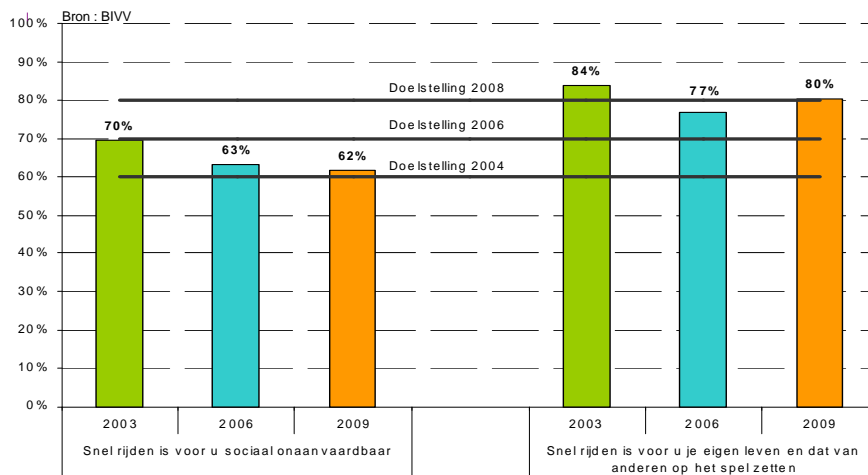


Bron : BIVV





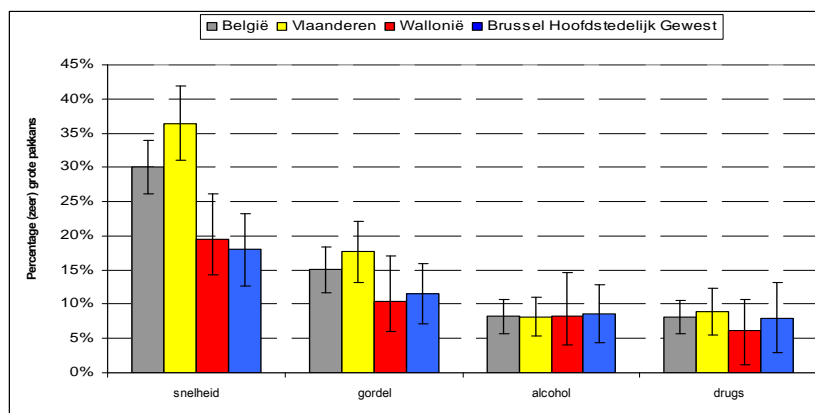
## Attitudes t.a.v. snelheid



## Subjectieve pakkans



- | laag voor rijden onder invloed en gordel
- | hoger voor snelheid
- | Percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per gewest



## Gordeldracht



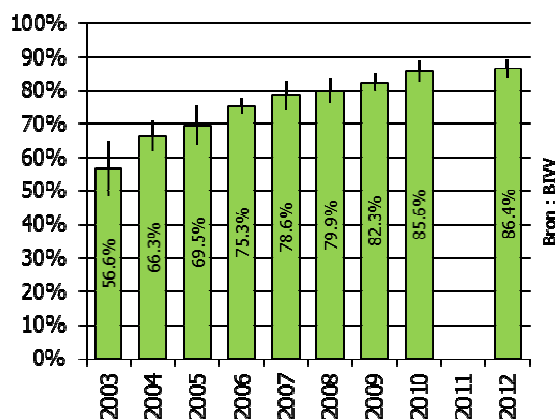
- | Verkeerongevallenstatistieken
  - | Niet (altijd) vast te stellen door politie ter plaatse – niet in VOF
- | Gedragsmeting gordeldracht: vanaf 2003, jaarlijks
- | Attitudemeting



## Gedragsmeting “gordeldracht”



- | Geteld op 150 toevallige locaties opgesplitst naar gewest en snelheidsregime
- | Telling tijdens één uur (30' bestuurders en 30' passagiers voorin)



Geen verschil tussen bestuurders en passagiers, tussen mannen en vrouwen, tussen tijdstippen

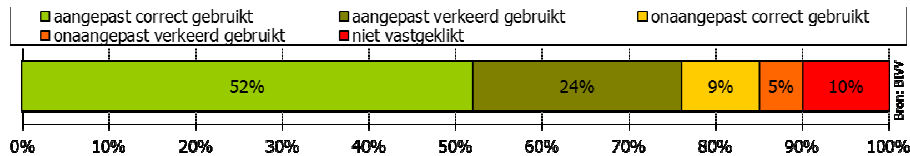
Gordeldracht lager op 30 km/u wegen en in Wallonië



## Gedragmeting “gebruik van kinderbeveiligingssystemen”



- | Observatie van 1461 kinderen (< 135 cm) rond scholen, kraamklinieken, supermarkten, recreatiezones en sportcentra
- | Observatie van het type beveiligingssysteem en of dit systeem juist wordt gebruikt of niet



- | Attitudemeting 2009 BIVV
  - | Gordeldracht achterin (algemeen): 50%



## Conclusies



- | Beschikbare ongevalstatistieken laten vergelijking doorheen de tijd toe maar de kwaliteit, volledigheid en beschikbaarheid kunnen (moeten) beter
- | Meer diepteonderzoek onderzoek om aandeel 3 killers in ongevallen te kennen
- | Kennis ‘omvang’ onderregistratie is nodig om goede beleidskeuzes te kunnen maken



## Conclusies



- | Gedrags- en attitudemetingen zijn nuttig om gedrag « 3 killers » te monitoren
  - | Uitbreiding naar andere categorieën weggebruikers en gedragingen (bv. Bestelwagens, motorrijders, ...)
- | Kwantitatieve beleidsgegevens (bijv. aantal politiecontroles) en evaluatiestudies (bijv. effect campagnes) zijn nodig om beleid beter te kunnen oriënteren.

