



Rapport nr. 2024 - R - 07 – NL

Evaluatie van de categorisering van verkeersovertredingen

Discussies over verkeersovertredingen en het risico op dodelijke ongevallen



| | |
|----------------------------|--|
| Rapportnummer | 2024 - R - 07 – NL |
| Wettelijk depot | D/2024/0779/15 |
| Opdrachtgever | Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer |
| Publicatiedatum | [Publish Date] |
| Auteur(s) | Shirley Delannoy, Isabel Verwee |
| Review | Yves Régimont (Justitie) |
| Verantwoordelijke uitgever | Karin Genoe |

Inzichten of standpunten in dit rapport zijn niet noodzakelijk deze van de opdrachtgever.

Overname van informatie uit dit rapport is toegestaan mits expliciete bronvermelding: Delannoy, S. & Verwee, I. (2024). Evaluatie van de categorisering van verkeersovertredingen – Discussies over verkeersovertredingen en het risico op dodelijke ongevallen, Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français.

This report includes a summary in English.

Het Vias Institute dankt alle leden van de Federale Verkeersveiligheidscommissie en de verkeersveiligheids- en toxicologie-experts, evenals de juridische vertegenwoordigers die aan het onderzoek hebben deelgenomen.

Inhoud

| | |
|---|----|
| Lijst van tabellen en figuren | 5 |
| Samenvatting | 6 |
| Summary | 8 |
| Terminologie | 10 |
| 1 Inleiding | 11 |
| 1.1 Context - Federaal plan | 11 |
| 1.2 Wetgevend kader - in het kort | 12 |
| 2 Methodologie | 14 |
| 2.1 Doelstellingen en aanpak | 14 |
| 2.2 Gegevensverzameling | 14 |
| 2.2.1 Objectieve analyse (literatuurreview) | 14 |
| 2.2.2 Vragenlijst voor de beoordeling door experts | 15 |
| 2.2.3 Diepgaande benadering van de experts | 17 |
| 2.3 Methodologische aanpak - bespreking van de vertekeningen | 18 |
| 3 Resultaten van de literatuurreview | 20 |
| 3.1 Rijden onder invloed | 21 |
| 3.1.1 Rijden onder invloed van alcohol - Relatief Risico | 23 |
| 3.1.2 Rijden onder invloed van drugs - Relatief Risico | 27 |
| 3.1.3 Rijden onder invloed van geneesmiddelen - Relatief Risico | 32 |
| 3.1.4 Rijden onder invloed van alcohol en drugs - Relatief Risico | 33 |
| 3.1.5 Rijden onder invloed - fietsers | 34 |
| 3.2 Snelheid | 34 |
| 3.3 Afleiding | 38 |
| 3.4 Het niet dragen van de veiligheidsgordel en onjuist gebruik van het kinderbeveiligingssysteem | 41 |
| 3.5 Conclusies van de objectieve analyse | 43 |
| 4 Resultaten van de "experts"-enquête | 45 |
| 4.1 Overtredingen zonder verhoogd risico | 45 |
| 4.2 Overtredingen met matig verhoogd risico | 46 |
| 4.3 Overtredingen met sterk verhoogd risico | 48 |
| 4.4 Overtredingen met tegenstrijdige beoordelingen | 52 |
| 4.5 Bijkomende overtredingen | 53 |
| 4.6 Conclusies van de analyse door de experts | 56 |
| 5 Resultaten van de diepgaande benadering | 58 |
| 5.1 Controles - Politie | 58 |
| 5.1.1 Discussie met de vertegenwoordigers | 58 |
| 5.1.2 Gedetailleerde analyse door het CENTREX - in een notendop | 60 |
| 5.2 Het Openbaar Ministerie | 61 |
| 5.2.1 Inzichten van een advocaat-generaal | 61 |
| 5.2.2 Inzichten van het Openbaar Ministerie | 63 |

| | | |
|-------|---|----|
| 5.3 | De rechtbank | 66 |
| 5.3.1 | Huidige categorisering | 67 |
| 5.3.2 | Overtredingen met rechtstreeks gevaar | 67 |
| 5.3.3 | Beoordeling door de magistraat | 67 |
| 5.3.4 | Effectieve sancties en dodelijke ongevallen | 68 |
| 5.3.5 | Het systeem werkt | 68 |
| 5.4 | Toxicologie | 69 |
| 5.4.1 | Effecten en risico's | 69 |
| 5.4.2 | Trends in consumptie | 69 |
| 5.5 | Conclusies - Diepgaande analyse | 70 |
| 6 | Conclusies | 72 |
| 7 | Aanbevelingen | 74 |
| | Referenties | 75 |
| | Bijlage I – Lijst van overtredingen die door de experts worden beoordeeld | 79 |
| | Bijlage II – Expertbeoordeling | 82 |
| | Bijlage III – Bijkomende overtredingen | 86 |

Lijst van tabellen en figuren

| | |
|--|----|
| Tabel 1. Legenda voor relatieve risico's en odds ratio's | 20 |
| Tabel 2. Overzicht van de synthese-onderzoeken betreffende rijden onder invloed (ROI) | 22 |
| Tabel 3. Resultaten van de relatieve risico's voor het rijden onder invloed van alcohol. | 25 |
| Tabel 4. Resultaten van de relatieve risico's voor het rijden onder invloed van drugs. | 29 |
| Tabel 5. Resultaten van de relatieve risico's voor rijden onder invloed van geneesmiddelen. | 32 |
| Tabel 6. Resultaten van de relatieve risico's voor rijden onder invloed van een combinatie van alcohol en drugs. | 34 |
| Tabel 7. Resultaten van de relatieve risico's voor rijden onder invloed voor fietsers. | 34 |
| Tabel 8. Relatief ongevalsrisico in verband met snelheid, vergeleken met het relatieve risico in verband met ROI van alcohol. | 37 |
| Tabel 9. Overzicht van de synthese-onderzoeken betreffende afleiding | 39 |
| Tabel 10. Resultaten van de relatieve risico's voor afgeleid rijden - Dingus et al. (2016, 2019) en Ziakopoulos et al. (2017). | 40 |
| Tabel 11. Resultaten van de relatieve risico's voor het niet gebruiken van de veiligheidsgordel en het KBS. | 42 |
| Tabel 12. Resultaten voor overtredingen beoordeeld als zonder verhoogd risico | 46 |
| Tabel 13. Overtredingen beoordeeld als matig verhoogd risico - Wegcode (KB van 01/12/1975) | 47 |
| Tabel 14. Overtredingen met een matig verhoogd risico - Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer | 48 |
| Tabel 15. Overtredingen beoordeeld als "sterk verhoogd" risico - Wegcode (KB van 01/12/1975) | 49 |
| Tabel 16. Overtredingen beoordeeld als "sterk verhoogd" risico - Wet van 16/03/1968 betreffende de politie over het wegverkeer. | 52 |
| Tabel 17. Overtredingen met tegenstrijdige beoordelingen | 52 |
| Tabel 18. Gedetailleerde resultaten van artikelen 48 en 62bis, KB van 01/12/1975 | 53 |
| Tabel 19. Vluchtmisdrijf - beoordeling (Wet van 16/03/1968) | 53 |
| Tabel 20. Bijkomende overtredingen die door de respondenten zijn geïdentificeerd | 86 |
| | |
| Figuur 1. De vijf actiegebieden van het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid | 11 |
| Figuur 3. Illustratie van het relatieve ongevalsrisico voor ROI van alcohol, drugs en de combinatie van alcohol en drugs. | 21 |
| Figuur 4. Relatieve risicotename bij stijgende alcoholconcentratie. | 26 |
| Figuur 5. Schattingen van het relatieve risico (RR) op ongevallen met bestuurders onder invloed van alcohol in de hoogste BAC-categorieën en de bijbehorende steekproefgroottes (N). | 27 |
| Figuur 6. Risico op dodelijk letsel in functie van de impactsnelheid en type weggebruiker. | 36 |
| Figuur 7. Relatie tussen snelheid en ongevalsrisico op basis van de exponenten uit Elvik et al. (2019) - Risicoverhouding vergeleken met het risico bij 50 km/u. | 37 |
| Figuur 8. Aantal vermeden doden en zwaargewonden als 100% van de bestuurders zich aan de snelheidslimiet zou houden, per snelheidszone. | 38 |

Samenvatting

Het systeem voor de categorisering van overtredingen, dat momenteel grondslag vindt op vier niveaus, is gebaseerd op de begrippen "indirect gevaar", "direct gevaar" en "direct gevaar met bijna onherstelbare lichamelijke schade" (Koninklijk Besluit van 30 september 2005). Deze studie wil de eerste stappen zetten om overtredingen te classificeren op basis van het risico op dodelijke ongevallen. Dit wordt gedaan door de gevaren van bepaalde overtredingen vast te leggen en te documenteren. De studie is onderverdeeld in drie fasen en moet worden gezien als een werkdocument dat aanzet geeft tot nadenken over het herzien van de categorisering van overtredingen.

De eerste fase van het onderzoek is gewijd aan een literatuuroverzicht van de vier belangrijkste oorzaken van verkeersdoden: rijden onder invloed, te hoge snelheid, afgeleid rijden en het niet dragen van de veiligheidsgordel of kinderbeveiligingssystemen. Uit dit literatuuroverzicht kan, niet verrassend, worden vastgesteld dat deze gedragingen bijzonder problematisch zijn op de weg en een grote bron van gevaar vormen voor zowel bestuurders als andere weggebruikers. Vooral als ze algemeen worden aangenomen en sociaal geaccepteerd worden.

- Het risico op ongevallen in verband met rijden onder invloed van alcohol is statistisch significant vanaf een concentratie van 0,3 g/l (BAC). Dit risico neemt lineair toe met de alcoholconcentratie, waarbij het risico om betrokken te raken bij een ongeval met doden of gewonden tot 200 keer hoger ligt dan bij nuchter rijden. Het lijkt geen twijfel dat het risico op ongevallen met drugs toeneemt ongeacht de soort illegale stof dat wordt gebruikt, waarbij amfetaminen, opiaten en combinaties van drugs de toon aangeven. Wat drugs betreft, neemt het risico op ongevallen ook toe afhankelijk van hun effecten. Meervoudig gebruik van drugs en/of alcohol verhoogt het risico op een ongeval met 20 tot 200 keer voor bestuurders onder invloed.
- Snelheid is een risicofactor bij ongevallen met doden en/of gewonden, vooral als de snelheidsverschillen tussen weggebruikers groot zijn of als de snelheid wordt aangehouden in gebieden met veel interactie, ook met kwetsbare weggebruikers. Kwetsbare weggebruikers lopen ook een groter risico op lichamelijk letsel bij een botsing als gevolg van de snelheidsverhoging.
- Afleiding is een andere belangrijke factor in het verhoogde risico op allerlei soorten ongevallen. Bovenaan de lijst van afleidingen die in verband worden gebracht met de grootste risico's staan het bellen met de telefoon in de hand, lezen of schrijven op een tablet en het grijpen naar een voorwerp in de auto.
- Ondanks de afnemende trend onder Belgische bestuurders en passagiers blijven de gevolgen van het niet dragen van een veiligheidsgordel bij een ongeval ernstig, vooral voor passagiers. Bovendien lijkt dit minder gangbare gedrag vaker te worden vertoond door personen met een neiging tot riskant gedrag. Dit resulteert in een aanzienlijk verhoogd relatief risico op ongevallen. Als de ELR niet of verkeerd wordt gebruikt, is het risico dat kinderen betrokken raken bij een dodelijk ongeval tot 10 keer groter dan wanneer ze correct worden vastgemaakt.

In de tweede fase van het onderzoek werden 128 overtredingen beoordeeld door verkeersveiligheidsexperts, voornamelijk leden van de Federal Road Safety Commission. Deze experts werden gevraagd om aan elk van de geselecteerde overtredingen een score toe te kennen met betrekking tot het risico op een dodelijk ongeval dat ze inhouden wanneer ze worden begaan. Deze oefening bracht enkele belangrijke trends aan het licht. Deze maakten het mogelijk om overtredingen te identificeren die mogelijk in een lagere of hogere categorie kunnen worden ingedeeld dan het gevaar dat ze vertegenwoordigen. De deskundigen beoordeelden 22 tweedegraads delicten als delicten met een sterk of zeer sterk verhoogd risico op een dodelijk ongeval. Deze omvatten overtredingen met betrekking tot het samenleven met kwetsbare weggebruikers, weersomstandigheden, voorrang verlenen, parkeren (in een tunnel, bocht, enz.) en het dragen van een veiligheidsgordel. Deskundigen zijn het erover eens dat de omvang van deze overtredingen opnieuw moet worden beoordeeld. Daarnaast werden ook tien tweedegraads delicten beoordeeld als delicten met een matig verhoogd risico. Van de derdegraads delicten werden er 38 aangemerkt als delicten met een "sterk tot zeer sterk verhoogd" risico op een dodelijk ongeval. Voor deze misdrijven, die overeenkomen met rechtstreeks in gevaar brengen zonder lichamelijk letsel te veroorzaken, vraagt deze evaluatie op basis van consensus onder deskundigen om een grondiger beoordeling van hun huidige categorisering. Vierdegraads delicten werden allemaal beoordeeld als delicten met een sterk verhoogd tot extreem verhoogd risico, waarbij de beoordeling van de deskundigen de mate van gevaar bevestigde. De meerderheid van de niet-gecategoriseerde overtredingen (die vallen onder de Wegenverkeerspolitielwet 1968) werden beoordeeld als een hoog tot zeer hoog risico.

De derde fase was gewijd aan het verzamelen van perspectieven van de drie schakels (controle - vervolging - bestraffing) in de besluitvormingsketen van het strafrechtelijk beleid op het gebied van verkeersveiligheid en van toxicologie-experts. Aan de hand van interviews werden de vragen over de huidige categorisering van overtredingen, de straffen die bij deze categorisering horen en hun toepassing op het terrein behandeld. Voor de federale politie en het CENTREX Wegverkeer zijn er talrijke inconsistenties in de huidige categorisering. Deze inconsistenties zijn voornamelijk te wijten aan de vele wijzigingen en toevoegingen die aan de misdrijven zijn aangebracht, alsook aan het uit het oog verliezen van de drie graden van gevaarstelling. Voor de vertegenwoordiger van het openbaar ministerie moet de herziening van de categorisering van de strafbare feiten (op basis van gevaarstelling) ook gepaard gaan met een herziening van de straffen die aan de categorieën verbonden zijn, zodat er meer samenhang komt binnen de strafgraden. Bovendien hebben de drie vertegenwoordigers van het openbaar ministerie en de politierechtbank erop gewezen dat de wet voorziet in een reeks straffen in geval van een dodelijk verkeersongeval. Tot slot hebben de toxicologische deskundigen gewezen op de beperkingen van de methoden die worden gebruikt om de risico's van ICS met drugs te beoordelen, methoden waarmee geen rekening kan worden gehouden met de volledige complexiteit van de effecten van drugs op het rijgedrag. Deze deskundigen meldden ook een aanzienlijke toename van gevallen van meervoudig drugsgebruik (drugs en alcohol of combinaties van drugs) in de zaken die door hun diensten worden behandeld.

Deze driedelige aanpak benadrukte de noodzaak om terug te keren naar de essentie van het Koninklijk Besluit van 30 september 2005 door de concepten van indirect en direct gevaar toe te passen. Deze gevaren kunnen worden ingeschat zowel op basis van de literatuur (voor vier gedragingen die bijzonder problematisch zijn voor de verkeersveiligheid, maar ook voor andere) als op basis van de praktijkervaring van de verschillende actoren die betrokken zijn bij het strafrechtelijk beleid inzake verkeersveiligheid en vertegenwoordigers van de verschillende weggebruikers. Daarnaast moet de hercategorisering van overtredingen ook deel uitmaken van een bredere reflectie over het gedrag dat sociaal aanvaard wordt door Belgische bestuurders en de rol die de categorisering van overtredingen en de eventuele hercategorisering van overtredingen kunnen spelen in de symbolische aanvaardbaarheid van bepaald gedrag.

Summary

Currently based on four levels, the offence categorisation system is based on the concepts of "indirect endangerment", "direct endangerment" and "direct endangerment involving almost irreparable physical damage" (Royal Decree of 30 September 2005). By documenting the risks of fatal accidents posed by a selection of offences, this study aims to identify the first steps to be taken to ensure a coherent categorisation of offences. The study, divided into three phases, should be seen as a working document initiating the first lines of reflections on the categorisation of offences.

The first phase of the study is devoted to a literature review of the four main causes of road deaths: driving under the influence, excessive speed, distracted driving, and non-use of the seatbelt or of a child restraint system (CRS). From this review of the literature, it can be established, not surprisingly, that these behaviours are particularly problematic on the road and represent a major source of danger for both drivers and other road users, especially if these behaviours are widely adopted and socially accepted.

- The accident risks associated with alcohol-impaired driving are statistically significant from a concentration of 0.3 g/l. This risk increases linearly with alcohol concentration, reaching risks of being involved in a fatal or injury accident up to 200 times higher than for sober driving. There is no doubt that the risk of accidents involving drugs increases whatever the type of illicit substance consumed, with amphetamines, opiates and combinations of drugs coming out on top. As for medicines, the risk of accidents also increases depending on their effects. Multiple use of drugs and/or alcohol increases the risk of accident by 20 to 200 times for drivers under the influence.
- Speed is a high-risk factor in fatal and/or injury accidents, particularly if the speed differentials between road users are high, and if the speed is adopted in areas with a high density of interactions, including with vulnerable road users. Vulnerable road users also run a greater risk of bodily injury in the event of an impact as speed increases.
- Distraction is another major factor in increasing the risk of accidents of all types. At the top of the list of distractions associated with the greatest risk are dialling a number with the phone in hand, reading or writing on a tablet and reaching for an object in the car.
- Although increasingly marginal among Belgian drivers and passengers, not wearing a seatbelt has dramatic consequences in the event of an accident, particularly for passengers. Moreover, this marginal behaviour seems to be more strongly adopted by more extreme profiles in terms of risk-taking, which implies a higher relative risk of accidents. If the CRS is not used, or is used incorrectly, the risk of children being involved in a fatal accident is up to ten times greater than if they were correctly fastened.

The second phase of the study involved an assessment of 128 offences by road safety experts, mainly members of the Federal Road Safety Commission. These experts were asked to give each offence a score relating to the risk of a fatal accident when committed. From this evaluation, broad trends emerged that made it possible to identify road offences that could potentially be categorised as being of a lower or higher degree than the danger they represent. A total of 22 second-degree offences were identified as presenting a greatly or extremely increased risk of fatal accident. These include offences relating to vulnerable road users, weather conditions, giving way/priority, parking (in tunnels, bends, etc.) and seatbelts. The experts' consensus therefore indicates that the degree of these offences needs to be reassessed. In addition, ten second-degree offences were also assessed as presenting a moderately increased risk. As for third-degree offences, 38 of them were identified as presenting a "greatly to extremely increased" risk of fatal accident. For these offences, which correspond to direct endangerment without causing physical harm, this assessment by expert consensus calls for a more in-depth evaluation of the degree to which they are currently categorised. Fourth-degree offences were all assessed as presenting a greatly increased to extremely increased risk, with the experts' assessment confirming their degree of endangerment. Most non-categorised offences (covered by the Road Traffic Police Act 1968) were assessed as presenting a high to extremely high risk.

The third phase was devoted to gathering the perspectives of the three links (control - prosecution - penalties) in the decision-making chain of criminal policy in the field of road safety and of toxicology experts. Interviews were held to discuss the current categorisation of offences, the range of penalties associated with this categorisation and their application on the ground. For the federal police and the CENTREX Circulation routière, there are numerous inconsistencies in the current categorisation. These inconsistencies are mainly due to the numerous modifications and additions made to the offences, as well as a loss of sight

of the three degrees of endangerment. For the representative of the public prosecutor's office, the revision of the categorisation of offences (on the basis of endangerment) must also be accompanied by a revision of the penalties attached to the categories in order to bring greater consistency within the degrees of offence. In addition, the three representatives of the public prosecutor's office and the police court pointed out that the law provides for a range of penalties in the event of a fatal road accident. Lastly, the toxicology experts highlighted the limitations of the methods used to assess the risks associated with drug ICS, methods that do not allow the full complexity of the effects of drugs on driving to be taken into account. These experts also reported a significant increase in cases involving multiple drug use (drugs and alcohol or combinations of drugs) in the cases handled by their departments.

This three-pronged approach highlighted the need to return to the essence of the Royal Decree of 30 September 2005 by applying the concepts of indirect and direct endangerment. These endangerments can be estimated both on the basis of the literature (for four behaviours that are particularly problematic for road safety, but for other risky behaviours also) and on the basis of the field experience of the various players involved in road safety criminal policy, and representatives of the various road users. In addition, the re-categorisation of offences must also form part of a wider reflection on the behaviour socially accepted by Belgian drivers and the role that the categorisation of offences and the possible re-characterisation of offences can play in the symbolic acceptability of certain behaviours.

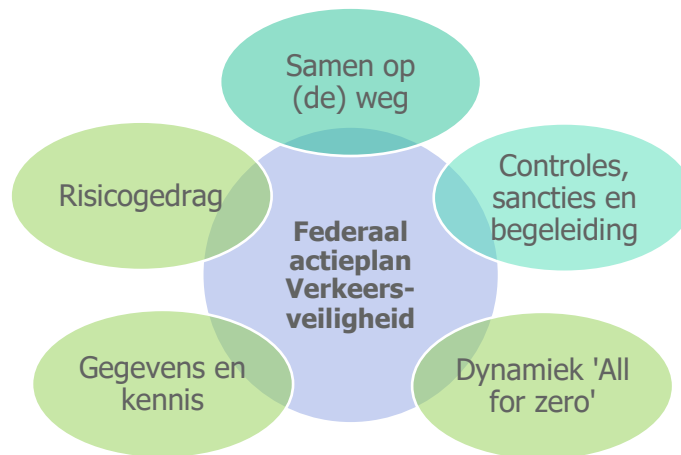
Terminologie

| | |
|-------|--|
| DRUID | Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe, een Europees project waarbij meer dan 20 Europese landen betrokken zijn, gericht op een geïntegreerde aanpak van gevaarlijk rijden onder invloed. |
| KB | Koninklijk Besluit |
| KBS | Kinderveiligheidssysteem |
| ng/mL | Nanogrammen per milliliter |
| OR | Odds Ratio |
| ROI | Rijden onder invloed |
| RR | Relatief risico |
| VWV | CENTREX Wegverkeer |

1 Inleiding

1.1 Context - Federaal plan

Tijdens de laatste Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid in 2021 werd het initiatief "All for Zero" gelanceerd, met de ambitieuze doelstelling om het aantal verkeersdoden op de Belgische wegen tegen 2050 tot nul te herleiden. Om dit doel te bereiken werd het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025 opgesteld waarin vijf actiegebieden worden voorgesteld om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal verkeersdoden aanzienlijk te verminderen. Het derde actiegebied van het plan is gewijd aan strategieën voor controles, sancties, ondersteuning en opleiding (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2021). Dit derde actiegebied sluit aan bij de vele ontwikkelingen die de handhavingsmechanismen hebben doorgemaakt waaronder de categorisering van verkeersovertredingen in vier graden van gevaarlijkheid, de gekruiste recidive en de automatisering van bepaalde overtredingen via onmiddellijke inning. Het belangrijkste doel van deze ontwikkelingen is om recidive achter het stuur effectiever te bestrijden. Dit blijft helaas een van de voornaamste factoren voor verkeersonveiligheid: bij één op de drie ongevallen is een recidivist betrokken (Wardenier et al., 2021).



Figuur 1. De vijf actiegebieden van het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid
Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (2021)

Binnen dit derde actiegebied beoogt maatregel 15 van het Federaal Plan aangepaste sancties toe te passen op basis van het gevaar dat wordt veroorzaakt door de overtreding:

"Sancties die afgestemd zijn op het veroorzaakte gevaar: de wetgever heeft vier overtredingsgraden ingevoerd. De categorisering werd in 2005 ingevoerd en is sindsdien meerdere keren aangepast. De algemene samenhang van het systeem moet worden gecontroleerd, rekening houdend met de kwetsbaarheid van bepaalde categorieën weggebruikers. De overtredingsgraden en de bijbehorende sancties moeten worden herbekeken om ervoor te zorgen dat de strafmaat in verhouding staat tot het veroorzaakte gevaar, met name voor kwetsbare weggebruikers" (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2021).

In het verlengde van dit Federaal Plan voor Verkeersveiligheid is het doel van deze studie om mogelijke herzieningen van de huidige categorisering van verkeersovertredingen vast te stellen, rekening houdend met het gevaar dat ze op de weg vertegenwoordigen en uitgaande van de volgende vraag: "Zijn overtredingen consequent geclassificeerd volgens het risico op een dodelijk ongeval dat ze in het verkeer vertegenwoordigen?"

Om het risico van verkeersovertredingen te documenteren en bij te dragen aan deze discussie over de samenhang van de categorisering van overtredingen, is de studie opgedeeld in drie fasen voor de gegevensverzameling. Iedere fase schetst de risico's verbonden aan een specifiek aantal overtredingen. Dit door de risico's te documenteren die zijn beoordeeld door wetenschappelijk onderzoek en de niveaus van risico te verzamelen die worden vertegenwoordigd door een selectie van overtredingen die door een

panel van experts zijn beoordeeld. Vervolgens wordt het puzzelstuk van de overweging aangevuld met de percepties van vertegenwoordigers van het handhavingsbeleid inzake verkeersveiligheid en toxicologen over het onderwerp.

Het rapport over deze drie fasen moet idealiter worden beschouwd als een werk- en denkinstrument met als doel actiepunten vast te stellen voor de herziening van de categorieën overtredingen.

1.2 Wetgevend kader - in het kort

De vier graden van verkeersovertredingen werden vastgelegd bij het Koninklijk Besluit (KB) van 30 september 2005. Dit KB stelt dat het onderscheid dat voorheen werd gemaakt tussen gewone en zware overtredingen is afgeschaft en dat overtredingen nu worden ingedeeld volgens de criteria die zijn vastgelegd in artikel 29 van de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer. Dit artikel specificeert ook de sancties voor snelheidsovertredingen waarbij deze gelijktijdig worden behandeld binnen het gradensysteem.

Hoofdstuk II. Verkeerstekens, Art. 29¹ :

§ 1. De Koning kan overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen en die van die aard zijn dat ze bij een ongeval bijna onvermijdbaar leiden tot fysieke schade en overtredingen die bestaan uit het negeren van een stopbevel van een bevoegd persoon, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, als zodanig aanwijzen als overtredingen van de vierde graad. Deze overtredingen worden gestraft met een geldboete van 40 euro tot 500 euro en met een verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar. Wanneer de rechter het verval van het recht tot sturen niet uitspreekt, motiveert hij deze beslissing.

De Koning kan overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen en overtredingen die bestaan uit het negeren van een bevel van een bevoegd persoon, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, als zodanig aanwijzen als overtredingen van de derde graad. Deze overtredingen worden gestraft met een geldboete van 30 euro tot 500 euro.

De Koning kan overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten die de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar brengen en de overtredingen die bestaan uit het onrechtmatig gebruiken van parkeerfaciliteiten voor personen met een handicap of uit gedragingen inzake de inschrijving waardoor men zich aan vervolging kan onttrekken, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, als zodanig aanwijzen als overtredingen van de tweede graad. Deze overtredingen worden gestraft met een geldboete van 20 euro tot 250 euro. (...) (...)

§ 2. De andere overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten zijn overtredingen van de eerste graad en worden gestraft met een geldboete van 10 euro tot 250 euro. (...)

§ 3. Het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid bepaald in de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten wordt gestraft met een geldboete van 10 euro tot 500 euro.

De rechter houdt rekening met het aantal kilometer per uur waarmee de toegelaten maximumsnelheid wordt overschreden.

De volgende overtredingen worden bovendien gestraft met een verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar:

- het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid met meer dan 40 kilometer per uur, of:
- het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid met meer dan 30 kilometer per uur binnen een bebouwde kom, in een zone 30, schoolomgeving, erf of woonerf.

Wanneer de rechter het verval van het recht tot sturen niet uitspreekt, motiveert hij deze beslissing.

Alle overtredingen van de reglementen vastgesteld op basis van deze gecoördineerde wetten die niet expliciet worden genoemd in dit besluit, worden beschouwd als overtredingen van de eerste graad (zie art.

¹ <https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1968031601~invynqx4tj> (geconsulteerd op 13 maart 2023).

29§2). Wat snelheidsovertredingen betreft, onderscheidt de wetgever deze van de vier graden en de specifieke kenmerken afhankelijk van de locatie waar ze worden gepleegd. Hierbij worden aanvullende sancties bepaald die de hoofdsanctie begeleiden (art. 29§3 van de wet van maart 1968). Bovendien voorziet de wet in boetebedragen voor elke overtredingsgraad.

Overtredingen met betrekking tot rijbewijzen en leervergunningen, vluchtmisdrijven en rijden onder invloed van alcohol, drugs of geneesmiddelen worden apart van de vier graden behandeld. De strafbepalingen met betrekking tot deze overtredingen zijn opgenomen in de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, Titel IV - Strafbepalingen en veiligheidsmaatregelen, Hoofdstuk III, art. 30, 33, 34 en 35, Hoofdstuk Vbis, art. 37bis.

De categorisering van de overtredingsgraden is dus gebaseerd op de begrippen "onrechtstreeks en rechtstreeks in gevaar brengen". Hoewel het onderscheid tussen de begrippen "onrechtstreeks" en "rechtstreeks" duidelijk lijkt, blijkt bij het bespreken van de categorisering van overtredingen, en meer specifiek de aard van de overtredingen en het gevaar dat ze met zich meebrengen, dat dit onderscheid minder waterdicht is dan het op het eerste gezicht lijkt. Sommige overtredingen kunnen met name in de loop der tijd van categorie veranderen.

Om de reikwijdte van deze termen te begrijpen, bieden de parlementaire werkzaamheden van het "Wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer" een toelichting die helpt bij het beter begrijpen van de flexibiliteit van de categorisering van overtredingen en dus hoe ze zijn opgebouwd:

« Tijdens de werkzaamheden hield de werkgroep vast aan een duidelijk uitgangspunt: om een overtreding te categoriseren moet men rekening houden met de wijze waarop deze overtreding het meest wordt begaan, overeenkomstig de meest voorkomende omstandigheden en abstractie makend van uitzonderlijke gevallen.

Er wordt met andere woorden uitgegaan van de aard van de overtreding zelf, en niet met mogelijk gevolgen die te wijten zijn aan andere factoren.

Hieruit blijkt dat er de facto wel degelijk een verschil bestaat tussen rechtstreeks dan wel onrechtstreeks in gevaar brengen.

(...)

In de context van het verkeer betekent dit dat overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen worden gekwalificeerd op basis van de omvang van het risico dat de overtreder neemt bij het wetens en willens in gevaar brengen van personen

Wanneer meer bepaald het ongevalsrisico reëel is, betreft het overtredingen van de derde of vierde graad; is het risico klein (potentieel), betreft het overtredingen van de tweede graad.

Het verdere onderscheid tussen overtredingen van de derde en de vierde graad wordt gemaakt op basis van het risico op lichamelijke schade: wanneer er niet alleen een reëel ongevalsrisico is, maar het ongeval bovendien bijna onvermijdelijk tot lichamelijke schade leidt, betreft het een overtreding van de vierde graad.

(...)

Gelijkenissen met het strafrecht

Zowel in het Belgische Strafwetboek, de rechtspraak als de rechtsleer wordt een onderscheid gemaakt tussen opzettelijke misdrijven en misdrijven die ontstaan uit onachtzaamheid.

(...)

Bij indirecte opzet stelt de dader zich wetens en willens bloot aan de geenszins als denkbeeldig te verwaarlozen kans dat een bepaald gevolg, dat een strafbaar feit impliceert, zal intreden (1).

Onopzettelijke misdrijven hebben overeenkomstig de heersende rechtspraak en rechtsleer betrekking op een gebrek aan voorzichtigheid of een gebrek aan voorzorg. De dader is er zich weliswaar van bewust dat zijn handeling anderen kan schaden, maar hij vertrouwt er op — door een verkeerde inschatting van de situatie — dat deze mogelijke gevolgen niet zullen intreden »

(Senaat², 5 juli 2005).

2

<https://www.senate.be/www/webdriver?MItabObj=pdf&MIcolObj=pdf&MInamObj=pdfid&MItypeObj=application/pdf&MIvalObj=50333995>

2 Methodologie

2.1 Doelstellingen en aanpak

Als onderdeel van een verkennende aanpak is het doel van deze studie om de risiconiveaus van dodelijke ongevallen te bepalen die worden vertegenwoordigd door verkeersovertredingen, en om mogelijke manieren te identificeren om overtredingen te hercategoriseren. Om dit te bereiken is een methode van drie fasen voor analyse en gegevensverzameling toegepast. Deze drie fasen vonden achtereenvolgens plaats zonder onderlinge afhankelijkheid:

- (1) Fase 1 - Objectieve analyse: er werd een literatuurreview uitgevoerd naar de ongevalsrisico's door gevaarlijk gedrag op de weg. De selectie en de soorten geanalyseerde documenten worden beschreven in sectie 2.2.1. De resultaten van deze literatuurreview worden beschreven in hoofdstuk 3.
- (2) Fase 2 - Beoordeling door experts: aan de hand van een vragenlijst die naar de leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid en verkeersveiligheidsexperts werd gestuurd, werden 128 overtredingen beoordeeld om te bepalen in welke mate deze overtredingen het risico op dodelijke ongevallen verhogen wanneer ze worden begaan. De scores die voor elke overtreding werden verzameld, werden gebruikt om te bepalen of deze overtredingen een matig tot extreem verhoogd ongevalsrisico vertegenwoordigen, of geen verhoogd ongevalsrisico. De resultaten van deze analyse worden uiteengezet in hoofdstuk 4 en de methodologie in sectie 2.2.2.
- (3) Fase 3 - Diepgaande analyse: er werden een reeks diepgaande gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van het handavingsbeleid inzake verkeersveiligheid (politie, openbaar ministerie, rechtbank), evenals met toxicologen, om de parameters, voorwaarden en mogelijkheden te verfijnen voor het hercategoriseren van overtredingen op basis van het risico op dodelijke ongevallen dat ze vertegenwoordigen. De methode van de gegevensverzameling en de selectie van de deelnemende profielen worden beschreven in sectie 2.2.3. De resultaten worden beschreven in hoofdstuk 5.

2.2 Gegevensverzameling

2.2.1 Objectieve analyse (literatuurreview)

De objectieve analyse werd uitgevoerd aan de hand van samenvattende documenten waarin de resultaten van verschillende onderzoeken werden samengebracht. Tijdens de literatuurreview werden verschillende bronnen geraadpleegd:

- Thematische rapporten van het ERSO (https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en)
- SafetyCube-rapporten (<https://www.roadsafety-dss.eu/#/knowledge>)
- Informatiefiches van het SWOV (<https://swov.nl/nl/factsheets?f%5B0%5D=thema%3A1487>)
- Thematische rapporten (Briefings) van het Vias institute (<https://www.briefings.vias.be/>)

Indien er beperkte informatie beschikbaar was met betrekking tot specifiek gedrag, werden extra zoekopdrachten uitgevoerd in samenvattende documenten. Dit werd gedaan om de objectieve analyse te versterken door samenvattingen en beoordelingen toe te voegen die beschikbaar zijn op de website van de Europese Unie (https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy_en) of in studies die toegankelijk zijn via openbare platforms (zoals PubMed Central). Deze studies dienden te zijn gepubliceerd na het jaar 2000 en vóór april 2023, de afsluitingsdatum van deze analysefase. De trefwoorden die voor deze aanvullende zoekopdrachten werden gebruikt, bestonden uit een beschrijving van de overtreding ("snelheid") in combinatie met een indicatie van het type risico en ongeval ("relatief ongevalsrisico"). Deze zoekopdrachten werden uitgevoerd in het Frans, Nederlands en Engels.

[OVERTREDING X] + [ONGEVALSRISICO].
+ [DODELIJK ONGEVALSRISICO].
+ [ONGEVALSRISICO ZWAARGEWONDEN].
+ [ONGEVALSRISICO DODELIJKE LETSELS].

De beoordelingen van het ongevalsrisico, "alle soorten ongevallen", werden opgenomen in de literatuurreview omdat ze algemene indicaties geven over het ongevalsrisico, met name voor gedragingen waarvoor het risico op een dodelijk ongeval niet is beoordeeld. Ze bieden inzicht in de gevaarlijkheid van het gedrag in termen van ongevalsrisico.

De relatieve risico's of odds ratio's van ongevallen (alle soorten ongevallen of met dodelijke afloop en/of met zwaar- of lichtgewonden) in functie van geslacht, leeftijdsgroep, tewerkstellingsstatuut en etniciteit worden in dit document niet besproken. De relatieve risico's (RR) en odds ratio's (OR) in de tabellen hebben betrekking op autobestuurders. Waar beschikbaar zijn RR's en OR's voor fietsers, voetgangers en andere weggebruikers opgenomen en gespecificeerd.

2.2.2 Vragenlijst voor de beoordeling door experts

Een vragenlijst³ met 128 overtredingen, van de tweede tot de vierde graad, evenals snelheidsovertredingen en overtredingen met betrekking tot rijden onder invloed, werd voorgelegd aan de gewone en plaatsvervangende leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid (FCVV). De FCVV-leden komen uit diverse achtergronden binnen het domein van mobiliteit en verkeersveiligheid. De volgende personen zijn vertegenwoordigd:

- De federale overheid: FOD Mobiliteit en Vervoer, Federale Politie en CENTREX Wegverkeer (CWV), College van procureurs-generaal, FOD Economie;
- De drie Gewesten;
- De lokale overheden;
- De belangengroepen en beroepsfederaties;
- Het Vias institute.

Als vertegenwoordigers van verschillende expertisedomeinen inzake mobiliteit en verkeersveiligheid hebben deze verschillende leden de taak om actuele trends, statistieken en studies over verkeersveiligheid te identificeren en te bespreken; informatie uit te wisselen tussen de verschillende vertegenwoordigers; adviezen en aanbevelingen te formuleren over wetwijzigingen; de inhoud van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid voor te bereiden en doelstellingen voor te stellen om het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers te verminderen (FOD Mobiliteit en Vervoer).

Als onderdeel van dit project werden de FCVV-leden per e-mail benaderd met de vraag een aantal overtredingen te beoordelen door te bepalen in welke mate de gepleegde overtreding het risico op een dodelijk ongeval of op een dodelijk letsel verhoogt. Deze beoordeling moest worden gebaseerd op een beoordelingsschaal van 'niet verhoogd' tot 'extreem verhoogd'.

Om verwarring te voorkomen, werd in de richtlijnen expliciet vermeld dat de beoordeling niet tot doel had de prevalentie van het risico op het plegen van de overtreding vast te stellen, maar uitsluitend om te evalueren in welke mate het ongevalsrisico toeneemt wanneer de overtreding wordt begaan. Voor elke overtreding werden het bijbehorende artikel en reglement, evenals de ernst ervan, vermeld. Daarnaast hadden de FCVV-leden ook de mogelijkheid om de lijst van beoordeelde overtredingen aan te vullen door bijkomende overtredingen voor te stellen in een speciaal tabblad in het ingediende document.

De Federale Commissie voor Verkeersveiligheid bestaat uit volgende organisaties:

1. Service public fédéral Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
2. CENTREX Circulation routière/ CENTREX Wegverkeer
3. Police fédérale de la route/ Federale wegpolitie
4. Police locale (CPPL) / lokale politie (VCLP)
5. Collège des procureurs généraux/ College van procureurs-generaal
6. Direction générale Statistique – Statistics Belgium du Service public fédéral Économie/ Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium van de Federale Overheidsdienst Economie
7. Institut Vias/ Vias Institute
8. Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG)
9. Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW)

³ De lijst van 128 overtredingen, hun categorie en het wetsartikel dat op de overtreding betrekking heeft, is opgenomen in bijlage I bij dit rapport.

10. Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale/ Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Brulocalis) ;
11. Assuralia
12. Associations de piétons/Verenigingen van voetgangers
13. Associations de personnes à mobilité réduite/ Verenigingen van personen met beperkte mobiliteit
14. Associations de cyclistes/Fietsverenigingen
15. Associations de deux-roues motorisés/gemotoriseerde tweewielersverenigingen (Fedemot/MCC/MAG)
16. Fédération belge de l'Industrie Automobile et du Cycle/ Belgische Federatie van de Automobielen en Tweewielerindustrie (FEBIAC)
17. Fédération de l'industrie technologique/Federatie van de technologische industrie (Agoria)
18. Touring
19. VAB
20. Royal Automobile Club of Belgium/Koninklijke Automobielen Club van België (RACB)
21. Responsible Young Drivers
22. Association des Parents d'Enfants Victimes de la Route/Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK)
23. Fédérations professionnelles des secteurs du transport et de la logistique/Beroepsfederaties van de vervoers- en logistieke sector (TLV/UPTR/Febetra)
24. Fédération belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars et des Organismes de voyages/ Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en Reisorganisatoren (FBAA)
25. Région flamande/ Vlaams Gewest: MOW & VSV
26. Région wallonne/ Waals Gewest: SPW & AWSR
27. Région de Bruxelles-Capitale/ Brussels Hoofdstedelijk Gewest : Deux représentants effectifs de la SPRB

Naast de FCVV-experts werden ook andere verkeersveiligheidsexperts uitgenodigd om deel te nemen aan de beoordeling. Deze experts zijn ofwel vertegenwoordigers van de academische en onderzoekswereld (professoren en onderzoekers van universiteiten of instituten), mobiliteits- en/of verkeersveiligheidsadviseurs, of lokale of federale politievertegenwoordigers met wie het Vias institute de kans heeft gehad om samen te werken in andere projecten met betrekking tot sancties en de wegcode. Deze experts werden afzonderlijk per e-mail gecontacteerd.

De beoordelingschaal van de enquête om overtredingen te beoordelen bestaat uit 6 niveaus van antwoorden:

- **Niet verhoogd:** deze overtreding verhoogt niet de kans op een dodelijk ongeval of dodelijk letsel voor een van de betrokkenen;
- **Licht verhoogd:** deze overtreding verhoogt licht de kans op een dodelijk ongeval of dodelijk letsel voor een van de betrokkenen;
- **Matig verhoogd:** deze overtreding verhoogt matig de kans op een dodelijk ongeval of dodelijk letsel voor een van de betrokkenen;
- **Gemiddeld verhoogd:** deze overtreding verhoogt gemiddeld de kans op een dodelijk ongeval of dodelijk letsel voor een van de betrokkenen;
- **Sterk verhoogd:** deze overtreding verhoogt sterk de kans op een dodelijk ongeval of dodelijk letsel van voor van de betrokkenen;
- **Extreem verhoogd:** deze overtreding verhoogt extreem de kans op een dodelijk ongeval of dodelijk letsel bij een van de betrokkenen.

Van de 29 organisaties die deel uitmaken van de FCVV, hebben 17 organisaties⁴ de ingevulde vragenlijst met hun beoordeling van de overtredingen ingediend, wat overeenkomt met een responspercentage van 62%. Enkele organisaties die niet hebben gereageerd, hebben de FCVV per e-mail laten weten dat ze ervoor kozen om niet deel te nemen aan de enquête, ofwel zonder specifieke reden of met vermelding van de redenen. De belangrijkste redenen die werden opgegeven waren:

- de moeilijkheid om het risico op een dodelijk ongeval te beoordelen op basis van de gegeven parameters

⁴ Om voor de hand liggende redenen van gegevensanonymisering kan het Vias institute niet de exacte namen communiceren van de organisaties die deelnamen aan de studie, noch van de organisaties die niet wensten deel te nemen. Respondenten die ingevulde vragenlijsten terugstuurden, zijn de officiële vertegenwoordigers van de FCVV-leden.

- het niet in aanmerking nemen van de context van de overtreding
- te brede of te vage vragen
- de zeer hoge mate van subjectiviteit (dit aspect wordt hieronder besproken, in sectie 2.3)

Er werd ook andere feedback gegeven in de vragenlijst:

"Sommige overtredingen op de lijst kunnen in totaal verschillende situaties voorkomen, waarbij de kans op slachtoffers in de ene situatie veel groter is dan in de andere. Dit heeft de beoordeling van de gesloten lijst soms erg moeilijk gemaakt en kan leiden tot arbitraire interpretaties van antwoorden." (Respondent B).

Deze valkuilen en vertekeningen worden besproken in sectie 3.3 van dit rapport.

Wat de weging van de antwoorden betreft, om ervoor te zorgen dat er evenwicht is tussen de verschillende vertegenwoordigde organisaties binnen de FCVV, is bepaald dat elke organisatie één stem vertegenwoordigt (één organisatie = één stem). Op dezelfde manier vertegenwoordigen de experts die parallel zijn gecontacteerd, elk één stem.

Alle beoordelingsroosters die naar het Vias institute werden gestuurd, werden tot één document samengevoegd, zodat de beoordelingsniveaus per overtreding konden worden bijgehouden. Vervolgens werd een overkoepelend rooster gemaakt om alle niveaus per overtreding te tellen. De lege vakken zijn geïnterpreteerd als "niet verhoogd" en zijn als zodanig geteld⁵. Wat betreft de opmerkingen die beschikbaar zijn in sommige vragenlijsten of de nota's die de teruggestuurde vragenlijst vergezellen, worden deze ook opgenomen in de analyses als aanvullende antwoorden. Om de resultaten van de beoordelingen voor te stellen, zijn de overtredingen gegroepeerd in drie niveaus en worden ze uiteengezet in hoofdstuk 4 van dit rapport:

- (1) overtredingen die het risico op een dodelijk ongeval niet verhogen.
- (2) overtredingen met een matig verhoogd ongevalsrisico.
- (3) overtredingen met een sterk verhoogd ongevalsrisico.

Ter aanvulling van het overzicht zijn overtredingen opgenomen die resultaten hebben verzameld waaruit geen duidelijke beslissing kan worden afgeleid over het niveau van het risico op dodelijke ongevallen dat ze vertegenwoordigen. Deze overtredingen worden behandeld in sectie 5.4. Ten slotte hadden de experts de mogelijkheid om hun beoordeling aan te vullen met een lijst van overtredingen waarvoor zij ook een beoordeling wilden geven. Deze overtredingen (en situaties) worden behandeld in sectie 5.5.

2.2.3 Diepgaande benadering van de experts

De bespreking van de categorisering van overtredingen vereiste overleg met de verschillende spelers die betrokken zijn bij het handhavingsbeleid inzake verkeersveiligheid. Dit om inzicht te krijgen in de uitdagingen van de categorisering, zowel op het terrein als in het besluitvormingsproces met betrekking tot vervolging en sancties. Anderzijds was er overleg met experts op het gebied van toxicologie nodig om de verzamelde resultaten tijdens de literatuurreview te verfijnen. Deze spelers stelden ons in staat om de kwestie van de categorisering van overtredingen en het gevaar van dodelijke ongevallen dat bepaalde overtredingen met zich meebrengen, vanuit hun perspectief te benaderen. Om voor de hand liggende redenen van anonimiteit kunnen we slechts in beperkte mate aangeven tot welke professionele functies en/of arrondissementen deze verschillende profielen behoren.

- 1) De experts van het handhavingsbeleid inzake verkeersveiligheid werden geselecteerd om de drie niveaus van de besluitvormingsketen te vertegenwoordigen:
 - (a) Het niveau met betrekking tot **controles** (en opsporing): de lokale en federale politiediensten vervullen gezamenlijk taken met betrekking tot het beheer van de verkeersveiligheid via vier fundamentele assen: de uitvoering van preventieve en repressieve maatregelen om de naleving van de verkeersregels te garanderen (met inbegrip van de organisatie van educatieve initiatieven en de uitvoering van verkeersveiligheidscampagnes); het reguleren van het verkeer in geval van ernstige en onverwachte verstoringen van de mobiliteit; het opstellen van

⁵ Methodologische opmerking: 2 vragenlijsten hebben lege vakjes. In deze twee vragenlijsten werden voor de beoordeelde overtredingen scores verzameld variërend van "licht toegenomen" tot "extreem toegenomen". De keuze om de vakjes te interpreteren als "niet toegenomen" scores leek daarom de mening van de twee deelnemende organisaties weer te geven.

verslagen in geval van verkeersongevallen; het verstrekken van advies aan de bevoegde autoriteiten op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid⁶.

Dit niveau van de besluitvormingsketen werd vertegenwoordigd door de lokale politie, de federale wegpolie en het CWV. Vier van hun vertegenwoordigers namen deel aan de discussie, en het gesprek vond plaats in de vorm van een groepsdiscussie in de gebouwen van de federale politie:

- a. een strategisch analist en beleidsondersteuner van het CWV (Respondent 1);
- b. een beleidsadviseur van het CWV (Respondent 2);
- c. een coördinerend vertegenwoordiger van de lokale politie (Respondent 3);
- d. een coördinerend vertegenwoordiger van de federale politie/CWV (Respondent 4).

Er werd contact opgenomen met de vertegenwoordigers van het CWV en de federale/lokale politie nadat ze een negatief antwoord hadden ontvangen op het verzoek van het Vias institute aan alle FCVV-leden betreffende de beoordeling van de 128 overtredingen. Aangezien deze twee organisaties niet wilden deelnemen aan de vorige fase van de studie, maar een belangrijk niveau vertegenwoordigen in de besluitvormingsketen van het handhavingsbeleid inzake verkeersveiligheid, hebben de Vias-onderzoekers de gelegenheid benut tijdens de gesprekken om hun standpunten over de categorisering van overtredingen te documenteren. Daarnaast was het CWV, via zijn kennis- en informatiecentrum voor verkeersveiligheid, in 2022 ook benaderd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer om een advies op te stellen over de categorisering van overtredingen volgens het KB van 30 september 2005. Het CWV-advies stelde een aantal inconsistenties vast in de classificatie van de verkeersovertredingen. Een zeer beknopte samenvatting van dit advies is opgenomen in hoofdstuk 6 van dit rapport.

- (b) Het niveau met betrekking tot **vervolgning**: het parket, ook bekend als het openbaar ministerie, vertegenwoordigt de maatschappij en verdedigt haar belangen. Het parket is verantwoordelijk voor het onderzoeken van deze overtredingen en het instellen van vervolging, indien nodig, voor de rechtbanken. Een substituut-procureur des Konings, die bevoegd is voor politiezaken in het Waalse Gewest, nam deel aan de studie door middel van een online diepgaand gesprek.
 - (c) Het niveau met betrekking tot **straffen**: De rechtbank (en de rechter) heeft als taak om uitspraak te doen over zaken, waarbij allerlei elementen in overweging worden genomen bij het nemen van beslissingen (zoals de feiten en hun ernst, onder andere). Een politierechter in het Waalse Gewest nam deel aan de studie via een online diepgaand gesprek.
- 2) Om het puzzelstuk van de besluitvormingsketen aan te vullen, nam ook een **advocaat-generaal**, een strafrechtadvocaat gespecialiseerd in het verkeersrecht, deel aan de studie om het aspect met betrekking tot de interpretatie van de wet aan de discussies toe te voegen en om te identificeren welke strafrechtelijke maatregelen bestaan voor overtredingen die leiden tot dodelijke gevolgen.
 - 3) En tot slot, om het begrip van het risico van rijden onder invloed van drugs te verfijnen, namen twee experts (één Franstalige - Respondent A – en één Nederlandstalige - Respondent B) in **toxicologie** van het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC) deel aan de studie. Deze experts namen samen deel aan een online gesprek.

Deze verschillende profielen werden gecontacteerd via de FCVV-leden en via het netwerk van het Vias institute.

2.3 Methodologische aanpak - bespreking van de vertekeningen

Het gegevensverzamelingsproces via de vragenlijst die naar FCVV-experts werd gestuurd, is onderhevig aan een aantal vertekeningen. Een daarvan is de subjectiviteit en de affectieve vertekening van de antwoorden. De antwoorden van de respondenten, die de organisatie vertegenwoordigen, kunnen afhankelijk zijn van de ervaring van de respondent, de ideologische en/of politieke positie van de organisatie en de respondent, de interpretatie die aan de overtreding en aan de beoordeling wordt gegeven, enz. Deze aanpak heeft het echter mogelijk gemaakt om de inzichten van de verschillende organisaties die de verschillende weggebruikers vertegenwoordigen, te verzamelen. Bovendien heeft deze methode van gegevensverzameling het mogelijk gemaakt om overtredingen te identificeren die, volgens de stemmen

⁶ https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2009101605&table_name=wet (geraadpleegd op 15 september 2023).

van de experts, een heroverweging van hun huidige graad vereisen op basis van het risico op dodelijke ongevallen dat ze met zich meebrengen.

Om het standpunt van elke organisatie even zwaar te laten wegen en om ervoor te zorgen dat elke organisatie vertegenwoordigd kon zijn (op voorwaarde dat ze deelnam aan de enquête), werd een weging van "1 vragenlijst/organisatie = 1 stem" toegepast.

De lengte van de vragenlijst is een andere vertekening in de methodologische aanpak: met 128 overtredingen om te beoordelen, kost deze taak tijd. De aandacht kan soms verslappen en de consistentie van de beoordelingen kan veranderen naarmate de vragenlijst wordt ingevuld. Om het antwoordproces zoveel mogelijk te vereenvoudigen, werd een keuzemenu met de risiconiveaus in de vragenlijst ingevoegd; op dezelfde manier hadden respondenten de mogelijkheid om overtredingen te filteren op basis van hun referentieartikel, hun graad of op sleutelwoorden. De overtredingen werden opgesomd in het Nederlands en het Frans.

Bovendien wilde een van de opmerkingen die ons werden toegestuurd, vaststellen of het beoordeelde risico verhoogd was voor "fietsers, voetgangers, passagiers in bepaald vervoer, de bestuurder, enz. Het doel van de oefening om overtredingen te beoordelen was om het risico op een dodelijk ongeval te bepalen, ongeacht de betrokken partij of het nevenslachtoffer. Het doel was om een globale aanpak te hanteren.

3 Resultaten van de literatuurreview

Een aantal gedragingen op de Belgische wegen brengen grote risico's met zich mee door hun frequentie en de ernst van de ongevallen die ze veroorzaken. Deze geschillen alleen al vertegenwoordigen een groot deel van de activiteit van het handhavingssysteem:

- (1) Rijden onder invloed (ROI)
 - Alcohol
 - Drugs
 - Geneesmiddelen
- (2) Overmatige snelheid
- (3) Aflleiding
- (4) Het niet dragen van de gordel/niet gebruiken van het kinderbeveiligingssysteem

Interpretatie van de Relatieve Risico's en Odds Ratio's

De resultaten van de literatuurreview worden uitgedrukt in termen van relatieve risico's (RR) of odds ratio's (OR). De gegevens worden als volgt geïnterpreteerd:

- Het relatieve risico (RR) van een gebeurtenis is de verhouding tussen de waarschijnlijkheid van de gebeurtenis bij blootgestelde mensen en de waarschijnlijkheid van de gebeurtenis bij niet-blootgestelde mensen. Bijvoorbeeld, een RR gelijk aan 4,0 betekent dat blootgestelde mensen 4 keer meer kans hebben op de gebeurtenis dan niet-blootgestelde mensen. Een RR van 1 betekent dat er geen effect is. En een RR lager dan 1 (bijvoorbeeld 0,4) duidt op een gunstig effect. De RR is de eenvoudigste indicator om te interpreteren;
- De Odds Ratio (OR), of kansverhouding, is daarentegen de verhouding van de blootstellingskansen. Het komt overeen met de verhouding tussen de kans dat een gebeurtenis zich voordoet in een groep, gedeeld door de kans dat deze gebeurtenis zich niet voordoet (Stare en Maucourt-Boulch, 2016). De interpretatie is vrij gelijkaardig aan die van de RR als het aantal gebeurtenissen laag is. Een odds ratio van 1 komt overeen met geen effect. In het geval van een gunstig effect is de odds ratio kleiner dan 1. In het geval van een schadelijk effect is de odds ratio groter dan 1. Hoe verder de odds ratio van 1 af ligt, hoe groter het effect.

In de overzichtstabellen worden kleurcodes gebruikt per soort gedrag om de gegevens samen te vatten. Felrood geeft een bijzonder (extreem) hoog relatief risico aan. Een gradatie van rood naar oranje wordt gebruikt om een geleidelijk lager risico aan te duiden. Als er geen kleur wordt gebruikt, betekent dit dat het gedrag volgens de schattingen geen verhoogd risico inhoudt (d.w.z. dat het ongevalsrisico niet verhoogt).

Tabel 1. Legenda voor relatieve risico's en odds ratio's

| Legende | Relatieve Risico en Odds Ratio | Interpretatie |
|----------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Niet verhoogd | ≤ 1 | (geen effect) |
| Licht verhoogd | 1 à 3 | 1 tot 3 keer groter risico |
| Middelmatig verhoogd | 4 à 10 | 4 tot 10 keer groter risico |
| Sterk verhoogd | 10 à 30 | 11 tot 30 keer groter risico |
| Extreem verhoogd | 31 à 400 | 31 tot 400 keer groter risico |

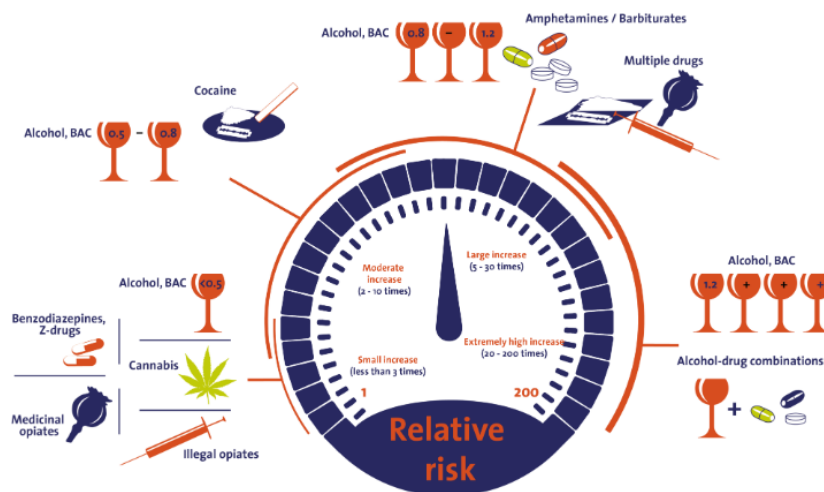
In elke tabel die de risico's van de geanalyseerde gedragingen samenvat, wordt in één kolom het gedrag beschreven (alcoholpercentage, type aflleiding, enz.), in de volgende kolom het geschatte ongevalsrisico (alle soorten ongevallen samen), in de derde kolom het ongevalsrisico met gewonden, in de vierde kolom het risico op een dodelijk ongeval en de laatste bevat de literatuurverwijzing.

Lezers moeten zich er ook van bewust zijn dat de verschillende relatieve risico's of odds ratio's die voor de vier soorten overtredingen zijn gedocumenteerd, niet met elkaar kunnen worden vergeleken. De analyse- en beoordelingsmethoden (case control-onderzoeken, epidemiologische studies, experimentele studies, enz.) en de soorten gegevens die worden gebruikt om ongevalsrisico's te beoordelen, leveren fundamenteel verschillende resultaten op. De resultaten van de verschillende overtredingen moeten dan ook met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Er moet ook worden opgemerkt dat de prevalentie van deze gedragingen niet gedocumenteerd is in deze studie. De prevalenties, meetmethodes en evoluties in de loop der jaren, enz. worden behandeld in de thematische dossiers die gepubliceerd zijn door het Vias institute⁷. Bovendien zijn gegevens met betrekking tot geslacht, leeftijd, meteorologische factoren, fysieke en/of mentale capaciteiten, gewicht van het voertuig, lichtomstandigheden, enz. bewust weggelaten. Als er in de literatuurreview echter bijzonderheden waren met betrekking tot het ongevalsrisico afhankelijk van de leeftijd (leeftijdsgroep) en/of het geslacht van de bestuurder en/of het type gebruiker, dan is deze informatie gedocumenteerd.

3.1 Rijden onder invloed

Rijden onder invloed is en blijft een belangrijke factor voor verkeersonveiligheid en het risico op verkeersongevallen. In de afgelopen decennia hebben talloze studies de impact van dit gedrag op het risico op dodelijke ongevallen en de letselnst onderzocht. Het ongevalsrisico neemt aanzienlijk toe wanneer men onder invloed is van alcohol, drugs of geneesmiddelen, en zelfs nog meer wanneer deze verschillende stoffen worden gecombineerd of wanneer hun concentratie toeneemt (zie Figuur 2, die de evolutie van het relatieve ongevalsrisico illustreert in functie van de alcoholconcentratie, de gebruikte drugs en de combinatie van de twee). Alleen al in Frankrijk schatte een studie dat het risico op een dodelijk ongeval 17,8 keer hoger was voor bestuurders onder invloed van alcohol, terwijl bestuurders onder invloed van cannabis hun risico om verantwoordelijk te zijn voor een dodelijk ongeval met 1,65 vermenigvuldigden (Martin et al., 2017). In België bleek uit metingen in het kader van het DRUID-project dat 38% van de autobestuurders die gewond raakten bij ongevallen positief was voor alcohol, met een BAC van meer dan 0,5 g/l, en dat 13% positief was voor alcohol en drugs/geneesmiddelen (Isalberti et al., 2011).



Figuur 2. Illustratie van het relatieve ongevalsrisico voor ROI van alcohol, drugs en de combinatie van alcohol en drugs. (Bron: SWOV, 2021)

In de volgende vier hoofdstukken wordt een overzicht gegeven van de impact van rijden onder invloed op de verkeersveiligheid en worden de resultaten uiteengezet van de synthese-onderzoeken waarin het risico op dodelijke ongevallen voor het rijden onder invloed van alcohol, drugs, geneesmiddelen en

⁷ Lezers worden uitgenodigd de volgende pagina te raadplegen: <https://www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/>

gecombineerde stoffen wordt beoordeeld. De resultaten worden uitgedrukt in termen van relatief risico (RR) of odds ratio (OR).

Tabel 2 geeft een overzicht van de synthese-onderzoeken met betrekking tot het relatieve risico van ongevallen waarbij rijden onder invloed (ROI) van alcohol, drugs en geneesmiddelen betrokken zijn. Deze onderzoeken zijn geïdentificeerd in de thematische rapporten van ERSA, SWOV, SafetyCube en de briefings van het Vias institute en de aanvullingen op deze thematische rapporten.

Tabel 2. Overzicht van de synthese-onderzoeken betreffende rijden onder invloed (ROI)

| Auteurs en titels Gegevensverzamel ing en doelgroepen | Data verzameling en doelgroepen | Gerapporteerde risico's | Beoordeelde substanties | | |
|--|---|---|----------------------------|-------|------------|
| | | | Alcohol | Drugs | Medicijnen |
| Allsop, R. (2020). Drink Driving as the Commonest Drug Driving—A Perspective from Europe. | Artikel met schattingen van het relatieve risico op dodelijke ongevallen op basis van drie onderzoeken in Engeland (1997) en de Verenigde Staten (2000 en 2017) | Risico uitgedrukt als gecorrigeerde OR (« adjusted ratio ») | 0 | | |
| Asbridge et al. (2014). Cycling-related crash risk and the role of cannabis and alcohol: a case-crossover study | Studie die onderzocht of alcohol- en cannabisgebruik het risico op een ongeval verhogen bij niet-dodelijk gewonde fietsers (N = 393) die op drie Canadese spoedeisende hulpafdelingen werden gezien. De methode was een case-crossoverstudie, waarbij cannabis en alcohol werden geïdentificeerd aan de hand van een bloedmonster of zelfrapportage. Alle fietsers die betrokken waren bij een ongeval en hun blootstellingsstatus (cannabis en alcohol) werden vergeleken tussen de casusperiode (het huidige ongeval) en twee controleperioden: vóór de laatste keer dat het slachtoffer fietste op hetzelfde tijdstip van de dag; en typisch gebruik vóór het fietsen. | Risico uitgedrukt als gecorrigeerde OR (« adjusted ratio ») | 0 | 0 | |
| Bernhoft, I. M., Hels, T., Lyckegaard, A., Houwing, S. & Verstraete, G. (2012). Prevalence and Risk of Injury in Europe by Driving with Alcohol, Illicit Drugs and Medicines. | Gegevens verzameld van een populatie bestuurders in 13 Europese landen - waaronder België - van het DRUID-project. Groep bestuurders die ernstig gewond raakten of omkwamen bij een verkeersongeval en positief testten op verschillende stoffen, vergeleken met de groep bestuurders die gewond raakten of omkwamen bij een verkeersongeval en negatief testten. | Risico uitgedrukt als gecorrigeerde OR (« adjusted ratio ») | 0 | 0 | |
| Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M., et al. (2005). Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study. | De gegevens werden verkregen voor bestuurders die betrokken waren bij 2.871 ongevallen van alle ernstgraden. Voor elke bestuurder die betrokken was bij een ongeval, werden een week na het ongeval twee controlechauffeurs bemonsterd, op dezelfde locatie, op dezelfde dag van de week en op hetzelfde tijdstip. Voor beide groepen bestuurders registreerde een onderzoeksteam observaties, vulde een korte vragenlijst in en nam ademstalen af om het alcoholgehalte te meten. | Risico uitgedrukt als relatieve risico | 0 | | |
| Chihuri, S. & Li, G. (2017). Use of prescription opioids and motor vehicle crashes: A meta-analysis | De studies die zijn opgenomen in deze meta-analyse onderzoeken de associatie tussen het gebruik van opioïden (op recept) en de betrokkenheid van consumenten-bestuurders bij verkeersongevallen. | Risico uitgedrukt als OR | | | 0 |
| Elvik, R. (2013). Risk of road accident associated with the use of drugs: A systematic review and meta-analysis of evidence from epidemiological studies | Meta-analyse en systematische review van studies naar het ongevalsrisico van rijden onder invloed van drugs en medicijnen. Deze meta-analyse omvat 66 studies met in totaal 264 schattingen van de effecten van drugs en medicijnen op het ongevalsrisico. | Risico uitgedrukt als OR | | 0 | 0 |
| European Commission (2021). Road Safety Thematic Report - | Het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid (ERSO) levert betrouwbare en vergelijkbare gegevens over verkeersongevallen, diepgaande analyses en informatie over verkeersveiligheidspraktijken en -beleid in de EU. Het | Risico uitgedrukt als relatieve risico | 0 | 0 | |

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|---|
| Alcohol, drugs and medicine. | thematische rapport 'Alcohol, drugs en medicijnen' geeft een overzicht van de belangrijkste onderzoeksvragen en analyseresultaten met betrekking tot dit thema. | | | | |
| Hels et al. (2011). <i>Risk of injury by driving with alcohol and other drugs</i> . DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). | Gegevens verzameld uit 9 Europese landen - waaronder België. De studie beoordeelt het risico om ernstig of dodelijk gewond te raken als gevolg van rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen. 2.490 gewonde en 1.112 gedode automobilisten werden in de evaluatie opgenomen. De gegevens voor de controlegroep waren afkomstig van gedragsstudies (enquête langs de weg). | Risico uitgedrukt als relatieve risico | O | O | |
| LeRoy, A.A. & Morse, L.M. (2008). Multiple Medications and Vehicle Crashes: Analysis of Databases | Met behulp van demografische databases werd in deze studie de associatie geanalyseerd van de nadelige effecten van meervoudig geneesmiddelengebruik, interacties tussen geneesmiddelen en ziekten en geneesmiddelen op verkeersongevallen bij mensen van 50 jaar en ouder. Het doel van dit onderzoek is het bepalen van de relatieve frequentie van verschillende combinaties van geneesmiddelen die worden gebruikt door mensen die een verkeersongeval hebben gehad en mensen die dat niet hebben gehad, door het analyseren van databases met eigendomsrechten en databases zonder eigendomsrechten, en het uitvoeren van een case-control studie naar de mogelijke associaties tussen het gebruik van geneesmiddelen (en combinaties daarvan) en verkeersongevallen bij oudere bestuurders. | Risico uitgedrukt als OR | | | O |
| Martinez-Ruiz et al. (2013). Risk factors for causing road crashes involving cyclists: An application of a quasi-induced exposure method | Spaans onderzoek met een analyse van 19.007 aanrijdingen tussen een fiets en een ander voertuig waarbij slechts één van de bestuurders een overtreding heeft begaan, en 13.540 records met daarin de groep fietsers die geen overtreding heeft begaan bij bovengenoemde aanrijdingen, evenals fietsers die betrokken waren bij ongevallen waarbij alleen een fiets betrokken was. Er werden aangepaste odds ratio's berekend voor de verantwoordelijkheid van elk ongevalstype voor elke onderzochte factor. | Risico uitgedrukt als OR | O | | |
| Peck, R. C., Gebers, M. A., Voas, R. B. & Romana, E. (2008). The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk | Case-controlemethode gebaseerd op gegevens die eerder verzameld waren in Verenigde Staten (Blomberg et al., 2005). De gegevens werden opnieuw geanalyseerd met een gevoeliger methode voor het detecteren van interactie-effecten dan de methode die in de eerste analyse werd gebruikt. Een voorwaardelijke logistische regressieanalyse toonde een zeer significante interactie aan tussen leeftijd en alcoholpromillage, waarbij er verschillen waren tussen bestuurders jonger dan 21 jaar en bestuurders van 21 jaar en ouder. | Risque exprimé en RR | O | | |
| Rogeberg, O. & Elvik, R. (2016). The effects of cannabis intoxication on motor vehicle collision revisited and revised. | Deze studie repliceert 2 gepubliceerde meta-analyses (met correctie van methodologische tekortkomingen) en actualiseert een eerdere meta-analyse van 28 schattingen uit 21 observationele studies. De risicoschattingen maken gebruik van random-effecten modellen en meta-regressietechnieken. | Risico uitgedrukt als OR | | O | |
| SWOV (2020). Factsheet – Drugs en geneesmiddelen (SWOV, 2021a). Factsheet – Rijden onder invloed van alcohol | De gegevens in de SWOV Factsheet komen uit de studie van Elvik (2013), Rogeberg en Elvik (2016). De gegevens in de SWOV Factsheet zijn afkomstig van Blomberg et al. (2005), met uitzondering van gegevens over jonge bestuurders (Peck et al., 2008, met gebruik van Blomberg et al., 2005) en gegevens over fietsers (Asbridge et al., 2014; N= 313 fietsers). | Risico uitgedrukt als OR | | O | O |
| | | Risico uitgedrukt als relatieve risico | O | | |

3.1.1 Rijden onder invloed van alcohol - Relatief Risico

Al enkele decennia lang is de correlatie tussen rijden onder invloed van alcohol en het ongevalsrisico aangetoond (Hels et al., 2010; Compton & Berning, 2015). Echter, ondanks het verstrijken van de jaren, blijft het rijden onder invloed van alcohol een van de belangrijkste uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid in België. De prevalentie van bestuurders onder invloed van alcohol blijft hoog en het percentage weggebruikers dat positief getest wordt op alcohol en betrokken is bij letselongevallen is aanzienlijk. Bovendien geniet rijden onder invloed van alcohol een zekere mate van sociale acceptatie in België, aangezien meer dan 5%⁸ van de Belgische bestuurders dit persoonlijk aanvaardt. (ESRA3, 2023)

⁸ Dit percentage komt overeen met het antwoord op de vraag "In welke mate vindt u het persoonlijk aanvaardbaar dat een autobestuurder rijdt terwijl hij mogelijk boven de wettelijke alcohollimiet zit om te kunnen rijden?"

Rijden onder invloed van alcohol is vooral problematisch omdat het leidt tot impulsiever en avontuurlijker gedrag (SWOV, 2021). Bestuurders, fietsers en motorrijders die onder invloed rijden, kunnen verkeerssituaties minder goed inschatten, herkennen en beoordelen gevaren minder snel, reageren en sturen minder goed (en minder snel) en zijn minder waakzaam (SWOV, 2021). Deze effecten op de cognitieve vaardigheden dragen in grote mate bij aan het ongevalsrisico, en verhogen het risico zelfs exponentieel (Bernhoft, Hels, Lyckegaard, Houwing, & Verstraete, 2012; Compton & Berning, 2015), deze risicotename is zelfs nog groter bij dodelijke ongevallen (Martensen & Daniels, 2020).

Bovendien hangt de letselernst ook samen met de mate van alcoholconsumptie: de letselernst is vaak evenredig met de mate van alcoholconsumptie, en ongevallen waarbij onder invloed van alcohol wordt gereden, hebben over het algemeen een ernstiger afloop (Blomberg et al., 2005). Dit houdt met name verband met het risicovollere gedrag van bestuurders die rijden onder invloed van alcohol en met de slechtere lichamelijke conditie van regelmatige drinkers (Meesmann et al., 2017).

Wat het aantal verkeersdoden betreft, heeft het ETSC geschat dat 4.000 Europese levens in 2021 gered hadden kunnen worden als alle Europese bestuurders nuchter achter het stuur hadden gezeten (ETSC, 2022). Volgens Martensen & Daniels (2021) zouden jaarlijks 75 doden kunnen worden vermeden als we erin zouden slagen rijden onder invloed in België volledig uit te bannen.

De resultaten in termen van het relatieve risico op letsel- of dodelijke ongevallen voor bestuurders worden weergegeven in tabel 3 hieronder:

Tabel 3. Resultaten van de relatieve risico's voor het rijden onder invloed van alcohol.

| Beschrijving | Relatief risico op een ongeval (alle ongevallen) | Relatief risico op een ongeval met letsel | Relatief risico op een dodelijk ongeval | Referenties |
|---|--|---|---|--|
| $\geq 0,1 \text{ g/l} < 0,5 \text{ g/l}$ | | (1.3 n.s.) * | | Bernhoft, et al. (2012) |
| | 1 – 3 (a) | | | Hels et al. (2011) |
| 0,3 g/L | | | 2 | Allsop (2020) |
| $\geq 0,3 \text{ g/l} \leq 0,5 \text{ g/l}$ | 1,2 | | | Peck et al. (2008) |
| | 1,4 | | | voor jonge bestuurders (onder de 21), Peck et al. (2008) |
| | 1,4 | | | Blomberg et al. (2005) |
| 0,5 g/L | | | 5 | Allsop (2020) |
| $\geq 0,5 \text{ g/l} < 0,8 \text{ g/l}$ | | 4,2* | | Bernhoft, et al. (2012) |
| | 2 – 10 (a) | | | Hels, et al. (2011) |
| BAC 0,8 g/l | | | 10 | Allsop (2020) |
| $\geq 0,8 \text{ g/l} < 1,2 \text{ g/l}$ | 5 – 30 (a) | | | Hels, et al. (2011) |
| BAC 1,0 g/l | 5 | | | Blomberg et al. (2005) |
| | 4 | | | Blomberg et al. (2005) |
| BAC $\geq 1,2 \text{ g/l}$ | | 77.8* | | Bernhoft, et al. (2012) |
| | 20 – 200 (a) | | | Hels et al. (2011) |
| BAC 1,5 g/l | 20 | | | Blomberg, et al. (2005) |

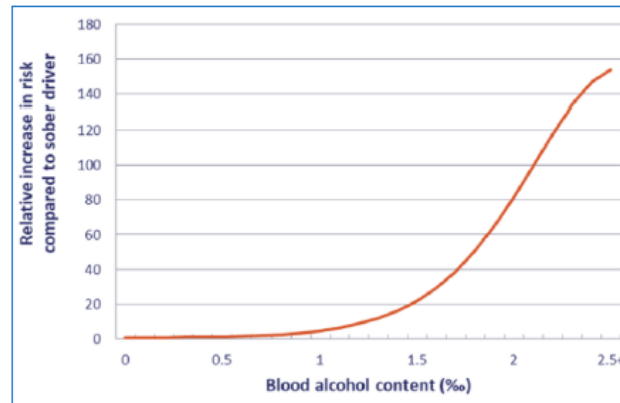
Opmerkingen:

- (1) De data met een (*) zijn uitgedrukt in OR, (**) in aangepaste OR en (***) in niet-aangepaste OR.
- (2) De indicatie (n.s.) verwijst naar "niet significant".
- (3) Resultaten zijn afgerond op de eerste decimaal.
- (4) Vetgedrukte data hebben betrekking op het risico op dodelijke ongevallen.
- (5) De geannoteerde data (a) geven het risico weer om ernstig gewond te raken of te overlijden bij een ongeval. Deze resultaten komen uit de DRUID-studie.

De resultaten van de literatuur over het ongevalsrisico in verband met ROI van alcohol, tonen aan dat het risico op een consistente en constante manier toeneemt in functie van de geconsumeerde en gemeten alcoholconcentraties. Ten eerste tonen Blomberg et al. (2005) in hun grootschalige Amerikaanse studie (N=14.985) aan dat het relatieve ongevalsrisico exponentieel toeneemt met de alcoholconcentratie. De toename is 1,4 keer voor concentraties tussen 0,3 g/l en 0,5 g/l, terwijl dit risico vijf keer hoger is bij een concentratie van 1,0 g/l en 20 keer hoger bij een concentratie van 1,5 g/l. Deze exponentiële toename wordt geïllustreerd in tabel 3.

Hels et al. (2011), in het kader van het Europese DRUID-project, geven ook aan dat het risico op een dodelijk ongeval exponentieel toeneemt met het niveau van de alcoholconcentratie in het bloed. Bij een BAC van 0,5 tot 0,8 g/l is het risico op een ernstig of dodelijk ongeval 2 tot 10 keer hoger dan bij een nuchtere bestuurder. Bij een alcoholconcentratie van 0,8 tot 1,2 g/l is dit risico 5 tot 30 keer hoger en bij een alcoholconcentratie van 1,2 g/l of meer is het ongevalsrisico 20 tot 200 keer hoger. Het risico op dodelijke ongevallen is ook nauwkeurig beoordeeld voor drie landen in het DRUID-onderzoek (Finland, Noorwegen, Portugal). Volgens deze analyse is het risico om te overlijden bij een ongeval voor bestuurders onder invloed van alcohol 3 keer (BAC van 0,1 g/l tot 0,5 g/l) tot 2000 keer (1,2 g/l) hoger dan voor nuchtere bestuurders. Specifieke gegevens voor deze vier landen zijn gedeeltelijk weergegeven in Figuur 4.

Het jaar daarop toonden Bernhoft et al. (2012), op basis van gegevens verzameld in het DRUID-project, aan dat het ongevalsrisico met letsel 4,2 keer zo hoog was bij een alcoholconcentratie van 0,5 g/l tot 0,8 g/l, en meer dan 77 keer zo hoog bij een alcoholconcentratie van meer dan 1,2 g/l. Het bijzonder hoge ongevalsrisico bij rijden onder invloed van hoge alcoholconcentraties (1,2 g/l) komt overeen met de resultaten van andere case-controlstudies.



Figuur 3. Relatieve risicotoename bij stijgende alcoholconcentratie.

(Bron: Europese Commissie, 2021a).

Wat dodelijke ongevallen betreft, identificeert het ERSO-project in zijn rapport over rijden onder invloed, onder verwijzing naar de Allsop-studie (2020), dat het risico op een dodelijk ongeval 2 keer hoger is voor bestuurders met een alcoholconcentratie van 0,3 g/l, 5 keer hoger voor een concentratie van 0,5 g/l, en 10 keer hoger voor een concentratie van 0,8 g/l.

En tot slot brengen Peck, Gebers, Voas, & Romano (2008) ook naar voren dat de relatie tussen het ongevalsrisico en de alcoholconcentratie sterker is voor jonge bestuurders: bij een BAC van 0,1 en 0,3‰ neemt het ongevalsrisico 1,4 keer toe voor jonge bestuurders onder de 21 jaar. Dit risico is vergelijkbaar met het ongevalrisico dat door Blomberg et al. (2005) voor alle bestuurders werd vastgesteld.

In het algemeen kan worden vastgesteld dat de hoogste ongevalsrisico's geassocieerd worden met hoge alcoholconcentraties (vanaf 0,8 g/l), evenals met middelhoge concentraties (0,5 - 0,8 g/l), en dat lagere concentraties van 0,1 - 0,5 g/l een statistisch significante toename van het ongevalsrisico betekenen. Het risico op letsel of een dodelijk ongeval in verband met ROI van alcohol neemt exponentieel toe met de alcoholconcentratie en is tot 200 keer groter bij een alcoholconcentratie van meer dan 1,2 g/l. Op basis van deze resultaten vormt rijden onder invloed van alcohol een aanzienlijk ongevalsrisico met doden of gewonden. Andere studies rapporteren relatieve risico's op ongevallen met bestuurders onder invloed van alcohol in de hoogste concentratiecategorieën (meer dan 1,2 g/l) en laten ook zien dat dit risico op dodelijke ongevallen zeer hoog is (Martensen & Daniels, 2020) :

| Accident severity | Name | Hoogste gerapporteerde BAC | RR | N (cases) | N (control) |
|-------------------|-----------------|----------------------------|------|-----------|-------------|
| All | DRUID | 1,2+ | 63 | 337 | 88 |
| All | Compton 2002 | 1,2+ | 10 | unknown | Unknown |
| All | Compton 2015 | 2+ | 23 | <95 | <26 |
| All | Assum | 1,3+ | 88 | unknown | Unknown |
| fatal | Maycock 1997 | 1,6 | 154 | 358 | 11 |
| fatal | DRUID: Finland | 1,2+ | 286 | 104 | 4 |
| fatal | DRUID: Norway | 1,2+ | 2123 | 26 | 1 |
| fatal | DRUID: Portugal | 1,2+ | 137 | 70 | 14 |
| fatal | Keall 2004 | 1,5 – 2 | 374 | <40 | <355 |
| fatal | Zador 2000 | 1,5+ | 88 | 1393 | 49 |
| fatal | Simpson 1991 | 1,5+ | 200 | unknown | unknown |
| fatal | Glad 1993 | 1,5+ | 500 | unknown | unknown |

Figuur 4. Schattingen van het relatieve risico (RR) op ongevallen met bestuurders onder invloed van alcohol in de hoogste BAC-categorieën en de bijbehorende steekproefgroottes (N).
Bron: Martensen & Daniels (2021).

Daarnaast is in de onderzochte studies ook gewezen op bepaalde kenmerken van bestuurders en het ongevalsrisico, met name dat het ongevalsrisico kan verschillen naargelang leeftijd en geslacht (Europese Commissie, 2021a). Meesmann et al. (2017) schetsen de belangrijkste kenmerken:

- Het zijn vooral jonge mannen die betrokken zijn bij ongevallen die worden veroorzaakt door alcohol;
- jonge mannen tussen de leeftijd van 18 tot 29 jaar zijn oververtegenwoordigd in de groep slachtoffers en bestuurders die betrokken zijn bij alcoholgerelateerde ongevallen, met name omdat hun drinkgedrag risicovoller is dan dat van oudere leeftijdsgroepen. Het thematisch rapport van het ERSO (2021) geeft bijvoorbeeld aan dat jonge mannen tussen de leeftijd van 16 tot 19 jaar 4 keer meer kans hebben om betrokken te raken bij een dodelijk ongeval met een alcoholconcentratie van 0,2 tot 0,5 g/l. Bovendien is het zo dat wanneer jongeren de wettelijke alcohollimiet overschrijden, deze vaak ruimschoots wordt overschreden. Het percentage drinkers dat alcohol combineert met drugs of geneesmiddelen is tot 3 keer hoger onder 18-35-jarigen dan in andere leeftijdsgroepen.
- Bestuurders die de wettelijke alcohollimiet achter het stuur overschrijden, zijn verantwoordelijk voor ongeveer twee derde van alle alcoholgerelateerde ongevallen. Uit de DRUID-studie blijkt dat de gemiddelde alcoholconcentratie onder bestuurders die gewond raakten of omkwamen in de meeste deelnemende landen rond de 1,6 g/l lag. In België testte in totaal 43% van alle zwaargewonde bestuurders⁹ positief op alcohol (BAC \geq 0,1 g/l), waarvan 64% positief testte op een alcoholconcentratie van 1,3 g/l of meer (Isalberti et al., 2011).

3.1.2 Rijden onder invloed van drugs - Relatief Risico

De effecten van illegale drugs¹⁰ op de rijvaardigheid en het ongevalsrisico zijn uitgebreid gedocumenteerd door middel van experimentele studies. Illegale drugs beïnvloeden de algemene toestand van de gebruiker en zowel het gedrag als de perceptie van de gebruiker. Deze effecten zijn sterk afhankelijk van het soort drug dat wordt gebruikt, de ingenomen doses en de ervaring van de gebruiker met de stof¹¹ (Vias institute, 2022).

Bovendien, gezien de diversiteit aan stoffen, zijn de reacties en effecten even gevarieerd. Het is dan ook moeilijker om een even eenduidige relatie vast te stellen als bij alcohol, die uit één enkele stof bestaat.

⁹ De tests werden achteraf in het laboratorium uitgevoerd.

¹⁰ Illegale drugs worden gedefinieerd als drugs die voor recreatieve doeleinden worden gebruikt (Vias institute, 2022)

¹¹ Meer informatie over ROI van drugs is te vinden in de Briefing "Rijden onder invloed van drugs" (Vias institute, 2022)

Een ander groot verschil tussen drugs en alcohol betreft de prevalentie gemeten op de weg. De prevalenties voor alcohol zijn veel hoger dan voor drugs. De metingen langs de weg (via *road side surveys*), uitgevoerd als onderdeel van de DRUID-studie, vormen de meest recente beschikbare metingen. De prevalentie van ROI van drugs was 1,9% voor de 13 deelnemende landen, met cannabis op kop met 1,32%, gevolgd door cocaïne met 0,42%. Voor België werd de prevalentie geschat op 0,64%, wat lager is dan het Europese gemiddelde (Hels et al., 2011). Bovendien zijn de metingen van het DRUID-project enigszins gedateerd en waarschijnlijk niet meer volledig representatief voor de huidige situatie. Helaas zijn recentere metingen van de prevalentie van ROI van drugs nog niet beschikbaar.

Zoals uitvoeriger zal worden toegelicht in de details van tabel 3, waarin de resultaten van het ongevalsrisico worden gedocumenteerd, is de complexiteit van de relatie tussen drugsgebruik en ongevalsrisico te wijten aan een reeks elementen met betrekking tot de opsporingsmethoden, soorten drugs en consumptie. Het National Institute on Drug Abuse¹² heeft deze complexiteit als volgt samengevat:

Hoe vaak veroorzaakt rijden onder invloed van drugs ongevallen?

Het is moeilijk te meten hoeveel ongevallen worden veroorzaakt door rijden onder invloed van drugs. Dit komt doordat:

- *er nog geen goede opsporingstesten bestaan om de hoeveelheid drugs in het lichaam vast te stellen*
- *sommige drugs dagen of weken na inname in het lichaam kunnen blijven, waardoor het moeilijk is om vast te stellen wanneer de drug is gebruikt en dus hoe en of het rijgedrag heeft beïnvloed*
- *de politie test meestal niet op drugs als bestuurders een illegaal alcoholgehalte hebben bereikt, omdat er al genoeg bewijs is voor een aanklacht wegens rijden onder invloed*
- *veel bestuurders die ongevallen veroorzaken blijken zowel drugs als alcohol of meer dan één drug in hun lichaam te hebben, waardoor het moeilijk is om te bepalen welke stof het grootste effect had¹³.*

In termen van impact, beschrijven Verstraete & Legrand (2013) en het OESO-rapport (2010) uitvoerig de effecten van de belangrijkste groepen psychoactieve stoffen op de rijvaardigheid: stimulerende middelen, hallucinogenen en depressiva. Van alle door de auteurs geïdentificeerde effecten worden de cognitieve functies (zoals reactiesnelheid, snelheid en nauwkeurigheid van informatieverwerking) en motorische functies het meest aangetast. In combinatie met alcohol worden de schadelijke effecten van drugs op het rijgedrag versterkt. Drugs hebben een directe invloed op de vaardigheden die nodig zijn om te rijden, zoals psychomotorische en cognitieve functies, variërend van een kortere reactietijd tot een verminderd beoordelingsvermogen en een verminderde oriëntatie. De effecten van drugs zijn een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. In 2010 was 15% van de bestuurders die ernstig gewond raakten of omkwamen in het verkeer onder invloed van drugs (inclusief geneesmiddelen) (Europese Commissie, 2021a).

In termen van profielen is het drugsgebruik hoger bij jonge mannen dan bij vrouwen. Voor cannabis geldt: hoe jonger de bestuurder, hoe hoger het gebruik. Voor cocaïne en amfetaminen is het gebruik hoger onder mannelijke bestuurders van 25-34 jaar. En het drugsgebruik piekt in het weekend (Leblud et al., 2019).

De beoordelingen die in het kader van deze studie zijn verzameld, dateren van ongeveer tien jaar geleden en omvatten geen beoordelingen van drugs die de afgelopen jaren op de wegen zijn verschenen (zoals lachgas¹⁴ of ketamine). Desalniettemin worden de waarnemingen met betrekking tot de effecten op het rijgedrag bevestigd door het National Institute of Drug Abuse¹⁵

¹² <https://nida.nih.gov/publications/drugfacts/drugged-driving#ref>

¹³ Vertaling door de auteur van dit rapport.

¹⁴ De beoordeling van het ongevalsrisico met lachgas is des te complexer omdat het momenteel niet kan worden opgespoord.

¹⁵ <https://nida.nih.gov/publications/drugfacts/drugged-driving#ref>

Onderstaande Tabel 4 toont de relatieve ongevalsrisico's voor het rijden onder invloed van drugs.

Tabel 4. Resultaten van de relatieve risico's voor het rijden onder invloed van drugs.

| Beschrijving | Relatief risico op een ongeval (alle ongevallen) | Relatief risico op een ongeval met letsel | Relatief risico op een dodelijk ongeval | Referenties |
|---|---|---|---|---------------------------------|
| <i>Drugs - Amfetamines</i> | | 6,2* | 5,6* | Elvik, R. (2013) |
| | 5-30 (a) | | | Hels, et al. (2011) |
| <i>Drugs - Cannabis</i> | 1,3 - 2,5* | 1 (n.s) | 1,3* | Elvik, R. (2013) |
| | 1,2* (meta-regressie) tot 1,3* (random effects model) | | | Rogeberg, O. & Elvik, R. (2016) |
| | 2,5* | | | European Commission (2021) |
| | 1,3*** | | | Compton & Berning (2015) |
| | 2,4* (fietsers) | | | Asbridge et al. (2014) |
| <i>Drugs - Cocaine</i> | | 1,7 | 2,9 | Elvik, R. (2013) |
| | 2 - 10 (a) | | | Hels, et al. (2011) |
| <i>Drugs - Opiaten</i> | | 1,9 | 1,7 | Elvik, R. (2013) |
| | 2 - 10 (a) | | | Hels, et al. (2011) |
| <i>Combinatie meerdere drugssoorten</i> | 5 - 30 (a) | | | Hels, et al. (2011) |
| | | 7** | | Bernhoft, et al. (2012) |

Opmerkingen:

- (6) De data met een (*) zijn uitgedrukt in OR, (**) in aangepaste OR en (***) in niet-aangepaste OR.
- (7) De indicatie (n.s.) verwijst naar "niet significant".
- (8) Resultaten zijn afgerond op de eerste decimaal.
- (9) Vetgedrukte data hebben betrekking op het risico op dodelijke ongevallen.
- (10) De geannoteerde data (a) geven het risico weer om ernstig gewond te raken of te overlijden bij een ongeval. Deze resultaten komen uit de DRUID-studie.

De beoordelingen in tabel 4 tonen een statistisch significante toename van het ongevalsrisico voor alle geanalyseerde stoffen. Onder deze stoffen komen amfetaminen en de combinatie van drugs als bijzonder problematisch naar voren. De schadelijke effecten van drugs op het rijgedrag en het bijbehorende risico op ongevallen zijn afhankelijk van de aard van de stof en de geconsumeerde concentratie.

Alvorens over te gaan tot een meer gedetailleerde beschrijving van de effecten van drugs, moet worden opgemerkt dat de resultaten van de risicobeoordelingen van dodelijke ongevallen met betrekking tot ROI van drugs met enige voorzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd, omdat het inschatten van het ongevalsrisico in verband met drugsgebruik moeilijk is (Compton & Berning, 2015). In tegenstelling tot de exponentiële toename die wordt waargenomen bij ROI van alcohol, lijken de risico's in de tabellen 3-4 relatief lager. Er moet rekening mee worden gehouden dat de risicobeoordelingsmethoden voor ROI van alcohol en ROI van drugs zeer verschillend zijn, net als de prevalenties op de weg, en dat het om totaal verschillende stoffen gaat. Er zijn verschillende redenen die deze resultaten kunnen verklaren:

- (1) De gemeten en waargenomen prevalentiecijfers: de gemeten prevalentie van illegale drugs is over het algemeen laag (het DRUID-project meette een percentage van 0,64% in België in 2010, en 1,9% voor de 13 Europese landen). De prevalentie kan echter sterk variëren afhankelijk van de gebruikte opsporingsmethoden en het tijdstip en de dag van de metingen (de hoogste niveaus worden bijvoorbeeld in het weekend waargenomen). In België is het bovendien zo dat wanneer een bestuurder positief test op alcohol, hij of zij niet noodzakelijk getest wordt¹⁶ op illegale drugs als er geen uiterlijke tekenen van mogelijk drugsgebruik, gebaseerd op een gestandaardiseerde

¹⁶ Sinds november 2023 worden er systematisch drugstesten uitgevoerd na ongevallen. Het gaat om speekseltests.

checklist, zichtbaar zijn¹⁷. Bestuurders die rijden onder invloed van een combinatie van drugs en alcohol worden daarom alleen geregistreerd als "rijden onder invloed van alcohol", wat een vertekend beeld geeft van de prevalenties van rijden onder invloed van drugs en alcohol.

- (2) In tegenstelling tot alcohol is er geen dosisgerelateerde RR of OR beschikbaar voor drugs, wat vergelijkingen onmogelijk maakt en tot foutieve conclusies kan leiden.
- (3) De verzamel- en selectiemethode: er zijn verschillen vastgesteld tussen de gegevens op basis van zelfrapportage en de gegevens op basis van de bloed- en/of urinemetingen. Studies gebaseerd op de bloed- of urineanalyses laten over het algemeen lagere risicoschattingen zien (Compton & Berning, 2015; Elvik, 2013) ;
- (4) De soorten monsters die worden gebruikt om de concentratie van drugs te meten: "In case-control studies zou het onevenwicht in 'tijd van rijden tot bloedafname' tussen chauffeurs betrokken bij ongevallen (vertraagde bemonstering) en wegcontroles (bemonstering binnen enkele minuten na stoppen) het moeilijk maken om ervoor te zorgen dat chauffeurs met hoge THC-niveaus consistent worden geïdentificeerd in de twee monsters." (Rogeberg & Elvik, 2016). Deze tijdsvertraging bij het nemen van monsteranalyses beïnvloedt daarom de gemeten niveaus en bijgevolg de beoordeelde risico's.

Om de complexiteit van het inschatten van het ongevalsrisico van rijden onder invloed van drugs te begrijpen, geven Compton & Berning (2015) een zeer concreet voorbeeld waarbij, afhankelijk van de toegepaste methode om de geanalyseerde monsters te verzamelen, de ingeschatte risico's heel verschillend kunnen zijn:

"For example, a recent meta-analysis by Li (2012) used nine studies, five of which were based on self-report; of the remaining four studies, marijuana use was inferred from a urine test in three of the studies (which really only indicates the drivers were marijuana users but not necessarily had used marijuana prior to driving). The studies that used self-reporting produced increased crash risk estimates that ranged from 1.7 to 7.16 times as a result of marijuana use by drivers. The two studies that used urine to determine marijuana use resulted in risk estimates of 0.85 to 3.43 times, while the two studies using blood analysis had risk estimates of 2.10 and 2.11 times. The overall pooled risk estimate was 2.66 times." (Compton & Berning, 2015 :2).

De resultaten van de ongevalsrisico's met gewonden of dodelijke afloop worden hieronder weergegeven per stof, dus per enkele consumptie, met een korte uiteenzetting van de effecten die ze hebben op de consument. Dit maakt het mogelijk om de invloed op het rijgedrag te identificeren, parallel aan het risiconiveau van het ongeval zoals geëvalueerd door de studies die zijn opgenomen in de literatuurreview.

Van alle onderzochte drugs vormt **amfetamine** het grootste ongevalsrisico: volgens de meta-analyse van Elvik (2013) verhogen amfetaminegebruikers het ongevalsrisico met letsel met meer dan 6 keer en het risico op een dodelijk ongeval met meer dan 5 keer. De Europese DRUID-studie schatte het ongevalsrisico met doden of gewonden 5 tot 30 keer hoger dan voor een nuchtere bestuurder (Hels et al., 2011). Amfetaminen hebben een stimulerend, euforisch en hallucinogeen effect op de gebruiker. Amfetaminegebruik leidt tot meer zelfvertrouwen (net als bij cocaïne en cannabis), wat weer leidt tot het nemen van meer risico's tijdens het rijden. Hoewel amfetamine bepaalde cognitieve functies kan verbeteren, zoals alertheid, beïnvloedt het ook andere functies, zoals een langzamere reactietijd en verminderd gezichtsvermogen. Bovendien genereert de neerwaartse fase die volgt op de euforie nieuwe negatieve effecten: vermoeidheid, niet wakker kunnen blijven en depressie (Kuypers et al., 2012). Bovendien is de hoeveelheid ingenomen amfetamine ook van invloed op de rijvaardigheid: "Lage dosissen amfetamines (± 30 mg amfetamine) kunnen de rijprestaties zeer tijdelijk verbeteren omdat bestuurders alerter zijn. Dit is enkel zo tijdens de eerste fase van euforie. Hoge dosissen hebben altijd nadelige effecten. Bestuurders nemen meer risico's en zijn minder in staat om gepast te reageren op onverwachte situaties" (Vias institute, 2022). De grootschalige DRUID-studie bevestigt ook de correlatie tussen het risico verbonden aan amfetamine en de dosis en duur van consumptie (Hels et al., 2011).

Over het algemeen heeft **cannabis** een ontspannend effect en veroorzaakt de euforie. Cannabis beïnvloedt cognitieve en psychomotorische functies, zoals reactietijd, aandacht, perceptie (en beoordelingsvermogen) en coördinatie van bewegingen (Vias, 2022). Deze effecten zijn voornamelijk afhankelijk van de geconsumeerde doses (Verstraete & Legrand, 2013). De effecten van cannabis zijn vooral sterk in het eerste uur na inname. Regelmatig gebruik lijkt permanente effecten te hebben op de rijvaardigheid. Na alcohol is cannabis de drug die het meest wordt gebruikt op de Europese wegen, met een prevalentie van

¹⁷ Raadpleeg voor meer informatie over de toegepaste procedures: https://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2010/09/27_1.pdf#Page22

1,32% voor de gehele populatie van bestuurders (Hels et al., 2011; OECD, 2010). Volgens de relatieve ongevalsrisico's die in de literatuur worden geschat, loopt een bestuurder onder invloed van cannabis 1,2 tot 2,5 keer meer ongevalsrisico (Elvik, 2013; Rogerberg & Elvik, 2016). Compton & Berning (2015) rapporteren een 1,3 keer hoger risico. Rogerberg & Elvik (2016) concluderen ook dat acute cannabisintoxicatie geassocieerd is met een statistisch significante verhoging van het risico op verkeersongevallen. Het Europese DRUID-project heeft aangetoond dat het ongevalsrisico met dodelijke afloop of letsel twee tot tien keer toeneemt (Hels et al., 2011).

Wat betreft de percentages cannabis, stelt het OESO-rapport het volgende vast:

« To date, few analytic epidemiological studies have quantified the extent of cannabis use and have relied almost exclusively on a simple dichotomy of its presence or absence. The studies by Drummer (2004) and Laumon et al. (2005) found higher risks associated with THC levels of 5 ng/ml or greater. Further studies, distinguishing among various levels of THC among large numbers of road users, would enhance the strength of the evidence concerning the extent of the increased risks of cannabis use by drivers. » (OCDE, 2010 :54).

Hierbij moet ook de consumptiefrequentie aan de vergelijking worden toegevoegd.

Hoewel de effecten van **cocaïne** vergelijkbaar zijn met die van amfetaminen, begint de werking trager en duurt deze langer (Verstraete & Legrand, 2013). Chronisch cocaïnegebruik kan leiden tot stoornissen bij de gebruiker, zoals het verwerken van cognitieve taken met betrekking tot aandacht, visuospatieële perceptie, geheugen en motorische snelheid (Verstraete & Legrand, 2013). Uit zelfrapportages blijkt dat de acute effecten van cocaïne weinig of geen effect hebben op de rijvaardigheid. Chronisch cocaïnegebruik heeft echter een nadelig effect op de rijvaardigheid en leidt tot impulsiever en risicovoller gedrag (Verstraete et al., 2014 geciteerd in Vias institute, 2022). Elvik (2013) rapporteert dat het ongevalsrisico met letsel 70% toeneemt. Het risico op een dodelijk ongeval neemt toe met 2,9 keer voor bestuurders onder invloed van cocaïne. Hels et al. (2011) rapporteren een 2 tot 10 keer hoger ongevalsrisico met doden of gewonden.

Opiaten hebben vooral een pijnstillend effect. Heroïne en morfine behoren tot de opiaatfamilie. Het gebruik ervan gaat doorgaans gepaard met een intense euforische ervaring, ook wel "rush" genoemd, en afwisseling tussen een staat van alertheid en slaperigheid (Verstraete & Legrand, 2013). Weinig experimentele studies hebben gekeken naar de effecten van heroïne op mensen en geen enkele recente experimentele studie heeft specifiek gekeken naar de effecten van opiaten op de rijvaardigheid (Vias institute, 2022). De effecten op de rijvaardigheid verschillen echter naargelang de ervaring van de gebruiker met de drug in kwestie: "De rijprestaties van occasionele gebruikers worden meer aangetast in vergelijking met de rijprestaties van chronische gebruikers (...). Daarnaast zijn de effecten van opiaten op de rijvaardigheid afhankelijk van de gebruikte dosis (...)" (Vias institute, 2022). Volgens Elvik (2013) heeft een bestuurder onder invloed van opiaten 2 keer meer kans om betrokken te raken bij een letsel- of dodelijk ongeval (OR van respectievelijk 1,9 en 2,1). De Europese DRUID-studie toonde daarnaast aan dat opiaatgebruik het ongevalsrisico met dodelijke afloop of letsel 2 tot 10 keer verhoogt (Hels et al., 2011).

De **combinatie van drugs** heeft desastreuze gevolgen voor de rijvaardigheid: bestuurders die onder invloed zijn van meerdere drugs vermenigvuldigen het risico om betrokken te raken bij een letsel- of dodelijk ongeval met 5 tot 30 keer (Hels et al., 2011). Bernhoft et al. (2012) schatten dat bestuurders onder invloed van meerdere drugs 7 keer meer kans hebben om betrokken te raken bij een letselongeval.

In tegenstelling tot wat zou kunnen blijken uit de risicobeoordelingen van ongevallen die in dit rapport zijn gedocumenteerd, lopen bestuurders onder invloed van (enkelvoudige of meervoudige) drugs een reëel ongevalsrisico. Dit risico is grotendeels afhankelijk van het type drug en de gebruikte dosis. De drug met het hoogste ongevalsrisico is amfetamine, vooral gezien de stimulerende effecten op het centrale zenuwstelsel. Het heeft een onmiddellijk effect op de geestelijke en lichamelijke vermogens. De opwinding en intense euforie die het veroorzaakt zijn bronnen van afleiding en desoriëntatie, waardoor de aandacht en concentratie tijdens het rijden wordt aangetast. Deze drugs veranderen ook de reactietijd (sneller maar minder reflectief) en zorgen voor meer risico's en impulsiviteit (OECD, 2010). Het is tijdens de opwaartse fase (en de ontwenning) dat de effecten op de rijvaardigheid het schadelijkst zijn, zoals vermoeidheid (Hels et al., 2011).

Vanwege de methodologische beperkingen van de verschillende studies en de complexiteit van de dosis-responsrelatie, zijn de gerapporteerde ongevalsrisico's voor ROI van drugs moeilijk te interpreteren en kunnen ze niet worden vergeleken met die voor alcohol. De enige gefundeerde conclusie die kan worden getrokken is dat het ongevalsrisico ook aanzienlijk toeneemt bij drugsgebruik.

3.1.3 Rijden onder invloed van geneesmiddelen - Relatief Risico

Net als alcohol en drugs hebben ook geneesmiddelen een negatief effect op de rijvaardigheid. Het zijn met name bepaalde medicijnen die worden bekritiseerd vanwege het veroorzaken van slaperigheid, afleiding, verminderde coördinatie en afname van reactie- en beoordelingsvermogen (Leblud et al., 2019). Naar schatting wordt 3 tot 4% van de ongevallen veroorzaakt door rijden onder invloed van geneesmiddelen, wat overeenkomt met 1.000 tot 1.400 ongevallen per jaar (Vias institute, 2023).

Zoals vastgesteld in het document *Briefing* van het Vias institute hebben psychoactieve stoffen, waaronder bepaalde geneesmiddelen, effecten op de rijvaardigheid, ongeacht de dosis en de aard van de stof. Deze effecten kunnen ook worden beïnvloed door het gecombineerde gebruik van andere psychoactieve stoffen (drugs of alcohol) (Vias institute, 2023).

Bovendien is het erg moeilijk om te bepalen welk effect een geneesmiddel heeft op de rijvaardigheid en wat het effect is van de ziekte waarvoor het geneesmiddel wordt ingenomen op de rijvaardigheid. Wat we dus waarnemen is een combinatie van de ziekte en het geneesmiddel. Het is heel goed mogelijk dat dezelfde dosis van een geneesmiddel een verschillend effect heeft op verschillende vormen van dezelfde ziekte. Bovendien is de tijd die de stof in de bloedbaan doorbrengt en de tijd dat het deze negatieve bijwerkingen veroorzaakt heel anders dan bij alcohol en is het voor elke psychoactieve stof anders. Slaappillen zijn een goed voorbeeld. Als men de voorgeschreven dosis vlak voor het slapengaan neemt, is dit gebruik acceptabel, op voorwaarde dat men niet binnen 8 uur na inname gaat rijden. Maar als men dezelfde dosis 's ochtends neemt en met de auto naar het werk gaat, zullen de effecten schadelijk zijn voor de rijvaardigheid.

Net als bij ROI van drugs is het essentieel om de ongevalsrisico's van ROI van geneesmiddelen niet te vergelijken met die van andere vormen van rijden onder invloed, omdat het niet om dezelfde prevalenties gaat in termen van gedragingen en profielen.

Tabel 5. Resultaten van de relatieve risico's voor rijden onder invloed van geneesmiddelen.

| Beschrijving | Relatief risico op een ongeval (alle ongevallen) | Relatief risico op een ongeval met letsel | Relatief risico op een dodelijk ongeval | Referenties |
|---|--|---|---|-----------------------------|
| <i>Medicijnen - Antidepressiva</i> | | 1,3* | | Elvik, R. (2013). |
| <i>Medicijnen - Antihistaminica</i> | | 1,1* | | Elvik, R. (2013). |
| <i>Medicijnen - Benzodiazepinen (verdovend: angst en slaap)</i> | | 1,2* | 2,3* | Elvik, R. (2013). |
| <i>Medicijnen - Benzodiazepinen en Z-Drugs</i> | | 1,7** | | Bernhoft, et al. (2012) |
| | 2 – 10 (a) | | | Hels et al. (2011) |
| | | 1,4* | 2,6* | Elvik (2013) |
| <i>Medicijnen - Analgetica (lichte pijnstillers)</i> | | 1,0* | | Elvik, R. (2013) |
| <i>Medicijnen - Opiaten</i> | 2,3 | | | Chihuri, S. & Li, G. (2017) |
| | | 7,99*** | | Bernhoft, et al. (2012) |
| | 2 – 10 (a) | | 4,3** | Hels et al. (2011) |

opmerkingen:

- (1) De data met een (*) zijn uitgedrukt in OR, (**) in aangepaste OR en (***) in niet-aangepaste OR.
- (2) Resultaten zijn afgerond op de eerste decimaal.
- (3) Vetgedrukte data hebben betrekking op het risico op dodelijke ongevallen.
- (4) De geannoteerde data (a) geven het risico weer om ernstig gewond te raken of te overlijden bij een ongeval. Deze resultaten komen uit de DRUID-studie.

De belangrijkste geraadpleegde studies met betrekking tot de impact van geneesmiddelen op de rijvaardigheid is de grootschalige studie die is uitgevoerd als onderdeel van het DRUID-project (Hels et al., 2011) en de meta-analyse van Elvik (2013), die 66 studies omvat. Daarnaast worden er twee studies (een databaseanalyse en een meta-analyse) aangehaald in het thematische rapport van het ERSO.

Antidepressiva worden voorgeschreven om de symptomen van depressieve stoornissen te behandelen en zijn bedoeld om de chemische balans van neurotransmitters in de hersenen te herstellen. Deze psychoactieve stoffen kunnen de cognitieve en psychomotorische vaardigheden verminderen en bijgevolg een schadelijke invloed hebben op de rijvaardigheid (Vias institute, 2023). De OESO (2010) stelt dat niet-sederende antidepressiva de rijvaardigheid minder aantasten. Bestuurders die antidepressiva gebruiken, hebben echter 1,3 keer meer kans om betrokken te raken bij een ongeval met letsel.

Antihistaminica verminderen de vaardigheden van bestuurders door hun kalmerende effecten. Ze veroorzaken slaperigheid en sedatie, evenals een langdurig verlies van aandacht (OESO, 2010). Volgens Elvik (2013) verhogen antihistaminica het ongevalsrisico met 10%.

Benzodiazepinen, ingedeeld in twee categorieën (kalmeringsmiddelen en slaapmiddelen), zijn sedativa die het centrale zenuwstelsel remmen. Vanwege de sederende effecten van dit geneesmiddel ontstaat er een potentieel risico voor bestuurders, die minder alert zullen zijn (Vias institute, 2023). Bestuurders die benzodiazepines gebruiken, hebben 60 tot 80% meer kans om betrokken te raken bij een ongeval dan nuchtere bestuurders. Elvik (2013) schat dat het risico op een dodelijk ongeval 2,3 keer zo hoog is en dat het ongevalsrisico met letsel 1,2 keer zo hoog is. Opgemerkt moet worden dat in het DRUID-project benzodiazepinen de derde meest waargenomen stof was bij dodelijke ongevallen (na alcohol en THC).

Z-drugs zijn psychoactieve stoffen met vergelijkbare effecten als benzodiazepinen, maar met een compleet andere molecule. Z-drugs hebben dezelfde sederende effecten. Bestuurders onder invloed van Z-drugs hebben 2,6 keer meer kans om betrokken te raken bij een dodelijk ongeval en verhogen het risico om betrokken te raken bij een letselongeval met 40 tot 70% (OR: 1,4 (Elvik, 2013); OR: 1,7 (Bernhoft et al., 2012)). Volgens de Europese DRUID-studie neemt het ongevalsrisico met dodelijke afloop of letsel 2 tot 10 keer toe voor bestuurders die benzodiazepinen hebben gebruikt (Hels et al., 2011).

Opiaten (legaal), of opioïden, zijn pijnstillers die zich binden aan opioïde receptoren in de hersenen. Opiaten omvatten morfine, codeïne en halfsynthetische derivaten zoals heroïne, en synthetische derivaten zoals fentanyl en methadon. In het geval van gemedicineerde opiaten bevorderen deze stoffen door hun aard sedatie en slaap (evenals andere aspecten van depressie van het centrale zenuwstelsel). Bijgevolg worden deze stoffen beschouwd als een verhoogd risico voor de rijvaardigheid (OESO, 2010). Volgens Chihuri en Li (2017) hebben bestuurders onder invloed van opioïden 2 keer meer kans op een letsel- of dodelijk ongeval dan de controlegroep (OR 2,3). Volgens Hels et al. (2011), als onderdeel van het DRUID-project, is het risico op een dodelijk ongeval bijna 5 keer hoger (OR van 4,2) voor bestuurders onder invloed van medische opiaten. Bernhoft et al. (2012) vonden ook een 8-voudig hoger ongevalsrisico met letsel.

Benzodiazepinen en Z-drugs zijn de geneesmiddelen met het grootste risico op dodelijke ongevallen, met een 2 tot 10 keer hoger risico. Vervolgens geven opiaten een 7-voudig hoger ongevalsrisico met letsel, en tussen de twee en tien keer hoger risico op een letsel- of dodelijk ongeval. In het algemeen hebben al deze geneesmiddelen een schadelijke invloed op de rijvaardigheid vanwege de sederende, slaperig makende, afleidende of verminderde coördinatie en motorische vaardigheden die ze veroorzaken.

3.1.4 Rijden onder invloed van alcohol en drugs - Relatief Risico

Twee studies, die hierboven al zijn genoemd, hebben het ongevalsrisico van rijden onder invloed van alcohol en drugs beoordeeld. Hels et al. (2011) hebben in het kader van het Europese DRUID-project geschat dat het ongevalsrisico 20 tot 200 keer hoger is voor bestuurders onder invloed van alcohol en drugs. Het risico om gewond te raken tijdens het rijden onder invloed van alcohol in combinatie met een andere psychoactieve stof neemt sterk toe in vergelijking met alcohol- of drugsgebruik alleen. Bovendien is het risico van rijden onder invloed van alcohol en andere gecombineerde drugs hoger dan het risico van rijden onder invloed van een combinatie van verschillende drugs. Deze trend kan worden waargenomen voor zowel het risico op letsel als het risico om te overlijden (Hels et al., 2011:48). Bernhoft et al. (2005) rapporteren dezelfde bevinding: de combinatie van alcohol en drugs geeft het hoogste ongevalsrisico, en schatten dat het letselrisico 39 keer toeneemt met de combinatie van alcohol en drugs.

Tabel 6. Resultaten van de relatieve risico's voor rijden onder invloed van een combinatie van alcohol en drugs.

| Beschrijving | Relatief risico op een ongeval (alle ongevallen) | Relatief risico op een ongeval met letsel | Relatief risico op een dodelijk ongeval | Referenties |
|-----------------------------|--|---|---|-------------------------|
| Combinatie alcohol en drugs | 20 – 200 (a) | | | Hels et al. (2011) |
| | | 39,2** | | Bernhoft, et al. (2012) |

opmerkingen:

- (1) De data met een (*) zijn uitgedrukt in OR.
- (2) Resultaten zijn afgerond op de eerste decimaal.
- (3) Vetgedrukte data hebben betrekking op het risico op dodelijke ongevallen.
- (4) De geannoteerde data (a) geven het risico weer om ernstig gewond te raken of te overlijden bij een ongeval. Deze resultaten komen uit de DRUID-studie.

3.1.5 Rijden onder invloed - fietsers

Net als alle andere weggebruikers worden ook fietsers beïnvloed door rijden onder invloed, wat vergelijkbare gevolgen heeft voor de rijvaardigheid in termen van cognitieve capaciteit en voertuigbeheersing: slechte inschatting van verkeerssituaties en gevaren, verminderde alertheid, verlies van referentiepunten, enz.

Via een analyse van 30.000 ongevallen waarbij fietsers betrokken waren, toonde het Spaanse onderzoek van Martinez et al. (2013) het verhoogde risico op ongevallen aan voor fietsers die onder invloed van drugs rijden. Fietsers die alcohol of drugs hadden gebruikt, hadden:

- 4,5 keer meer kans om zelf een ongeluk te veroorzaken met een ander voertuig (wat niet in strijd is met de wet)
- 12 keer meer kans om betrokken te raken bij een geïsoleerd ongeval, d.w.z. een ongeval waarbij geen tegenpartij betrokken is.

Tabel 7. Resultaten van de relatieve risico's voor rijden onder invloed voor fietsers.

| Beschrijving | Relatief risico op een ongeval (alle ongevallen) | Relatief risico op een ongeval met letsel | Relatief risico op een dodelijk ongeval | Referenties |
|------------------|--|---|---|------------------------------|
| Alcohol | 4* | | | Asbridge et al. (2014) |
| Alcohol of Drugs | 4,5* (die ze zelf veroorzaken) | | | Martinez-Ruiz, et al. (2013) |
| | 12* (alleen) | | | Martinez-Ruiz, et al. (2013) |

Opmerkingen:

- (1) De data met een (*) zijn uitgedrukt in OR.
- (2) Resultaten zijn afgerond op de eerste decimaal.

3.2 Snelheid

Te hoge snelheid blijft een van de meest voorkomende overtredingen in België, met meer dan 6 miljoen geregistreerde snelheidsovertredingen¹⁸ op de wegen in 2022. Helaas is dit gevaarlijke gedrag wijdverspreid onder Belgische autobestuurders, en de laatste gedragsmeting uitgevoerd door het Vias institute bevestigt deze bevinding: 78% van de bestuurders rijdt te snel in zone 30, 51% in zone 50, 42% in zone 70, 54% in zone 90 en 44% in zone 120 (Wardenier et al., 2023). Wat de individuele aanvaardbaarheid betreft, zegt 18% van de Belgische respondenten van de internationale ESRA3-enquête dat ze het aanvaardbaar vinden om de snelheidslimiet te overschrijden op autosnelwegen, 12% buiten de bebouwde kom (en buiten de autosnelwegen) en 7% binnen de bebouwde kom (ESRA3, 2023).

De relatie tussen snelheid en het ongevalsrisico, evenals de ernst en frequentie ervan, is uitvoerig gedocumenteerd en wetenschappelijk vastgesteld: hoe hoger de snelheid, hoe groter het ongevalsrisico en hoe ernstiger het ongeval. Met bijna een derde van het aantal verkeersdoden op de Europese wegen (ETSC, 2019) vormt overdreven en/of onaangepaste snelheid des te meer een probleem, omdat het zowel van

¹⁸ 4.661.515 volgens de Belgische federale politie:

https://www.politie.be/statistieken/sites/statspol/files/statistics_files_upload/Circulation%20-%20Verkeer/Inbreuken_NL/01_Rapporten/01_Federaal/verkeersinbreuken_nationaal_2022.pdf

invloed is op het risico op een ongeval als op de ernst ervan. In de literatuur wordt geschat dat 10% tot 15% van alle verkeersongevallen, en tot 30% van de dodelijke ongevallen, het directe gevolg zijn van een te hoge of onaangepaste snelheid. Studies tonen aan dat snelheid niet de enige oorzaak van ongevallen is, maar wel een bijdragende of verergerende factor. Bovendien heeft het ETSC vastgesteld dat door de snelheid op de Europese wegen met 1 km/u te verlagen, het risico op een dodelijk ongeval met 8,3% zou afnemen, wat zou leiden tot het redden van bijna 2.100 levens per jaar op de Europese wegen (ETSC, 2019).

De relatie tussen snelheid en ongevalsrisico is moeilijker te kwantificeren dan de relatie tussen snelheid en ongevalsernst omdat veel factoren de rol van snelheid in het ongevalsrisico kunnen beïnvloeden, zoals de weging van de verkeersdichtheid (International Transport Forum, 2018). Een van de uitdagingen bij het verzamelen van documentatie over het ongevalsrisico als gevolg van snelheid zijn de toegepaste beoordelingsmethoden, modellen en meetlocaties (stadswegen, snelwegen, hoofdwegen, enz.). Bovendien is het moeilijk om achteraf vast te stellen welke snelheid een voertuig reed op het moment van het ongeval. En zelfs als het bekend zou zijn, blijft het moeilijk om te bepalen of de oorzaak van het ongeval daadwerkelijk te wijten was aan een te hoge of onaangepaste snelheid, of aan externe factoren (weersomstandigheden, bijvoorbeeld). Er zijn echter verschillende redenen waarom snelheid het ongevalsrisico verhoogt. Het thematisch rapport "Snelheid", gedocumenteerd als onderdeel van het ERSO-project (Europese Commissie, 2021b) somt ze op:

- Hoe sneller een bestuurder rijdt, hoe minder tijd hij heeft om te reageren op een onverwachte gebeurtenis dan wanneer hij met een gematigde snelheid zou rijden. Hoewel de reactietijd dezelfde blijft, is de afstand die wordt afgelegd voordat de bestuurder reageert langer bij hogere snelheden.
- Bij hoge snelheden neemt de remafstand toe omdat deze evenredig is met het kwadraat van de snelheid.
- Wanneer een voertuig met hoge snelheid nadert, hebben andere weggebruikers minder tijd om een botsing te voorkomen. Bij te hoge snelheden overschatten andere weggebruikers vaak de tijd die ze hebben om te reageren.
- Het gezichtsveld van de bestuurder wordt smaller naarmate hij sneller rijdt. Bij 130 km/u is de gezichtshoek van de bestuurder slechts ongeveer 30°, wat betekent dat hij of zij veel minder potentiële gevaren kan inschatten. Dit staat bekend als het "tunneleffect".

Snelheidsverschillen beïnvloeden ook het ongevalsrisico. Hoe groter het verschil tussen de verschillende typen weggebruikers, hoe meer interacties er zijn tussen deze gebruikers (zoals richtingveranderingen of wisselen van rijstrook) en hoe groter het ongevalsrisico (Van den Berghe & Pelssers, 2020).

Zoals Van den Berghe en Pelssers (2020) aangeven: "In principe zouden we kunnen stellen dat snelheid altijd op zijn minst een zekere rol speelt, want een ongeval kan niet gebeuren als er geen verplaatsing gemaakt wordt. Afgezien van de ongevallen waar snelheid duidelijk de oorzaak is (bijv. een voertuig dat aan een hoge snelheid uit de bocht vliegt), zijn er zeker ongevallen waarvan de oorzaken voor discussie vatbaar zijn. Vaak is snelheid niet de hoofdoorzaak maar een verzwarende factor. Een ongeval had misschien vermeden kunnen worden als de bestuurder minder snel had gereden."

Naast het ongevalsrisico speelt snelheid ook een enorme rol in de ernst van ongevallen. Eén verklaring is gebaseerd op de kinetische energie van het voertuig: Elk bewegend object (een voertuig) verzamelt kinetische energie evenredig met zijn massa en het kwadraat van zijn snelheid. Deze energie neemt exponentieel toe met de snelheid. Bij een botsing of aanrijding wordt deze opgebouwde energie dus geabsorbeerd door het voertuig en de inzittenden. Hoe hoger deze energie is, hoe ernstiger de impact zal zijn voor het object en de inzittenden (IRTAD, 2018; Van den Berge & Pelssers, 2020; Martensen & Daniels, 2020), maar ook voor de tegenligger.

Het type gebruiker, inclusief het type voertuig, speelt in combinatie met snelheid ook een rol bij de ernst van ongevallen. Kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers, enz.) worden bijvoorbeeld niet beschermd door carrosserie, airbags of veiligheidsgordels. Bij een botsing is de ernst van de verwondingen en de schade dan ook groter. Van den Berghe & Pelssers (2020) melden dat een recente Franse studie (Martin & Wu, 2018) twee relevante resultaten heeft opgeleverd met betrekking tot dodelijke ongevallen met voetgangers, snelheid en voertuigtype (massa):

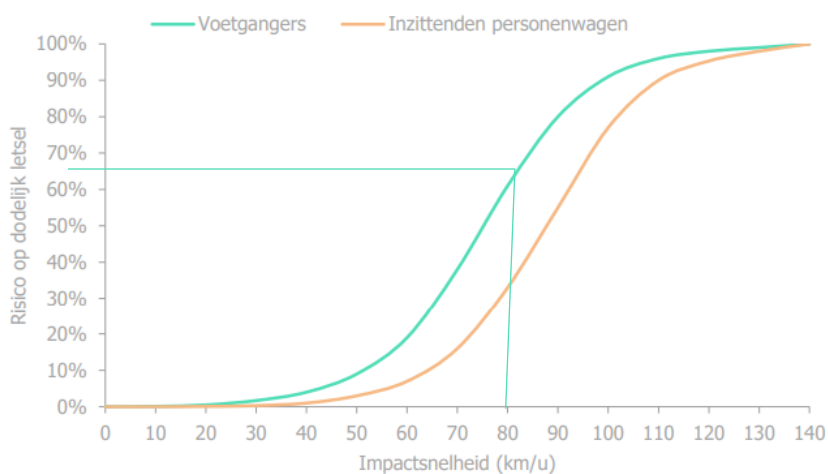
- Het risico op overlijden was laag (ongeveer 1%) bij een impactsnelheid van 30 km/u, maar nam toe met een factor 2 bij 40 km/u, een factor 6 bij 50 km/u, een factor 18 bij 60 km/u en een factor 59 bij 70 km/u.

- Bij een botsing met een vrachtwagen is het risico op overlijden voor voetgangers 14 keer hoger dan voor een auto.

Figuur 5 toont het risico op dodelijk letsel tussen een voetganger en een inzittende van een auto, afhankelijk van de snelheid van het voertuig op het moment van de botsing. Bijvoorbeeld, bij een snelheid van 80 km/u is het risico op dodelijk letsel meer dan 60%, terwijl dit voor de inzittende van het voertuig slechts ongeveer 35% is.

Er zijn verschillende wiskundige modellen ontwikkeld om de relatie tussen snelheid en ongevalsrisico vast te stellen, waarvan de bekendste het «Power Model» en het «Exponential Model» zijn. Het laatste model, de exponentiële functie, geeft een betere weergave van de relatie (de exponent) tussen de gemiddelde snelheid en het ongevalsrisico, of het letselrisico¹⁹ (Martensen & Daniels, 2020; SWOV, 2021b). Volgens dit model heeft een snelheidsverhoging bij hogere snelheden een grotere impact²⁰: "Dus het effect op het aantal ongevallen van een verhoging van de gemiddelde snelheid van 100 naar 110 km/u is groter dan bij een verhoging van 50 naar 55 km/u. Het is eerder de absolute toename in km/u dan de relatieve toename die van belang is voor de toename van het risico" (Van den Berge & Pelssers, 2020: 9). Dit model sluit beter aan bij individuele bestuurdersdata (vergeleken met het powermodel) en datapunten met hoge snelheden, omdat het powermodel de relatie tussen snelheid en veiligheid bij hoge snelheden onderschat (Elvik, 2019). Met behulp van dit model geeft Elvik (2019) een schatting van de snelheidscoëfficiënt: 0,08 km/u voor dodelijke ongevallen en 0,06 km/u voor letselongevallen.

Op basis van dit model hebben Van den Berghe & Pelssers (2020) de toename in snelheid en ongevalsrisico weergegeven met deze recente coëfficiënten op basis van de analyses van Elvik, Vadeby, Hels en van Schagen (2019). Figuur 6 illustreert de vergelijking van het risico op dodelijke of letselongevallen ten opzichte van de waarde van 50 km/u. Het ongevalsrisico is 10 keer hoger bij 80 km/u dan bij 50 km/u.

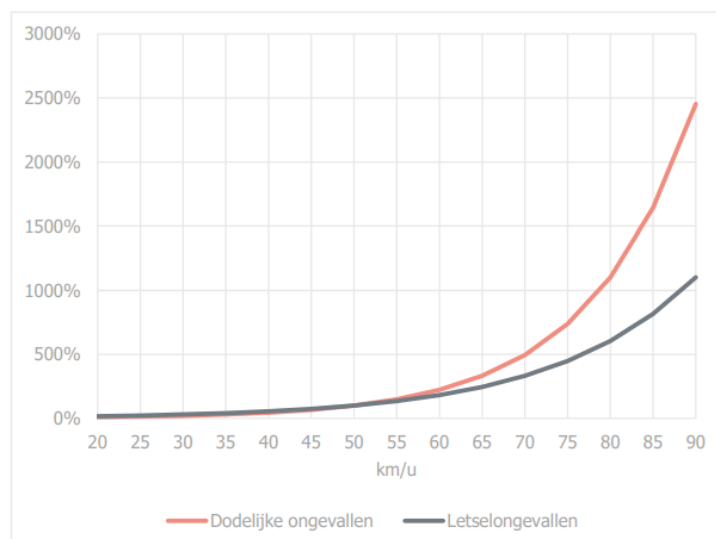


Figuur 5. Risico op dodelijk letsel in functie van de impactsnelheid en type weggebruiker.

Bron: Van den Berge & Pelssers (2020).

¹⁹ Meer informatie over het exponentmodel is te vinden in Martensen & Daniels, 2020.

²⁰ Een omgekeerd voorbeeld: een verlaging van de gemiddelde snelheid met 10% heeft minder effect wanneer deze daalt van 50 naar 45 km/u dan wanneer deze daalt van 100 naar 90 km/u. (SWOV, 2021b).



Figuur 6. Relatie tussen snelheid en ongevalsrisico op basis van de exponenten uit Elvik et al. (2019) - Risicoverhouding vergeleken met het risico bij 50 km/u.

Bron: Elvik et al. (2019) in Van den Berghe & Pelssers (2020).

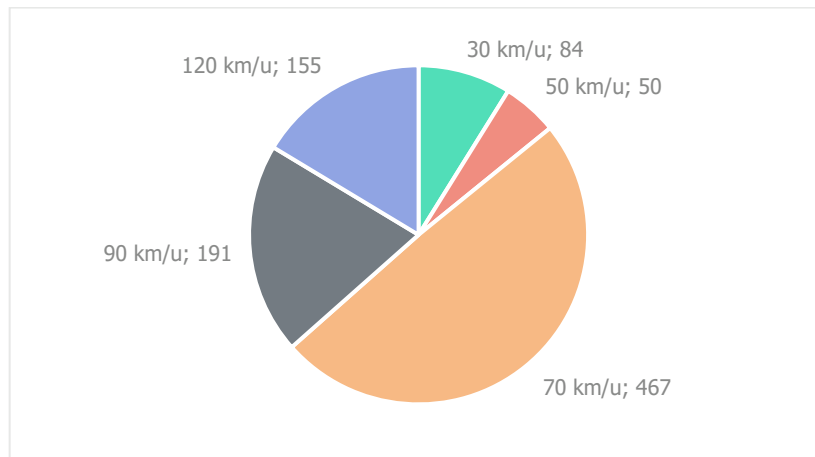
Het thematische dossier "Speed of Traffic", dat is gedocumenteerd als onderdeel van het project Safety Cube, geeft een overzicht van zeven studies waarin de ongevalsrisico's worden beoordeeld die samenhangen met veranderingen in de snelheid, zowel naar boven als naar beneden. Van deze zeven studies zijn er drie meta-analyses. Hieruit bleek dat in 95% van de opgenomen studies, wanneer de snelheid werd verlaagd, het aantal ongevallen of slachtoffers van ongevallen afnam. Terwijl in 70,5% van de studies waarin een snelheidsverhoging werd geëvalueerd, dit gepaard ging met een toename van het aantal ongevallen of slachtoffers van ongevallen (Aigner Breuss et al., 2017).

Een Australische studie uit 1997 (Kloeden et al., 1997), waarbij gebruik werd gemaakt van een case-controlstudie, vergeleek het risico van overdreven snelheid en het risico van rijden onder invloed. In stedelijke gebieden waar de maximumsnelheid 60 km/u is, bepaalden de onderzoekers de snelheid van de auto's die betrokken waren bij het ongeval vóór het ongeval en het alcoholpercentage van de bestuurders die betrokken waren bij het ongeval. Ze bepaalden ook de snelheid en het alcoholpercentage van auto's/bestuurders die niet bij het ongeval betrokken waren, maar wel in dezelfde richting reden, op dezelfde dag van de week, op hetzelfde tijdstip, enzovoort. Het risico voor nuchtere bestuurders, zonder overdreven snelheid werd als het basisrisico beschouwd en vastgesteld op 1. Het risico voor bestuurders die te snel reden en bestuurders onder invloed werd bepaald ten opzichte van dit basisrisico. De resultaten van deze studie tonen aan dat het overschrijden van de snelheidslimiet van 60 km/u met 5 km/u vergelijkbaar is met het risico van een alcoholpromillage van 0,05. Het risico om de snelheidslimiet van 60 km/u met 10 km/u te overschrijden is hoger dan rijden met een alcoholpromillage van 0,08 g/dl (relatief risico van 4,2 versus 3,2).

Tabel 8. Relatief ongevalsrisico in verband met snelheid, vergeleken met het relatieve risico in verband met ROI van alcohol.

| Snelheid | Relatief risico in verband met snelheid | Bloedalcoholconcentratie (g/dl) | Relatief risico in verband met alcohol ICS |
|----------|---|---------------------------------|--|
| 60 km/u | 1,0 | 0,00 | 1,0 |
| 65 km/u | 2,0 | 0,05 | 1,8 |
| 70 km/u | 4,2 | 0,08 | 3,2 |
| 75 km/u | 10,6 | 0,12 | 7,1 |
| 80 km/u | 31,8 | 0,21 | 30,5 |

Wat betreft Martensen & Daniels (2020), hebben zij een schatting gemaakt van het aantal doden en zwaargewonden dat vermeden zou worden als alle bestuurders zich aan de snelheidslimiet zouden houden. Deze schattingen zijn gebaseerd op snelheidsmetingen uit 2015, 2012 en 2011 voor de verschillende snelheidszones. Zoals de auteurs hebben vastgesteld, neemt het ongevalsrisico exponentieel toe met de snelheid. Als alle bestuurders zich aan de snelheidslimieten zouden houden, zou het grootste effect te zien zijn in de zones 70, waar de meeste snelheidsovertredingen in België plaatsvinden (137 doden en 775 zwaargewonden in 2017 en 114 doden en 702 zwaargewonden in 2018).



Figuur 7. Aantal vermeden doden en zwaargewonden als 100% van de bestuurders zich aan de snelheidslimiet zou houden, per snelheidszone. (bron: Martensen & Daniels, 2020).

Op basis van deze documentatie wordt het verband tussen snelheid en het risico op ongevallen statistisch aangetoond door verschillende analysemiddelen, hetzij in case-control onderzoeken, diepgaande analyses van ongevalsgegevens, of zelfevaluatiestudies. Een verlaging van de belangrijkste rijnsnelheid resulteert in een afname van het aantal ongevallen en de ernst ervan (Aigner Breuss et al., 2017). Echter, wanneer de reeds hoge hoofdrijnsnelheid wordt verhoogd, neemt zowel het aantal ongevallen als de ernst ervan toe, vooral wanneer deze hoge snelheden worden toegepast in gebieden met veel interacties.

3.3 Afleiding

Het thematisch rapport van ERSO stelt dat tussen 5 en 25% van de ongevallen in Europa verband houdt met afgeleid rijden (Europese Commissie, 2022). Deze cijfers, die gebaseerd zijn op oude studies en grondige ongevalanalyses, zijn echter waarschijnlijk nog steeds onderschattingen, vooral gezien het feit dat bestuurders steeds meer worden afgeleid door nieuwe bronnen van afleiding (ingebouwde schermen, rijhulpsystemen, aangesloten instrumenten, sociale media, enz.) Bovendien is dit zeker een ondervertegenwoordiging omdat de impact van afleiding van de bestuurder op verkeersongevallen moeilijk in te schatten is, vooral omdat het moeilijk is om deze parameter te isoleren als een factor die bijdraagt aan ongevallen. De meest recente studies suggereren zelfs dat het percentage ongevallen dat verband houdt met afleiding hoger is dan deze schatting (Europese Commissie, 2022b).

Afgeleid rijden omvat allerlei activiteiten of stimuli, van het lezen van informatie (berichten, e-mail, enz.) tot het praten met een passagier. Afleiding leidt echter tot minder voorzichtig rijgedrag, en de gevaarlijkheidsgraad van bepaalde activiteiten tijdens het rijden hangt af van het feit of ze al dan niet dezelfde functies mobiliseren als die nodig zijn voor het rijden (Martensen & Daniels, 2020). De timing van de activiteit speelt ook een rol: "Activiteiten die een bestuurder vrijwillig onderneemt worden waarschijnlijk meestal uitgevoerd wanneer het rijden minder aandacht eist (of lijkt te eisen). Afleidingen waarover de bestuurder minder controle heeft (zoals aandacht besteden aan een oplichtend waarschuwingslampje of een ongeval op de andere kant van de weg) kunnen daarom tijdelijk tot een hoger risico leiden" (Martensen & Daniels, 2020).

Van alle activiteiten die achter het stuur plaatsvinden, is telefoneren met de telefoon in de hand een belangrijke bron van afleiding die een bijzonder negatief effect heeft op de bestuurder. Afgezien van het

feit dat het voeren van een telefoongesprek verschillende handelingen met zich meebrengt die de aandacht van de weg afleiden (zoals het vinden van de contactpersoon, het kiezen van het nummer, het opnemen van het gesprek), is de handeling zelf van het telefoneren al een bron van afleiding. In dit opzicht vormt handsfree bellen, hoewel het minder fysieke en visuele handelingen vereist, ook een cognitieve activiteit die gelijk is aan die met de telefoon in de hand, en blijft het daarom een afleiding tijdens het rijden (Strayer et al., 2013 in Europese Commissie, 2022).

Naast deze gebruikelijke handelingen worden steeds meer andere activiteiten waargenomen achter het stuur, zoals interacties met draagbare apparaten (sociale netwerken en e-mails raadplegen, films kijken, enz.), of interacties met apparaten die in het voertuig zijn ingebouwd, of rijkhulpmiddelen, enz. (Boets, Wardenier, Moreau, et al., 2023). Daarbij komen nog alle afleidingsbronnen buiten het voertuig (reclameborden, ongevallen op de weg, enz.).

Tabel 10 geeft de ongevalsrisico's (alle ongevallen en letselongevallen) weer voor verschillende afleidingsactiviteiten, inclusief activiteiten die niet formeel verboden zijn door de wegcode. De gerapporteerde gegevens komen voornamelijk uit de Amerikaanse naturalistische studie van Dingus et al. (2016, 2019), die is opgenomen in het thematische ERSO-rapport (2022) gewijd aan afleiding tijdens het rijden, en in het thematische SWOV-rapport (2020). Deze studie toont het geschatte ongevalsrisico voor verschillende afleidingsactiviteiten. Dit risico wordt uitgedrukt in odds ratio. Een odds ratio groter dan 1 betekent dat de activiteit risicovoller is dan alert, oplettend en nuchter rijden, terwijl een odds ratio kleiner dan 1 een lager risico betekent. De berekende schattingen tonen aan dat het risico op een ongeval aanzienlijk toeneemt wanneer de bestuurder wordt afgeleid, hetzij door een apparaat (telefoon, GPS, enz.) of door een gesprek. Samen met deze bevindingen zijn de gegevens uit de thematische rapporten, opgesteld binnen het kader van het Safety Cube-project, toegevoegd aan tabel 9, wanneer deze resultaten worden weergegeven in odds ratio's of relatieve risico's.

De verzamelde gegevens over afgeleid rijden hebben alleen betrekking op het risico op "alle soorten ongevallen" en niet specifiek op dodelijke ongevallen.

Tabel 9. Overzicht van de synthese-onderzoeken betreffende afleiding

| Auteurs en titels | Data verzameling en doelgroepen | Gerapporteerde risico's |
|--|---|--------------------------|
| European Commission (2022). Road Safety Thematic Report – Driver distraction | Het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid (ERSO) levert betrouwbare en vergelijkbare gegevens over verkeersongevallen, diepgaande analyses en informatie over verkeersveiligheidspraktijken en -beleid in de EU. Het thematische rapport "Afleiding door de bestuurder" geeft een overzicht van de belangrijkste onderzoeksvragen en analyseresultaten met betrekking tot dit onderwerp. | Risico uitgedrukt als OR |
| Dingus et al. (2019). The prevalence of and crash risk associated with primarily cognitive secondary tasks. | Er werd gekozen voor een case cohort benadering om de OR's te schatten die geassocieerd worden met de voornamelijk cognitieve secundaire taken. De case cohort dataset omvatte cases (ongevallen) en geselecteerde controles. De gegevens die voor deze studie werden gebruikt, kwamen uit de SHRP 2 NDS dataset. De dataset werd geproduceerd door de persoonlijke voertuigen van de deelnemers uit te rusten met discrete, robuuste en automatische data-acquisitiesystemen (DAS). Potentiële ongevallen werden geïdentificeerd in de SHRP 2 NDS aan de hand van meldingen van deelnemers, automatische meldingen van ongevallen en algoritmen die ontwikkeld waren in eerdere naturalistische studies. N= 3454 | Risico uitgedrukt als OR |
| Ziakopoulos, A., Theofilatos, A., Papadimitriou, E., Yannis, G. (2016), Cell phone use – Handheld, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project Safety Cube. | Het thematische verslag dat is opgesteld in het kader van het Europese project "Safety Cube" geeft een overzicht van de studies die zijn uitgevoerd om het risico van het gebruik van draagbare telefoons achter het stuur te beoordelen. In totaal werden 13 kwalitatief hoogstaande studies geanalyseerd om het risico op ongevallen in verband met deze activiteit te beoordelen. | Risico uitgedrukt als OR |
| Ziakopoulos, A., Theofilatos, A., Papadimitriou, E., Yannis, G. (2017), Cell Phone Use – Texting, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project Safety Cube | In het thematische verslag dat is opgesteld in het kader van het Europese project "Safety Cube" wordt de balans opgemaakt van de studies die zijn uitgevoerd om het risico van sms'en achter het stuur te beoordelen. In totaal werden acht kwalitatief hoogwaardige studies geanalyseerd om het risico op ongevallen in verband met deze activiteit te beoordelen. | Risico uitgedrukt als OR |

Tabel 10. Resultaten van de relatieve risico's voor afgeleid rijden - Dingus et al. (2016, 2019) en Ziakopoulos et al. (2017).

| Beschrijving | Relatief risico op een ongeval (alle ongevallen) | Relatief risico op ongeval met letsel | Relatief risico op dodelijk ongeval | Referenties |
|---|--|---------------------------------------|-------------------------------------|---|
| Telefoonnummer intoetsen (in de hand) | 12,2* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| Lezen/schrijven (ook tablet) | 9,9* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| Reiken naar een object (geen telefoon) | 9,1* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| Tekstberichten lezen/schrijven (texten) | 6,1* | 4,78* | | Dingus et al. (2016, 2019) Ziakopoulos et al. (2017) |
| Reiken naar telefoon | 4,8* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| <i>Interactie met voertuigsysteem</i> | 4,6* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| Activiteiten met de telefoon in de hand | 3,6* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| Gebruik van een telefoon op het moment van het ongeval | 2,86 - 1,28 | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| Browsen op telefoon (bijv. e-mail lezen, beurs checken) | 2,7* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| Handgeschreven berichten combineren met navigatie | 2,6* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| <i>AI interactie voertuigsystemen</i> | 2,5* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| <i>Regelen van temperatuur/airco</i> | 2,3* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| Praten met telefoon in de hand | 2,2* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| Interactie met de telefoon in de hand | 2* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| <i>Alle afleidingen</i> | 2* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| <i>Gebruik van de radio</i> | 1,6* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |
| <i>Interactie met passagier</i> | 1,4* | | | Dingus et al. (2016, 2019) |

Opmerkingen:

- (1) *Cursief* gedrukt, activiteiten die niet formeel verboden zijn in de Belgische wegcode.
- (2) De data met een (*) zijn uitgedrukt in OR.
- (3) Resultaten zijn afgerond op de eerste decimaal.
- (4) Vetgedrukte data hebben betrekking op het risico op dodelijke ongevallen.

Gerangschikt van het hoogste naar het laagste risico, laten de risicobeoordelingen zien dat afgeleid rijden een significante impact heeft op het ongevalsrisico. Het kiezen of invoeren van een telefoonnummer is de activiteit met het hoogste ongevalsrisico, met een odds ratio van 12,2. De volgende twee activiteiten met het hoogste ongevalsrisico zijn "lezen of schrijven (met name op een tablet)", met een odds ratio van 9,9, en "reiken naar een voorwerp (anders dan een telefoon)", met een odds ratio van 9,1. De eerste twee gedragingen zijn verboden door de Wegcode (art. 8.4 van het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg).

Andere niet-toegestane activiteiten achter het stuur die een gemiddeld verhoogd risico vormen zijn het schrijven of lezen van een bericht, waarbij het risico 6,1 keer zo hoog is (het ongevalsrisico met ernstig letsel is naar schatting 4,8 keer zo hoog), activiteiten met een telefoon in de hand, waarbij het ongevalsrisico 3,6 keer zo hoog is, online surfen (risico 2,7 keer zo hoog) en tot slot het louter vasthouden van de telefoon, waarbij het ongevalsrisico 2 keer zo hoog is. Wat betreft het telefoongebruik, verhoogt een gesprek terwijl je de telefoon vasthoudt het risico met 1,2 keer, terwijl een telefoongesprek met een handsfree-kit het risico vrijwel niet verhoogt (odds ratio van 0,4). De beoordelingen van Backer-Grøndahl & Sagberg (2011) op basis van zelfrapportage laten zien dat het gebruik van een mobiele telefoon (in de hand of met een handsfree-kit) het relatieve ongevalsrisico met 2,3 keer verhoogt. Dit relatieve risico was significant verhoogd voor het gebruik van een mobiele telefoon in de hand. Er werd ook een niet-significante trend naar een verhoogd risico voor handsfree mobiele telefoons vastgesteld. Analyses van de gegevens van 2007, afzonderlijk genomen, resulteerden echter niet in statistisch significante schattingen

van het relatieve risico voor beide vormen van gebruik. De auteurs meldden ook dat gebruikers van een mobiele telefoon het ongeval vaker toeschreven aan het gebruik van een mobiele telefoon in de hand dan gebruikers van een handsfree telefoon.

Andere activiteiten die niet specifiek verboden zijn in de Wegcode vormen ook een risico voor de verkeersveiligheid. Deze omvatten het reiken naar de telefoon, waardoor het ongevalsrisico 4,8 keer toeneemt, interactie met ingebouwde systemen, waardoor het risico 4,6 keer toeneemt, gebruik van de radio (bijvoorbeeld het volume aanpassen), waardoor het risico 1,6 keer toeneemt, en interactie met een passagier, waardoor het risico 1,4 keer toeneemt. Ter informatie: drinken of eten achter het stuur verhoogt het ongevalsrisico met 1,8 keer.

Wat sterftecijfers betreft, schatten Martensen & Daniels (2020) dat tussen 42 en 56 levens zouden kunnen worden gered en tussen 249 en 331 mensen niet ernstig gewond zouden raken als niemand achter het stuur werd afgeleid. Het type weggebruiker dat wordt beïnvloed door afleiding moet ook in overweging worden genomen: voetgangers, fietsers en andere kwetsbare weggebruikers komen ook om het leven door afleiding, hetzij door zelf risicogedrag te vertonen of als onrechtstreeks slachtoffer van een afgeleide bestuurder. Voor fietsers stellen Useche et al. (2018) vast dat de afleidingen van deze gebruikers een belangrijke rol speelt in het voorspellen van risicogedrag voorafgaand aan verkeersongevallen.

3.4 Het niet dragen van de veiligheidsgordel en onjuist gebruik van het kinderbeveiligingssysteem

Het gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen wordt beschouwd als een van de meest doeltreffende middelen voor het bevorderen van de verkeersveiligheid en redden elk jaar vele levens op de weg. Volgens de WHO vermindert het dragen van een veiligheidsgordel het risico op overlijden voor bestuurders en passagiers voorin met 45% tot 50% en het risico op overlijden of ernstig letsel voor passagiers achterin met 25%, terwijl het gebruik van een kinderbeveiligingssysteem (KBS) het risico op overlijden met 50% tot 60% vermindert (Nakamura et al., 2020; WHO, 2018). In België waren 33% van de bestuurders, 20% van de passagiers voorin en 52% van de passagiers achterin niet beveiligd bij dodelijke ongevallen op autosnelwegen in 2014-2015²¹ (Slootmans & Daniels, 2017). Dit toont aan dat, ondanks de wettelijke verplichting voor alle inzittenden van voertuigen om veiligheidsgordels te dragen, dit gedrag helaas nog niet door iedereen wordt aangenomen, ook niet door kinderen en hun ouders.

De meta-analyse van Hoyer (2016) benadrukt het risico dat passagiers, die achterin geen gordel dragen, vormen voor passagiers voorin, door het "bullet effect" (Hoyer, 2016; Europese Commissie, 2022a; Martensen & Daniels, 2020). Om het effect van veiligheidsgordels op de verkeersveiligheid te begrijpen, moet rekening worden gehouden met twee aspecten: het beschermende effect voor de passagier zelf en het "bullet effect" dat de passagier zou kunnen hebben op de persoon die voor hem zit als hij geen gordel draagt: "Bij de personen die voor een passagier zitten is het letselrisico daarom niet enkel bepaald door hun eigen gordeldracht, maar ook door het wel of niet dragen van de gordel door de persoon achterin" (Martensen & Daniels, 2020). Volgens Hoyer (2016) verdubbelt het niet dragen van de veiligheidsgordel door passagiers achterin bijna het risico op letsel of overlijden voor passagiers voorin die wel hun gordel dragen.

Daarnaast keek Hoyer (2016) naar andere risicofactoren die samenhangen met het niet dragen van de veiligheidsgordel, zoals rijden onder invloed en te snel rijden. Deze studie toonde aan dat het ongevalsrisico met acht werd vermenigvuldigd voor bestuurders die geen gordel droegen, een ratio die wordt verklaard door het feit dat het niet dragen van de veiligheidsgordel samenhangt met andere risicofactoren zoals rijden onder invloed, te snel rijden, 's nachts rijden en eerdere verkeersovertredingen (Hoyer, 2016). Uit deze analyse blijkt dat er een subgroep ontstaat van bestuurders die geen veiligheidsgordel dragen en die gekenmerkt worden door ander afwijkend gedrag op de weg: "Bij een groter algemeen gordelgebruik vormen -zij die nog steeds geen veiligheidsgordel dragen een als maar extremere subgroep.

²¹ Deze gegevens moeten met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd vanwege de kleine steekproefgrootte (33 mensen voor de gordel achterin, bijvoorbeeld) (Slootmans & Daniels, 2017). Daarnaast zijn de gegevens over de gordeldracht door mensen die betrokken zijn bij ongevallen soms onvolledig (Martensen & Daniels, 2020).

Bestuurders zonder gordel verschillen van andere bestuurders niet enkel in de gordeldracht, maar vaak ook met betrekking tot snelheidsovertredingen, rijden onder de invloed, en ander onveilig gedrag" (Martensen & Daniels, 2020). Het extreme en risicovolle gedrag van deze subgroep betekent dat het ongevalsrisico hoger is voor deze bestuurders.

Volgens Martensen & Daniels (2020) "Gegeven de huidige gordeldracht in de bevolking schatten we het risico op ongevallen met zwaargewonden bij niet-dragers bijna verdubbeld is en voor dodelijke ongevallen zelfs met een factor 4 verhoogd is. Als het gordelgebruik stijgt moeten we ervan uitgaan dat de resterende groep van niet-dragers nog extremer wordt. Als 99% de gordel dragen verwacht Høye dat bij het laatste percent niet-dragers het risico op zware ongevallen 7 keer hoger is dan bij bestuurders die wel een gordel dragen. Voor dodelijke ongevallen is dit risico zelfs bijna 11 keer zo hoog".

Iemand die voorin een voertuig zit en geen veiligheidsgordel draagt, heeft 2,5 keer meer kans om ernstig of dodelijk gewond te raken dan iemand die wel een veiligheidsgordel draagt. Voor passagiers achterin is dit risico 1,5 keer zo hoog als de veiligheidsgordel niet om is. En door het bullet effect vormen passagiers zonder gordel achterin ook een gevaar voor passagiers voorin. Een passagier achterin zonder gordel verdubbelt het letselrisico voor een passagier voorin met gordel (Martensen & Daniels, 2020; Moreau et al., 2023). In een Noorse studie werd geschat dat bestuurders die geen veiligheidsgordel dragen 8,3 keer meer kans hebben op een dodelijk ongeval dan bestuurders die wel een veiligheidsgordel dragen, en dat het risico op ernstig letsel 5,2 keer hoger is.

| Auteurs en titels | Data verzameling en doelgroepen | Gerapporteerde risico's |
|---|--|--------------------------|
| Høye, A. (2016). How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light vehicle occupants? | Meta-analyse (willekeurige effecten en vaste effecten) inclusief observationele case-control en cross-sectionele onderzoeken (27 onderzoeken in totaal) en de beoordeling van risico's en veranderingen voor ongevallen met licht, ernstig en dodelijk letsel. | Risico uitgedrukt als OR |
| Reeds, L. (2017). Child Restraint Systems. | Dit rapport, dat is opgesteld als onderdeel van het Europese SafetyCube-project, geeft een overzicht van de literatuur over KBS en identificeert studies waarin de risico's van het niet gebruiken van KBS worden beoordeeld. | Risico uitgedrukt als OR |

Tabel 11. Resultaten van de relatieve risico's voor het synthetiseert de ongevalsrisico's die samenhangen met het niet dragen van een veiligheidsgordel of kinderbeveiligingssysteem.

Tabel 11. Resultaten van de relatieve risico's voor het niet gebruiken van de veiligheidsgordel en het KBS.

| Beschrijving | Relatief risico op een ongeval (alle ongevallen) | Relatief risico op een ongeval met letsel | Relatief risico op een dodelijk ongeval | Referenties |
|---|--|---|---|--------------|
| (...) voorpassagier | | | 2,5 | Høye (2016) |
| (...) achterpassagier | | | 1,5 | Høye (2016) |
| (...) bestuurder | | 5,2 | 2,5 | Høye (2016) |
| | | | 8,3 | Høye (2016) |
| Voorste passagier - Projectiel effect | | 2 (met gebruik van de veiligheidsgordel vooraan) | | Høye (2016) |
| Niet-gebruikers van veiligheidsgordels | | | 7 | Høye (2016) |
| Niet-gebruik van de KBS (kinderen van 1 tot 3 jaar) | | | 10* | Reeds (2017) |
| Verkeerd gebruik van de KBS (kinderen van 1 tot 3 jaar) | | | 6,3* | Reeds (2017) |

Opmerkingen:

- (5) De data met een (*) zijn uitgedrukt in OR.
- (6) Resultaten zijn afgerond op de eerste decimaal.

(7) Vetgedrukte data hebben betrekking op het risico op dodelijke ongevallen.

Even essentieel zijn kinderbeveiligingssystemen (KBS) en hun juiste gebruik als bijzonder effectieve middelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Wanneer ze op de juiste manier worden bevestigd, wordt het risico op letsel of overlijden met 55% tot 60% verminderd, afhankelijk van de leeftijd van het kind (Høye & Elvik, 2013, zoals geciteerd in Moreau et al., 2023). Verkeerd gebruik of gebruik van een ongeschikt zitje kan zeer ernstige gevolgen hebben. Het kan het veiligheidsniveau van een zitje verlagen, of zelfs elke vorm van veiligheid helemaal wegnemen, met als gevolg een verhoogd risico op dodelijk of ernstig letsel (Tant & Schoeters, 2019).

De synthesenota over kinderbeveiligingssystemen die is opgesteld als onderdeel van het project Safety Cube (Reeds, 2017) rapporteert vier studies waarin de vermindering van het ongevalsrisico wordt beoordeeld door het correcte gebruik van kinderbeveiligingssystemen. Een meta-analyse, gebaseerd op 27 studies, rapporteerde de gunstige effecten van het KBS: kinderen die correct worden vastgezet, verminderen hun risico om te overlijden bij een ongeval met 34% tot 81%, ernstige letsels worden verminderd met 35% tot 72% en lichte letsels met 25% tot 58%. Een van de geanalyseerde studies (Stewart et al. (2015) zoals geciteerd in Reeds, 2017)) evalueerde de waarschijnlijkheid dat correct vastgemaakte kinderen na een auto-ongeluk naar een traumacentrum gaan, in vergelijking met slecht vastgemaakte kinderen. De resultaten tonen aan dat de kans dat een correct vastgemaakt kind met verwondingen naar een traumacentrum gaat, 12,7 keer lager is dan die van een slecht of niet vastgemaakt kind.

Daarnaast rapporteert een transversale observatiestudie met gegevens van echte botsingen tussen 1996 en 2005 waarbij kinderen van 0 tot 12 jaar betrokken waren, dat kinderen van 1 tot 3 jaar een significant hoger risico lopen wanneer ze niet goed vastgemaakt zijn dan wanneer ze wel correct zijn vastgemaakt. Kinderen die niet goed vastgemaakt zijn hebben 10 keer meer kans om dodelijk gewond te raken bij een botsing en kinderen die niet goed vastgemaakt zijn hebben 6,3 keer meer kans om dodelijk gewond te raken (Reeds, 2017).

3.5 Conclusies van de objectieve analyse

Uit de literatuurreview over de vier hoofdoorzaken van verkeersdoden blijkt, niet verrassend, dat deze gedragingen bijzonder problematisch zijn op de weg en een bron van gevaar vormen voor zowel bestuurders als andere weggebruikers, vooral als deze gedragingen wijdverspreid zijn en sociaal worden geaccepteerd.

Wat het ongevalsrisico betreft, hebben bestuurders alleen al bij rijden onder invloed tot 200 keer meer kans om betrokken te raken bij een ongeval, afhankelijk van de stof. Het gebruik van alcohol achter het stuur wordt statistisch in verband gebracht met een verhoogd risico op een letsel- of dodelijk ongeval, vanaf 0,3 g/l. Het hoogste risico om betrokken te raken bij een ongeval wordt waargenomen bij concentraties van 0,5 tot 0,8 g/l, en neemt toe bij hogere alcoholconcentraties (boven 0,8 g/l). Het risico op letsel- of dodelijke ongevallen als gevolg van ROI van alcohol neemt exponentieel toe met de alcoholconcentratie en kan tot 200 keer hoger zijn bij een BAC van meer dan 1,2 g/l.

De beoordelingen met betrekking tot het gebruik van psychoactieve stoffen achter het stuur worden geassocieerd met een aanzienlijk verhoogd ongevalsrisico. Het risico dat verbonden is aan drugs is veel complexer vast te stellen dan dat van alcohol, onder meer vanwege de prevalentie en concentratieniveaus op de weg, de opsporingsmiddelen en de controlestrategieën (een bestuurder die positief test op alcohol zal in België bijvoorbeeld niet noodzakelijk getest worden op drugs). Ook de methodologische aanpak verschilt. Het risico in verband met ROI van drugs hangt ook af van het soort stof en de gebruikte dosis. Elke klasse van drugs heeft specifieke nadelige effecten op de rijvaardigheid. De beoordelingen stellen ongevalsrisico's vast die variëren van 1,3²² keer hoger (bv. cannabis) tot 10 keer hoger (bv. opiaten). Amfetaminen vormen een bijzonder groot risico, met een risico op een dodelijk ongeval dat 5,6 keer hoger ligt dan bij nuchter rijden.

Rijden onder invloed van een combinatie van stoffen, met name alcohol en drugs, vormt een aanzienlijk verhoogd ongevalsrisico. Het ongevalsrisico dat verband houdt met dit gedrag is 20 tot 200 keer hoger voor bestuurders onder invloed van alcohol en drugs en rijden onder invloed van een combinatie van drugs vertegenwoordigt een 5 tot 30 keer hoger ongevalsrisico. Het risico om gewond te raken bij het rijden

²² Zie sectie 3.1.2 voor de interpretatie van deze gegevens.

onder invloed van alcohol in combinatie met elke andere psychoactieve stof neemt aanzienlijk toe in vergelijking met het gebruik van slechts één stof, of het nu alcohol of drugs is.

Het gebruik van meer dan één stof (alcohol niet meegerekend) verhoogt ook het ongevalsrisico. De risico's die gepaard gaan met het gebruik van meer dan één stof zijn groter dan de risico's die gepaard gaan met het gebruik van één enkele stof. Het is duidelijk dat bestuurders die meer dan één psychoactieve stof en/of alcohol gebruiken een ernstige bedreiging vormen voor zichzelf en andere weggebruikers (OESO, 2010). De resultaten van de risicoschattingen van ongevallen (al dan niet met dodelijke afloop en/of letsel) geven ondubbelzinnig aan dat ROI een aanzienlijk risico vormt voor de verkeersveiligheid, een risico dat exponentieel toeneemt met de concentratiegraad van de stoffen en de combinatie van stoffen (alcohol en/of drugs).

Het ongevalsrisico, en de ernst ervan, neemt exponentieel toe met de snelheid. De risico's bij lage snelheden (30 km/u) zijn kleiner dan bij hogere snelheden (70 km/u). Hoe sneller een bestuurder rijdt, hoe minder tijd hij heeft om te reageren en hoe groter de afgelegde afstand. De relatieve risico's in verband met snelheid hebben dus aangetoond dat wanneer een bestuurder 80 km/u rijdt op een weg met een limiet van 60 km/u, die bestuurder 31,8 keer meer kans heeft om betrokken te raken bij een ongeval.

Afleiding is ook een belangrijke risicofactor bij ongevallen. De afleidingsbronnen op de weg kunnen talrijk zijn en het risico dat gepaard gaat met afleiding is sterk afhankelijk van het type afleiding. Van de verschillende beoordeelde gedragingen levert het kiezen van een telefoonnummer het grootste risico op (12,2), gevolgd door lezen op een tablet (9,9) en reiken naar een voorwerp in de auto (9,1). Een bestuurder die een bericht leest of schrijft heeft nog steeds 6,1 keer meer kans om betrokken te raken bij een ongeval. De verzamelde resultaten maakten het niet mogelijk om het risiconiveau van deze gedragingen in termen van dodelijke ongevallen te bepalen.

Ten slotte brengt het niet of onjuist gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen een verhoogd risico met zich mee om bij een ongeval ernstig of dodelijk gewond te raken. Voor andere passagiers is het risico om gewond te raken of te overlijden 1,5 tot 8,3 keer zo groot als wanneer ze correct vastgemaakt zouden zijn. Het bullet effect van passagiers achterin benadrukt ook de 'rechtstreekse' impact van hun gedrag op de veiligheid en het in gevaar brengen van andere passagiers. Bovendien wordt het niet dragen van de veiligheidsgordel, een gedrag dat steeds minder lijkt te worden, overgenomen door extremere profielen die, naast het niet dragen van de veiligheidsgordel, ander risicogedrag vertonen (overdreven snelheid, rijden onder invloed, enz.) waardoor het risico om betrokken te raken bij een ongeval nog groter wordt. Voor kinderen impliceert het incorrecte gebruik of het niet gebruiken van het kinderbeveiligingssysteem een risico op dodelijk letsel dat 6,3 tot 10 keer hoger is dan wanneer ze correct vastgemaakt zouden zijn. Deze resultaten geven aan dat het niet dragen van een veiligheidsgordel of het niet gebruiken van het KBS een significant hoog ongevalsrisico met dodelijke afloop of letsel met zich meebrengt, wat impliceert dat deze overtredingen een rechtstreeks gevaar vormen (voor zichzelf en voor andere weggebruikers), dat bijna onvermijdelijk tot lichamelijk letsel leidt.

Wat deze literatuurreview en de risicobeoordelingen van ongevallen echter niet benadrukken, is de rol van de sociale en individuele aanvaardbaarheid in verkeersveiligheid. Hoe meer risicovol gedrag sociaal en/of individueel wordt geaccepteerd of genormaliseerd, hoe groter de impact van dat gedrag op de veiligheid van bestuurders en andere weggebruikers. De aanvaardbaarheid van gevaarlijk en risicovol gedrag is daarom een essentieel aandachtspunt dat parallel aan de herdefiniëring van de overtredingscategorieën moet worden aangepakt, met name door te bepalen wat sociaal aanvaardbaar is voor de maatschappij als geheel.

4 Resultaten van de "experts"-enquête

128 overtredingen werden ter beoordeling voorgelegd aan de experts (zie 2.2.2 voor een beschrijving van de profielen). Aan de hand van een beoordelingsschaal met zes niveaus werd de experts gevraagd de risicotename te bepalen die elke overtreding vertegenwoordigt wanneer deze wordt gepleegd. Deze zes niveaus vertegenwoordigen zes graden van verhoogd risico op een dodelijk ongeval of op een dodelijk letsel.

Om het risiconiveau te bepalen, werd voor elke overtreding het aantal stemmen geteld dat aan elk niveau werd toegekend. De scores voor elke overtreding werden vervolgens bij elkaar opgeteld om tot groepen te komen. De resultaten van deze beoordeling worden hieronder samengevat:

- (1) De overtredingen die de meeste scores hebben behaald, variërend van "niet verhoogd" tot "licht verhoogd", worden beschreven in subhoofdstuk *4.1 Overtredingen zonder verhoogd risico* ;
- (2) De overtredingen die de meeste scores hebben behaald, variërend van "matig verhoogd" tot "gemiddeld verhoogd", worden beschreven in subhoofdstuk *4.2 Overtredingen met matig verhoogd risico* ;
- (3) De overtredingen die de meeste scores hebben behaald, variërend van "sterk verhoogd" tot "extreem verhoogd", worden beschreven in subhoofdstuk *4.3 Overtredingen met sterk verhoogd risico*.

De volledige scores voor de overtredingen staan in bijlage II van dit rapport. Op basis van de scores die per overtreding zijn verzameld, worden in de beschrijvende analyse bij de overzichtstabellen de overtredingen geïdentificeerd waarvan de huidige categorie moet worden herzien op basis van de consensus onder de experts en het gevaar dat inherent is aan de categorisering.

Om het lezen te vergemakkelijken, zijn de overtredingen binnen elke groep ingedeeld naar type overtreding. Als een overtreding gelijkwaardige scores heeft, is de totale beoordeling van alle scores bepalend voor het risiconiveau dat als resultaat wordt toegekend. Deze overtredingen worden apart geanalyseerd (sectie 5.4).

De analyse van de beoordelingsresultaten wordt afgesloten met een beschrijving van de antwoorden op de open vraag, waarmee de respondenten specifieke en aanvullende punten konden bespreken met betrekking tot de beoordeling van de 128 geselecteerde overtredingen.

4.1 Overtredingen zonder verhoogd risico

De experts beoordeelden 17 overtredingen als 'niet verhoogd' tot 'licht verhoogd' risico, waaronder tien van de tweede graad en zes overtredingen van de derde graad. Deze scores werden gegeven met een gemiddelde van 15 van de 22 stemmen. De overtredingen die deze score kregen, hebben betrekking op:

- de inschrijving van voertuigen (Koninklijk Besluit van 20/07/2001);
- de Wegcode (Koninklijk Besluit van 01/12/1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg):
 - het niet verplaatsen van een voertuig op aanmaning door een bevoegd persoon;
 - de overlast die wordt veroorzaakt door een scooter die op het fietspad wordt achtergelaten;
 - inhalen (niet keren na inhalen);
 - het verbod om op een gehandicaptenparkeerplaats te parkeren;
 - het vervoeren van goederen en het niet naleven van borden die het vervoer van gevaarlijke goederen of de maximale belasting beperken;
 - verboden te parkeren.

De experts hebben dus geoordeeld dat deze overtredingen, wanneer ze worden gepleegd, het ongevalsrisico met dodelijke afloop of met een dodelijk letsel niet of slechts in geringe mate verhogen. Volgens de definitie die aan overtredingen van de tweede graad wordt gegeven, "onrechtstreeks in gevaar brengen", geeft de beoordeling van de experts aan dat deze overtredingen op een consistente manier lijken te zijn gecategoriseerd met betrekking tot hun graad.

Voor overtredingen van de derde graad, gedefinieerd als overtredingen die de veiligheid van mensen rechtstreeks in gevaar brengen, en opgenomen in tabel 12, geeft de beoordeling van de experts aan dat deze overtredingen mogelijk geen risico op een dodelijk ongeval vormen (of slechts een licht verhoogd risico). Voor deze overtredingen moet worden bepaald of de categorisering van deze overtredingen moet worden herzien op basis van deze beoordeling als "niet verhoogd". De aard van deze overtredingen zelf nodigt uit tot voorzichtigheid wat betreft de categorisering op een lager niveau, vooral gezien de gevolgen die ze op een breder niveau kunnen hebben. Een overtreding van artikel 68, lid 3, met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen is bijvoorbeeld niet alleen een overtreding op het gebied van verkeersveiligheid, maar vormt ook een risico voor de openbare veiligheid als geheel en voor het milieu.

Tabel 12. Resultaten voor overtredingen beoordeeld als zonder verhoogd risico

| Type overtreding | Reglement | Artikel nr wetgeving | Graad | Overtredingen - beschrijving |
|------------------------------------|-------------------|------------------------|---|---|
| Inschrijving | AR 20/07/2001 | 2 | 2 | Rijden zonder geldige nummerplaat |
| | | 2 | 2 | Met een gewijzigde nummerplaat rijden |
| | | 3 | 2 | Voor een Belgische ingezetene, rijden met een in het buitenland ingeschreven voertuig |
| | | 4 | 2 | Voor een buitenlander, rijden met een voertuig dat niet in Europa of in een lidstaat van het Verdrag van Wenen is ingeschreven |
| | | 5 | 2 | De voorwaarden voor tijdelijke registratie niet naleven |
| | | 29,30,31 | 2 | Niet-naleving van de voorwaarden voor de plaatsing van de nummerplaat of de reproductie ervan |
| | | 5, 9.1, 11, 15 et 16.1 | 2 | Niet-naleving van de voorwaarden voor proefritten- of handelaarsplaten |
| | | 5, 9.1, 11, 15 et 16.1 | 3 | Het proefritten- of handelaarskentekenbewijs niet presenteren op de aanvraag van een bevoegde agent |
| Aanmaning door een bevoegd persoon | AR 01/12/1975 | 4.4 | 3 | Niet verplaatsen van een geparkeerd voertuig indien men er door een bevoegd persoon toe aangemaand wordt |
| Gebruik van de openbare weg | | 7.3 | 2 | Het verkeer hinderen of onveilig maken (voorwerpen op de openbare weg) door een e-step op de trottoir of het fietspad achter te laten |
| Inhalen | | 16.6 | 2 | Zijn plaats rechts niet terug innemen na het inhalen |
| Parkeerverbod | | 25.1 | 2 | Parkeren op een parkeerplaats voor personen met een handicap |
| Vervoer van gevaarlijke goederen | | 48bis | 3 | Geen autosnelwegen gebruiken voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren |
| | | 48bis | 3 | Gebruiken bepaalde openbare wegen voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren waar geen toegang toegelaten is |
| Verkeerstekens | | 68.3 | 3 | Niet respecteren verkeersbord C24 (gevaarlijke goederen) |
| | 68.3 | 3 | Niet respecteren verkeersbord C21 (maximale massa in belanden toestand) | |
| Stop- en parkeerborden | | 70.2.2 | - | Een e-step parkeren op een openbare weg waar het parkeren verboden is (dmv een verkeersbord) |
| Snelheid | Wet 16/03/1968 | 29 | - | van 1 tot 10 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) |
| | | 29 | - | van 1 tot 10 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) |

4.2 Overtredingen met matig verhoogd risico

23 overtredingen werden beoordeeld als een matig tot gemiddeld verhoogd risico, met een gemiddelde van 11 van de 22 stemmen. De overtredingen met deze score hebben betrekking op:

- De Wegcode (Koninklijk Besluit van 01/12/1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg):
 - Hindernissen op de openbare weg;
 - Bestuurders van elektrische steps jonger dan 16 jaar;
 - Verkeer op de vluchtstrook;
 - Verkeer op autosnelwegen voor voertuigen van meer dan 3,5 ton;
 - Gebruik van een remlichtindicator en het aanpassen van de snelheid in aanwezigheid van dieren;

- Links kruisen en het niet naleven van de zijdelingse afstanden;
- Rechts inhalen van een spoorvoertuig en het niet rechts houden en versnellen tijdens het inhalen;
- Parkeren op een trottoir, fietspad, oversteekplaats voor voetgangers of fietsers;
- Gebruik van dimlichten, mistlichten, ...;
- Vervoer van personen op een elektrische step;
- Het niet respecteren van het oranje licht.
- De wet betreffende de politie over het wegverkeer (Wet van 16 maart 1968):
 - Te hoge snelheid van 11 tot 20 km/u binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom);
 - Te hoge snelheid van 11 tot 20 km/u en van 21 tot 30 km/u buiten de bebouwde kom (snelwegen, wegen buiten de bebouwde kom);
 - Rijden onder invloed van alcohol van 0,2 tot 0,5 g/l (voor professionele bestuurders).

Van de overtredingen die als "matig verhoogd" zijn beoordeeld, zijn er tien van de tweede graad, zeven van de derde graad en de laatste zes hebben betrekking op overtredingen voor overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol en het gebruik van een elektrische step (door jongeren onder de 16 jaar of met een passagier). Geen enkele overtreding van de vierde graad werd beoordeeld als een "matig tot gemiddeld verhoogd" risico op een dodelijk ongeval.

Overtredingen van de tweede graad worden gedefinieerd als overtredingen die onrechtstreeks de veiligheid van personen in gevaar brengen. Volgens de beoordelingen van de experts vormen deze overtredingen een matig tot gemiddeld verhoogd risico. Onder deze overtredingen van de tweede graad met dit niveau van risico op een dodelijk ongeval volgens de experts, valt onder andere het negeren van het oranje stoplicht, hinderen van het verkeer, niet rechts houden en versnellen bij het inhalen, stoppen of parkeren op een trottoir, fietspad, of op een oversteekplaats voor voetgangers of fietsers. Met betrekking tot het "onrechtstreekse" gevaar zoals gedefinieerd door de tweede graad en het risico op een dodelijk ongeval dat door de experts wordt beoordeeld als "matig verhoogd", moet worden beoordeeld of deze overtredingen van de tweede graad zich in de graad bevinden die het werkelijke risico op gevaar weergeeft of dat ze in een hogere categorie moeten worden gecategoriseerd (bijvoorbeeld in de derde graad).

Overtredingen van de derde graad, waarbij de veiligheid van mensen rechtstreeks in gevaar wordt gebracht, werden door de meeste experts beoordeeld als overtredingen met een matig tot gemiddeld verhoogd risico op een dodelijk ongeval. Deze beoordelingen lijken er dus op te wijzen dat deze overtredingen in de juiste categorie vallen wat betreft het risico op een dodelijk ongeval dat ze vertegenwoordigen wanneer ze worden gepleegd.

Wat betreft overtredingen voor overdreven snelheid, gaat het om snelheidsmarges die beboet kunnen worden met een onmiddellijke inning en die niet onmiddellijk tot gerechtelijke vervolging voor de politierechtbank leiden. De snelheidsovertredingen hebben betrekking op snelheidsoverschrijdingen van 11 tot 20 km/u binnen en buiten de bebouwde kom, en overschrijdingen van 21 tot 30 km/u buiten de bebouwde kom.

Tabel 13. Overtredingen beoordeeld als matig verhoogd risico - Wegcode (KB van 01/12/1975)

| Type overtreding | Artikel nr wetgeving | Graad | Overtredingen - beschrijving |
|-----------------------|----------------------|-------|--|
| Obstakels | 7.3 | 2 | Het verkeer hinderen of onveilig maken door voorwerpen op de openbare weg |
| Bestuurders | 8.2 | - | Buiten de openbare wegen waar het toegelaten is ((woon-)erven, voorbehouden wegen, ...), op een e-step rijden zonder de leeftijd van 16 jaar te hebben bereikt |
| Plaats op de weg | 9.7 | 3 | Op de pechstrook rijden |
| Onaangepaste snelheid | 10.2 | 2 | Niet gebruiken van het stoplicht om aan te geven dat u langzamer wilt gaan rijden |
| | 10.3 | 2 | Niet vertragen in aanwezigheid van dieren |
| Kruisen | 15.1 | 3 | Niet kruisen langs rechts |
| | 15.2 | 3 | Niet respecteren van de zijdelingse afstand bij het kruisen en niet stoppen wanneer nodig. |
| Plaats op de weg | 21.3 | 2 | Rijden op de derde rijstrook voor voertuigen >3,5t |

| | | | |
|---------------------|------|---|---|
| Inhalen | 16.9 | 2 | Niet rechts houden of versnellen terwijl men ingehaald wordt |
| | 16.7 | 3 | Een spoorvoertuig niet langs rechts inhalen |
| | 17.2 | 2 | Voor een voertuig >7,5t, inhalen bij regenachtig weer |
| Overweg | 24 | 2 | Stilstaan of parkeren op een voetpad, fietspad, voetgangers- of fietsersoversteekplaats |
| Lichten | 30.1 | 3 | Gebruik grootlicht in plaats van dimlicht |
| | 30.1 | 2 | Niet gebruiken achtermistlichten bij zicht minder dan 100m |
| | 30.1 | 2 | Het dimlicht of grootlicht niet inschakelen bij een zicht van minder dan 200 m |
| | 30.3 | 3 | De lichten van de aanhangwagen niet inschakelen bij een zicht minder dan 200 m |
| | 30.4 | 3 | Schakel de koplampen niet in bij een zicht van minder dan 200 m |
| Passagiers | 44.2 | - | Een passagier vervoeren op een e-step |
| Signalisatielichten | 61 | 2 | Door een oranje licht rijden |

Tabel 14. Overtredingen met een matig verhoogd risico - Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer

| Type overtreding | Artikel nr wetgeving | Graad | Overtredingen - beschrijving |
|----------------------|----------------------|-------|---|
| Snelheid | 29 | - | van 11 tot 20 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) |
| | 29 | | van 11 tot 20 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) |
| | 29 | - | van 21 tot 30 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) |
| Rijden onder invloed | 34 | - | Alcohol tussen 0,2g/l en 0,5g/l voor professionele bestuurders |

4.3 Overtredingen met sterk verhoogd risico

78 overtredingen werden beoordeeld als een sterk tot extreem verhoogd risico. Deze overtredingen kregen gemiddeld 17 van de 22 stemmen. Van deze overtredingen met een sterk tot extreem verhoogd risico hadden er 67 betrekking op de Wegcode (Koninklijk Besluit van 01/12/1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg):

- Bevoegde personen: het niet gehoorzamen of opvolgen van de bevelen van een bevoegde persoon;
- Voertuigcontrole en gebruik van een apparaat met een scherm;
- Plaatsing op de openbare weg;
- Onaangepaste snelheid, aanzetten tot het aannemen van een overdreven snelheid...;
- Verplichting om voetgangers en fietsers voorrang te verlenen;
- Kruisen met berm of van een spoorvoertuig;
- Rechts inhalen;
- Situaties met betrekking tot inhaalverboden;
- Veiligheidsafstanden voor voertuigen van meer dan 7,5 ton;
- Richtingsverandering en voorrang verlenen bij richtingsverandering;
- Verkeer op spoorwegen en overwegen;
- Verkeer op snelwegen, met name keren, stoppen en snelheidswedstijden;
- Verkeer in woonerven, voorbehouden wegen, enz.
- Verbod op parkeren/stoppen op een overweg of in een bocht/tunnel...;
- Niet-gebruik van de veiligheidsgordel en het KBS;
- Verplichting om voorrang te verlenen aan voorrangsvoertuigen;
- Gedrag ten opzichte van schoolbussen
- Gedrag van bestuurders ten opzichte van voetgangers en autocars;
- Gedrag ten opzichte van gemachtigde opzichters die voetgangers laten oversteken;
- Gedrag ten opzichte van fietsers en bromfietsers;
- Gedrag bij groeperingen/wedstrijden/groepen...;

- Vervoer van kinderen en het KBS;
- Belading van voertuigen van meer dan 3,5 ton en de beveiliging van de lading;
- Signalen van het driekleurige verkeerslicht en het negeren van het rode licht;
- Lichtsignalen met betrekking tot het gebruik van een rood kruis;
- Signalen met betrekking tot voorrang (B5 en B1);
- C1, C35 en C39 verbodsborden
- Overschrijden van de doorlopende witte lijn.

Van deze overtredingen zijn er 22 beoordeeld als een sterk tot extreem verhoogd risico van de tweede graad, 38 van de derde graad en 7 van de vierde graad.

De overtredingen van de tweede graad (22) met een sterk tot extreem verhoogd risico hebben betrekking op (ongepaste) snelheid, verlenen van voorrang, inhalen en inhaalverbod, afstand tussen voertuigen, veranderen van rijrichting, rijden op snelwegen, rijden in woonerven, voorbehouden wegen, parkeer- en stopverbod, veiligheidsgordels en KBS, belading en voorrangsborden. Sommige van deze overtredingen van de tweede graad hebben ook betrekking op de aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers, enz.), zoals de overtredingen van de artikelen 10.4, 22bis, 22quinquies en octies, enz. Op basis van de scores die voor deze overtredingen zijn verzameld, komen de experts tot de consensus om deze overtredingen te identificeren als een aanzienlijk hoger risico dan hun huidige categorisering (d.w.z. "de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar brengen"). De interpretatie van de scores geeft daarom aan dat het huidige niveau opnieuw geëvalueerd zou kunnen worden om het af te stemmen op het risico op dodelijke ongevallen dat ze volgens de experts vertegenwoordigen.

Voor de overtredingen van de derde graad (38) die een score hebben behaald van sterk tot extreem verhoogd, worden deze in de ogen van de wet beschouwd als "het rechtstreeks in gevaar brengen van de veiligheid van personen en het negeren van een bevel van een bevoegd persoon". Na de beoordelingen door de experts zou een aanvullende analyse met betrekking tot hun huidige graad kunnen bepalen of ze correct zijn gecategoriseerd ten opzichte van het risico op dodelijke ongevallen dat ze vertegenwoordigen. De twee overtredingen met betrekking tot bevelen van de bevoegde persoon kregen beide de meeste stemmen voor "extreem verhoogd". De overtreding van de derde graad moet daarom worden heroverwogen om te bepalen of het huidige niveau adequaat is en overeenkomt met het ongevalsrisico dat het vertegenwoordigt.

Alle overtredingen van de vierde graad werden beoordeeld als "extreem verhoogd", met een gemiddelde van 19 van de 22 stemmen. Deze overtredingen lijken, op basis van de consensus, in de juiste categorie te vallen gezien "het rechtstreeks in gevaar brengen van de veiligheid van personen, wat vrijwel onvermijdelijk leidt tot lichamelijk letsel bij een ongeval." Voor deze overtredingen lijken de beoordelingen van experts de toewijzing aan de vierde graad te bevestigen.

Tabel 15. Overtredingen beoordeeld als "sterk verhoogd" risico - Wegcode (KB van 01/12/1975)

| Type overtreding | Artikel nr wetgeving | Graad | Overtredingen - beschrijving |
|-----------------------|----------------------|-------|---|
| Bevoegde agenten | 4.1 | 4 | Niet gehoorzamen aan de bevelen van een bevoegde persoon |
| | 4.2 | 4 | Een stopbevel van een bevoegde persoon niet opvolgen |
| Bestuurder | 8.3 | 3 | Zijn voertuig niet voortdurend onder controle houden |
| | 8.4 | 3 | Gebruik van een toestel met een scherm dat niet aan het voertuig is bevestigd |
| Plaats op de weg | 9.2 | 3 | Links van een middenberm rijden |
| Onaangepaste snelheid | 10.4 | 4 | Aanzetten tot of uitlokken van overdreven snelheid |
| | 10.1.1 | 2 | Zijn snelheid niet regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid van andere weggebruikers, in 't bijzonder de meest kwetsbaren |
| | 10.1.1 | 2 | Zijn snelheid niet regelen zoals vereist wegens de weeromstandigheden |
| | 10.1.1 | 2 | Zijn snelheid niet regelen zoals vereist wegens de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de staat en de lading van zijn voertuig |
| | 10.1.3 | - | Niet kunnen stoppen vóór een hindernis die kan worden voorzien |
| Voorrang | 12.1 | 2 | Voorrang van spoorvoertuigen niet respecteren |
| | 12.2 | 2 | Niet dubbel voorzichtig zijn op kruispunten |
| | 12.3 | 2 | Voorrang aan rechts, voorrang afstaan en STOP-bord niet respecteren |
| | 12.4 | 2 | Geen voorrang verlenen tijdens een manoeuvre |

| | | | |
|---|-----------------------|---|--|
| | 12.5 | 2 | Wanneer men de voorrang moest verlenen, doorrijden wanneer er gevaar is voor een ongeval |
| | 12.4bis | 2 | Geen voorrang verlenen aan voetgangers en fietsers op voetpad of fietspad |
| Kruisen | 15.3 et 16.5 | 3 | Het in gevaar brengen van weggebruikers op de bedding tijdens het kruisen |
| | 15.4 | 3 | De bepalingen met betrekking tot het kruisen van een spoorvoertuig niet naleven |
| Inhalen | 16.3 | 2 | Niet inhalen langs links |
| | 17.1 | 3 | Inhalen bij slechte zichtbaarheid |
| | 17.2 | 3 | Inhalen op een spooroverweg die niet met slagbomen of verkeerslichten is uitgerust |
| | 17.2 | 3 | Inhalen op de kruispunten waar de voorrang van rechts geldt |
| | 17.2 | 3 | Inhalen wanneer de in te halen bestuurder zelf een ander voertuig dan een tweewieler inhaalt |
| | 17.2 | 3 | Inhalen wanneer de in te halen bestuurder voor een oversteekplaats voor voetgangers of fietsers of bromfietzers stopt |
| | 17.2 | 4 | Inhalen bij het naderen van een heuveltop of in een bocht |
| Veiligheidsafstand | 18.2 | 2 | Veiligheidsafstand van 50m niet respecteren tussen voertuigen >7.5t |
| Verandering van richting | 19.2 | 2 | Zich niet naar rechts begeven om rechts af te slaan |
| | 19.2 et 19.3 | 3 | Noodzakelijke voorzorgsmaatregelen niet nemen voor links afslaan |
| | 19.4 et 19.5 | 3 | Geen voorrang bij richtingverandering |
| Overweg | 20.3 | 4 | Een gesloten spooroverweg te betreden |
| | 20.4 | 2 | Een spoorwegovergang oprijden als het risico bestaat dat u op de overweg moet stoppen |
| Plaats op de weg | 21.4 | 4 | Keren, achteruitrijden, tegen de rijrichting in rijden, dwarsverbindingen gebruiken op een autosnelweg of autoweg |
| Parkeren | 21.4 en 22.2 | 2 | Stilstaan en parkeren op autosnelwegen en autowegen |
| Onaangepaste snelheid | 21.6, 22.2 et 50 | 4 | Aan snelheidswedstrijden of -tests op de openbare weg deelnemen |
| Kwetsbare weggebruikers, Plaats op de weg | 22bis | 3 | Voetgangers in gevaar brengen in woonerf en erf |
| | 22quinquies | 2 | Rijden op een weg die is voorbehouden aan voetgangers, fietsers, ruiters en speedpedelecs |
| | 22quinquies et octies | 3 | Voetgangers in gevaar brengen op voorbehouden wegen |
| | 22septies | 3 | Voetgangers in gevaar brengen in speelstraten |
| | 22sexies | 3 | Voetgangers in gevaar brengen in voetgangerszones |
| Parkeren | 24 | 2 | Stilstaan of parkeren in een tunnel, een bocht of bij het naderen van een heuveltop |
| | 24 | 4 | Stilstaan of parkeren op een spooroverweg |
| Gordel en KBS | 35.1 | 2 | Geen gebruik van de veiligheidsgordel |
| | 35.1 | 3 | Geen gebruik van een geschikt beveiligingssysteem voor het vervoer van kinderen |
| Voorrang | 38 | 3 | Geen voorrang verlenen aan prioritaire voertuigen |
| schoolbus | 39bis | 3 | Niet vertragen of niet stoppen in de buurt van een schoolbus die passagiers ophaalt of afzet |
| Kwetsbare weggebruikers | 40.1 | 3 | Het in gevaar brengen van voetgangers op een trottoir of een gedeelte van een openbare weg |
| | 40.3 | 2 | De snelheid niet matigen wanneer u naast een bus rijdt die passagiers in- of uitlaadt |
| | 40.3 | 3 | Voetgangers het trottoir of de berm niet laten bereiken bij een halte van het openbaar vervoer |
| | 40.4 | 3 | Een voetganger niet toelaten zijn oversteekbeweging te beëindigen op een al of niet lichtengeregelde oversteekplaats |
| | 40.4 | 3 | Een voetgangersoversteekplaats niet naderen met een matige snelheid en geen voorrang geven aan de voetganger |
| Kwetsbare weggebruikers (kinderen) | 40bis | 3 | De instructies niet opvolgen van een gemachtigde opzichter die een groep voetgangers laat oversteken |
| Kwetsbare weggebruikers (fietsers) | 40ter | 2 | Een fietser of bromfietser in gevaar brengen, de veiligheidsafstand niet respecteren, snelheid niet matigen om een fietsoversteekplaats te naderen |
| Kwetsbare weggebruikers (groep, wedstrijd...) | 41.1 | 3 | Een groep voetgangers doorbreken |
| | 41.1 | 3 | Een stoet, militaire colonne of groep deelnemers aan een wielervedstrijd doorbreken |
| | 41.2 | 3 | Niet stoppen en zich opstellen bij het naderen van een wielervedstrijd |
| | 41.3 | 3 | Instructies niet opvolgen van de gemachtigde opzichters die toezicht houden op militaire colonnes, sportieve, toeristische of culturele evenementen, wielervedstrijden, enz. |
| Gordel en KBS | 44.1 | 3 | Meer kinderen vervoeren dan zitplaatsen en beveiligingsmiddelen |
| Lading | 45bis | 3 | Niet respecteren laadveiligheid voor voertuigen >3,5t |
| | 45.1 | 2 | Niet beveiligen van de lading (vastzetten, zichtbaarheid, stouwen, overlopen, ...) |

| | | | |
|---------------------------|--------------------|---|--|
| Signalisatielichten | 61.1 | 3 | Door een rood licht rijden |
| | 62bis | 3 | Een rijstrook gebruiken die gesloten is met een rood kruis (verkeerslicht) |
| Verkeersborden (voorgang) | 67.3 | 2 | Verkeersbord B1 (voorrang verlenen) niet respecteren |
| | 67.3 | 2 | Verkeersbord B5 (stop) niet respecteren |
| Verkeersborden | 68.3 | 3 | Niet respecteren verkeersbord C1 (verboden richting) |
| | 68.3 | 3 | Niet respecteren verkeersbord C35 (inhaalverbod) |
| | 68.3 | 3 | Niet respecteren verkeersbord C39 (inhaalverbod >3,5t) |
| Wegmarkeringen | 72.2, 73.1 en 73.2 | 3 | Een doorlopende streep overschrijden |

10 overtredingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (Wet van 16 maart 1968) werden beoordeeld als een sterk tot extreem verhoogd risico:

- **Te hoge snelheid:**
 - overdreven snelheid > 30 km/u binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom)
 - overdreven snelheid > 40 km/u buiten de bebouwde kom (snelwegen, wegen buiten de bebouwde kom)
 - overdreven snelheid van 21 tot 30 km/u binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom)
 - overdreven snelheid tussen 31 en 40 km/u buiten de bebouwde kom (snelwegen, wegen buiten de bebouwde kom)
- **Alcoholopname en dronkenschap:**
 - alcohol tussen 0,5g/l en 0,8g/l
 - alcohol > 0,8g/l
 - dronkenschap (alcohol, drugs of geneesmiddelen)
 - het aanzetten van een persoon onder invloed tot het besturen van een voertuig of het toevertrouwen van een voertuig aan een dergelijke persoon
 - een voertuig besturen onder invloed van drugs, iemand aanzetten om te rijden of een voertuig toevertrouwen aan een persoon onder invloed van drugs
- **Rijbewijs en leervergunning:**
 - Rijden zonder rijbewijs of zonder te voldoen aan de voorwaarden van het rijbewijs.

Overtredingen met betrekking tot overdreven snelheid worden parallel aan het systeem van overtredingsgraden behandeld. De overtredingen die worden beoordeeld als "sterk tot extreem verhoogd" hebben betrekking op het overschrijden van de maximumsnelheid met 21 tot 30 km/u en met meer dan 30 km/u binnen de bebouwde kom, en met 31 tot 40 km/u en met meer dan 40 km/u buiten de bebouwde kom. Deze overtredingen worden momenteel beschouwd als zware overtredingen die door een politierechtbank moeten worden behandeld, zoals voor overtredingen van de vierde graad. Echter, gezien het relatieve risico op dodelijke ongevallen dat ze vormen, zoals geanalyseerd in hoofdstuk 3, zou een heroverweging van deze overtredingen opportuun kunnen zijn, met name door ze te categoriseren als misdrijven.

Overtredingen zoals rijden onder invloed (van alcohol of drugs) of dronkenschap achter het stuur, net als snelheidsovertredingen, worden parallel behandeld met het systeem van de overtredingsgraden. Rijden onder invloed van alcohol met een BAC van 0,5 tot 0,8 g/l wordt momenteel bestraft met een onmiddellijke inning, wat dus gelijk zou staan aan een overtreding van de derde graad. De consensus onder de experts beoordeelt echter deze overtreding als een sterk verhoogd risico (13 van de 8 stemmen, en zelfs meer als de score voor "extreem verhoogd" erbij wordt opgeteld). Volgens de experts kan deze overtreding daarom mogelijk worden herzien wat betreft de bijbehorende sancties of maatregelen, om enige consistentie te brengen in het risiconiveau dat het volgens de experts vertegenwoordigt.

Overtredingen met betrekking tot dronkenschap achter het stuur en ROI van drugs kregen respectievelijk 17 en 16 stemmen voor het niveau "extreem verhoogd". De experts geven dus aan dat deze overtredingen volgens hen bijzonder problematisch zijn (wat ook in overeenstemming is met de relatieve ongevalsrisico's die in hoofdstuk drie van dit rapport zijn uiteengezet).

En tot slot werd het rijden zonder rijbewijs of zonder te voldoen aan de beperkingen van het rijbewijs beoordeeld als een sterk verhoogd risico (acht stemmen) tot extreem verhoogd risico (vijf stemmen) (en zeven experts gaven een beoordeling van "matig tot gemiddeld verhoogd").

Tabel 16. Overtredingen beoordeeld als "sterk verhoogd" risico - Wet van 16/03/1968 betreffende de politie over het wegverkeer.

| Type overtreding | Artikel nr wetgeving | Graad | Overtredingen - beschrijving |
|------------------|----------------------|-------|--|
| Snelheid | 29 | - | van 21 tot 30 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) |
| | 29 | - | >30 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) |
| | 29 | - | van 31 tot 40 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) |
| | 29 | - | > 40 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) |
| ROI | 34 | - | Alcohol tussen 0,5g/l en 0,8g/l |
| | 34 | - | Alcohol > 0,8g/l |
| | 35 | - | Dronkenschap (alcohol, drugs of medicijnen) |
| | 37 | - | Het ertoe aanzetten van een beschonken persoon om een voertuig te besturen of het toevertrouwen van een voertuig aan die persoon |
| | 37bis | - | Het besturen van een voertuig onder invloed van drugs, het aanzetten tot het rijden met of het toevertrouwen van een voertuig aan een persoon die onder invloed van drugs verkeert |
| Rijbewijs | 30 | - | Rijden zonder rijbewijs of zonder de beperkingen van het rijbewijs in acht te nemen |

4.4 Overtredingen met tegenstrijdige beoordelingen

Zes overtredingen behaalden beoordelingsscores die een diepgaandere aanpak vereisen (Tabel 17). Twee overtredingen zijn van de tweede graad en hebben betrekking op:

- (1) parkeren op een rijbaan op plaatsen die de doorgang van spoorwegvoertuigen, voetgangers, enz. belemmeren.
- (2) rijden op een weg die is voorbehouden aan landbouwvoertuigen, voetgangers, enz.

Deze twee overtredingen werden beoordeeld met gelijkwaardige scores voor "matig-gemiddeld verhoogd" en "sterk-extreem verhoogd". Voor de eerste categorie biedt de score van "niet verhoogd" (twee stemmen) een aanvullende indicatie over het risico op een ongeval dat deze overtreding volgens de experts met zich meebrengt. Dit suggereert potentieel een hoger risiconiveau, zowel voor de bestuurder als voor andere weggebruikers, dan het gevaar dat momenteel wordt geassocieerd met de huidige overtredingsgraad.

Voor de tweede overtreding in de tabel (art. 22octies van de Wegcode, overtreding van de tweede graad) en de derde overtreding (art. 30 van de wet van 1968) verzamelen ze elk acht stemmen, zowel voor "matig tot gemiddeld verhoogd" als voor "sterk tot extreem verhoogd". De algemene trend die uit deze beoordelingen naar voren komt, suggereert een heroverweging van het type gevaar en het risico op dodelijke ongevallen dat ze vertegenwoordigen voor weggebruikers en de bestuurder.

Het overtreden van de snelheidslimiet tussen 1 en 10 km/u binnen de bebouwde kom werd met 10 stemmen voor en 22 stemmen tegen beoordeeld als een niet verhoogd risico en als een matig verhoogd risico. Uit een meer gedetailleerde analyse van de resultaten blijkt dat deze overtreding door acht respondenten werd beoordeeld als een licht verhoogd risico, maar door zeven respondenten als een matig verhoogd risico. Uit deze beoordeling kwam dus geen duidelijke trend naar voren.

Tabel 17. Overtredingen met tegenstrijdige beoordelingen

| Reglement | Artikel nr wetgeving | Graad | Overtredingen - beschrijving | Niet verhoogd | Matig verhoogd | Sterk verhoogd | Totaal |
|---------------|----------------------|-------|--|---------------|----------------|----------------|--------|
| KB 01/12/1975 | 25.1 | 2 | Parkeren op de rijbaan op plaatsen die de doorgang van spoorvoertuigen, voetgangers, fietsers en andere voertuigen belemmeren. | 2 | 10 | 10 | 22 |

| | | | | | | | |
|-------------------|----------|---|--|-----------|-----------|----------|----|
| KB 01/12/1975 | 22octies | 2 | Rijden op een weg die is voorbehouden aan landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en speedpedelecs | 6 | 8 | 8 | 22 |
| Wet 16/03/1968 | 30 | - | Rijden zonder rijbewijs na een onmiddellijke intrekking ervan | 6 | 8 | 8 | 22 |
| KB 01/12/1975 | 48 | - | Het besturen van een voertuig ondanks een vervallenverklaring van het recht tot sturen | 8 | 6 | 8 | 22 |
| KB 01/12/1975 | 62bis | - | Het gebruik van een radardetector of enig ander middel dat de opsporing van strafbare feiten belemmert | 8 | 6 | 8 | 22 |
| Wet 16/03/1968 | 29 | - | van 1 tot 10 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) | 10 | 10 | 2 | 22 |

Voor overtredingen van de artikelen 48 en 62bis van de Wegverkeerswet zijn de beoordelingen van de experts tegenstrijdig, met hetzelfde aantal stemmen voor de categorieën "niet verhoogd" en "sterk verhoogd". Een meer gedetailleerde analyse laat zien dat de stemmen meer verspreid zijn dan het lijkt (zoals blijkt uit Tabel 18). Bij het lezen van de resultaten zou een statistische analyse van de ongevalsrisico's die deze overtredingen vertegenwoordigen, mogelijk helpen om de te volgen koers te bepalen, gezien het feit dat deze twee overtredingen geen deel uitmaken van het gradensysteem.

Tabel 18. Gedetailleerde resultaten van artikelen 48 en 62bis, KB van 01/12/1975

| Artikel nr wetgeving | Graad | Overtredingen - beschrijving | | | | | | | Totaal |
|----------------------|-------|--|---------------|----------------|----------------|----------------------|----------------|------------------|--------|
| | | | Niet verhoogd | Licht verhoogd | Matig verhoogd | Middelmatig verhoogd | Sterk verhoogd | Extreem verhoogd | |
| 48 | - | Het besturen van een voertuig ondanks een vervallenverklaring van het recht tot sturen | 4 | 4 | 3 | 3 | 2 | 6 | 22 |
| 62bis | - | Het gebruik van een radardetector of enig ander middel dat de opsporing van strafbare feiten belemmert | 7 | 1 | 4 | 2 | 7 | 1 | 22 |

Voor de overtreding met betrekking tot vluchtmisdrijf vertonen de resultaten ook een tegenstrijdige score:

- 10 van de 22 stemmen beoordeelden deze overtreding als geen verhoogd risico (5 stemmen voor "niet verhoogd" en 5 stemmen voor "licht verhoogd");
- En 9 van de 22 stemmen beoordeelden deze overtreding als sterk tot extreem verhoogd (waaronder 6 voor "extreem verhoogd").

Op basis van het aantal stemmen voor de verschillende risiconiveaus wordt het vluchtmisdrijf beoordeeld als een "niet verhoogd" tot "licht verhoogd" risico. Als de beoordelingen echter per risiconiveau waren opgeteld, zou de overtreding zijn aangemerkt als een extreem verhoogd risico op een dodelijk ongeval. Op basis van deze beoordeling vormen vluchtmisdrijven een potentieel gevaar en moet er verder worden nagedacht over de mate van gevaar die ze vormen. Hierbij kan een literatuurreview mogelijke richtingen bieden voor verdere overweging.

Tabel 19. Vluchtmisdrijf - beoordeling (Wet van 16/03/1968)

| Artikel nr wetgeving | Graad | Overtredingen - beschrijving | Niet verhoogd | Matig verhoogd | Sterk verhoogd | Total |
|----------------------|-------|------------------------------|---------------|----------------|----------------|-------|
| 33 | - | Een vluchtmisdrijf begaan | 10 | 3 | 9 | 22 |

4.5 Bijkomende overtredingen

Deze sectie behandelt overtredingen die niet zijn opgenomen in de beoordelingsoefening door de experts, maar die ze hebben toegevoegd aan hun analyse. Deze mogelijkheid werd hen aangeboden via de open vraag in de vragenlijst. Een aantal overtredingen werd beoordeeld als een sterk tot extreem verhoogd risico op een dodelijk ongeval. Sommige van deze overtredingen werden al beoordeeld in de lijst van 128

overtredingen, maar werden opnieuw geïdentificeerd in de open vraag. De overtredingen die al zijn beoordeeld, zijn geannoteerd:

- inhalen op snelwegen:
 - rechts inhalen (zie sectie 5.3)
 - slalommen
 - de andere bestuurder aansporen om aan de kant te gaan door met zijn koplampen te knipperen, terwijl de andere bestuurder zich aan de snelheidslimiet houdt
- betreffende fietsers, speedpedelecs en bromfietsers:
 - geen helm dragen²³ voor fietsers, speedpedelecs of scooters
 - snelheid van speedpedelecs die niet is aangepast aan de breedte van het fietspad en de interactie met andere gebruikers (met name personen met beperkte mobiliteit - PBM)
 - onvoldoende zijdelingse afstand bij het inhalen
- fraude met wegvervoer en tachografen of niet-naleving van rij- en rusttijden
- ongeschiktheid om te rijden:
 - medische redenen
 - gebruik van geneesmiddelen
 - rijgeschiktheid vanwege leeftijd
- afgeleid rijden
 - vermoeidheid
 - gebruik van mobiele telefoons (zie sectie 5.3)
- parkeren/stoppen op minder dan 5 m van de verlengde rand van de rijbaan bij kruispunten
- weggebruikers moeten zich op de openbare weg zodanig gedragen dat ze geen overlast of gevaar voor andere gebruikers veroorzaken (zie sectie 5.2)
- het niet in acht nemen van het D5-verkeersbord
- het organiseren van sportwedstrijden geheel of gedeeltelijk op de openbare weg (zie sectie 5.3)
- het verkeer is verboden op spoorbanen die buiten de rijbaan zijn gevestigd.

Een aantal van deze overtredingen zijn overtredingen van de tweede en derde graad. Door dezelfde beoordelingslogica toe te passen als in sectie 5.3, kan het passend zijn om de categorisering van deze overtredingen te herzien.

Vervolgens werd een reeks overtredingen beoordeeld als een matig tot gemiddeld verhoogd risico op een dodelijk ongeval:

- de staat en grootte van trottoirs moeten de doorgang voor een rolstoel, kinderwagen, persoon met een blindengeleidehond, enz. mogelijk maken. Als ze te smal zijn, kunnen voetgangers die elkaar tegemoet komen niet veilig passeren;
- de grootte van fietspaden moet worden aangepast aan de huidige behoeften;
- het niet naleven van parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor PBM's;
- elektrische fietsen zijn sneller dan gewone fietsen en het risico dat dit vormt voor blinden en slechtzienden;
- medische ongeschiktheid, ouderen;
- Leervergunning, rijden zonder begeleider, rijbewijsfraude

(On)geschiktheid om te rijden om medische redenen of vanwege de leeftijd is beoordeeld als zowel een matig-gemiddeld als sterk-extreem verhoogd risico. Het ongevalsrisico voor bestuurders die om medische redenen ongeschikt zijn om een voertuig te besturen, hangt af van de medische aandoening waaraan ze lijden. Ter informatie en om een vollediger inzicht te krijgen in het risico dat medische aandoeningen en leeftijd met zich meebrengen, hebben verschillende studies de risico's voor bestuurders om betrokken te raken bij een ongeval bepaald volgens groepen medische aandoeningen en leeftijd, in vergelijking met de risico's voor bestuurders zonder specifieke medische aandoeningen. Het relatieve ongevalsrisico is gemiddeld 33% hoger voor bestuurders die lijden aan medische aandoeningen:

²³ Het dragen van een helm door fietsers is niet verplicht en vormt daarom geen strafbaar feit. Omwille van de consistentie met deze aanvullende overtredingen die door respondenten zijn genoemd, hebben we het echter in de lijst met bijkomende overtredingen opgenomen.

"De groepen met een laag risico omvatten de gezichtsstoornissen, motorische handicaps, gehoorstoornissen en hart- en vaatziekten. Bepaalde subgroepen hebben ook een zeer hoog relatief risico om betrokken te raken bij een ongeval. Hiertoe behoren de ernstige mentale stoornissen, psychotrope stoffen (met inbegrip van alcohol), drugs en plotseling bewustzijnsverlies of epileptische aanvallen. Deze hebben respectievelijk een relatief risico van 2,01, 1,96, 1,96 en 1,84. Slaapapneu heeft ook een relatief risico van 3,71." (Ranchet et al., 2018)

Bovendien vormen medische aandoeningen in combinatie met leeftijd de hoogste relatieve risico's. Er zijn ook verschillen naargelang het geslacht van de bestuurder (Ranchet et al., 2018). Overtredingen met betrekking tot rijongeschiktheid vallen niet onder het systeem van overtredingsgraden, dus een herziening van hun graad is niet mogelijk. Op basis van het relatieve ongevalsrisico dat deze aandoeningen vertegenwoordigen en de beoordelingen van de twee respondenten, zou het echter gepast zijn om na te denken over de sancties en de bewustmaking van het risico dat ze vertegenwoordigen.

Met betrekking tot de niet-naleving van parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor personen met beperkte mobiliteit, gaf de respondent een aanvulling op zijn antwoord om de beoordeling toe te lichten:

"Toelichting bij punt 25.1: Het innemen van een parkeerplaats voor gehandicapten (PBM) is gevaarlijker dan je zou denken. Parkeerplaatsen voor PBM's zijn vaak aangepast: groter, langer (om rolstoelen, krukken, enz. uit te laden), dicht bij belangrijke bestemmingen (ziekenhuis, winkels, enz.) en schaars. Als een PBM geen voorbehouden plaats kan vinden, moet hij of zij elders een parkeerplaats zoeken, wat de risico's verhoogt".

De overtreding volgens artikel 25.1²⁴ wordt als een overtreding van de tweede graad beschouwd. Alle deelnemers (zie sectie 5.1) hebben deze beoordeeld als een overtreding met een "niet verhoogd" risico op een dodelijk ongeval, volgens 14 experts die hebben deelgenomen aan het onderzoek. Op basis van de consensus onder de experts lijkt deze overtreding consequent te zijn gecategoriseerd op basis van het risico dat ze vertegenwoordigt.

Naast deze overtredingen van de reglementen werden door de respondenten andere situaties geïdentificeerd die een verhoogd risico kunnen vormen. Deze geïdentificeerde situaties kunnen worden omschreven als parameters/situaties om te (her)overwegen in de Wegcode (algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg), of als trends van situaties die mogelijk steeds vaker zullen voorkomen als gevolg van de toenemende diversiteit van de vervoerswijzen en mobiliteit.

- stillere elektrische auto's en het gevaar dat ze vormen voor slechtzienden omdat ze minder lawaaiig zijn en daarom minder gemakkelijk te herkennen;
- kwetsbare weggebruikers in gevaar brengen, zoals fietsers en voetgangers, vooral kinderen, ouderen en gehandicapten.
- niet dragen van helmen voor fietsers²⁵, speedpedelecs of scooters;
- gebruik van koptelefoons door fietsers, voetgangers en bromfietzers, waardoor ze het omgevingsgeluid en andere weggebruikers niet kunnen horen;
- tegenliggend verkeer op wegen en de interactie met andere weggebruikers (met name personen met beperkte mobiliteit);
- gebruik van mobiele telefoons door zwakkere weggebruikers (voetgangers), waardoor zij als weggebruikers worden afgeleid;
- afgeleid rijden, niet alleen door mobiele telefoons, maar ook door allerlei andere handelingen achter het stuur die hen als weggebruikers afleiden.

Via de open vraag hebben enkele respondenten aanvullende opmerkingen gemaakt. Deze opmerkingen hebben betrekking op verkeersborden, laadpalen (en kabels) die inbreuk maken op de verkeersruimte (voor respondent C), en motoren en bromfietsen klasse A (voor respondent E). Dit zijn meer algemene opmerkingen die niet vallen binnen het kader van de beoordeling van de categorisering van overtredingen.

²⁴ Parkeren op de rijbaan op plaatsen die de doorgang van spoorwegvoertuigen, voetgangers, fietsers en andere voertuigen belemmeren.

²⁵ Het dragen van een helm door fietsers is niet verplicht en vormt daarom geen strafbaar feit. Omwille van de consistentie met deze aanvullende overtredingen die door respondenten zijn genoemd, hebben we het echter in de lijst met aanvullende overtredingen opgenomen.

Bijlage III geeft een overzicht van de aanvullende overtredingen die door respondenten zijn genoemd, zoals meegedeeld in de vragenlijst.

4.6 Conclusies van de analyse door de experts

De oefening die we de experts vroegen uit te voeren was complex, zowel qua vorm als inhoud. De subjectiviteit (zie sectie 2.3) die potentieel invloed kan hebben op het (her)beoordelen van risiconiveaus, dwong de experts om extra inspanningen te leveren om deze vragenlijst te beantwoorden. Bovendien is het analyseren van 128 overtredingen behoorlijk tijdrovend. Desalniettemin heeft deze oefening algemene trends aan het licht gebracht en de eerste overtredingen geïdentificeerd die mogelijk opnieuw moeten worden gecategoriseerd op basis van hun "gevaarlijkheidsgraad".

Op basis van de beoordelingen van de experts kan worden vastgesteld dat bepaalde overtredingen van de tweede graad mogelijk niet op een samenhangende en consistente manier zijn gecategoriseerd met betrekking tot het risico op gevaar en dodelijke ongevallen dat ze vertegenwoordigen ("onrechtstreeks in gevaar brengen"). Dit roept mogelijk op tot een heroverweging van deze overtredingen naar de categorie "rechtstreeks in gevaar brengen":

- Maar liefst 22 overtredingen die momenteel zijn gecategoriseerd als tweedegraads werden beoordeeld als een sterk tot extreem verhoogd risico op een dodelijk ongeval (met 17 van de 22 stemmen).
- Deze overtredingen hebben onder andere betrekking op kwetsbare weggebruikers, weersomstandigheden, voorrang verlenen, parkeren (in tunnels, bochten, enz.) en veiligheidsgordels (waarbij opgemerkt moet worden dat het niet dragen van de gordel door wetenschappelijk onderzoek is beoordeeld als een risico op een dodelijk ongeval dat tot 8 keer hoger ligt voor de bestuurder).
- Daarnaast werden ook tien overtredingen van de tweede graad beoordeeld als een matig verhoogd risico.

Wat betreft de overtredingen van de derde graad, identificeerden de experts 38 overtredingen als een "sterk tot extreem verhoogd" risico op een dodelijk ongeval en 6 als een "niet tot licht verhoogd" risico op een dodelijk ongeval. Voor deze overtredingen, die overeenkomen met het rechtstreeks in gevaar brengen zonder lichamelijk letsel, geeft de consensus van de experts echter aan dat ze toch een sterk tot extreem verhoogd risico op een dodelijk ongeval vormen. Zoals wordt aanbevolen voor overtredingen van de tweede graad, moet hun categorisering als overtredingen van de derde graad idealiter opnieuw worden beoordeeld om te bepalen of deze graad consistent is met het niveau van gevaar dat ze vertegenwoordigen, en zo ja, of ze van graad moeten veranderen.

Overtredingen van de vierde graad werden allemaal beoordeeld als overtredingen met een sterk tot extreem verhoogd risico. De trends die uit de beoordeling van de experts naar voren komen, lijken erop te wijzen dat deze overtredingen op een consistente manier worden geclassificeerd met betrekking tot "het rechtstreeks in gevaar brengen van de veiligheid van personen en het mogelijk veroorzaken van lichamelijke schade". De vraag die mogelijk rijst, is of sommige van deze overtredingen onafhankelijk van het gradensysteem moeten worden behandeld, zoals het geval is voor snelheidsovertredingen, vluchtmisdrijven, rijden onder invloed, enz., om ze te voorzien van specifieke sancties, zodat kan worden voldaan aan maatregel 15 van het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025, en bijgevolg om een meer ontradend sanctiesysteem in te voeren. De beoordeling van de experts geeft geen specifieke aanwijzingen voor deze overweging.

Tot slot was de enquête onder de experts bedoeld om het risico van overtredingen te bepalen "wanneer" deze volgens hen worden gepleegd. Bij de beoordelingen is dus geen rekening gehouden met de prevalentie van de overtredingen. De frequentie waarmee overtredingen worden begaan, ongeacht de ernst ervan, speelt echter onmiskenbaar een rol in de verkeersveiligheid. Bij de beoordeling van de ernst van een overtreding, en dus van het scala aan sancties dat daarbij hoort, moet ook rekening worden gehouden met de prevalentie waarmee de overtreding wordt begaan, zodat enerzijds ontradende sancties kunnen worden toegepast om recidive effectiever te bestrijden, en anderzijds de sociale aanvaardbaarheid van dit gedrag kan worden bestreden.

De aanvullende informatie die respondenten in de vragenlijsten hebben gegeven, stellen ons ook in staat om situaties met een hoger risico op een dodelijk ongeval te identificeren. Onder deze situaties vallen:

- De interactie met kwetsbare weggebruikers, met name via aangepaste infrastructuur.
- het gedrag van zwakkere weggebruikers, met name hun afleiding en beschermingsmiddelen;
- de rijgeschiktheid vanwege medische en/of leeftijdsredenen;
- de aanpassing van de weginfrastructuur aan verschillende vervoerswijzen (bakfietsen, enz.).

Nu deze eerste aandachtspunten zijn vastgesteld, moet bij de hercategorisering van overtredingen ook rekening worden gehouden met recente (en toekomstige) ontwikkelingen in mobiliteitstypes en soorten weggebruikers, om zo bij de tijd te blijven.

5 Resultaten van de diepgaande benadering

Om eventuele ontbrekende puzzelstukjes van het categoriseringssysteem van overtredingen te identificeren, werden gesprekken gevoerd met experts op het gebied van toxicologie, handhaving van overtredingen, vervolging van overtredingen en het sanctieproces. Deze experts hebben de kwestie gedocumenteerd door hun inzichten en begrip van het genoemde systeem te delen, evenals mogelijke hefboomen voor actie om de categorisering van overtredingen te beoordelen. De profielen en expertisegebieden van deze gesprekspartners worden vermeld in sectie 2.2.3.

Voor een betere leesbaarheid en begrip worden de verschillende expertisegebieden en hun inzichten stap voor stap besproken. Door een thematische analyse uit te voeren, zijn de belangrijkste onderwerpen van de gesprekken geïdentificeerd en gekoppeld aan het doel van het onderzoek.

5.1 Controles - Politie

De (federale en lokale) politie vertegenwoordigt het controleaspect van de besluitvormingsketen van het handhavingsbeleid inzake verkeersveiligheid. De politie voert een reeks taken uit, waaronder het handhaven van de openbare orde en de verkeersveiligheid.

5.1.1 Discussie met de vertegenwoordigers

Net als alle FCVV-leden werden het CWV en de Federale Politie gecontacteerd om deel te nemen aan de beoordeling van de 128 geïdentificeerde verkeersovertredingen en om hun risiconiveau voor dodelijke ongevallen te bepalen (voor meer details, zie sectie 3.2.2 en hoofdstuk 5 van dit rapport). Deze twee instanties stuurden een gezamenlijke brief naar de projectverantwoordelijke waarin ze de redenen voor hun niet-deelname aan deze evaluatie uiteenzetten.

Desondanks leek de deelname van deze twee instanties aan dit onderzoek vanzelfsprekend, aangezien de Federale Politie de eerste schakel vormt in de besluitvormingsketen van het handhavingsbeleid inzake verkeersveiligheid ("controle en opsporing"), en aangezien het CWV in 2022 door de FOD Mobiliteit en Vervoer werd gevraagd om een advies uit te brengen over het KB van 30 september 2005, hetzelfde KB waarop deze studie gedeeltelijk betrekking heeft.

De belangrijkste reden voor het niet deelnemen aan de beoordeling van de 128 overtredingen heeft betrekking op de associatie die kan worden gemaakt tussen de overtreding en de mogelijke dodelijke gevolgen:

"De Federale wegpolie (DAH) en het CWV-kenniscentrum trekken de geldigheid in twijfel van de methodologie die wordt voorgesteld in het kader van het "Catinbre"-project. Hoewel we ervan overtuigd zijn dat het ongevalsrisico kan worden ingeschat op basis van de gepleegde overtreding, is het (anderzijds) vaak moeilijk, zo niet bijna onmogelijk, om er mogelijke gevolgen (licht, ernstig of dodelijk letsel) aan te verbinden. Deze gevolgen hangen af van de omstandigheden waarin de overtreding is begaan.

Zes voorbeelden vergezellen de brief aan de projectverantwoordelijke om hun standpunten te verduidelijken. Ter illustratie hebben we hieronder twee voorbeelden opgenomen:

Voorbeeld 2: Het niet opvolgen van het STOP-bord (verkeersbord B5). Het risico op een dodelijk ongeval (op het moment van het begaan van de overtreding) kan variëren afhankelijk van de locatie, verkeersdruk en vele andere factoren. Hoewel men verplicht is te stoppen en voorrang te verlenen, kan het (in bepaalde situaties) geen dodelijk ongeval veroorzaken als men zonder te stoppen het bord passeert, op voorwaarde dat niemand wordt gehinderd of voorrang wordt ontnomen. In het geval van een ongeval zullen de gevolgen ook variëren afhankelijk van het type weg en de betrokken weggebruikers.

Voorbeeld 3: het niet dragen van de veiligheidsgordel. Het niet dragen van de veiligheidsgordel heeft over het algemeen invloed op de gevolgen van het ongeval, niet op het ongevalsrisico (behalve in het geval dat een passagier die geen veiligheidsgordel draagt meereist in het voertuig

*en de bestuurder afleidt, wat de oorzaak van een ongeval zou kunnen zijn... maar dat zijn veel "wat als"-scenario's).*²⁶

Het CENTREX Wegverkeer en de Federale Politie sloten de brief af met een uitnodiging om contact met hen op te nemen als ze vragen hadden. Het Vias institute heeft de gelegenheid dan ook aangegrepen om deze twee instanties te betrekken bij de meer diepgaande fase van de studie.

Zoals verduidelijkt in sectie 3.2.3, vond het overleg met de vertegenwoordigers van het CENTREX en de politie plaats in de vorm van een rondetafelgesprek. Een groot deel van het gesprek ging over de beoordeling van de overtredingen door het CENTREX (zie punt 5.1.2 voor meer details). De gedetailleerde analyse die is uitgevoerd door het CENTREX behandelde elk artikel en elke overtreding afzonderlijk om te bepalen of de overtredingen "correct" zijn geïnclassificeerd, dat wil zeggen of ze in de juiste graad zijn ingedeeld op basis van het gevaar dat ze vertegenwoordigen. Door deze aanpak werd ook de consistentie tussen de overtredingen herzien, zodat de gevaarlijkheidsgraden waarneembaar werden. Het gesprek ging vervolgens over de praktische toepassing van het gradensysteem en de nuances die daaraan moeten worden toegevoegd. De reflectie richtte zich ook op de kwestie van het puntenrijbewijs, aangezien dit onderwerp momenteel op tafel ligt bij de regering.

Het huidige systeem hanteert een begrijpelijke en over het algemeen eenvoudige logica om op het terrein toe te passen, maar er zijn veel inconsistenties in de categorisering van bepaalde overtredingen die in lagere graden worden ingedeeld dan het gevaar dat ze vertegenwoordigen, met name voor weggebruikers (inclusief kwetsbare weggebruikers). Het in gevaar brengen op basis van een dodelijk ongeval is bijzonder "situatiegebonden": bijvoorbeeld, een snelheidsovertreding van 100 km/u bij een snelwegafrit overdag en dezelfde overtreding midden in de nacht, zal niet dezelfde gevolgen hebben. In het eerste geval is het risico op een dodelijk ongeval potentieel hoger dan in het tweede geval. Maar het zijn niet dezelfde omstandigheden, dezelfde context in termen van de aanwezigheid van andere mensen". (Respondent 4).

Wat de toepassing betreft, vonden de respondenten het ook belangrijk om het systeem eenvoudig te houden: "Maak de dingen niet te ingewikkeld, onze agenten op het terrein moeten hun beroep kunnen blijven uitoefenen en als het te moeilijk wordt, geven ze het op. (...) Als dingen ingewikkeld worden gemaakt, zal niemand het volgen. Houd het bij 4 [graden]²⁷, houd het systeem eenvoudig. Anders moeten onze mensen op het terrein de rol van rechter gaan spelen, rekening houden met de omstandigheden, enz. (...) en blijf binnen het KB van 30 september 2005." (Respondent 3).

Wat het puntenrijbewijs betreft, zal een consistente toepassing van het KB van 2005 een opsplitsing van de punten mogelijk maken, en voor overtredingen die buiten de gradaties vallen, kan een geval-per-geval-benadering worden gehanteerd. Nogmaals, het is essentieel om het systeem niet te complex te maken: "Onze mensen op het terrein hebben andere verantwoordelijkheden naast verkeersveiligheid. (...) We moeten het systeem zo eenvoudig mogelijk houden omdat, zoals mijn collega al zei, deze mensen het zullen opgeven, ze zullen het niet volgen. (...) Zorg voor coherentie in wat op dit moment bestaat maar voeg niets toe. Je kunt bewust strafpunten voorzien voor bestaande categorieën en passende overtredingen, en voor andere overtredingen die niet in de categorieën vallen, moet een specifieke sanctie worden voorzien. En dan kun je inderdaad een trapsgewijze sanctie toepassen, bijvoorbeeld voor rijden onder invloed van alcohol zijn er bepaalde limieten gekoppeld aan sancties (...), ook voor snelheidsovertredingen bijvoorbeeld." (Respondent 4).

Hierbij is het essentieel om de gradaties van de overtredingen eenvoudig te houden en het systeem niet ingewikkelder te maken door subcategorieën of complexe bijzonderheden toe te voegen. Het is aan de rechtbanken om rekening te houden met de omstandigheden van de overtredingen, met name sterfgevallen, soorten weggebruikers, enz.: "als er te veel categorieën zijn, begrijpt de gemiddelde burger het huidige systeem ook niet, dus als we de dingen ingewikkelder gaan maken, komen we er niet uit. Bovendien, wat preventie betreft, als we tegen iemand zeggen 'in deze context is een overtreding meer acceptabel dan in een andere, kan dat gevaarlijk zijn'. Vanuit juridisch oogpunt is dat misschien heel begrijpelijk, een rechter kan nuances in overweging nemen, maar als we dat beginnen te communiceren

²⁶ In hoofdstuk 4, sectie 4.4, wordt in de literatuurreview gemeld dat bestuurders die geen veiligheidsgordel dragen extremer zijn in hun gedrag, inclusief het aannemen van ander risicogedrag, wat resulteert in een hoger ongevalsrisico. Bovendien heeft het "bullet effect" van het niet dragen van een veiligheidsgordel een onmiskenbaar effect op de ernst van ongevallen voor de voorste passagier.

²⁷ De toevoegingen tussen de vierkante haken [] zijn toevoegingen van de onderzoeker bedoeld om het begrip van het citaat te vergemakkelijken. Aangezien het niet haalbaar is om telkens de volledige toespraak te herhalen, hebben de in vierkante haken geplaatste elementen tot doel het onderwerp waarop de opmerkingen betrekking hebben, te verduidelijken.

naar de burger, kan dat het idee geven dat in deze context het niet erg is dat je deze overtreding begaat, maar in de andere wel." (Respondent 1).

De realiteit op het terrein laat ook zien dat het heel moeilijk is om vast te stellen welke overtredingen een dodelijk gevaar vormen. De realiteit is dat het een combinatie is van "en, en, en": "Het is niet omdat je je GSM gebruikt dat je een dodelijk ongeval zult hebben. Maar het is door de GSM te gebruiken, en niet opletten te zijn en te snel te rijden. Het is een combinatie van al deze 'en' " (Respondent 3).

Daarnaast werd onder meer besproken of er specifieke regels moeten worden ingevoerd op basis van het type weggebruikers, met name kwetsbare weggebruikers en beroepschauffeurs. Als er consistentie moet zijn in de gradatie van overtredingen met betrekking tot kwetsbare gebruikers en overtredingen begaan door kwetsbare gebruikers, moet er echter voor worden gezorgd dat het systeem toepasbaar blijft. Het implementeren van subgradaties op basis van het type weggebruiker zou het systeem volledig onpraktisch maken: "Dus bij het verbaliseren zou je moeten beginnen te kijken naar wat voor soort weggebruiker het is en aanpassen op basis van dat type of dat soort weggebruiker. Dus zouden we voor dezelfde graad graden 1a, 1b, 1c krijgen... in de praktijk is dat niet mogelijk." (Respondent 4).

Tot slot mogen de preventieve aspecten niet uit het oog worden verloren die parallel aan de categorisering moeten worden geïmplementeerd: "De relatie tussen de overtreding en de situatie is niet altijd duidelijk. Soms moet worden uitgelegd waarom een bepaalde overtreding gevaarlijk is in een bepaalde situatie. Weggebruikers hebben dat niet noodzakelijkerwijs duidelijk in hun hoofd." (Respondent 1).

5.1.2 Gedetailleerde analyse door het CENTREX - in een notendop

De gedocumenteerde informatie in deze sectie is allemaal afkomstig van het rapport en de interne nota die door het CWV zijn opgesteld en die niet zijn gepubliceerd. Vias institute heeft deze documenten eenvoudigweg samengevat ten behoeve van deze studie, aangezien ze een schat aan stof tot nadenken bieden.

Het advies van het expertisecentrum van het CWV, dat werd uitgebracht op verzoek van de FOD Mobiliteit en Vervoer, stelt vast dat de belangrijkste tekortkoming van de huidige categorisering logica ligt in de inconsistenties tussen de overtredingen die erin zijn opgenomen. Deze inconsistenties zijn enerzijds te wijten aan onlogische aspecten bij de uitvoering van het KB van 2005 (sommige overtredingen werden niet altijd correct ingedeeld, andere overtredingen kwamen niet voor in dit KB, ...) en anderzijds aan het feit dat de bepalingen van de wet van maart 1968 uit het oog zijn verloren bij toevoegingen/wijzigingen van overtredingen aan het KB van 2005.

"Bij het invoeren van nieuwe bepalingen of het wijzigen of schrappen van bepalingen in uitvoeringsbesluiten van de Wegverkeerswet wordt de aanpassing van het KB van 30 september 2005[1] vaak over het hoofd gezien. Hierdoor vallen de nieuwe reglementaire bepalingen automatisch in de eerste graad" (Intern rapport CENTREX, niet gepubliceerd).

Het CENTREX voerde een gedetailleerde analyse uit van alle overtredingen, inclusief overtredingen van de eerste graad. Deze analyse identificeerde meer dan 200 overtredingen waarvan de categorisering niet coherent is. Het identificeren van deze inconsistenties gebeurde door het principe van het rechtstreeks in gevaar brengen van de veiligheid van personen toe te passen en het principe van dubbele voorzichtigheid te integreren. Dit laatste principe komt overeen met de voorzichtigheidsplicht ten opzichte van de veiligheid van andere weggebruikers en van de eigen veiligheid (het vermijden van gedrag waarbij men zichzelf in gevaar brengt).

Door concrete voorbeelden van overtredingen te geven die een rechtstreeks gevaar vormen, identificeren de auteurs de verschillende principes van gevaar die zouden moeten dienen om overtredingen te identificeren die minimaal in de derde graad, en zelfs in de vierde graad, zouden moeten vallen. Hier volgen drie voorbeelden:

- (1) Geen voorrang verlenen

"Het niet naleven van de voorrangsregels is meestal de oorzaak van een verkeersongeval. De voorrangsregels gelden alleen als er een andere weggebruiker is aan wie voorrang moet worden verleend. Omdat er altijd een andere weggebruiker is aan wie voorrang moet worden verleend, is er altijd rechtstreeks gevaar.

Het niet verlenen van voorrang aan een kwetsbare weggebruiker zal vrijwel zeker leiden tot lichamelijk letsel bij een ongeval."

(2) Kwetsbare weggebruikers in gevaar brengen

In het kader van het in gevaar brengen van een "kwetsbaardere weggebruiker" en de voorzichtigheidsplicht ten opzichte van deze weggebruikers, worden inconsistenties geïdentificeerd in het huidige KB van 30 september 2005. Het niet naleven door de bestuurder van een motorvoertuig van de (dubbele) voorzichtigheidsplicht ten opzichte van een kwetsbare weggebruiker brengt de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar. Bovendien is dit verzuim van dien aard dat het vrijwel zeker leidt tot lichamelijk letsel bij een ongeval.

Als gevolg hiervan wordt het in gevaar brengen van bijvoorbeeld een voetganger op verschillende manieren bestraft, afhankelijk van de locatie.

Voorbeelden:

- Het niet naleven van de dubbele voorzichtigheid ten opzichte van kinderen op wegen of weggedeelten die voorbehouden zijn aan landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speedpedelecs door hun gebruikers is een overtreding van de eerste graad.
- Het niet naleven van de dubbele voorzichtigheid ten opzichte van kinderen op wegen of weggedeelten die voorbehouden zijn aan voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speedpedelecs is een overtreding van de derde graad".

(3) Het gedrag van kwetsbare weggebruikers

Ten slotte, bij het bespreken van het principe van het in gevaar brengen van kwetsbare weggebruikers, identificeren de auteurs van het rapport in artikel 29, §1 van het KB van 2005 dat:

- drie keer wordt verwezen naar "de veiligheid van personen". Er wordt niet gespecificeerd dat dit betrekking heeft op de veiligheid van andere personen;
- geen onderscheid wordt gemaakt op basis van de weggebruiker die de overtreding begaat.

Wanneer kwetsbare weggebruikers bepaalde overtredingen begaan, creëren ze onrechtstreeks een gevaar dat hun eigen veiligheid en die van andere kwetsbare weggebruikers in gevaar kan brengen. Kwetsbare weggebruikers kunnen door hun gedrag ook ongevallen veroorzaken. De nota van het CENTREX stelt daarom het volgende:

"De meest kwetsbare weggebruikers moeten ook hun verantwoordelijkheid nemen.

Artikel 29, § 1, derde lid, van de Wegverkeerswet bepaalt onder meer: "De Koning kan overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten die de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar brengen [...] als zodanig aanwijzen als overtredingen van de tweede graad. [...]". Het moet worden opgemerkt dat niet wordt bepaald dat de veiligheid van andere personen in gevaar moet worden gebracht. Een fietser die bij regenachtig weer in het donker over een onverlichte weg rijdt zonder de vereiste verlichting, brengt ook zichzelf onrechtstreeks in gevaar.

Het feit dat overtredingen worden begaan door meer kwetsbare weggebruikers betekent niet dat er een mildere straf zou moeten gelden".

5.2 Het Openbaar Ministerie

5.2.1 Inzichten van een advocaat-generaal

Om het gradensysteem te begrijpen, is het nodig terug te kijken naar de grondslagen die hebben geleid tot de oprichting van dit systeem. De bijdrage van een advocaat-generaal, wiens rol onder andere bestaat uit het coördineren van het strafrechtelijk beleid met betrekking tot het wegverkeer, helpt bij het contextualiseren van de evoluties in het gradensysteem. Tijdens het gesprek met deze magistraat werden

de grondslagen besproken van het KB van 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad en het Strafwetboek dat onopzettelijke doodslag als gevolg van een verkeersongeval bestraft.

5.2.1.1 De grondslagen

De eerste benadering is om te beginnen met de ernstigste overtreding: "We kunnen beginnen met de basis, wat is de ernstigste overtreding: dat is doodslag. Het rijden op zich is al een beetje bijzonder omdat we het verzwaard hebben, we hebben een bijzondere omstandigheid toegevoegd, namelijk het veroorzaken van de dood tijdens het besturen van een voertuig. Het zou nodig zijn om het arrest²⁸ opnieuw te lezen (...) Het Grondwettelijk Hof heeft geoordeeld dat deze bijzondere omstandigheid, het besturen van een voertuig en het plegen van onopzettelijke doodslag, rechtvaardigde dat er in deze gevallen een zwaardere straf werd voorzien, omdat het besturen van een voertuig geen lichtzinnige zaak betreft.

Het Strafwetboek, artikel 419, hoofdstuk 2, stelt dan ook een scala aan sancties vast voor verkeersovertredingen die leiden tot onopzettelijke doodslag. Overtredingen van de vierde graad leiden niet noodzakelijk tot een overtreding die resulteert in de dood. Natuurlijk kunnen bepaalde gedragingen leiden tot het rechtstreeks in gevaar brengen van de eigen persoon, en tot de dood, vandaar dat deze ernstige overtredingen in de vierde graad zijn geclassificeerd: "Het idee is om gedrag dat gevaarlijk is voor zichzelf en voor anderen te ontmoedigen. De categorisering heeft zeker een onderliggende logica.

Het rapport aan de Koning²⁹ geeft slechts weinig informatie over deze onderliggende logica, behalve het type gevaar, de maatschappelijk schadelijke gedragingen en de gevolgen in termen van lichamelijk letsel: "Parkeervoorzieningen voor mindervaliden zijn anders. Het criterium is niet het in gevaar brengen. Het criterium is het voorkomen van gedrag dat als maatschappelijk schadelijk wordt beschouwd. De overtredingen van de derde graad die door dit besluit zijn vastgesteld, zijn overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen en de overtredingen die voortvloeien uit het negeren van een bevel van een bevoegde persoon. Het is jammer dat het arrest niet precies heeft gedefinieerd wat wordt bedoeld met rechtstreeks en onrechtstreeks in gevaar brengen."

Door dieper in te gaan op het rapport van de parlementaire werkzaamheden over het "Wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer" worden beknopte verklaringen gegeven over de werkmethode en de werkgroep die is opgericht voor het overleg. Bovendien biedt de bijlage bij het rapport informatie over de begrippen 'onrechtstreeks' en 'rechtstreeks'. Een beknopt verslag van deze nota wordt gegeven in hoofdstuk 2 van dit rapport.

Met betrekking tot de vraag of het noodzakelijk is om de classificatie van overtredingen te herzien, merkte de respondent op dat het wellicht niet expliciet een verzoek van zijn collega's is. Dit zou kunnen betekenen dat het huidige systeem zoals het nu is, wordt geaccepteerd en niet per se verandering nodig heeft: "Sinds ik deze functie bekleed, heeft niemand me ooit gezegd 'Kijk, xxx, voor deze overtreding, echt, we vinden dat de straf veel te laag is. We zouden de minister moeten schrijven en hem vragen om een wetsvoorstel in te dienen voor een zwaardere straf'. Integendeel, het zijn eerder de parlementsleden zelf die de kwestie oppakken. Dat hebben ze bijvoorbeeld gedaan in het geval van afleiding."

5.2.1.2 De kwestie van doodslag

In tegenstelling tot andere landen, waar sommige overtredingen die de dood tot gevolg hebben worden geherkwalificeerd als opzettelijke doodslag, staat het Belgische Strafwetboek dit niet toe en biedt het dus geen mogelijkheid om straffen op te leggen die aan dit soort misdrijf zijn verbonden. Zonder diep op deze kwestie in te gaan, benadrukte de respondent echter het volgende element om te begrijpen waarom verkeersovertredingen die tot de dood leiden niet worden geherkwalificeerd als opzettelijke doodslag:

"Want in het geval van opzettelijke doodslag moet je de persoon hebben willen aanrijden met je auto, je moet het hebben willen doen, je moet erover hebben nagedacht, zelfs voor een korte tijd. Het is helemaal niet hetzelfde [als bij een ongeval als gevolg van een overtreding] (...). Maar er zijn zeer beperkte gevallen, dat brengt ons wel een beetje buiten dit betoog, waar men toch vragen kan stellen. Er zijn dossiers waar dat bijzonder delicaat is. (...) in de meeste gevallen is het onderscheid vrij eenvoudig te maken. De persoon die achter het stuur kruipt, ook al heeft hij gedronken, wil niemand aanrijden. Eigenlijk wil ze gewoon thuiskomen zonder door de politie betrapt te worden. Natuurlijk onderschat ze altijd het risico en denkt ze dat ze slimmer is dan

²⁸ Voor informatie: <https://www.const-court.be/public/f/2021/2021-123f.pdf>

²⁹ https://etaamb.openjustice.be/fr/arrete-royal-du-30-septembre-2005_n2005014182.html

iedereen en zegt ze bij zichzelf dat het haar niet zal overkomen, wat natuurlijk helemaal fout is. (...) dus dat is waar het onopzettelijke is, dat het niet kan worden gecategoriseerd als opzettelijk".

Bovendien zou het herkwalificeren van doodslag als opzettelijk in plaats van onopzettelijk betekenen dat dit soort zaken voor de strafrechtbank plaatsvindt. Zoals de respondent echter opmerkt, heeft een strafrechter in tegenstelling tot een politierechter niet dezelfde expertise op het gebied van verkeersongevallen. De politierechter is daarin gespecialiseerd en dat is zijn kracht, wat hem in staat stelt een goed beeld en begrip te hebben van expertiseverslagen, en hij een veel betere inschatting kan maken van de ernst van de overtreding, en dus van de sanctie die moet worden opgelegd. Volgens de respondent moet de kwalificatie van opzettelijke doodslag niet worden gewijzigd.

Het voorbeeld van Strépy-Bracquagnies illustreert de complexiteit van deze kwestie (zie hiervoor de website "[Questions-Justice](#)").

5.2.2 Inzichten van het Openbaar Ministerie

De vertegenwoordiger van het tweede besluitvormingsniveau, het parket, is een substituut-procureur des Konings met meer dan 10 jaar ervaring als procureur des Konings op het gebied van verkeerszaken (in Brussel en Wallonië).

In het gesprek met de procureur des Konings kwamen 5 hoofdthema's aan bod: de huidige categorisering en de onderliggende logica; overtredingen die het risico op dodelijke ongevallen verhogen; de interactie tussen weggebruikers; de rationalisering van de categorieën en de nieuwe consistentie die moet worden geïmplementeerd. Het verslag van deze uitwisseling wordt afgesloten met de documentatie van de 85 overtredingen die de procureur des Konings heeft beoordeeld.

5.2.2.1 De huidige categorisering

De respondent beschrijft het systeem van overtredingsgraden als volgt: op dit moment worden de vier categorieën ingedeeld op basis van hoe gevaarlijk ze normaal gesproken zijn en het risico dat ze vormen voor de verkeersveiligheid, waarbij de eerste categorie betrekking heeft op de minst gevaarlijke overtredingen en de vierde categorie op de gevaarlijkste overtredingen, die kunnen leiden tot dodelijke ongevallen. De boetes volgen deze ontwikkeling, waarbij voor overtredingen van de vierde graad verhogingen van de hoofdsanctie worden opgelegd.

Sommige overtredingen zijn uit het categorie-systeem gehaald, maar in feite maken ze nog steeds deel uit van het gradensysteem omdat ze dezelfde logica van sancties volgen: "[snelheidsovertredingen] Dus misschien noemen we het geen overtreding van de 4^e graad, maar het wordt als zodanig beschouwd omdat we geen onmiddellijke inning kunnen hebben en omdat het verval verplicht is."

Door het vademecum en de gecategoriseerde overtredingen te bekijken, stelt de procureur des Konings naar zijn mening een inconsistentie vast in de categorisering en de bijbehorende sancties: "We zijn niet consistent, we zijn niet consequent in wat is vastgesteld. (...) als je beschouwt dat de 4^e graden de gevaarlijkste overtredingen zijn en dat ze gepaard gaan met verplicht verval. Er ontbreken er enkele, dat is zeker. (...) Wat is het verschil tussen drie en vier, dat is niet eenvoudig. Veel overtredingen van de derde graad zouden logischerwijs in de 4^e graad moeten zijn, als je kijkt vanuit het oogpunt van verplicht verval. De overtreding en de sanctie zijn niet consistent. (...) en als je de 4^e graad beschouwt als de ernstigste overtredingen, ontbreken er toch overtredingen."

Wat betreft de overtredingen die uit het gradensysteem zijn gehaald, zoals alcohol en snelheid, en die onderworpen zijn aan specifieke wetten, zouden deze waarschijnlijk apart moeten worden behandeld om gemakkelijker te kunnen worden gewijzigd. Maar deze overtredingen volgen volgens de respondent dezelfde logica van straffen als de overtredingen die per graad zijn ingedeeld. Hij concludeert dat alles wat echt dodelijk is, als 4^e graad moet worden beschouwd: "Het zijn er niet duizend."

5.2.2.2 Overtredingen die de impact van het ongeval versterken

Bij het bespreken van overtredingen die het ongevalsrisico verhogen, heeft de procureur zich niet uitgedrukt in termen van overtredingen die "het ongevalsrisico verhogen" (dodelijk of niet), maar eerder in termen van overtredingen die de impact van het ongeval versterken: "Alcohol op zichzelf doodt niet. Alcohol versterkt de impact van ernstige overtredingen zoals het negeren van stopborden, rode stoplichten. Telkens wanneer de voorrang en voorspelbaarheid van andere weggebruikers worden verstoord. (...)

Snelheid op zichzelf ook. Samen met de controle van het voertuig, vermenigvuldigt dit ongetwijfeld [het ongevalsrisico]."

In die zin zijn een aantal overtredingen geïdentificeerd die het risico verhogen om zichzelf in gevaar te brengen, maar ook om anderen in gevaar te brengen: "Elke keer dat je een volledige gemoedsrust verstoort. Als het verkeerslicht op groen staat, moet je in alle rust kunnen passeren want voorrang staat niet gelijk met veiligheid". Onder deze situaties zijn bepaalde gedragingen verzwarende factoren, omdat de bestuurder ofwel niet naar de weg kijkt, ofwel situaties creëert die het gevoel van veiligheid en rust van andere weggebruikers verstoren. De volgende overtredingen zijn geïdentificeerd:

- bellen tijdens het rijden
- verkeersbord B5 - stoppen en voorrang verlenen
- verboden richting
- rood licht
- afstand tussen vrachtwagens
- belading
- rechts inhalen ("dat is zeer gevaarlijk en het wordt ingedeeld als tweede graad")

Overtredingen met betrekking tot voertuigcontrole, zoals ROI van alcohol of te hard rijden, vallen ook in deze categorie van overtredingen die het ongevalsrisico verhogen. Er werden geen specifieke opmerkingen of aanvullingen gemaakt met betrekking tot het type snelheid of het type alcoholconcentratie, en de impact op een ongeval die ze vertegenwoordigen werd in verband gebracht met een verminderde voertuigcontrole.

5.2.2.3 Interactie - zichzelf in gevaar brengen en passende sancties voor de weggebruiker

Als we kijken naar kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers, "scooterrijders" en anderen, benadrukt de respondent twee aspecten met betrekking tot sancties en het gedrag van deze weggebruikers dat hen in gevaar brengt. Wat betreft het type sancties dat aan hen wordt opgelegd, zijn deze niet aangepast aan de weggebruikers. Het intrekken van het rijbewijs van een fietser die onder invloed rijdt, lijkt bijvoorbeeld niet geschikt: "Er zijn al nuances. Bijvoorbeeld voor vrachtwagens en professionele bestuurders zijn er alcohol, er is belading, er zijn allerlei dingen [die bestaan], maar voor fietsers bijvoorbeeld is het anders (...) studenten die terugkomen van een feestje op de fiets omdat hun is verteld om geen auto te nemen, en nu moeten ze de 4 examens afleggen [en riskeren ze] een verval of een boete van 1600€. Dus nee, voor fietsen moet je een andere categorie maken, je moet iets anders doen, je moet andere sancties opleggen [omdat ze fietsen]". Er zijn al nuances aangebracht in de sancties (fietsers verliezen bijvoorbeeld niet langer automatisch hun rijbewijs bij een overtreding van rijden onder invloed van alcohol), maar verdere aanpassingen zouden nodig zijn om meer consistentie te brengen tussen het type weggebruiker, het in gevaar brengen en de sanctie.

Wat betreft het gedrag van deze kwetsbare weggebruikers, genieten fietsers en voetgangers van bepaalde rechten die hen meer bescherming bieden. Maar sommige van deze rechten leiden ertoe dat ze een gedrag vertonen dat hen rechtstreeks in gevaar brengt, aldus de respondent: "(...) omdat fietsen ook ongevallen veroorzaken, ongevallen waarvan zij zelf het slachtoffer zijn, want laten we niet overdrijven, (...) op je fiets ben je niet sterker dan een 7-tonner. (...) Terwijl jij al zes voet onder de grond bent, blijft die kerel met zijn vrachtwagen die je heeft platgereden, nog steeds in leven. (...) Hetzelfde geldt voor voetgangers (...) de oude man die achter de vrachtwagen oversteekt. Het is hetzelfde, hij had voorrang, maar de vrachtwagenchauffeur zag hem niet, of zag hem te laat, en het is voorbij. Maar in naam van de voorrang stak de oude man over". De voorbeelden van gedrag dat kwetsbare weggebruikers in gevaar brengt en die met de respondent werden besproken, hadden vooral betrekking op voorrang en in tegengestelde richting rijden. En er werd duidelijk gemaakt dat dit niet alleen voor fietsers geldt, maar ook voor voetgangers, elektrische steps en anderen.

Er moeten dus nuanceringen worden aangebracht door middel van de categorisering van overtredingen en de logica van sancties: "Dus ik denk dat we inderdaad misschien de wetgeving moeten veranderen. Voor fietsers, de arme fietsers die eigenlijk niet dezelfde sancties zouden moeten krijgen als 7-tonners, want dat is nu het geval. Of de fietser die de verkeersveiligheid toch serieus in gevaar brengt [door zijn roekeloos gedrag].

Uit deze uitwisseling blijkt de noodzaak om het principe van dubbele voorzichtigheid te handhaven: alle weggebruikers moeten gedrag vertonen dat rechtstreeks gevaar voor henzelf en anderen vermijdt.

Het in gevaar brengen van de eigen persoon moet ook worden afgestemd op lokale realiteiten, afhankelijk van plaatsen met een hoge dichtheid aan interacties, waar steden het toneel kunnen zijn van bijzonder gedrag: "In Brussel waren er veel dodelijke ongevallen met trams en treinen. Ja, veel. (...) [er was vaak] een gebrek aan anticipatie van de slachtoffers. (...)" of minder dichtbevolkte gebieden, zoals in het arrondissement van de procureur, die te maken hebben met andere problemen "Het in- en uitstappen van passagiers is bijvoorbeeld iets wat in Brussel helemaal geen probleem is, maar hier hebben we veel dodelijke ongevallen die met dat probleem te maken hebben. Maar dat valt onder de 3^e [graad]. (...) Hier gaat het eerder om snelheid. Ze rijden echt heel snel en hebben moeite met stoppen bij een stopbord, of ze weten niet hoe ze moeten kruisen, of ze zien het stopbord niet (...) Of langzame voertuigen. (...) Ik heb veel autowegen waar we vrachtwagens en tractoren moeten laten passeren. Ik heb verschillende dodelijke ongevallen gehad met mensen die met hoge snelheid op langzame voertuigen inreden."

5.2.2.4 Rationaliseren... en een draagvlak creëren

Hoewel de aanpak van de studie kan worden toegejuicht, benadrukte de respondent de noodzaak om niet te veranderen omwille van het veranderen, en om ervoor te zorgen dat de categorisering wordt gerationaliseerd om collectieve afwijzing van de aanpak te voorkomen:

"Een fenomeen van afwijzing van alles, omdat in feite alles verboden is. Mensen beginnen er genoeg van te krijgen en dan wordt alles afgewezen. Je mag niets meer, je mag niet roken in de auto, (...). Dus we moeten ook niet nieuwe dingen creëren, want autobestuurders zijn het zat, anders krijg je een fenomeen van totale afwijzing. Je moet zorgen voor een draagvlak. (...) Met andere woorden, we moeten stoppen met altijd strenger te worden, want dan krijg je een totaal afwijzingsfenomeen."

Het draagvlak zal groter zijn als we stoppen met "het geld [van autobestuurders] af te pakken". Daarom moet de nadruk ook worden gelegd op de sancties die gepaard zullen gaan met de eventuele herorganisatie van de categorieën, met name door de sancties te versterken die de bewustwording bevorderen van het gevaarlijke gedrag, zoals werkstraffen of straffen met een herintegratiecomponent.

5.2.2.5 Een herziene categorisering

Wat de respondent aanbeveelt is een fundamentele samenhang tussen de overtredingen, de gevaren die ze vertegenwoordigen en de bijbehorende sancties. De respondent sprak van een "fine-tuning" tussen de derde en vierde graad. In de eerste plaats op basis van de sancties (boetes en vervallenverklaringen) en vervolgens op basis van de gevaarlijkheid van de overtredingen:

"Afgezien van het bedrag van de boete, wat verandert er?! Maar in de 3^e [graad] zijn er veel overtredingen die worden gevolgd door een verval. Dus voor mij hebben de 3^e en 4^e graad niet echt zin behalve het bedrag van de boete. Dus ofwel beschouwen we de 4^e graad als alles wat verplicht verval inhoudt, en dan voeg je allerlei dingen toe, met name kinderzitjes. (...) en als ik beschouw dat de 4^e graad de dood veroorzaakt, wel, dan voeg ik ofwel 3 en 4 samen en dan verwijder ik sommige dingen uit 3, ofwel als ik beschouw dat de 4^e graad de dood veroorzaakt, voeg ik dan iets toe dat voor mij zeer ernstige zaken zijn. (...) Dus voor mij doe ik een fine-tuning tussen 3 en 4, er ontbreekt iets in 4."

Met betrekking tot sancties moet de vervallenverklaring spaarzaam worden toegepast:

"En stop met lukraak verval op te leggen want ze blijven gewoon rijden als het is ingetrokken. (...) Op een gegeven moment moet je redelijk blijven. (...) we vragen ons ook af wat het nut is. We moeten terugkeren naar een gevoel van matiging."

De definities van de overtredingsgraden kunnen gehandhaafd blijven. Vooral voor de vierde graad, waarbij de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar wordt gebracht en dit bijna onherroepelijk tot lichamelijk letsel bij een ongeval kan leiden, bestaat het risico dat men zichzelf en anderen in gevaar brengt en de dood riskeert. Bovendien benadrukte de respondent dat het niet nodig is om de terminologie van rechtstreeks in gevaar brengen verder te specificeren, "anders sluiten we onszelf op."

Tot slot, volgens de respondent, is het belangrijk om op een adequate manier te communiceren over wat wordt geherdefinieerd aangepast, en de redenen voor deze aanpassingen:

"Communiqueer, let op hoe je communiqueert, wek niet de indruk dat de bestuurder nogmaals en voor de zoveelste keer een melkkoe is. Want ik hoor dat de hele tijd. Communiqueer, herinner eraan dat het gevaarlijk is, dat de weg doodt, want we hebben dat gevoel echt helemaal niet meer."

5.2.2.6 Beoordeling van overtredingen door experts

De procureur des Konings die deelnam aan de gesprekken heeft ons ook de evaluatievragenlijst van de 128 overtredingen gestuurd, maar slechts gedeeltelijk ingevuld. Omdat de vragenlijst niet volledig is ingevuld (61% van de overtredingen is behandeld) en bijna uitsluitend betrekking heeft op overtredingen die als een extreem verhoogd risico zijn beoordeeld (slechts vijf andere overtredingen zijn beoordeeld als "niet verhoogd"), kon deze niet worden opgenomen in de tweede fase van de studie ("Beoordeling door experts") zodat de niet beoordeelde overtredingen de resultaten van de samengevoegde vragenlijsten niet zouden beïnvloeden.

De overtredingen die volgens de procureur des Konings werden beoordeeld als een "extreem verhoogd risico" zijn:

- Alle overtredingen van de vierde graad (met uitzondering van drie overtredingen met betrekking tot bevelen van een bevoegde persoon) werden beoordeeld als een extreem verhoogd risico. Deze hebben betrekking op het aansporen of veroorzaken van overmatige snelheid, inhalen in een helling, omkeren/achteruitrijden, tegengestelde richting op een autoweg, het oversteken van een gesloten spoorwegovergang, parkeren/stoppen op een spoorwegovergang, snelheidswedstrijden op de openbare weg.
- 37 overtredingen van de derde graad werden beoordeeld als een extreem verhoogd risico. Deze hebben betrekking op overtredingen met betrekking tot onder andere constante voertuigcontrole, kruisen, inhalen, dimlichten/aanhangwagenverlichting, beveiligingsinrichting, kindervoer, het in gevaar brengen van voetgangers, enz. De genoemde artikelen hebben betrekking op het KB van 1 december 1975.

•

| | | | | | | | |
|--------------|--------------|-------|-------|----------|-------|--------------------|--------------|
| 8.3 | 8.4 | 9.2 | 15.1 | 15.4 | 17.1 | 17.2 | 15,3 en 16,5 |
| 19.2 en 19.3 | 19.4 en 19.5 | 22bis | 22f | 22sexies | 30.1 | 30.3 | 35.1 |
| 38 | 40.1 | 40.3 | 40.4 | 40.4 | 41.1 | 41.1 | 41.2 |
| 41.3 | 44.1 | 61.1 | 39bis | 40bis | 45bis | 72,2, 73,1 en 73,2 | |

- 27 overtredingen van de tweede graad werden beoordeeld als een extreem verhoogd risico. Deze hebben betrekking op het niet naleven van voorrang of stoppen, inhalen, stoppen/parkeren, snelheid, het niet respecteren van de veiligheidsafstanden, enz. De genoemde artikelen hebben betrekking op het KB van 1 december 1975.

| | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|--------|---------|-------|
| 12.1 | 12.2 | 12.3 | 12.4 | 12.5 | 16.3 | 16.6 | 16.7 |
| 16.9 | 17.2 | 18.2 | 19.2 | 20.4 | 24 | 25.1 | 30.1 |
| 35.1 | 40.3 | 45.1 | 45.1 | 67.3 | 10.1.1 | 12.4bis | 40ter |

Door dezelfde benadering toe te passen als voor de beoordelingen van de experts, zouden overtredingen die momenteel als tweede en derde graad zijn geclassificeerd, opnieuw moeten worden beoordeeld op basis van het risico op dodelijke ongevallen dat zij vertegenwoordigen. En volgens de opmerkingen van de respondent zouden de bijbehorende sancties ook moeten worden meegenomen in de evaluatie van de categorieën. Deze beoordelingen zijn consistent met de verzamelde gegevens tijdens het gesprek.

5.3 De rechtbank

De politierechter die deelnam aan de studie is al bijna een decennium politierechter. Bij het bespreken van het systeem van overtredingsgraden, net als de procureur des Konings, lag de nadruk ook sterker op de sancties en de wettelijke bepalingen die van kracht zijn in geval van dodelijke ongevallen.

5.3.1 Huidige categorisering

Het classificatiesysteem van overtredingen per graad wordt door de respondent beschreven als een eerste indicator van de gepleegde feiten voor de dossiers die op zijn bureau belanden. Bij ontvangst van een dossier weet de rechter op basis van welke wettelijke bepaling het is opgesteld, met welke categorie hij te maken heeft en welke bijbehorende sancties van toepassing zijn. De overtredingsgraad stelt hem in staat de wettelijk toepasbare strafmaat te identificeren en de richting aan te geven waarin hij zich waarschijnlijk zal bewegen, op voorwaarde dat de feiten zijn vastgesteld.

De beoordeling van de overtreding kan echter niet alleen worden gebaseerd op de overtreding zelf; het dossier en de aard van de feiten spelen een cruciale rol bij het bepalen van de ernst van het gedrag: "Ik krijg met het dossier en de tenlastelegging al een beeld van de feiten en de straf waarnaar ik waarschijnlijk neig, mits de feiten zijn vastgesteld (...) dat is een beetje waar het [de categorisering] me in eerste instantie bij helpt. Dus in een tweede stap lees ik natuurlijk het dossier, neem ik kennis van het strafdossier en dat stelt me natuurlijk in staat om een verhaal aan deze tenlasteleggingen te koppelen en de ernst ervan te waarderen, echt of minder echt, rekening houdend uiteraard met bepaalde omstandigheden. Ik ben eigenlijk niet zo geïnteresseerd in de cijfers, maar de categorisering helpt me als politierechter om te zeggen 'Ah, ik moet in eerste instantie in deze strafmaat terecht komen'."

5.3.2 Overtredingen met rechtstreeks gevaar

De huidige categorisering weerspiegelt niet de gevaarlijkheid van alle overtredingen. De overtredingen waarmee de rechter het vaakst te maken heeft en die leiden tot dodelijke ongevallen in zijn arrondissement, zijn overtredingen van de artikelen 8.3.2 (verlies van voertuigcontrole), 10.1.1 (onaangepaste snelheid aan de aanwezigheid van andere weggebruikers) en 10.1.3 (voorzien hindernissen), dus overtredingen van de tweede graad: "Ik jongleer voornamelijk met dit soort overtredingen als we het hebben over dodelijke ongevallen. (...) [deze drie overtredingen] staan misschien niet op de juiste plaats, als we kijken naar dodelijke ongevallen en onze realiteit (...) en 8.3.2, dat is duidelijk, dat zijn echt de overtredingen die regelmatig terugkomen."

Voor deze drie genoemde overtredingen heeft de rechter aangegeven dat het rechtstreekse gevaar dat deze drie overtredingen met zich meebrengen, vereist dat ze op zijn minst worden gecategoriseerd als overtredingen van de derde graad: voor het verlies van controle van het voertuig, de aanwezigheid van andere weggebruikers en het stoppen voor een hindernis, wat normaal gesproken een bewuste gedraging is.

Voor de derde graad komen overtredingen regelmatig voor in verband met dodelijke ongevallen: het overschrijden van de witte lijn of het rode licht. Ook deze worden niet consistent gecategoriseerd in verhouding tot het gevaar dat ze op de weg vertegenwoordigen: "bijvoorbeeld, de witte lijn, het hangt ervan af waar je de witte lijn overschrijdt. Dat is altijd hetzelfde probleem. In principe is het waar dat als er een witte lijn is, er gevaar is. Maar ik denk van ja, omdat heel vaak de witte lijn ook in categorie 4 zou kunnen vallen."

5.3.3 Beoordeling door de magistraat

Op dit moment hanteert de wetgeving een algemene benadering voor alle weggebruikers, hoewel sommige bijzondere bepalingen gelden voor professionele bestuurders en beginnende bestuurders (bijvoorbeeld professionele bestuurders en rijden onder invloed van alcohol). Volgens deze rechter zijn verdere bepalingen niet nodig, omdat het de taak van de politierechter is om dergelijke parameters in overweging te nemen en te beoordelen: "Ik neem dat automatisch in overweging omdat hij als professionele chauffeur natuurlijk heel goed weet dat hij andere weggebruikers meer in gevaar brengt dan bijvoorbeeld iemand die natuurlijk in zijn eigen voertuig rijdt, een voetganger is, of afhankelijk is van de plaats van het ongeval. En op de snelweg? Wel, het is duidelijk dat een vrachtwagen minder kwetsbaar zal zijn dan iemand die in een kleine auto rijdt. (...) je moet toch enige beoordelingsvrijheid aan de magistraten overlaten, ze de mogelijkheid geven om dingen te beoordelen op basis van de omstandigheden." Ook wanneer kwetsbare weggebruikers betrokken zijn bij dodelijke ongevallen, kan dit als slachtoffer wegen op de ernst van de feiten.

Het implementeren van nieuwe maatregelen of nuances in de regelgeving op basis van het type weggebruiker zou het systeem alleen maar verzwaren en weggebruikers van hun verantwoordelijkheden

ontheffen. Dit betekent echter niet dat er niets gedaan moet worden: "Ik denk dat het systeem goed werkt zoals het is. Wijzigingen aanbrengen op basis van de weggebruikers zou het systeem verzwaren. Ik ben niet zeker of dat echt een meerwaarde zou bieden, behalve misschien het ontheffen van mensen van hun verantwoordelijkheden. (...) Aan de andere kant, het idee van meer bewustwording, daar ben ik het volledig mee eens. Iedereen natuurlijk binnen zijn categorie van gebruikers, voetgangers, fietsers, enz. Ja."

5.3.4 Effectieve sancties en dodelijke ongevallen

Bij het bespreken van het systeem van overtredingsgraden lijkt het niet zozeer het systeem te zijn dat vragen oproept, noch zelfs de bijbehorende sancties; het systeem werkt zoals het is. Wat de rechter echter bezighoudt, is eerder de effectiviteit van de sancties. Magistraten kunnen via de beoordelingsplicht de straf bepalen op basis van de feiten, hun ernst, het profiel en het strafblad. Het is echter nodig om te bepalen of de opgelegde straf effectief is en helpt bij het bestrijden van recidive en bijgevolg voor meer verkeersveiligheid zorgt: "(...) de vraag die ik u zou willen stellen, is wat effectief is? Want het is allemaal goed en wel om over categorieën te praten, enzovoort. Maar dat vertelt me niet wat effectief is. (...) afgezien van de laatste studie die u [het Vias institute] heeft uitgevoerd, die dateert uit 2019 over de effectiviteit van de opleidingen, weten we niets over recidive [wat betreft de effectiviteit van de sancties]. In ieder geval hebben we geen visie, behalve dat we ons na verloop van tijd realiseren dat de overtreder die de opleiding heeft gevolgd misschien niet zal recidiveren. Feit blijft echter dat ik regelmatig vaststel dat na x aantal jaren, wel, daar is hij weer."

Wat betreft overtredingen die een risico op dodelijke ongevallen met zich meebrengen, voorziet de wet al in een reeks maatregelen om deze overtredingen aan te pakken:

Artikel 419 van het Strafwetboek bepaalt in HOOFDSTUK II. - Onopzettelijk doden en onopzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel - dat "Hij die onopzettelijk iemands dood veroorzaakt, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot twee jaar en met geldboete van vijftig [euro] tot duizend [euro]. (Wanneer de doding het gevolg is van een verkeersongeval dan bedraagt de gevangenisstraf drie maanden tot vijf jaar en de geldboete 50 euro tot 2000 euro)".

Bovendien is het verval van het recht tot sturen verplicht van toepassing:

Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, Hoofdstuk VI. Verval van het recht tot sturen, Sectie 1. Verval uitgesproken als straf, Artikel 38:

"De vervallenverklaringen uitgesproken krachtens deze paragraaf bedragen ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar; zij kunnen evenwel uitgesproken worden voor een periode van meer dan vijf jaar of levenslang indien de schuldige veroordeeld wordt voor een inbreuk op artikel 419 van het Strafwetboek of binnen de drie jaar vóór de overtredingen bedoeld in 1° en 5°, veroordeeld is wegens een van deze overtredingen en voor het geval bedoeld in 4°."

5.3.5 Het systeem werkt

Volgens de politierechter die deelnam aan de studie, werkt het systeem en betekent het scala aan sancties ook dat de straffen passen bij de feiten en de ernst ervan:

"Meestal heb ik nooit een probleem met een categorie overtredingen. Maar als er een probleem is, kan het zijn dat de straf iets te licht is, of misschien ligt het aan de omstandigheden van het ongeval. Is elke categorie op zijn plaats? Ik ben geneigd om ja te zeggen. (...) Er kunnen andere overtredingen zijn, zoals rijden onder invloed of een zwaardere overtreding, waardoor ik een passender straf kan opleggen, gezien de ernst van de feiten, of mogelijk een alternatieve straf. (...) een feit maakt deel uit van een zeer specifieke context, waarvan alle elementen in aanmerking moeten worden genomen, en de straf die uiteindelijk wordt opgelegd, ongeacht categorie 1, 2, 3 of 4, het doel is om een maatregel of straf te hebben die zinvol is, in een zeer specifieke context, en volgens het profiel dat we voor ons hebben. Zal het veranderen van de categorieën de verkeersveiligheid daadwerkelijk verbeteren? Ik ben daar niet van overtuigd. Ik denk dat het gaat om efficiëntie en effectiviteit. En het feit dat beslissingen worden afgedwongen kan de situatie op een bepaald moment veranderen, en misschien is het juist deze boodschap die alle gebruikers ervan bewust maakt dat ze slechts een van de vele gebruikers op de weg zijn.

5.4 Toxicologie

Twee experts op het gebied van forensische toxicologie namen deel aan deze fase van gegevensverzameling van de studie. Beiden hebben ervaring op het gebied van rijden onder invloed van alcohol, drugs en geneesmiddelen, met name in gevallen gerelateerd aan verkeersongevallen of politiecontroles. De letterlijke citaten die verderop in het rapport worden vermeld, zijn toegewezen aan respondent "A" of "B" om te kunnen onderscheiden wie de uitspraken doet.

5.4.1 Effecten en risico's

Sinds 2019 maakt de wetgeving het mogelijk om de aanwezigheid van drugs te controleren door middel van een reeks controles/vragen en het gebruik van een speekseltest. De speekseltest maakt het mogelijk om de recente aanwezigheid van drugs in het speeksel van de bestuurder op te sporen: "Ik denk dat de wetgever zich echt wilde richten op mensen die recent drugs hadden gebruikt en niet echt op het effect op de symptomatologie van de bestuurder" (Respondent A).

Zoals vastgesteld door de respondenten, en zoals besproken in hoofdstuk 3 van dit rapport, zijn de effecten van geconsumeerde stoffen op het rijvermogen afhankelijk van de aard van de stof, de wijze van inname, het tijdstip van inname en de hoeveelheid die wordt geconsumeerd: "Het hangt af van veel dingen. Het hangt af van de aard van de stof, het hangt af van de manier van toediening. Als het iets is dat wordt ingeademd of oraal wordt ingenomen, zal dat allemaal een rol spelen bij het tijdstip waarop de symptomen verschijnen. Ik vind dat over het algemeen gezien, het effecten zijn die snel na consumptie verschijnen, binnen enkele minuten, misschien een beetje langer als het oraal is, maar het is altijd iets dat snel verschijnt en dat meerdere uren kan duren, afhankelijk van de stof. (...) als we het geval van amfetamine nemen, kun je 'high' zijn, dus ga je meer risico's nemen en zo. Maar dan heb je ook de 'crash'-fase, en daar is het gevaar dat de persoon erg moe wordt en in slaap valt. Dat is het. En daarnaast heb je niet alleen de effecten in een fase waarin ze onder invloed zijn, maar ook hun afhankelijkheid van drugs die een rol kan spelen." (Respondent B).

Voorzichtigheid is ook geboden bij het interpreteren van de ongevalsrisico's in verband met rijden onder invloed van drugs en het onderscheid dat gewoonlijk wordt gemaakt tussen soft- en harddrugs. Over het specifieke geval van cannabis en de relatieve ongevalsrisico's die ermee gepaard gaan, benadrukt respondent A dat cannabis een drug is die schadelijke effecten heeft op de rijvaardigheid: "Voor mij is het niet zo eenvoudig. (...) Persoonlijk zou je, als je de cijfers ziet, kunnen denken dat cannabis veiliger is. Maar dat geloof ik helemaal niet. Ik denk dat het een drug is zoals alle andere en ik zeg ook vaak dat er volgens mij nooit een softdrug of een harddrug is. Het hangt allemaal af van hoe je het gebruikt. Dus mensen die regelmatig cannabis gebruiken zijn voor mij problematische mensen. Bovendien tonen studies aan dat langdurig cannabisgebruik aanzienlijke cognitieve stoornissen veroorzaakt, dus dit alles heeft ook gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Deze uitspraken werden aangevuld door respondent B over de beoordelingsmethoden en de dosissen die worden gegeven aan bestuurders die deelnemen aan de studies: enerzijds de dosissen die niet erg hoog zijn, anderzijds wordt het risico versterkt wanneer drugsgebruik gepaard gaat met alcoholgebruik. De relatieve risico's die zijn vastgesteld op basis van verschillende analysemethoden (casestudies, experimentele studies, enz.) maken het niet mogelijk om de volledige complexiteit van de effecten van drugs op de rijvaardigheid te doorgronden: "Vergeet niet dat het bloedmonster dat wordt afgenomen na een ongeval niet direct na het ongeval wordt genomen. Mensen onder invloed metaboliseren, en dan loop je tegen het probleem aan dat als de politie of de dokter er pas 2 uur na het ongeval is, vooral bij cannabis en cocaïne, je al zeer lage niveaus hebt. Dus dat is ook een probleem, het ontgaat je of je hebt geen bewijs dat ze onder invloed waren omdat ze metaboliseren. Het wordt niet opgemerkt." (Respondent B).

5.4.2 Trends in consumptie

Daarnaast wijst de praktijk op het terrein uit dat eenmalig drugsgebruik zeer ongebruikelijk is: "Volgens onze gegevens kunnen we stellen dat het voorkomen van slechts één medicijn of één enkele stof in onze dossiers zeer zeldzaam is. Vaak zijn er combinaties, hetzij van drugs of van drugs en alcohol (...) het is toch een trend die we zien in onze dossiers." (Respondent B); "Ja, en het neemt naar mijn mening toe" (Respondent A).

Geneesmiddelen hebben ook invloed op de rijvaardigheid. Met de huidige wetgeving is het niet mogelijk om de aanwezigheid van al deze geneesmiddelen vast te stellen en er zijn momenteel geen controleapparaten die dat wel doen. De rol van de politieagent en de opsporing van tekenen van problematisch medicijngebruik zijn cruciaal om de bestuurder uit te sluiten. En dat kan alleen door een beroep te doen op artikel 35 van de Wegverkeerswet van 1968.

De respondenten schetsen ook een somber beeld van de veranderingen in de prevalentie van stoffen die hun diensten behandelen: "Dus we zien toch het aantal dossiers dat we behandelen elk jaar toenemen. En wat betreft de prevalentie van wat we identificeren, is het zeker dat we van jaar tot jaar, althans wat mij betreft, de indruk hebben dat we steeds meer profielen van polygebruik hebben. (...) en ik heb het gevoel dat we al jarenlang te maken hebben met het probleem van cannabis, het probleem van cocaïne, het probleem van ecstasy en amfetamine, heroïne. Het zijn altijd dezelfde, namelijk de klassieke drugs blijven echt altijd in de meerderheid." (Respondent A); "Synthetische drugs zijn ook in opmars, maar hun prevalentie blijft beperkt. De prevalentie van deze nieuwe synthetische drugs in de dossiers die we behandelen, blijft relatief laag en zeker veel lager dan die van de andere klassieke drugs" (Respondent B).

Wat cannabis betreft, heeft een van de experts met name benadrukt dat het THC-gehalte van cannabis, de actieve stof, steeds geconcentreerder wordt: "Vroeger was het eerder, laten we zeggen, 9%, nu zijn we al op 15, 17%. (...) de kwaliteit van de planten is beter, de zuiverheid is hoger" (Respondent B), dit is deels te wijten aan de professionalisering van de plantenteelt.

Er werden ook andere stoffen besproken: ketamine en lachgas. Ketamine heeft duidelijk zijn intrede gedaan in België (als illegale drug - 'partydrug') en is bijzonder populair aan het worden. Lachgas daarentegen is bijzonder moeilijk te meten omdat het extreem vluchtig is. Het gebruik ervan tijdens het rijden wordt door de politie gemeld en op straat waargenomen (hulzen die op de grond worden achtergelaten), maar kan niet gemakkelijk worden opgespoord met een controleapparaat (gezien de vluchtigheid ervan).

De prevalentie-indicatoren van drugs op de wegen en elders, geven volgens de twee experts aan dat illegale drugs steeds meer worden geconsumeerd (de toename van de prevalentie van dossiers kan vooral worden verklaard door de steeds regelmatigere controles van de politie, maar niet alleen), dat ze een maatschappelijk probleem zijn en blijven, en dat de effecten van drugs op de rijvaardigheid niet veranderen. Volgens hen moet het zero-tolerancebeleid ten opzichte van alle drugs gehandhaafd blijven. Bovendien beschouwen de experts dit zero-tolerancebeleid als een effectieve maatregel om de verkeersveiligheid te verbeteren, waardoor ook de aanwezigheid van geconsumeerde stoffen op de wegen eenvoudig en effectief kan worden beheerd.

5.5 Conclusies - Diepgaande analyse

De drie schakels in de besluitvormingsketen, vertegenwoordigd door de diepgaande gesprekken, hebben verschillende facetten van de realiteit onthuld waar ze mee te maken hebben met betrekking tot handavingsmechanismen. Uit deze gesprekken komt een soort consensus naar voren: het systeem van overtredingsgraden ontbeert consistentie. Het zijn vooral de vertegenwoordigers van de Federale Politie en de CWV die de onlogische en inconsistente elementen binnen de categorisering van overtredingen hebben geïdentificeerd. Dit is voornamelijk te wijten aan de verschillende toevoegingen, aanpassingen, wijzigingen, enzovoort, die in de loop der jaren zijn aangebracht. De categorisering van overtredingen heeft daardoor zijn essentie verloren, zowel op het gebied van de classificatie van overtredingen op basis van hun aard als van de bijbehorende sancties.

Bovendien is een consistente en harmonieuze herziening van de gradaties van verkeersovertredingen noodzakelijk om een coherente en effectieve toepassing van handavingsmechanismen mogelijk te maken. Deze hercategorisering moet worden uitgevoerd door terug te keren naar de essentie van het KB van 30 september 2005 en naar de begrippen van onrechtstreeks en rechtstreeks in gevaar brengen. In dit opzicht heeft het minutieuze werk van het CWV, geleid tot de lijst van meer dan 200 overtredingen die volgens hen op een onlogische manier zijn geclassificeerd op basis van het in gevaar brengen van de veiligheid van weggebruikers en/of zichzelf, en het concept van dubbele voorzichtigheid.

De gesprekken met de vertegenwoordigers van het vervolgings- en sanctieproces hebben het belang van de politierechters en procureurs des Konings benadrukt bij het contextualiseren van overtredingen en het overwegen van verzwarende omstandigheden, zoals dood en/of het type weggebruikers en/of het profiel van de overtreder. Hierdoor kan een sanctie worden opgelegd die zo goed mogelijk aansluit bij de feiten

en het profiel. Hoewel er enkele inconsistenties zijn gedetecteerd in termen van feitelijk in gevaar brengen (op basis van ervaring) en/of sancties, blijft het systeem over het algemeen functioneren.

Bij het bespreken van de categorisering op basis van het risico op dodelijke ongevallen dat bepaalde overtredingen met zich meebrengen, hebben de politierechter, de procureur des Konings en de advocaat-generaal benadrukt dat het strafrecht specifieke sancties voorziet voor overtredingen die leiden tot dodelijke ongevallen. Het heroverwegen van de categorisering op basis van het criterium van gevaar, in plaats van het criterium van bijna onvermijdelijke lichamelijke schade, heeft enkele vragen doen rijzen.

Door de toepassing van de begrippen onrechtstreeks of rechtstreeks in gevaar brengen met of zonder lichamelijk letsel in de classificatie van de sancties, kunnen de noodzakelijke aanpassingen aan het huidige systeem worden bepaald. Bovendien zal het verfijnen van de sancties die aan de verschillende gradaties zijn gekoppeld ook zorgen voor een consistente toepassing van de sancties en daarmee de notie van ernst bij overtredingen versterken. Bovendien hebben deze vertegenwoordigers van het besluitvormingsproces over sancties en vervolgingen aangetoond dat het huidige recht nu sancties voorziet in geval van dodelijke ongevallen.

Tot slot benadrukten toxicologie-experts de beperkingen van methoden om de risico's van rijden onder invloed van drugs te beoordelen. Deze methoden kunnen de volledige complexiteit van de effecten van drugs op het rijgedrag niet adequaat weergeven. Bovendien zwijgen de huidige protocollen over mogelijke gevallen van rijden onder invloed van drugs bij positieve alcoholcontroles. Hierdoor wordt de prevalentie van positieve gevallen van drugs dus zeer waarschijnlijk onderschat. De twee experts signaleren ook een groeiend aantal gevallen van polygebruik van drugs en/of alcohol, wat beschouwd kan worden als een waarschuwingssignaal voor de verkeersveiligheid.

6 Conclusies

Deze studie, verdeeld over drie fasen, had tot doel de puzzelstukjes te verzamelen om de logica achter het systeem van overtredingsgraden in perspectief te plaatsen. Zo is het mogelijk om actiegebieden te identificeren die een consistente categorisering van overtredingen mogelijk maken op basis van het risico op dodelijke ongevallen dat ze vertegenwoordigen.

De literatuurreview heeft risicobeoordelingen gerapporteerd van ongevallen (dodelijk en/of met gewonden, of niet) die worden veroorzaakt door rijden onder invloed (alcohol, drugs, medicijnen en combinaties van stoffen), overmatige snelheid, afleiding, het niet dragen van de veiligheidsgordel en het onjuiste gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen. Niet verrassend vertegenwoordigen deze gedragingen statistisch significante risico's op ongevallen, met potentiële fysieke gevolgen voor bestuurders, passagiers (vooral kinderen) en andere weggebruikers. De gerapporteerde resultaten hebben het volgende aangetoond:

- ROI is een van de meest problematische gedragingen, op verschillende niveaus. Naast de schadelijke effecten van alcohol, drugs en bepaalde medicijnen op het rijvermogen, heeft ROI aanzienlijke prevalenties in termen van geschillen en doden op de wegen. Bovendien geniet rijden onder invloed van alcohol een zekere sociale acceptatie in België. In termen van risico op ongevallen hebben evaluaties aangetoond dat het risico exponentieel toeneemt met de concentratie alcohol in het bloed, waarbij dit risico statistisch significant is vanaf een concentratie van 0,3 g/l. Voor rijden onder invloed van drugs neemt het risico op ongevallen zonder twijfel toe, ongeacht het type illegale stoffen dat wordt geconsumeerd, met amfetaminen, opiaten en combinaties van drugs bovenaan de lijst. Wat betreft medicijnen neemt het risico op een ongeval ook toe afhankelijk van hun effecten. Terwijl polygebruik van drugs en/of alcohol het risico op een ongeval voor bestuurders onder invloed 20 tot 200 keer verhoogt. Tot slot lopen ook fietsers risico op een ongeval door rijden onder invloed van drugs of alcohol, als trigger.
- Snelheid vormt een hoge risicofactor voor dodelijke ongevallen en/of met gewonden, vooral als de snelheidsverschillen tussen weggebruikers hoog zijn, en als deze snelheid wordt gehandhaafd op locaties met een hoge interactiedichtheid, inclusief met kwetsbare weggebruikers. Deze laatste lopen bovendien een groter risico op lichamelijk letsel bij een botsing, afhankelijk van de toename van de snelheid.
- Afleiding is een belangrijke factor bij het verhogen van het risico op alle soorten ongevallen. Bovenaan de lijst van afleidingen die het grootste risico met zich meebrengen, staan het bellen met de telefoon in de hand, lezen of schrijven op een tablet en het reiken naar een voorwerp in de auto.
- Het niet dragen van de veiligheidsgordel, hoewel steeds meer marginaal onder Belgische bestuurders en passagiers, heeft dramatische gevolgen bij een ongeval, vooral voor passagiers. Daarnaast lijkt dit marginale gedrag sterker overgenomen te worden door profielen met extreme risico's, wat een relatief hoger risico op ongevallen met zich meebrengt. Wat betreft het niet dragen van de veiligheidsgordel, of het onjuist gebruik ervan, is het risico voor kinderen om slachtoffer te worden van een dodelijk ongeval tot wel 10 keer hoger dan wanneer ze correct vastgemaakt zouden zijn.

In het tweede deel werden de beoordelingen van 128 verkeersovertredingen door het panel van veiligheidsexperts verzameld. Uit deze beoordelingen kwamen belangrijke trends naar voren in de hercategorisering van bepaalde overtredingen volgens het 'verhoogde' risico dat ze vertegenwoordigen, waardoor het mogelijk werd bestaande inconsistenties in termen van de gradatie van overtredingen te schetsen. Bovendien heeft deze beoordeling potentieel problematischere situaties aan het licht gebracht in termen van interactie tussen weggebruikers en het gedrag van kwetsbare weggebruikers.

De diepteanalyse, het derde deel, richtte zich meer op het proces van controle en sancties en de interacties van het gradensysteem met dit proces. Hieruit blijkt dat het systeem over het algemeen functioneert zoals het is, maar aanzienlijke aanpassingen verdient. Dit enerzijds in de categorisering van sommige overtredingen die momenteel in een lagere categorie zijn ingedeeld dan het werkelijke gevaar dat ze op het terrein vertegenwoordigende anderzijds wat betreft sancties. Het vergelijken van "niet-coherente" overtredingen met hun categorie, zoals vastgesteld door het OCW en vertegenwoordigers van het openbaar ministerie en de politierechtbank, met overtredingen beoordeeld door de experts in fase 2, biedt een concreet traject voor de hercategorisering van overtredingen.

Tot slot, na gesprekken met verschillende experts op het gebied van strafrechtelijk beleid met betrekking tot verkeersveiligheid, en aanvullingen van experts die overtredingen hebben beoordeeld, hebben alle weggebruikers een rol te spelen voor een betere verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat bepaalde aanpassingen worden doorgevoerd met betrekking tot overtredingen gepleegd door kwetsbare weggebruikers en overtredingen gepleegd door bestuurders ten opzichte van kwetsbare weggebruikers. Deze aanpassingen hebben ook betrekking op de sancties die zijn gekoppeld aan de overtredingsgraden en specifieke overtredingen (snelheid, alcohol, enz.), aangezien de een niet kan plaatsvinden zonder de ander.

Het gradensysteem van verkeersovertredingen had oorspronkelijk tot doel overtredingen te categoriseren op basis van het gevaar dat ze vertegenwoordigen, waarbij dit gevaar werd geformuleerd als het onrechtstreeks of rechtstreeks in gevaar brengen van weggebruikers. Het onderzoeken van de parlementaire werkzaamheden heeft laten zien dat het criterium voor het in gevaar brengen is gebaseerd op de aard van de overtreding en niet op de omstandigheden waarin deze wordt gepleegd. In de loop der jaren hebben wijzigingen en toevoegingen van overtredingen, aanpassingen aan sancties, evenals ontwikkelingen in vervoerswijzen en typen weggebruikers, sociale normen en gedragsveranderingen, geleid tot een aantal onlogische en ongeschikte situaties waarbij sommige overtredingen niet adequaat overeenstemmen met hun categorie. De drie geïmplementeerde analysecomponenten in deze studie, aangevuld met de gedetailleerde analyse verstrekt door het CENTREX, stellen ons in staat om overtredingen te identificeren waarvan de gevaarlijkheidsgraad momenteel niet coherent is. Dit vergemakkelijkt de toekomstige herclassificatie van dergelijke overtredingen.

7 Aanbevelingen

Uit dit onderzoek komt een eerste aandachtspunt naar voren: consistentie in de categorisering van overtredingen door terug te keren naar de essentie van het Koninklijk Besluit van 30 september 2005 en de toepassing van de begrippen van onrechtstreeks en rechtstreeks in gevaar brengen.

Het bepalen van het begrip in gevaar brengen kan zowel gebaseerd worden op de wetenschappelijke literatuur als op de praktijkervaring van de verschillende actoren die betrokken zijn bij het handhavingsbeleid inzake verkeersveiligheid en vertegenwoordigers van de verschillende weggebruikers. Het eerste deel werd gedeeltelijk uitgevoerd in het kader van deze studie, door het bepalen van het ongevalsrisico met doden en/of gewonden voor vier gedragingen die bijzonder problematisch zijn voor de verkeersveiligheid. Het verzamelen van ongevalsrisico's voor andere gevaarlijke gedragingen zou dit beeld moeten aanvullen om de categorisering van overtredingen te objectiveren. Op dit moment bestaat dit soort gegevens echter (nog) niet voor alle gevaarlijke overtredingen. Bovendien staat deze benadering niet toe om het niveau van sociale en culturele acceptatie van bepaalde overtredingen in overweging te nemen in de vergelijking.

In de context van praktische kennis is dit een onmisbare component voor het implementeren van overtredingsgraden. Door overtredingen en betrokken gebruikerstypes te contextualiseren, kan de categorisering van overtredingen op een meer genuanceerde manier plaatsvinden. Bovendien zal deze aanpak een betere acceptatie door de actoren op het terrein van handhavingsmechanismen mogelijk maken. Initieel gestart via de evaluatievragenlijst en de gesprekken, is overleg met verschillende vertegenwoordigers van het handhavingsbeleid inzake verkeersveiligheid (coördinatie, handhaving, vervolging, sancties en informatie) en mobiliteit essentieel om de categorisering op basis van het in gevaar brengen van de veiligheid van weggebruikers en zichzelf opnieuw te definiëren. Het is belangrijk dat onveilige situaties die elk type weggebruiker ervaart, in overweging worden genomen en dat hun rol wordt benadrukt, met name door hun eigen gedrag.

Een tweede project betreft de acceptatie en de sociale normen met betrekking tot bepaald gedrag. Dit aspect is niet diepgaand behandeld in deze studie. Sociale acceptatie moet op twee niveaus worden begrepen: (1) overtredingen gecategoriseerd in "lage" graden geven impliciet aan dat ze sociaal meer aanvaardbaar kunnen zijn omdat ze niet "gevaarlijk" zijn; (2) het is moeilijker om op te treden tegen gedrag dat sociaal wordt aanvaard door de bevolking, en daarom is het moeilijker om verandering aan te moedigen zonder de sociale acceptatie van dit gedrag te veranderen. Sociale en culturele acceptatie wordt ook versterkt door wat "strafrechtelijk" is toegestaan. Daarom moet de herindeling van overtredingen ook worden ingebed in een bredere reflectie over het sociaal aanvaarde gedrag van Belgische bestuurders en de rol die categorisering en mogelijke herkwalificatie van overtredingen kunnen spelen in de symbolische acceptatie van dergelijke gevaarlijke gedragingen. De herkwalificatie van overtredingen kan bijdragen aan deze verandering van normen. Net als in andere landen zou herkwalificatie van bijzonder gevaarlijke overtredingen gepaard kunnen gaan met specifieke (en passende) sancties en kunnen worden gekoppeld aan gedrag dat sociaal onaanvaardbaar is. Termen als "*criminal negligence*" (criminele nalatigheid) in Canada of "*Raserdelikt*" (roekeloos rijden) in Zwitserland stellen gedragingen gelijk aan specifieke categorieën sancties.

Het is ook belangrijk op te merken dat de herziening van de categorisering op zichzelf niet de enige vraag is die moet worden aangepakt om passende sancties toe te passen op het gegenereerde gevaar. Om een effectief en ontradend sanctieproces mogelijk te maken, zijn de doeltreffendheid en efficiëntie van straffen ook componenten die moeten worden onderzocht. Als straffen moeten worden aangepast aan het gevaar en de omstandigheden, moeten ze ook worden afgestemd op het profiel van de overtreder en worden toegepast.

Deze verschillende initiatieven mogen niet het belang van bewustwording door middel van voorlichting en informatie aan alle weggebruikers voor het gevaar van bepaald gedrag uit het oog verliezen, wat ook zal bijdragen aan een betere verkeersveiligheid.

Referenties

- Aarts, L.T., Loenis, B., Korving, H. & Guiking, C. (2017). Risicofactoren op 50km/uur-kruispunten met verkeerslichten. Methodologische verdieping en verdere verkenning van de kwantificering van risicofactoren zoals roodlichtnegatie. R-2017-21. SWOV, Den Haag.
- Aigner Breuss, E., Braun, E., Eichhorn, A., & Kaiser, S. (2017). Speed of Traffic. European Road Safety Decision Support System, Developed by the H2020 Project SafetyCube. www.roadsafety-dss.eu
- Allsop, R. (2020). Drink Driving as the Commonest Drug Driving-A Perspective from Europe. *Int J Environ Res Public Health*. 2020 Dec 18;17(24):9521. doi: 10.3390/ijerph17249521.
- Asbridge, M., Mann, R., Cusimano, M.D., Tallon, J.M., et al. (2014). Cycling-related crash risk and the role of cannabis and alcohol: a case-crossover study. In: *Preventive Medicine*, vol. 66, p. 80-86.
- Bernhoft, I. M., Hels, T., Lyckegaard, A., Houwing, S., & Verstraete, A. G. (2012). Prevalence and Risk of Injury in Europe by Driving with Alcohol, Illicit Drugs and Medicines. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 48, 2907–2916. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.06.1259>
- Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M., et al. (2005). Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study. Dunlap and Associates, Inc., Stamford, CT., September 1–191. www.dunlapandassociatesinc.com
- Boets, S., Wardenier, N., Moreau, N., & Roeck, M. De. (2023). Deuxième mesure nationale de comportement « distraction au volant » - Prévalence des distractions potentielles visibles au volant, Bruxelles : Institut Vias
- Boets, S., Wardenier, N., Vos, N. De, & Bouwen, L. (2023). Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2021 - L'alcool au volant en Belgique, Bruxelles : Institut Vias
- Chihuri, S. & Li, G. (2017). Use of prescription opioids and motor vehicle crashes: A meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 109, p. 123-131. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.10.004>
- Compton, R. P., & Berning, A. (2015). Drug and Alcohol Crash Risk. *Drug-Impaired Driving: Data and Reduction Strategies*, February 2015, 39–62.
- Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS)*, 113(10), 2636–2641. <https://doi.org/10.1073/pnas.1513271113>
- Dingus, T. A., Owens, J. M., Guo, F., Fang, Y., Perez, M., McClafferty, J., Buchanan-King, M., & Fitch, G. M. (2019). The prevalence of and crash risk associated with primarily cognitive secondary tasks. *Safety Science*, 119(January), 98–105. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2019.01.005>
- Els, C., Jackson, T.D., Tsuyuki, R.T., Aidoo, H., et al. (2019). Impact of cannabis use on road traffic collisions and safety at work: Systematic review and meta-analysis. *Canadian Journal of Addiction*, 10 (1), 8-15. <http://dx.doi.org/10.1097/CXA.0000000000000046>.
- Elvik, R. (2013). Risk of road accident associated with the use of Drogues: A systematic review and meta-analysis of evidence from epidemiological studies. *Accident Analysis & Prevention*, 60, 254-267. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.06.017>.
- Elvik, R. (2013). Risk of road accident associated with the use of drugs: A systematic review and meta-analysis of evidence from epidemiological studies. *Accident Analysis and Prevention*, 60, 254–267. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.06.017>
- Elvik, R. (2019). A comprehensive and unified framework for analysing the effects on injuries of measures influencing speed. *Accident Analysis and Prevention*, 125 (November 2018), 63–69. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.01.033>
- Elvik, R., Vadeby, A., Hels, T., & van Schagen, I. (2019). Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels. *Accident Analysis and Prevention*, 123(October 2018), 114–122. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.11.014>

ESRA3. (2023). Belgique – ESRA3 Fiche de renseignement.

ETSC. (2019). PIN Flash Report 36. Reducing speeding in Europe. ETSC PIN Flash Report 36, February, 54. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf>

European Commission. (2018). Road Safety thematic report - Cell Phone Use While Driving (Issue February). <http://www.independent.org/issues/article.asp?id=380>

European Commission. (2021a). Road Safety Thematic Report - Alcohol, drugs and medicine. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

European Commission (2021b) Road safety thematic report – Speeding. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport

European Commission. (2022a). Road Safety Thematic Report - Seat belt and child restraint systems. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

European Commission. (2022b). Road Safety Thematic Report – Driver distraction. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

Hels, T., Bernhoft, I. M., Lyckegaard, A., Houwing, S., Hagenzieker, M., Legrand, S.-A., Isalberti, C., Van der Linden, T., & Verstraete, A. (2011). Risk of injury by driving with alcohol and other drugs (Deliverable 2.3.5).

Hels, T., Bernhoft, I.M., Lyckegaard, A., Houwing, S., et al. (2011). Risk of injury by driving with alcohol and other Drogues. Deliverable D2.3.5 of the EU FP6 project DRUID. Brussels, European Commission.

Høye, A. (2016). How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light vehicle occupants? *Accident Analysis & Prevention*, 88, 175-186.

Institut Vias (2022). Briefing « Conduite sous l'influence de drogues ». Bruxelles : Institut Vias

Institut Vias (2023). Briefing « Conduite sous l'influence de médicaments ». Bruxelles: Institut Vias

International Transport Forum. (2018). Speed and crash risk. Research Report. OECD Publishing, Paris. International Traffic Safety Data and Analysis Group, 82. <https://www.itf-oecd.org/speed-crash-risk%0Ahttps://trid.trb.org/view/1508779>

Isalberti, C., Van der Linden, T., Legrand, S.-A., Verstraete, A. G., Bernhoft, I. M., Hels, T., & Olesen, N. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers.

Kuypers, K. P. C., Legrand, S. A., Ramaekers, J. G., & Verstraete, A. G. (2012). A Case-Control Study Estimating Accident Risk for Alcohol, Medicines and Illegal Drugs. *PLoS ONE*, 7(8). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0043496>

Leblud, J., Meesmann, U., Houwing, S., & Opdenakker, E. (2019). Drogues et médicaments Dossier thématique Sécurité routière n° 4. Bruxelles: Institut Vias

LeRoy, A.A. & Morse, L.M. (2008). Multiple medications and vehicle crashes: analysis of databases. Washington, U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA).

Martensen, H., & Daniels, S. (2020). Combien de victimes pourrait-on éviter en roulant plus prudemment ? - Ampleur des principaux facteurs de risque dans la circulation en Belgique. Bruxelles : Institut Vias

Martin, J. L., Gadegbeku, B., Wu, D., Viallon, V., & Laumon, B. (2017). Cannabis, alcohol and fatal road accidents. *PLoS ONE*, 12(11), 1–10. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0187320>

Martinez-Ruiz, V., Lardelli-Claret, P., Jiménez-Mejías, E., Amezcua-Prieto, C., Jiménez-Moleóna, J. J., de Dios Luna del Castillo, J. (2013). Risk factors for causing road crashes involving cyclists: An application of a quasi-induced exposure method. In *Accident Analysis and Prevention* 51 (2013) 228-237. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.11.023>

Meesmann, U., Vanhoe, S., & Opdenakker, E. (2017). Dossier thématique Sécurité Routière n° 13. Alcool. Bruxelles: Institut Vias

- Meesmann, U., Wardenier, N., Torfs, K., Pires, C., Delannoy, S., & Van den Berghe, W. (2022). A global look at road safety. Synthesis from the ESRA2 survey in 48 countries. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). 1–75. Bruxelles: Institut Vias
- Moreau, N., Vervoort, M., Boets, S., Silverans, P., & Verwee, I. (2023). Le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du dispositif de retenue pour enfant en Belgique – Mesure de prévalence. Bruxelles: Institut Vias
- Nakamura, H., Alhajayaseen, W., Kako, Y., Timmermans, C., & Kakinuma, T. (2020). Seat belt and child restraint systems. ESRA2 Thematic report No. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). In International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS) (Issues 2-6-20 Yaesu). www.esranet.eu
- OECD. (2010). Drugs and Driving. Detection and Deterrence. <https://doi.org/dx.doi.org/10.1787/9789282102763-en>
- OMS. (2018). Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277372/WHO-NMH-NVI-18.20-fre.pdf?ua=1>
- Peck, R. C., Gebers, M. A., Voas, R. B., & Romano, E. (2008). The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk. *Journal of Safety Research*, 39(3), 311–319. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2008.02.030>
- Ranchet, M., Lequeux, Q., & Temmerman, P. (2018). Dossier thématique Sécurité routière n°14 Aptitude à la conduite.
- Reeds, L. (2017). Child Restraint Systems. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 08 08 2023.
- Rogeberg, O. & Elvik, R. (2016). The effects of cannabis intoxication on motor vehicle collision revisited and revised. *Addiction*, 111 (8), 1348-1359. <https://doi.org/10.1111/add.13347>.
- Rogeberg, O., & Elvik, R. (2016). Response: Cannabis intoxication, recent use and road traffic crash risks. *Addiction*, 111(8), 1495–1498. <https://doi.org/10.1111/add.13443>
- Schinkus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière? Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière? (Issue 2018). Bruxelles : Institut Vias
- Service Public Fédéral Mobilité et Transports. (2021). Plan Fédéral de Sécurité Routière 2021- 2025. [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2023/Plan fédéral sécurité routière 2021-2025.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2023/Plan_fédéral_sécurité_routière_2021-2025.pdf)
- Slootmans, F. (2022). Rapport Statistique 2022 – Accidents de la route 2021, Bruxelles : Institut Vias
- Slootmans, F., & Daniels, S. (2017). Le tribut mortel des autoroutes. Analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015. Bruxelles: Institut Vias
- SWOV. (2020). Afleiding in het verkeer. SWOV- Factsheet, juli 2020. SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag
- SWOV. (2021a). Rijden onder invloed van alcohol. SWOV-factsheet, juni 2021. SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag
- SWOV. (2021b). Snelheid en snelheidsmanagement. SWOV-Factsheet. SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag
- Tant, M., & Schoeters, A. (2019). La ceinture et les dispositifs de retenue pour enfants. Bruxelles : Institut Vias
- Van den Berghe, W., & Pelssers, B. (2020). Vitesse et vitesse excessive - Dossier thématique N°9. Bruxelles: Institut Vias
- Verstraete, A. G., & Legrand, S.-A. (2013). Drug-Impaired Driving. *Wiley Encyclopedia of Forensic Science*, 2nd ed. (Wiley encyclopedia of forensic science). <https://doi.org/10.1002/9780470061589.fsa407.pub2>

Wardenier, N., Vermeulen, C., & Nieuwkamp, R. (2021). Sur l'implication des récidivistes au volant dans les accidents de la route. Bruxelles: Institut Vias

Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S., & Ben Messaoud, Y. (2023). Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2021. Bruxelles : Institut Vias

Ziakopoulos, A., Theofilatos, A., Papadimitriou, E., & Yannis, G. (2016). Cell phone use - Handheld. European Road Safety Decision Support System, Developed by the H2020 Project SafetyCube, 15. www.roadsafety-dss.eu

Website referenties:

European Union (zonder datum). « Speed and accident risk » in European Road Safety. Consulté le 28 juin 2023. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/safe-speed/archive/speed-and-accident-risk_en

FOD Mobiliteit en Vervoer : <https://mobiliteit.belgium.be/nl/weg/verkeersveiligheid/federale-commissie-voor-verkeersveiligheid>

Bijlage I – Lijst van overtredingen die door de experts worden beoordeeld

| Artikel nr wetgeving | Reglement/Réglement | Overtreding categorie | Hoe sterk verhogen onderstaande overtredingen het risico voor een dodelijk ongeval of dat één van de betrokkenen in een ongeval dodelijk gewond geraakt? |
|------------------------|------------------------------------|-----------------------|---|
| 2 | Verzekering & voertuiginschrijving | 2 | Rijden zonder geldige nummerplaat |
| 2 | Verzekering & voertuiginschrijving | 2 | Met een gewijzigde nummerplaat rijden |
| 3 | Verzekering & voertuiginschrijving | 2 | Voor een Belgische ingezetene, rijden met een in het buitenland ingeschreven voertuig |
| 4 | Verzekering & voertuiginschrijving | 2 | Voor een buitenlander, rijden met een voertuig dat niet in Europa of in een lidstaat van het Verdrag van Wenen is ingeschreven |
| 5 | Verzekering & voertuiginschrijving | 2 | De voorwaarden voor tijdelijke registratie niet naleven |
| 7.3 | Verkeersreglement | 2 | Het verkeer hinderen of onveilig maken door voorwerpen op de openbare weg |
| 7.3 | Verkeersreglement | 2 | Het verkeer hinderen of onveilig maken (voorwerpen op de openbare weg) door een e-step op de trottoir of het fietspad achter te laten |
| 10.2 | Verkeersreglement | 2 | Niet gebruiken van het stoplicht om aan te geven dat u langzamer wilt gaan rijden |
| 10.3 | Verkeersreglement | 2 | Niet vertragen in aanwezigheid van dieren |
| 12.1 | Verkeersreglement | 2 | Voorrang van spoorvoertuigen niet respecteren |
| 12.2 | Verkeersreglement | 2 | Niet dubbel voorzichtig zijn op kruispunten |
| 12.3 | Verkeersreglement | 2 | Voorrang aan rechts, voorrang afstaan en STOP-bord niet respecteren |
| 12.4 | Verkeersreglement | 2 | Geen voorrang verlenen tijdens een manoeuvre |
| 12.5 | Verkeersreglement | 2 | Wanneer men de voorrang moest verlenen, doorrijden wanneer er gevaar is voor een ongeval |
| 16.3 | Verkeersreglement | 2 | Niet inhalen langs links |
| 16.6 | Verkeersreglement | 2 | Zijn plaats rechts niet terug innemen na het inhalen |
| 16.7 | Verkeersreglement | 2 | Niet rechts houden of versnellen terwijl men ingehaald wordt |
| 16.9 | Verkeersreglement | 2 | Een spoorvoertuig niet langs rechts inhalen |
| 17.2 | Verkeersreglement | 2 | Voor een voertuig >7,5t, inhalen bij regenachtig weer |
| 18.2 | Verkeersreglement | 2 | Veiligheidsafstand van 50m niet respecteren tussen voertuigen >7.5t |
| 19.2 | Verkeersreglement | 2 | Zich niet naar rechts begeven om rechts af te slaan |
| 20.4 | Verkeersreglement | 2 | Een spoorwegovergang oprijden als het risico bestaat dat u op de overweg moet stoppen |
| 21.3 | Verkeersreglement | 2 | Rijden op de derde rijstrook voor voertuigen >3,5t |
| 24 | Verkeersreglement | 2 | Stilstaan of parkeren op een voetpad, fietspad, voetgangers- of fietsersoversteekplaats |
| 24 | Verkeersreglement | 2 | Stilstaan of parkeren in een tunnel, een bocht of bij het naderen van een heuveltop |
| 25.1 | Verkeersreglement | 2 | Parkeren op de rijbaan op plaatsen die de doorgang van spoorvoertuigen, voetgangers, fietsers en andere voertuigen belemmeren. |
| 25.1 | Verkeersreglement | 2 | Parkeren op een parkeerplaats voor personen met een handicap |
| 30.1 | Verkeersreglement | 2 | Gebruik grootlicht in plaats van dimlicht |
| 30.1 | Verkeersreglement | 2 | Niet gebruiken achtermistlichten bij zicht minder dan 100m |
| 35.1 | Verkeersreglement | 2 | Geen gebruik van de veiligheidsgordel |
| 40.3 | Verkeersreglement | 2 | De snelheid niet matigen wanneer u naast een bus rijdt die passagiers in- of uitlaadt |
| 45.1 | Verkeersreglement | 2 | Niet beveiligen van de lading (vastzetten, zichtbaarheid, stouwen, overlopen, ...) |
| 61 | Verkeersreglement | 2 | Door een oranje licht rijden |
| 67.3 | Verkeersreglement | 2 | Verkeersbord B1 (voorrang verlenen) niet respecteren |
| 67.3 | Verkeersreglement | 2 | Verkeersbord B5 (stop) niet respecteren |
| 10.1.1 | Verkeersreglement | 2 | Zijn snelheid niet regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid van andere weggebruikers, in 't bijzonder de meest kwetsbaren |
| 10.1.1 | Verkeersreglement | 2 | Zijn snelheid niet regelen zoals vereist wegens de weeromstandigheden |
| 10.1.1 | Verkeersreglement | 2 | Zijn snelheid niet regelen zoals vereist wegens de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de staat en de lading van zijn voertuig |
| 12.4bis | Verkeersreglement | 2 | Geen voorrang verlenen aan voetgangers en fietsers op voetpad of fietspad |
| 21.4 en 22.2 | Verkeersreglement | 2 | Stilstaan en parkeren op autosnelwegen en autowegen |
| 22octies | Verkeersreglement | 2 | Rijden op een weg die is voorbehouden aan landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en speed pedelecs |
| 22quinquies | Verkeersreglement | 2 | Rijden op een weg die is voorbehouden aan voetgangers, fietsers, ruiters en speed pedelecs |
| 29,30,31 | Verzekering & voertuiginschrijving | 2 | Niet-naleving van de voorwaarden voor de plaatsing van de nummerplaat of de reproductie ervan |
| 40ter | Verkeersreglement | 2 | Een fietser of bromfietser in gevaar brengen, de veiligheidsafstand niet respecteren, snelheid niet matigen om een fietsoversteekplaats te naderen |
| 5, 9.1, 11, 15 et 16.1 | Verzekering & voertuiginschrijving | 2 | Niet-naleving van de voorwaarden voor proefritten- of handelaarsplaten |
| 8.3 | Verkeersreglement | 3 | Zijn voertuig niet voortdurend onder controle houden |
| 8.4 | Verkeersreglement | 3 | Gebruik van een toestel met een scherm dat niet aan het voertuig is bevestigd |
| 9.2 | Verkeersreglement | 3 | Links van een middenberm rijden |
| 9.7 | Verkeersreglement | 3 | Op de pechstrook rijden |
| 15.1 | Verkeersreglement | 3 | Niet kruisen langs rechts |
| 15.2 | Verkeersreglement | 3 | Niet respecteren van de zijdelingse afstand bij het kruisen en niet stoppen wanneer nodig. |

| | | | |
|------------------------|------------------------------------|---|--|
| 15.4 | Verkeersreglement | 3 | De bepalingen met betrekking tot het kruizen van een spoorvoertuig niet naleven |
| 17.1 | Verkeersreglement | 3 | Inhalen bij slechte zichtbaarheid |
| 17.2 | Verkeersreglement | 3 | Inhalen op een spooroverweg die niet met slagbomen of verkeerslichten is uitgerust |
| 17.2 | Verkeersreglement | 3 | Inhalen op de kruispunten waar de voorrang van rechts geldt |
| 17.2 | Verkeersreglement | 3 | Inhalen wanneer de in te halen bestuurder zelf een ander voertuig dan een tweewieler inhaalt |
| 17.2 | Verkeersreglement | 3 | Inhalen wanneer de in te halen bestuurder voor een oversteekplaats voor voetgangers of fietsers of bromfietzers stopt |
| 30.1 | Verkeersreglement | 3 | Het dimlicht of grootlicht niet inschakelen bij een zicht van minder dan 200 m |
| 30.3 | Verkeersreglement | 3 | De lichten van de aanhangwagen niet inschakelen bij een zicht minder dan 200 m |
| 30.4 | Verkeersreglement | 3 | Schakel de koplampen niet in bij een zicht van minder dan 200 m |
| 35.1 | Verkeersreglement | 3 | Geen gebruik van een geschikt beveiligingssysteem voor het vervoer van kinderen |
| 38 | Verkeersreglement | 3 | Geen voorrang verlenen aan prioritaire voertuigen |
| 40.1 | Verkeersreglement | 3 | Het in gevaar brengen van voetgangers op een trottoir of een gedeelte van een openbare weg |
| 40.3 | Verkeersreglement | 3 | Voetgangers het trottoir of de berm niet laten bereiken bij een halte van het openbaar vervoer |
| 40.4 | Verkeersreglement | 3 | Een voetganger niet toelaten zijn oversteekbeweging te beëindigen op een al of niet lichtengeregelde oversteekplaats |
| 40.4 | Verkeersreglement | 3 | Een voetgangersoversteekplaats niet naderen met een matige snelheid en geen voorrang geven aan de voetganger |
| 41.1 | Verkeersreglement | 3 | Een groep voetgangers doorbreken |
| 41.1 | Verkeersreglement | 3 | Een stoet, militaire colonne of groep deelnemers aan een wielervedstrijd doorbreken |
| 41.2 | Verkeersreglement | 3 | Niet stoppen en zich opstellen bij het naderen van een wielervedstrijd |
| 41.3 | Verkeersreglement | 3 | Instructies niet opvolgen van de gemachtigde opzichters die toezicht houden op militaire colonnes, sportieve, toeristische of culturele evenementen, wielervedstrijden, enz. |
| 44.1 | Verkeersreglement | 3 | Meer kinderen vervoeren dan zitplaatsen en beveiligingsmiddelen |
| 61.1 | Verkeersreglement | 3 | Door een rood licht rijden |
| 15.3 et 16.5 | Verkeersreglement | 3 | Het in gevaar brengen van weggebruikers op de bedding tijdens het kruisen |
| 19.2 et 19.3 | Verkeersreglement | 3 | Noodzakelijke voorzorgsmaatregelen niet nemen voor links afslaan |
| 19.4 et 19.5 | Verkeersreglement | 3 | Geen voorrang bij richtingverandering |
| 22bis | Verkeersreglement | 3 | Voetgangers in gevaar brengen in woonerf en erf |
| 22quinquies et octies | Verkeersreglement | 3 | Voetgangers in gevaar brengen op voorbehouden wegen |
| 22septies | Verkeersreglement | 3 | Voetgangers in gevaar brengen in speelstraten |
| 22sexies | Verkeersreglement | 3 | Voetgangers in gevaar brengen in voetgangerszones |
| 39bis | Verkeersreglement | 3 | Niet vertragen of niet stoppen in de buurt van een schoolbus die passagiers ophaalt of afzet |
| 40bis | Verkeersreglement | 3 | De instructies niet opvolgen van een gemachtigde opzichter die een groep voetgangers laat oversteken |
| 45bis | Verkeersreglement | 3 | Niet respecteren laadveiligheid voor voertuigen >3,5t |
| 48bis | Verkeersreglement | 3 | Geen autosnelwegen gebruiken voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren |
| 48bis | Verkeersreglement | 3 | Gebruiken bepaalde openbare wegen voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren waar geen toegang toegelaten is |
| 62bis | Verkeersreglement | 3 | Een rijstrook gebruiken die gesloten is met een rood kruis (verkeerslicht) |
| 68.3 | Verkeersreglement | 3 | Niet respecteren verkeersbord C1 (verboden richting) |
| 68.3 | Verkeersreglement | 3 | Niet respecteren verkeersbord C21 (maximale massa in belanden toestand) |
| 68.3 | Verkeersreglement | 3 | Niet respecteren verkeersbord C23 (goederenvervoer) |
| 68.3 | Verkeersreglement | 3 | Niet respecteren verkeersbord C24 (gevaarlijke goederen) |
| 68.3 | Verkeersreglement | 3 | Niet respecteren verkeersbord C35 (inhaalverbod) |
| 68.3 | Verkeersreglement | 3 | Niet respecteren verkeersbord C39 (inhaalverbod >3,5t) |
| 72.2, 73.1 et 73.2 | Verkeersreglement | 3 | Een doorlopende streep overschrijden |
| 4.1 | Verkeersreglement | 4 | Niet gehoorzamen aan de bevelen van een bevoegde persoon |
| 4.2 | Verkeersreglement | 4 | Een stopbevel van een bevoegde persoon niet opvolgen |
| 4.4 | Verkeersreglement | 4 | Niet verplaatsen van een geparkeerd voertuig indien men er door een bevoegd persoon toe aangemaand wordt |
| 10.4 | Wegverkeerswet | 4 | Aanzetten tot of uitlokken van overdreven snelheid |
| 17.2 | Verkeersreglement | 4 | Inhalen bij het naderen van een heuveltop of in een bocht |
| 20.3 | Verkeersreglement | 4 | Een gesloten spooroverweg te betreden |
| 21.4 | Wegverkeerswet | 4 | Keren, achteruitrijden, tegen de rijrichting in rijden, dwarsverbindingen gebruiken op een autosnelweg of autoweg |
| 24 | Verkeersreglement | 4 | Stilstaan of parkeren op een spooroverweg |
| 21.6, 22.2 et 50 | Wegverkeerswet | 4 | Aan snelheidswedstrijden of -tests op de openbare weg deelnemen |
| 5, 9.1, 11, 15 et 16.1 | Verzekering & voertuiginschrijving | 4 | Het proefritten- of handelaarskentekenbewijs niet presenteren op de aanvraag van een bevoegde agent |
| 2 | Verzekering & voertuiginschrijving | - | Een voertuig in het verkeer brengen op de openbare weg zonder verzekering voor burgerlijke aansprakelijkheid |
| 8.2 | Verkeersreglement | - | Buiten de openbare wegen waar het toegelaten is ((woon-)erven, voorbehouden wegen, ...), op een e-step rijden zonder de leeftijd van 16 jaar te hebben bereikt |
| 29 | Wegverkeerswet | - | van 1 tot 10 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) |
| 29 | Wegverkeerswet | - | van 11 tot 20 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) |
| 29 | Wegverkeerswet | - | van 21 tot 30 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) |

| | | | |
|----------|-------------------|---|--|
| 29 | Wegverkeerswet | - | >30 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) |
| 29 | Wegverkeerswet | - | van 1 tot 10 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) |
| 29 | Wegverkeerswet | - | van 11 tot 20 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) |
| 29 | Wegverkeerswet | - | van 21 tot 30 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) |
| 29 | Wegverkeerswet | - | van 31 tot 40 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) |
| 29 | Wegverkeerswet | - | > 40 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) |
| 30 | Wegverkeerswet | - | Rijden zonder rijbewijs of zonder de beperkingen van het rijbewijs in acht te nemen |
| 30 | Wegverkeerswet | - | Rijden zonder rijbewijs na een onmiddellijke intrekking ervan |
| 33 | Wegverkeerswet | - | Een vluchtmisdrijf begaan |
| 34 | Wegverkeerswet | - | Alcohol tussen 0,2g/l en 0,5g/l voor professionele bestuurders |
| 34 | Wegverkeerswet | - | Alcohol tussen 0,5g/l en 0,8g/l |
| 34 | Wegverkeerswet | - | Alcohol > 0,8g/l |
| 35 | Wegverkeerswet | - | Dronkenschap (alcohol, drugs of medicijnen) |
| 37 | Wegverkeerswet | - | Het ertoe aanzetten van een beschonken persoon om een voertuig te besturen of het toevertrouwen van een voertuig aan die persoon |
| 44.2 | Verkeersreglement | - | Een passagier vervoeren op een e-step |
| 48 | Wegverkeerswet | - | Het besturen van een voertuig ondanks een vervallenverklaring van het recht tot sturen |
| 10.1.2 | Verkeersreglement | - | Geen voldoende veiligheidsafstand houden tussen zijn voertuig en zijn voorligger |
| 10.1.3 | Verkeersreglement | - | Niet kunnen stoppen vóór een hindernis die kan worden voorzien |
| 37bis | Wegverkeerswet | - | Het besturen van een voertuig onder invloed van drugs, het aanzetten tot het rijden met of het toevertrouwen van een voertuig aan een persoon die onder invloed van drugs verkeert |
| 62bis | Wegverkeerswet | - | Het gebruik van een radardetector of enig ander middel dat de opsporing van strafbare feiten belemmert |
| 70,2,2,1 | Verkeersreglement | - | Een e-step parkeren op een openbare weg waar het parkeren verboden is (dmv een verkeersbord) |

Bijlage II – Expertbeoordeling

| Artikel nr wetgeving | Overtreiding categorie | Verkeersovertredingen | Niet Verhoogd | Licht verhoogd | Matig verhoogd | Middelmatig verhoogd | Sterk verhoogd | Extreem verhoogd |
|----------------------|------------------------|--|---------------|----------------|----------------|----------------------|----------------|------------------|
| 2 | - | Een voertuig in het verkeer brengen op de openbare weg zonder verzekering voor burgerlijke aansprakelijkheid | 15 | 2 | 1 | 2 | 2 | 0 |
| 2 | 2 | Met een gewijzigde nummerplaat rijden | 15 | 4 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 2 | 2 | Rijden zonder geldige nummerplaat | 17 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 3 | 2 | Voor een Belgische ingezetene, rijden met een in het buitenland ingeschreven voertuig | 17 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 2 | Voor een buitenlander, rijden met een voertuig dat niet in Europa of in een lidstaat van het Verdrag van Wenen is ingeschreven | 12 | 8 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 4.1 | 3 | Niet gehoorzamen aan de bevelen van een bevoegde persoon | 2 | 1 | 1 | 5 | 6 | 7 |
| 4.2 | 4 | Een stopbevel van een bevoegde persoon niet opvolgen | 1 | 1 | 1 | 2 | 8 | 9 |
| 4.4 | 3 | Niet verplaatsen van een geparkeerd voertuig indien men er door een bevoegd persoon toe aangemaand wordt | 5 | 7 | 2 | 4 | 3 | 1 |
| 5 | 2 | De voorwaarden voor tijdelijke registratie niet naleven | 14 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 |
| 7.3 | 2 | Het verkeer hinderen of onveilig maken (voorwerpen op de openbare weg) door een e-step op de trottoir of het fietspad achter te laten | 1 | 8 | 6 | 2 | 3 | 2 |
| 7.3 | 2 | Het verkeer hinderen of onveilig maken door voorwerpen op de openbare weg | 0 | 3 | 3 | 7 | 5 | 4 |
| 8.2 | - | Buiten de openbare wegen waar het toegelaten is ((woon-)erven, voorbehouden wegen, ...), op een e-step rijden zonder de leeftijd van 16 jaar te hebben bereikt | 2 | 6 | 8 | 4 | 2 | 0 |
| 8.3 | 3 | Zijn voertuig niet voortdurend onder controle houden | 0 | 0 | 1 | 1 | 12 | 8 |
| 8.4 | 3 | Gebruik van een toestel met een scherm dat niet aan het voertuig is bevestigd | 1 | 0 | 2 | 1 | 12 | 6 |
| 9.2 | 3 | Links van een middenberm rijden | 1 | 0 | 0 | 3 | 8 | 10 |
| 9.7 | 3 | Op de pechstrook rijden | 0 | 5 | 6 | 3 | 6 | 2 |
| 10.2 | 2 | Niet gebruiken van het stoplicht om aan te geven dat u langzamer wilt gaan rijden | 2 | 4 | 6 | 5 | 3 | 2 |
| 10.3 | 2 | Niet vertragen in aanwezigheid van dieren | 0 | 5 | 6 | 3 | 5 | 3 |
| 10.4 | 4 | Aanzetten tot of uitlokken van overdreven snelheid | 0 | 1 | 0 | 3 | 7 | 11 |
| 12.1 | 2 | Voorrang van spoorvoertuigen niet respecteren | 1 | 0 | 1 | 2 | 6 | 12 |
| 12.2 | 2 | Niet dubbel voorzichtig zijn op kruispunten | 1 | 1 | 5 | 3 | 9 | 3 |
| 12.3 | 2 | Voorrang aan rechts, voorrang afstaan en STOP-bord niet respecteren | 0 | 1 | 1 | 3 | 8 | 9 |
| 12.4 | 2 | Geen voorrang verlenen tijdens een manoeuvre | 1 | 1 | 6 | 3 | 8 | 3 |
| 12.5 | 2 | Wanneer men de voorrang moest verlenen, doorrijden wanneer er gevaar is voor een ongeval | 1 | 0 | 0 | 3 | 9 | 9 |
| 15.1 | 3 | Niet kruisen langs rechts | 2 | 3 | 4 | 8 | 4 | 1 |
| 15.2 | 3 | Niet respecteren van de zijdelingse afstand bij het kruisen en niet stoppen wanneer nodig. | 2 | 3 | 5 | 4 | 7 | 1 |
| 15.4 | 3 | De bepalingen met betrekking tot het kruisen van een spoorvoertuig niet naleven | 2 | 0 | 3 | 3 | 9 | 5 |
| 16.3 | 2 | Niet inhalen langs links | 1 | 5 | 3 | 4 | 6 | 3 |
| 16.6 | 2 | Zijn plaats rechts niet terug innemen na het inhalen | 7 | 8 | 5 | 1 | 0 | 1 |
| 16.7 | 3 | Niet rechts houden of versnellen terwijl men ingehaald wordt | 2 | 2 | 4 | 7 | 6 | 1 |
| 16.9 | 2 | Een spoorvoertuig niet langs rechts inhalen | 2 | 2 | 10 | 0 | 7 | 1 |
| 17.1 | 3 | Inhalen bij slechte zichtbaarheid | 1 | 1 | 2 | 1 | 11 | 6 |
| 17.2 | 4 | Inhalen bij het naderen van een heuveltop of in een bocht | 0 | 0 | 0 | 1 | 10 | 11 |
| 17.2 | 2 | Inhalen op de kruispunten waar de voorrang van rechts geldt | 0 | 0 | 2 | 5 | 7 | 8 |
| 17.2 | 3 | Inhalen op een spooroverweg die niet met slagbomen of verkeerslichten is uitgerust | 2 | 2 | 2 | 4 | 7 | 5 |

| | | | | | | | | |
|------|---|---|----|----|---|---|----|----|
| 17.2 | 3 | Inhalen wanneer de in te halen bestuurder voor een oversteekplaats voor voetgangers of fietsers of bromfietzers stopt | 1 | 0 | 0 | 1 | 5 | 15 |
| 17.2 | 3 | Inhalen wanneer de in te halen bestuurder zelf een ander voertuig dan een tweewieler inhaalt | 2 | 0 | 1 | 5 | 8 | 6 |
| 17.2 | 2 | Voor een voertuig >7,5t, inhalen bij regenachtig weer | 2 | 4 | 5 | 5 | 4 | 2 |
| 18.2 | 2 | Veiligheidsafstand van 50m niet respecteren tussen voertuigen >7.5t | 1 | 3 | 2 | 6 | 7 | 3 |
| 19.2 | 2 | Zich niet naar rechts begeven om rechts af te slaan | 2 | 3 | 4 | 4 | 7 | 2 |
| 20.3 | 4 | Een gesloten spooroverweg te betreden | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 20 |
| 20.4 | 2 | Een spoorwegovergang oprijden als het risico bestaat dat u op de overweg moet stoppen | 1 | 0 | 0 | 1 | 7 | 13 |
| 21.3 | 2 | Rijden op de derde rijstrook voor voertuigen >3,5t | 4 | 4 | 6 | 6 | 2 | 0 |
| 21.4 | 4 | Keren, achteruitrijden, tegen de rijrichting in rijden, dwarsverbindingen gebruiken op een autosnelweg of autoweg | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 |
| 24 | 2 | Stilstaan of parkeren in een tunnel, een bocht of bij het naderen van een heuveltop | 2 | 0 | 2 | 2 | 8 | 8 |
| 24 | 4 | Stilstaan of parkeren op een spooroverweg | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 19 |
| 24 | 2 | Stilstaan of parkeren op een voetpad, fietspad, voetgangers- of fietsersoversteekplaats | 0 | 2 | 5 | 6 | 7 | 2 |
| 25.1 | 2 | Parkeren op de rijbaan op plaatsen die de doorgang van spoorvoertuigen, voetgangers, fietsers en andere voertuigen belemmeren. | 1 | 1 | 4 | 6 | 9 | 1 |
| 25.1 | 2 | Parkeren op een parkeerplaats voor personen met een handicap | 14 | 5 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 29 | - | > 40 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 17 |
| 29 | - | >30 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 17 |
| 29 | - | van 1 tot 10 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) | 2 | 8 | 7 | 3 | 1 | 1 |
| 29 | - | van 1 tot 10 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) | 7 | 10 | 2 | 3 | 0 | 0 |
| 29 | - | van 11 tot 20 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) | 0 | 1 | 5 | 9 | 6 | 1 |
| 29 | - | van 11 tot 20 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) | 2 | 4 | 9 | 4 | 3 | 0 |
| 29 | - | van 21 tot 30 km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom (woonerf en erf, zone 30, fietsstraat, voorbehouden wegen en bebouwde kom) | 0 | 0 | 1 | 2 | 10 | 9 |
| 29 | - | van 21 tot 30 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) | 0 | 1 | 4 | 7 | 7 | 3 |
| 29 | - | van 31 tot 40 km/u te snel rijden buiten de bebouwde kom (autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom) | 0 | 0 | 0 | 3 | 9 | 10 |
| 30 | - | Rijden zonder rijbewijs na een onmiddellijke intrekking ervan | 5 | 1 | 3 | 5 | 3 | 5 |
| 30 | - | Rijden zonder rijbewijs of zonder de beperkingen van het rijbewijs in acht te nemen | 1 | 1 | 4 | 3 | 8 | 5 |
| 30.1 | 2 | Gebruik grootlicht in plaats van dimlicht | 2 | 6 | 4 | 6 | 3 | 1 |
| 30.1 | 3 | Het dimlicht of grootlicht niet inschakelen bij een zicht van minder dan 200 m | 1 | 4 | 3 | 6 | 6 | 2 |
| 30.1 | 2 | Niet gebruiken achtermistlichten bij zicht minder dan 100m | 2 | 3 | 6 | 5 | 5 | 1 |
| 30.3 | 3 | De lichten van de aanhangwagen niet inschakelen bij een zicht minder dan 200 m | 2 | 3 | 7 | 2 | 7 | 1 |
| 30.4 | 3 | Schakel de koplampen niet in bij een zicht van minder dan 200 m | 2 | 1 | 7 | 4 | 7 | 1 |
| 33 | - | Een vluchtmisdrijf begaan | 5 | 5 | 2 | 1 | 3 | 6 |
| 34 | - | Alcohol > 0,8g/l | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 15 |
| 34 | - | Alcohol tussen 0,2g/l en 0,5g/l voor professionele bestuurders | 0 | 5 | 5 | 5 | 5 | 2 |
| 34 | - | Alcohol tussen 0,5g/l en 0,8g/l | 0 | 2 | 2 | 3 | 13 | 2 |
| 35 | - | Dronkenschap (alcohol, drugs of medicijnen) | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 17 |
| 35.1 | 2 | Geen gebruik van de veiligheidsgordel | 3 | 1 | 0 | 0 | 11 | 7 |
| 35.1 | 3 | Geen gebruik van een geschikt beveiligingssysteem voor het vervoer van kinderen | 3 | 1 | 0 | 1 | 11 | 6 |
| 37 | - | Het ertoe aanzetten van een beschonken persoon om een voertuig te besturen of het toevertrouwen van een voertuig aan die persoon | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 | 17 |
| 38 | 3 | Geen voorrang verlenen aan prioritaire voertuigen | 1 | 2 | 2 | 6 | 6 | 5 |
| 40.1 | 3 | Het in gevaar brengen van voetgangers op een trottoir of een gedeelte van een openbare weg | 0 | 0 | 0 | 1 | 9 | 12 |
| 40.3 | 3 | De snelheid niet matigen wanneer u naast een bus rijdt die passagiers in- of uitlaadt | 0 | 0 | 1 | 3 | 13 | 5 |
| 40.3 | 3 | Voetgangers het trottoir of de berm niet laten bereiken bij een halte van het openbaar vervoer | 0 | 0 | 3 | 2 | 11 | 6 |
| 40.4 | 3 | Een voetganger niet toelaten zijn oversteekbeweging te beëindigen op een al of niet lichtengeregelde oversteekplaats | 0 | 0 | 1 | 1 | 11 | 9 |

| | | | | | | | | |
|------------------|---|---|----|---|---|----|----|----|
| 40.4 | 3 | Een voetgangersoversteekplaats niet naderen met een matige snelheid en geen voorrang geven aan de voetganger | 0 | 0 | 0 | 4 | 7 | 11 |
| 41.1 | 3 | Een groep voetgangers doorbreken | 0 | 0 | 4 | 2 | 4 | 12 |
| 41.1 | 3 | Een stoet, militaire colonne of groep deelnemers aan een wielervedstrijd doorbreken | 2 | 1 | 4 | 0 | 4 | 11 |
| 41.2 | 3 | Niet stoppen en zich opstellen bij het naderen van een wielervedstrijd | 1 | 0 | 2 | 2 | 10 | 7 |
| 41.3 | 3 | Instructies niet opvolgen van de gemachtigde opzichters die toezicht houden op militaire colonnes, sportieve, toeristische of culturele evenementen, wielervedstrijden, enz. | 1 | 0 | 3 | 4 | 9 | 5 |
| 44.1 | 3 | Meer kinderen vervoeren dan zitplaatsen en beveiligingsmiddelen | 2 | 0 | 3 | 3 | 9 | 5 |
| 44.2 | - | Een passagier vervoeren op een e-step | 0 | 1 | 4 | 9 | 4 | 4 |
| 45.1 | 2 | Niet beveiligen van de lading (vastzetten, zichtbaarheid, stouwen, overlopen, ...) | 0 | 0 | 2 | 4 | 10 | 6 |
| 48 | - | Het besturen van een voertuig ondanks een vervallenverklaring van het recht tot sturen | 4 | 4 | 3 | 3 | 2 | 6 |
| 61 | 2 | Door een oranje licht rijden | 2 | 5 | 6 | 5 | 4 | 0 |
| 61.1 | 3 | Door een rood licht rijden | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 16 |
| 67.3 | 2 | Verkeersbord B1 (voorrang verlenen) niet respecteren | 1 | 0 | 0 | 8 | 10 | 3 |
| 67.3 | 2 | Verkeersbord B5 (stop) niet respecteren | 1 | 0 | 0 | 4 | 10 | 7 |
| 10.1.1 | 2 | Zijn snelheid niet regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid van andere weggebruikers, in 't bijzonder de meest kwetsbaren | 0 | 0 | 1 | 0 | 14 | 7 |
| 10.1.1 | 2 | Zijn snelheid niet regelen zoals vereist wegens de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de staat en de lading van zijn voertuig | 0 | 0 | 1 | 3 | 14 | 4 |
| 10.1.1 | 2 | Zijn snelheid niet regelen zoals vereist wegens de weeromstandigheden | 0 | 0 | 0 | 5 | 13 | 4 |
| 10.1.2 | - | Geen voldoende veiligheidsafstand houden tussen zijn voertuig en zijn voorligger | 0 | 1 | 1 | 10 | 5 | 5 |
| 10.1.3 | 2 | Niet kunnen stoppen vóór een hindernis die kan worden voorzien | 1 | 1 | 2 | 1 | 11 | 6 |
| 12.4 bis | 2 | Geen voorrang verlenen aan voetgangers en fietsers op voetpad of fietspad | 0 | 0 | 1 | 2 | 10 | 9 |
| 15.3 et 16.5 | 3 | Het in gevaar brengen van weggebruikers op de bedding tijdens het kruisen | 1 | 0 | 2 | 3 | 11 | 5 |
| 19.2 et 19.3 | 3 | Noodzakelijke voorzorgsmaatregelen niet nemen voor links afslaan | 1 | 0 | 3 | 5 | 12 | 1 |
| 19.4 et 19.5 | 3 | Geen voorrang bij richtingverandering | 2 | 0 | 3 | 4 | 11 | 2 |
| 21.4 en 22.2 | 2 | Stilstaan en parkeren op autosnelwegen en autowegen | 1 | 0 | 1 | 2 | 5 | 13 |
| 21.6, 22.2 et 50 | 4 | Aan snelheidswedstrijden of -tests op de openbare weg deelnemen | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 | 16 |
| 22bis | 3 | Voetgangers in gevaar brengen in woonerf en erf | 0 | 0 | 1 | 2 | 9 | 10 |
| 22octies | 2 | Rijden op een weg die is voorbehouden aan landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en speed pedelecs | 1 | 5 | 6 | 2 | 6 | 2 |
| 22quinquies | 2 | Rijden op een weg die is voorbehouden aan voetgangers, fietsers, ruiters en speed pedelecs | 1 | 4 | 3 | 3 | 8 | 3 |
| 29,30,31 | 2 | Niet-naleving van de voorwaarden voor de plaatsing van de nummerplaat of de reproductie ervan | 17 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 37bis | - | Het besturen van een voertuig onder invloed van drugs, het aanzetten tot het rijden met of het toevertrouwen van een voertuig aan een persoon die onder invloed van drugs verkeert | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 16 |
| 39bis | 3 | Niet vertragen of niet stoppen in de buurt van een schoolbus die passagiers ophaalt of afzet | 0 | 0 | 1 | 1 | 15 | 5 |
| 40bis | 3 | De instructies niet opvolgen van een gemachtigde opzichter die een groep voetgangers laat oversteken | 0 | 0 | 2 | 2 | 7 | 11 |
| 40ter | 3 | Een fietser of bromfietser in gevaar brengen, de veiligheidsafstand niet respecteren, snelheid niet matigen om een fietsoversteekplaats te naderen | 1 | 0 | 2 | 1 | 13 | 5 |
| 45bis | 3 | Niet respecteren laadveiligheid voor voertuigen >3,5t | 2 | 0 | 3 | 4 | 8 | 5 |

| | | | | | | | | |
|------------------------|---|--|----|---|---|---|----|---|
| 48bis | 3 | Gebruiken bepaalde openbare wegen voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren waar geen toegang toegelaten is | 5 | 4 | 2 | 4 | 5 | 2 |
| 48bis | 3 | Geen autosnelwegen gebruiken voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren | 5 | 5 | 2 | 6 | 2 | 2 |
| 5, 9.1, 11, 15 et 16.1 | 2 | Het proefritten- of handelaarskentekenbewijs niet presenteren op de aanvraag van een bevoegde agent | 18 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 5, 9.1, 11, 15 et 16.1 | 2 | Niet-naleving van de voorwaarden voor proefritten- of handelaarsplaten | 16 | 4 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 62bis | 3 | Een rijstrook gebruiken die gesloten is met een rood kruis (verkeerslicht) | 1 | 1 | 2 | 4 | 11 | 3 |
| 62bis | - | Het gebruik van een radardetector of enig ander middel dat de opsporing van strafbare feiten belemmert | 7 | 1 | 4 | 2 | 7 | 1 |
| 68.3 | 3 | Niet respecteren verkeersbord C1 (verboden richting) | 0 | 1 | 1 | 0 | 13 | 7 |
| 68.3 | 3 | Niet respecteren verkeersbord C21 (maximale massa in belanden toestand) | 6 | 4 | 3 | 3 | 6 | 0 |
| 68.3 | 3 | Niet respecteren verkeersbord C23 (goederenvervoer) | 6 | 3 | 5 | 5 | 3 | 0 |
| 68.3 | 3 | Niet respecteren verkeersbord C24 (gevaarlijke goederen) | 5 | 6 | 0 | 5 | 5 | 1 |
| 68.3 | 3 | Niet respecteren verkeersbord C35 (inhaalverbod) | 2 | 1 | 1 | 2 | 14 | 2 |
| 68.3 | 3 | Niet respecteren verkeersbord C39 (inhaalverbod >3,5t) | 2 | 1 | 1 | 4 | 12 | 2 |
| 70,2, 2,1 | - | Een e-step parkeren op een openbare weg waar het parkeren verboden is (dmv een verkeersbord) | 4 | 8 | 3 | 5 | 1 | 1 |
| 72.2, 73.1 en 73.2 | 3 | Een doorlopende streep overschrijden | 1 | 2 | 0 | 5 | 10 | 4 |

Bijlage III – Bijkomende overtredingen

Tabel 20. Bijkomende overtredingen die door de respondenten zijn geïdentificeerd

| Respondent | Andere beoordeelde overtredingen | Evaluatie |
|--------------|---|----------------------|
| Respondent A | Rechts inhalen op de snelweg | Extreem verhoogd |
| | Slalom" inhalen op de snelweg | Extreem verhoogd |
| | Een ander voertuig dat met de toegestane snelheid op de snelweg rijdt, met een hogere snelheid naderen dan is toegestaan en met de koplampen het voertuig naar rechts doen uitwijken | Sterk verhoogd |
| Respondent B | Sommige in de lijst vermelde overtredingen kunnen zich in totaal verschillende situaties voordoen, waarbij de ene situatie een veel grotere kans op slachtoffers impliceert dan de andere. Het beoordelen van de gesloten lijst was hierdoor soms heel moeilijk en kan leiden tot arbitraire interpretaties van de antwoorden. het niet gebruiken van helm door fietsers, speedpedelec gebruikers of step gebruikers is zeer risicovol maar werd niet opgenomen. Het niet kunnen horen van omgevingsgeluid door als fietser of voetganger of bromfietser gebruik te maken van een koptelefoon met muziek veroorzaakt een isolatie en leidt af van het verkeer zodat men niet kan anticiperen of reageren zoals het hoort. Het gebruik van smartphones is ook bij zwakke weggebruikers van aard om het risico op ongevallen sterk te verhogen, en wordt vandaag zo goed als niet geverbaliseerd | Sterk verhoogd |
| Respondent C | Het gevaar van pedelecs (en soms e-bikes) die hun snelheid niet aanpassen aan de toestand van een (te) smal fietspad. Ook te snel rijden op fietspad: pedelecs rijden meer dan 25km/u op fietspaden, dat is op zich al een overtreding. Tegenliggers (PMH vaak met een bredere fiets of rolstoel), die trager rijden dragen het grootste risico als ze bij het kruisen elkaar aanraken: de snelste blijft meestal recht, de andere valt of erger. | Extreem verhoogd |
| | Voetpaden moeten worden gecontroleerd op doorgang voor een rolstoel, kinderkoets, persoon met blindengeleidehond, ... Als ze te smal zijn, kunnen tegemoetkomende voetgangers niet veilig kruisen. | Matig verhoogd |
| | Fietspaden moeten worden aangepast aan de huidige noden (te verbreiden): driewielers, fietskarren, druk fietsverkeer... | Middelmatig verhoogd |
| | Verduidelijking bij 25.1: De parkeerplaats voor personen met een handicap (PMH) innemen is gevaarlijker dan men zou denken. Parkeerplaatsen voor PMH zijn vaak aangepast: groter, langer (voor uitladen rolstoelen, krukken enz.), dichtbij belangrijke bestemmingen (hospitaal, winkels, ...) én schaars. Als een PMH geen voorbehouden plaats vindt, dan moet die elders een parkeerplaats zoeken, met een verhoogd risico tot gevolg. | Matig verhoogd |
| | Slechte signalisatie op veel plaatsen op de openbare weg (wildgroei aan verkeersborden inzake maximale snelheid, maar zonder logica, slecht aangegeven of niet volgehouden omleidingen) die chauffeurs kunnen verwarren. | Matig verhoogd |
| | Zal er werk gemaakt worden van een regelgeving rond de plaatsing van laadpalen op het voetpad/ aan gevels, gebruik van laadkabels over het voetpad, etc.? Met het doel dat lokale overheden zich houden aan een uniforme toepassing over de stadsgrenzen heen? De laadpalen - en dan vooral de laadkabels van de pal tot de wagen - zijn gevaarlijke obstakels voor blinde en slechtziende personen. | Extreem verhoogd |
| | Het onvoldoende afstand houden bij het voorbijsteken van fietsers | Extreem verhoogd |
| Respondent F | Medische ongeschiktheid, oudere personen | Matig verhoogd |
| | Leervergunning, rijden zonder begeleider, fraude rijbewijzen | Matig verhoogd |
| Respondent G | Fraude tachygraphe / non-respect des temps de conduire et de repos | Sterk verhoogd |
| Respondent H | gebruik van geneesmiddelen | Sterk verhoogd |
| | vermoeidheid achter het stuur | Sterk verhoogd |
| | medische ongeschiktheid om een voertuig te besturen. Hieraan wordt veel te weinig aandacht geschonken. | Extreem verhoogd |
| | afleiding achter het stuur (algemeen) en niet alleen het gebruik van de GSM maar allerlei andere dingen die mensen doen achter het stuur maakt hen blind als weggebruiker. | Sterk verhoogd |
| | rijgeschiktheid door ouderdom - gevoelig punt maar dit is tot op heden niet goed geregeld in ons land. | Sterk verhoogd |
| Respondent I | Parkeren/stilstaan op minder dan 5 m van verlenging naast_bijgelegen rand van rijbaan in kruispunten | Extreem verhoogd |
| Respondent F | Het is verboden om de deur van een voertuig te openen, open te laten, uit een voertuig te stappen of in een voertuig te stappen zonder ervoor te zorgen dat er geen gevaar of hinder is voor andere weggebruikers, in het bijzonder voetgangers en bestuurders van tweewielige voertuigen. | Matig verhoogd |
| | Gebruikers moeten zich op de openbare weg zo gedragen dat ze geen overlast of gevaar veroorzaken voor andere gebruikers, met inbegrip van wegonderhoudspersoneel, veiligheidsdiensten en voorrangsvoertuigen. | Sterk verhoogd |
| | Het naleven van bord D5 - Verplichte rotonde. | Sterk verhoogd |

| | | |
|--|--|------------------|
| | 8 Koninklijk besluit van 28 november 1997 tot regeling van de organisatie van sportwedstrijden of wedstrijden voor auto's die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatsvinden. | Sterk verhoogd |
| | 7.1. Alle gebruikers zijn verplicht de bepalingen van dit reglement na te leven. | Extreem verhoogd |
| | Onverminderd de naleving van de bepalingen van dit reglement, mogen bestuurders de meer kwetsbare weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, in het bijzonder kinderen, ouderen en gehandicapten, niet in gevaar brengen. | Extreem verhoogd |



Vias institute

Haechtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be