

Professionele bestuurders en verkeersveiligheid

De "reddingsstrook" bijna in voege

GSM achter het stuur: Belgen slechte leerlingen

Nieuw themarapport over snelheid



Telewerken?

Ben je geïnteresseerd in thuis- of telewerk? Op het internet is zoveel informatie te vinden dat je soms door de bomen het bos niet meer ziet. Wat is nu juist nuttige informatie als je als werkgever een telewerkbeleid wilt uitstippelen? De toolbox www.telewerken.be wil je op weg helpen.

Ook als werknemer vind je er handvol informatie en nuttige tips, alsook alle voor-en nadelen netjes op een rijtje.

Vias institute en de FOD Mobiliteit en Vervoer willen met deze website zoveel mogelijk antwoorden geven op ieders vragen rond thuis- of telewerk.

Daarnaast is er ook een heleboel praktische hulpmiddelen terug te vinden. Neem zeker een kijkje!



INHOUD

4.

KORTE BERICHTEN

De wereld van verkeersveiligheid in één oogopslag.

8.

WEGGEBRUIKERS

8. Vias heeft een rapport gepubliceerd over professionele bestuurders.

12. Vias institute heeft een exploratieve studie gedaan over ongevallen met elektrische steps bij de spoeddiensten van 5 ziekenhuizen in België.

14. Volgens een nieuwe statistische analyse zijn 4 op de 10 kinderen die gewond raken of sterven in het verkeer op weg naar of van de school.

16.

GEDRAG

16. Snelheid is één van de grootste doodsoorzaken in ons verkeer. Vias institute heeft een volledige themadossier over dit onderwerp gewijd.

21.

WETGEVING

21. Er gaan steeds meer stemmen op over nultolerantie voor alcohol in het verkeer. Twee wetsvoorstellen zijn voorgelegd aan de parlementaire commissie Mobiliteit.

22. Op 1 oktober wordt de "reddingsstrook" ingevoerd in de wegcode. Enkele verduidelijkingen dringen zich op.

24. Om veilig in het verkeer te rijden, is het belangrijk om steeds op de hoogte te zijn van de wijzigingen in de wegcode.

26.

STATISTIEKEN

26. Vias heeft in 2020 al twee verkeersveiligheidsbarometers gepubliceerd. We zien er duidelijk wat de impact van de lockdown op de verkeersveiligheid was.

29.

ENQUÊTE

29. 28% van de Belgen geeft toe achter het stuur wel eens een sms te lezen of te versturen. België doet het daarmee bijna het slechtste van 11 Europese landen. Zo blijkt uit de Europese barometer van de Fondation Vinci.

31.

VERKEERSOMSTANDIGHEDEN

31. Vooraleer je een lange autorit maakt, is het absoluut belangrijk om goed uitgerust te vertrekken. Controleer ook steeds de technische staat van je voertuig.

COLOFON

Hoofdredacteur Benoit Godart - E-mail: benoit.godart@vias.be

Redactie: Stijn Daniels, Pauline Demolder, Nathan De Vos, Benoit Godart, Ludo Kluppels, Quentin Lequeux, Nathalie Moreau, Nina Nuyttens, Brecht Pelssers, Annelies Schoeters, Freya Sloomans, Wouter Van Den Berghe, Stef Willems.

Layout: Ria De Geyter

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe, Vias institute, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel.

Tel.: 02/244.15.11 - E-mail: info@vias.be - internet: www.vias.be

ISSN: 0755-9010

De artikels uit dit tijdschrift mogen overgenomen worden in andere publicaties op voorwaarde dat de bron duidelijk wordt vermeld. De redactie kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor de inhoud van de advertenties.

VIAS
institute



Lid van de Unie
van de Uitgevers van
de Periodieke Pers

17% van de verkeersdoden zijn jonge bestuurders

Jonge bestuurders tussen 18 en 24 jaar vertegenwoordigden vorig jaar 17% van de verkeersdoden in België, tegenover 11% in 2018. Dit is een verontrustende trend die de redelijk gunstige evolutie van de statistieken de afgelopen 10 jaar doorbreekt.

In 2019 verloren 40 jonge bestuurders (d.w.z. tussen 18 en 24 jaar) het leven op onze wegen, tegenover 25 in 2018.

Jonge bestuurders vertegenwoordigden 17% van de verkeersdoden terwijl ze slechts 10% uitmaken van de volwassen Belgische bevolking.

Jongeren zijn oververtegenwoordigd in kettingbotsingen en in ongevallen waarbij een bestuurder achterin een andere auto rijdt, wat waarschijnlijk het gevolg is van hun frequenter gsm-gebruik achter het stuur. Ze zijn ook tweemaal vaker betrokken dan oudere bestuurders bij ongevallen met controleverlies over het voertuig.

Jongeren zijn eveneens oververtegenwoordigd in ongevallen die 's nachts of tijdens het weekend gebeuren.



Blauwe zone

Bij het parkeren terugkeren naar uw auto om de tijd op uw parkeerschijf snel even aan te passen, is parkeerschijffraude. Dit is ook het geval als de aangegeven aankomsttijd verkeerd is (bijvoorbeeld later dan de werkelijke aankomsttijd). Parkeerschijffraude is een eerstegraadsovertreding. Ze wordt bijgevolg gesanctioneerd met een geldboete van 58 EUR met onmiddellijke inning.

Een muurschildering om vrouwen aan te moedigen om vaker de fiets te nemen

De muurschildering 'Women Bike the City' werd uitgevoerd op de muur van de kleuterschool Léopold I, naast het Bockstaelplein in Laken. Ze werd plechtig onthuld op zondag 13 september naar aanleiding van een fietsparcours door Brusselse straten met een vrouwen naam.

Kunstenares Anthea Missy legt uit dat ze het kleine meisje wilde tonen dat schuilt in elke vrouw dat wegvliegt dankzij het gevoel van vrijheid dat we hebben als we fietsen met de wind in onze haren.

De muurschildering kadert in de campagne Women Bike the City die vrouwen wil aanmoedigen om vaker de fiets te nemen als dagelijks vervoersmiddel.

Volgens de gegevens van het Brusselse Fietsobservatorium en Pro Vélo was in 2019 ongeveer 36% van de getelde fietsers in Brussel een vrouw, tegenover 30% in 2010. Deze stijging is opmerkelijk, gezien het totaal aantal fietsen ook voortdurend in de lift zit de laatste jaren. De gemiddelde jaarlijkse groei van de stroom van fietsers ligt immers sinds 2010 rond de 13%. Dit betekent dat er verhoudingsgewijs meer vrouwen dan mannen voor de fiets kiezen.

Het percentage vrouwen dat in een stad fietst, is een goede indicator voor het veiligheidsgevoel op de weg. Vrouwen dragen ook vaker de verantwoordelijkheid om de kinderen naar school te brengen en de boodschappen te doen, activiteiten die meer infrastructuur en veiligheid vereisen als ze met de fiets worden uitgevoerd.

Te veel ongelukken aan wegenwerken

In 2018 kwamen 16 mensen om het leven bij ongevallen aan wegenwerken. Vorig jaar waren dat er 23. Dit is het hoogste cijfer van



de afgelopen jaren. Deze stijging is vooral te wijten aan een aanzienlijke toename van het aantal slachtoffers bij ongevallen naast de snelweg.

Jaar	Snelweg	Andere wegen	Totaal
2015	11	10	21
2016	10	10	20
2017	5	4	9
2018	8	8	16
2019	7	16	23

Gemiddeld zijn er meer dan 2 ongevallen per dag met een dode of gewonde in een werkzone. Vorig jaar werden er in totaal 785 ongevallen met lichamelijk letsel opgetekend. In de afgelopen 5 jaar is het aantal ongevallen met 5% gestegen: +9% op snelwegen; +4% op andere wegen. Verrassend genoeg zijn er op de Waalse autosnelwegen (135) twee keer zoveel ongevallen in werkzones als op de Vlaamse autosnelwegen (63)!

Jaar	Snelweg	Andere wegen	Totaal
2015	183	562	745
2016	174	621	795
2017	186	639	825
2018	224	665	889
2019	200	585	785
Evolution 2015-2019	+9%	+4%	+5%

De cijfers stijgen in alle gewesten, hoewel de stijging aanzienlijk groter is in Brussel (+123%) en Wallonië (+23%) dan in Vlaanderen (+9%).

Bij meer dan 4 van de 10 ongevallen bij wegenwerken (43%) is een vrachtwagen betrokken. Dit cijfer ligt veel hoger dan dat voor hun betrokkenheid bij verkeersongevallen op de snelweg in het algemeen (26%). Bij meer dan één ongeval op 5 (22%) is een bestelwagen betrokken. Het ligt ook hoger dan hun betrokkenheid bij ongevallen in het algemeen (17%). Misschien is de afleiding van deze beroepschauffeurs op bepaalde momenten tijdens hun traject een verklaring voor hun oververtegenwoordiging

bij ongevallen op werven van wegenwerken. In totaal vindt 7% van de ongevallen op de snelweg plaats in een werkzone.

Uit een enquête uitgevoerd in 11 Europese landen blijkt dat Belgische chauffeurs veruit het minst geneigd zijn om te vertragen wanneer er wegenwerken zijn. Bijna 7 op 10 Belgische bestuurders (66%) 'vergeten' om hun voet van het gaspedaal te halen, wat veel hoger is dan het Europese gemiddelde (54%).



De opkomst van erven

Het basisprincipe van een erf is een gebied omvormen tot een echte openbare ruimte en niet langer tot een verkeersstrook. In deze ietwat bijzondere openbare ruimte kunnen voetgangers en voertuigen naast elkaar bestaan. Het werkingsprincipe is een mix van gebruikers met een rustige verkeersstroom.

Op een erf mag een auto dan ook niet sneller rijden dan 20 km/u. Voetgangers kunnen de hele breedte van de weg innemen en hebben voorrang op het gemotoriseerde verkeer. Bestuurders mogen voetgangers niet in gevaar brengen of hinderen. Ze moeten zelfs stoppen indien nodig.

Er is echter een verschil tussen een woonerf en een erf. Dit subtiele verschil is belangrijk en moet worden toegelicht.

Woonerven hebben betrekking tot het wonen zelf. Het doel is om er een gezellige omgeving van te maken, de buurtrelaties te verbeteren, het sociale leven van een wijk te ontwikkelen en kinderen weer hun plaats te laten heroveren in de ruimte rondom hun huis.

Voor een erf wordt het principe van gemengd verkeer en voetgangersprioriteit uitgebreid tot andere activiteiten dan wonen: winkelstraten, schoolbuurten, ...

Om woonerven en erven te kunnen respecteren en kwetsbare weggebruikers er een veilig gevoel te geven, moet de zichtbaarheid niet enkel goed zijn op korte afstand en over heel de breedte van de weg. Ze moeten vooral ook goed aangelegd zijn. Op deze manier worden automobilisten gewaarschuwd dat ze een woonerf of erf inrijden. De toegang kan erg uiteenlopend zijn. Dit biedt meer vrijheid en mogelijkheden voor een aanpassing aan het terrein: bomen, een doorlopend trottoir, ...



Wat is de impact van de overgang naar wintertijd op de verkeersveiligheid?

De overgang naar wintertijd betekent het begin van een risicovolle periode, vooral voor voetgangers. Als gevolg van de uurverandering neemt het aantal ongevallen met lichamelijk en ernstig letsel en met dodelijke slachtoffers in de avondspits toe. Ten eerste is de vermoeidheid bij het rijden in het donker groter. Ten tweede is het waarschijnlijk dat de impactsnelheden bij ongevallen na de uurverandering door de verminderde zichtbaarheidsomstandigheden hoger zijn. Sommige chauffeurs zien hierdoor de voetganger niet en remmen veel te laat of helemaal niet. Het feit dat trajecten die normaal gezien bij daglicht worden afgelegd in de avondspits, na de uurverandering in totale duisternis moeten worden gereden, speelt natuurlijk ook een rol.

Parkeerplaatsen voorbehouden voor zwangere vrouwen

Op sommige commerciële parkings is het niet ongewoon om plaatsen te voorzien die voorbehouden zijn voor zwangere vrouwen. Dit is niet zo nieuw, maar dat wil niet zeggen dat alle automobilisten de exacte regelgeving kennen met betrekking tot deze ietwat bijzondere plaatsen.

In België zijn parkeerplaatsen voor personen met een handicap de enige die in de wet zijn opgenomen. Bovendien moeten deze plaatsen goed aangeduid zijn, dat wil zeggen dat het verticale bord aanwezig moet zijn en niet alleen de grondmarkering. Aangezien zij een legaal bestaan hebben, kan een automobilist die op een dergelijke plaats parkeert zonder toestemming (d.w.z. zonder dat hij in het bezit is van een hiertoe voorziene kaart), een boete krijgen.

Wat bijvoorbeeld parkeerplaatsen voor zwangere vrouwen of gezinnen met jonge kinderen betreft, zijn er wetsvoorstellen om deze te legaliseren, maar op dit moment is dat in België nog niet het geval.

Deze 'speciale' plaatsen zijn dus vooralsnog een service die aan klanten wordt aangeboden en zijn bijgevolg niet systematisch op



alle parkings te vinden. Het is namelijk de parkinguitbater zelf die beslist of er al dan niet parkeerplaatsen worden toegekend voor specifieke situaties zoals deze. Houd er rekening mee dat er in het buitenland wel wettelijke regels kunnen bestaan voor parkeerplaatsen voorbehouden voor zwangere vrouwen. Het niet respecteren ervan kan dus leiden tot een verbalisering.

Aangezien deze plaatsen in België (nog) niet zijn gereguleerd, rekenen we op de hoffelijkheid van alle chauffeurs om hier begrip en respect voor op te brengen.

Fietsers: een herinnering aan enkele regels

Fietsen is tegenwoordig veel populairder en de regels met betrekking tot het delen van de openbare weg tussen de verschillende gebruikers zijn niet altijd allemaal gekend. Sommige zijn gewoon niet gekend, andere zijn veranderd of zijn gewoon nieuw in de wegcode. Daarom een kleine opfrissing.

Hoe haalt u een fietser veilig in?

Andere weggebruikers moeten extra waakzaam en voorzichtig zijn bij het naderen van een fietser door minstens een meter afstand te houden in de bebouwde kom en minstens anderhalve meter buiten de bebouwde kom.



Kunnen fietsers twee per twee fietsen?

De regels verschillen afhankelijk van waar de fietsers zich bevinden. Als ze zich binnen de bebouwde kom bevinden, mogen ze naast elkaar rijden zolang voertuigen nog vlot kunnen passeren. Buiten de bebouwde kom moeten fietsers achter elkaar rijden zodra er een achteropkomend voertuig nadert.

Wat is een fietsstraat?

In deze over het algemeen smalle straat hebben fietsers voorrang. Motorvoertuigen zijn er uiteraard toegestaan, maar zijn onderworpen aan bepaalde strengere regels: een snelheidsbeperking van 30 km/u en fietsers mogen niet worden ingehaald.

Wat mag op een fietsoversteekplaats?

Iedereen die met de fiets rijdt, heeft voorrang op een fietspad en als dat pad eindigt en uitkomt op de weg heeft de fietser nog steeds voorrang. De andere voertuigen zijn verplicht om voorrang te geven. Aan de andere kant heeft de fietser geen voorrang op de fietsoversteekplaatsen. Meestal geven automobilisten uit hoffelijkheid voorrang aan fietsers, maar ze zijn hier niet toe verplicht. De fietser heeft ook geen voorrang op de fietssuggestiestroken (die de fietser enkel uitnodigen om daar te rijden).

Hittegolf beïnvloedt de verkeersveiligheid

Bij een hittegolf ligt het gemiddelde aantal ongevallen met doden of gewonden gemiddeld 7% hoger dan bij normaal weer. Het aantal ernstige ongevallen neemt nog sterker toe, met een stijging van 11%. Het aantal doden en zwaargewonden op de weg stijgt met 14%.

Een hittegolf die ongeveer 8 dagen duurt, kan bijvoorbeeld 60 tot 70 meer doden of gewonden veroorzaken dan normaal. Deze kunnen leiden tot 15 à 20 extra doden en ernstig gewonden. Een toename die kan worden verklaard door een grotere aanwezigheid van voertuigen op de wegen, waaronder ook tweewielers. Maar de hitte zorgt er ook voor dat bestuurders sneller geïrriteerd raken, wat agressief rijgedrag in de hand werkt. De hitte veroorzaakt een soort mentale uitputting bij personen die dan minder geduldig zijn dan in andere omstandigheden. Als chauffeurs het warm hebben, worden ze prikkelbaar en sneller boos, gefrustreerd of impulsiever. In het verkeer leidt dit tot ruzies die uit de hand kunnen lopen.

In geval van erge hitte stijgt ook het aantal oproepen voor pechverhelping met 20%. De meest voorkomende problemen hebben betrekking op de accu, het koelsysteem van de motor en de bandenspanning.



Een spookrijder! Wat moet ik doen?

Het risico op een ongeval te wijten aan een spookrijder is het grootst in de herfst en winter. Alcohol, een onoplettendheid of zelfmoordneiging liggen vaak aan de basis van deze ongevallen vindt 's nachts plaats, bij een beperkt zicht. Deze ongevallen zijn 10 keer dodelijker dan het gemiddelde verkeersongeval.

Er zijn drie hoofdcategorieën van spookrijders. Sommige handelen onder invloed van alcohol, drugs en/of medicijnen. Andere doen het onvrijwillig, als gevolg van een onoplettendheid of afleiding. Het kwijt zijn van referentiepunten, oriëntatieproblemen, enz. zijn allemaal factoren die een rol kunnen spelen. Het is paradoxaal, maar ook bij weinig verkeer kan men zijn referentiepunten kwijtraken. En dan zijn er nog degenen die het juist met opzet doen, of het nu als uitdaging is, in het kader van een weddenschap of om zelfmoord te plegen.

Geconfronteerd worden met een bestuurder die in de tegengestelde richting rijdt, is erg verwarrend en kan zorgen voor paniek bij de bestuurder. Weten wat men precies moet doen, kan de chauffeur helpen om kalm te blijven en het hoofd koel te houden. Wanneer u zich in deze situatie bevindt, vertraag dan en ga rechts op de baan rijden, tot zelfs op de pechstrook. Studies tonen immers aan dat spookrijders een sterke neiging heb-

ben om aan de rechterkant van de weg te rijden, dus de linkerrijstrook voor wie in de juiste richting rijdt. Geef eventueel een sein met uw dimlichten wanneer u de spookrijder passeert. Echter enkel op dat moment, zodat u geen paniek veroorzaakt. Breng de politie zo snel mogelijk op de hoogte.

Als u per ongeluk zelf aan het spookrijden bent, doe dan uw dimlichten en waarschuwingslichten aan. Geef in elk geval geen gas om zo snel mogelijk de volgende afrit te bereiken. Als er geen voertuig uit de tegengestelde richting komt, ga dan naar de pechstrook en stop. Breng de politie onmiddellijk op de hoogte. Zij zullen u helpen om weer in de juiste richting te vertrekken.



Professionele bestuurders en verkeersveiligheid

Rijden is een veeleisende opdracht. Verschillende fysieke en cognitieve processen moeten gelijktijdig gebeuren gedurende vrij lange periodes en met weinig ruimte voor fouten. Vias institute publiceerde onlangs een rapport waarin de nadruk gelegd wordt op het veeleisende karakter van rijden wanneer dit gebeurt in de context van een beroepsactiviteit.

Binnen eenzelfde categorie van voertuigen komen verschillende soorten beroepen voor met specifieke en bijzondere professionele verplichtingen. Deze verplichtingen kunnen potentieel uiteenlopende gevolgen hebben op het vlak van verkeersveiligheid.

Zo hebben vrachtwagenbestuurders in nationaal transport andere verplichtingen dan bestuurders die goederen vervoeren op internationaal niveau. In tegenstelling tot nationale bestuurders hebben hun collega's in internationaal transport niet de mogelijkheid om na hun werkdag naar huis te gaan. Zij zijn verschillende dagen onderweg en dat heeft een aanzienlijke impact op hun werk- en rustritme.

Een ander voorbeeld zijn buschauffeurs. Hun dagelijkse werkritme varieert enorm naargelang van verschillende factoren: openbaar of privévervoer, korte of lange afstanden, ver-

voerd publiek (vakantiegangers, leerlingen in het schoolvervoer, ...). En hoe langer de afstanden zijn, des te hoger de psychologische en fysieke eisen worden voor de operatoren.

Er is dus een grote verscheidenheid aan professionele bestuurders, maar wij concentreren ons voornamelijk op vrachtwagen-, taxi-, en buschauffeurs.

Er zijn verschillende factoren die een impact kunnen hebben op het risico dat er zich een ongeval voordoet waarbij een professionele bestuurder betrokken is: persoonlijke factoren, factoren met betrekking tot de werkgever, voertuiggerelateerde factoren en factoren betreffende de infrastructuur en/of omgeving. Tot de opvallendste factoren behoren vermoeidheid en de vaak moeilijke arbeidsomstandigheden in deze beroeps-categorie. Wij bespreken hier vooral de verschillende persoonlijke factoren alsook de factoren met betrekking tot het werk of de werkgever.

Persoonlijke factoren

Het is bekend dat de menselijke factor de meest voorkomende oorzaak is van verkeersongevallen. Dat geldt ook voor ongevallen waarbij professionele bestuurders betrokken zijn. Bij dit type van ongeval is de menselijke factor de oorzaak van 85% van de ongevallen. Dit aantal ligt iets lager dan

wanneer we rekening houden met alle bestuurders (rond 90%), maar is hoe dan ook nog zeer hoog. De oorzaken van ongevallen – ongeacht of het gaat om professionele of privéverplaatsingen – zijn voor het overgrote deel multifactorieel en er zijn ook heel wat niet-menselijke factoren die een ongeval kunnen veroorzaken.

Onder "menselijke factor" verstaan we niet alleen het gedrag van de professionele bestuurders, maar ook dat van de andere weggebruikers. Het aandeel van de ongevallen veroorzaakt door andere weggebruikers is niet te verwaarlozen. Zo tonen studies aan dat het gedrag van andere weggebruikers meestal de hoofdoorzaak is van ongevallen waarbij een vrachtwagen betrokken is. Het gaat dan bijvoorbeeld over automobilisten die vlak voor een vrachtwagen invoegen. Experts zeggen dat vrachtwagenbestuurders slechts in 16% van de gevallen de hoofdveroorzaker zijn van het ongeval, tegenover ongeveer 71% voor de andere bestuurders.

Snelheid en gedrag in het verkeer

Onaangepaste of overdreven snelheid is voor vrachtwagenbestuurders een van de oorzaken van verkeersongevallen. Zo blijkt uit een studie uitgevoerd op Europese schaal dat een onaangepaste snelheid van de vrachtwagenbestuurder een belangrijke rol speelt in 13% van de ongevallen met

gewonden. In 11% van de ongevallen van dit type is een onaangepaste snelheid van andere weggebruikers de boosdoener. Ander risicogedrag in het verkeer is het niet naleven van de veiligheidsafstanden ten opzichte van het voorliggende voertuig. Dit zou aan de basis liggen van 2,6% tot 13% van de ongevallen met vrachtwagens.

Verstrooidheid en onoplettendheid

Vrachtwagenbestuurders zijn gevoeliger voor concentratieverlies en verstrooidheid dan andere bestuurders omdat ze lange tijd in eentonige omstandigheden rijden en ze op verschillende zaken tegelijkertijd moeten letten.

"Driving without awareness" is een specifieke vorm van verstrooidheid die vooral voorkomt bij vrachtwagenbestuurders. De bestuurder kan zich dan niet meer herinneren hoe hij op een bepaalde plaats aangekomen is. Dit fenomeen treedt vaak op tijdens een monotone rit, bijvoorbeeld op een autosnelweg of bij regelmatig terugkerende trajecten. Bij de uitvoering van een eentonige opdracht treedt er in zodanige mate een gewinningseffect op dat de handelingen automatisch gebeuren. De aandacht wordt dan afgeleid. Het gebruik van de cruisecontrol kan de eentonigheid van een rit nog versterken.

Verstrooidheid zou een rol spelen in 5,1% tot 50,8% van de ongevallen met vrachtwagens. Het grote verschil in de percentages van de verschillende studies kan worden verklaard door het feit dat het begrip "verstrooidheid" nergens gedefinieerd wordt.

Een van de belangrijkste bronnen van verstrooidheid voor een bestuurder is de gsm. Vrachtwagenbestuurders zouden de gsm vaker gebruiken dan andere bestuurders. Bij jonge vrachtwagenbestuurders zou het gebruik nog hoger liggen. Dit heeft te maken met het feit dat zij gedurende een lange periode ver van huis zijn en dus een grotere behoefte hebben aan contact met hun gezin en vrienden tijdens het rijden. Het gebruik van de gsm is over het algemeen een manier om een sociaal leven te onderhouden, wat voor vrachtwagenbestuurders minder evident is vanwege hun job. Jongere vrachtwagenbestuurders gebruiken hun gsm nog meer dan hun oudere collega's.

Vermoeidheid en factoren die ertoe bijdragen

Vermoeidheid kan ook een rol spelen bij ongevallen met professionele bestuurders. Vermoeidheid wordt immers geassocieerd met een verminderde lichamelijke prikkeling, tragere sensomotorische functies en een wijziging in de informatieverwerking. Hierdoor kan de reactiesnelheid van de bestuurder afnemen in ongewone en onvoorziene situaties of in noodgevallen.

Vrachtwagenbestuurders zijn bovendien bijzonder gevoelig voor vermoeidheid. Professionele bestuurders voelen zich meestal meer moe dan automobilisten. Bovendien blijven zij vaker achter het stuur zitten ook al voelen zij zich vermoeid. Toch is men doorgaans van mening dat professionele bestuurders een vrij ernstige vermoeidheid aankunnen voordat deze een negatieve invloed heeft op hun routinematige rijprestaties.

Kritiekste rijmoment

Tussen middernacht en 6u en tussen 14u en 16u is de behoefte aan slaap het grootst en is er dus een slaperig gevoel aanwezig. De meeste ongevallen door vermoeidheid achter het stuur doen zich trouwens voor op de autosnelweg tussen 2u en 3u en tussen 15u en 16u. Vaak is de bestuurder van zijn rijstrook afgeweken. Het is dan ook niet verwonderlijk dat bestuurders die tussen middernacht en 6u rijden 4 keer zoveel kans

lopen op een ongeval. Vermoeidheid achter het stuur is een van de voornaamste oorzaken van overlijdens in de transportsector.

Vermoeidheid achter het stuur zou zelfs beschouwd kunnen worden als een van de hoofdfactoren in 30% van alle verkeersongevallen die aangegeven worden door professionele bestuurders. Vermoeidheid leidt uiteraard niet systematisch tot een verkeersongeval, maar ernstig vermoeide bestuurders stelden zelf vast dat hun rijstijl gevaarlijker was. In een studie verklaarde overigens meer dan een kwart van de ondervraagde vrachtwagenchauffeurs dat zij in de loop van de voorbije 12 maanden al wel eens ingedommeld waren achter het stuur.

Te lang aan één stuk rijden is gevaarlijk!

Het lijkt logisch dat er een verband bestaat tussen het aantal gereden uren en het ongevalsrisico. Het risico om in slaap te vallen hangt onder andere samen met de lange duur van de trajecten en/of het aantal uren dat iemand onderweg is. Het ongevalsrisico zou trouwens met 80% toenemen na 9 uur rijden. Het aantal uren dat een bestuurder wakker is gebleven, is nog een betere indicator voor ongevallen door vermoeidheid.

Er bestaan nog andere factoren voor de kans op een ongeval door vermoeidheid: minder dan 5 uur slapen tijdens de 24 uur die voorafgaan aan het ongeval en tussen 2u en 5u rijden.



Ludo KLUPPELS

Pauzes tijdens het werk zijn belangrijk!

In België zou 24% van de vrachtwagenbestuurders 1 tot 3 dagen per maand gedurende de minstens 12 uur werken en bij 21% zou dit 2 tot 3 dagen per week zijn.

Uit een Australisch onderzoek blijkt dat 67% van de taxichauffeurs minstens 50 uur per week werkt en dat de pauze voor de lange ploegen (tot 12u) slechts 37 minuten duurt.

Bepaalde studies hebben geprobeerd subjectieve vermoeidheid (toestand van vermoeidheid ervaren door de persoon) bij vrachtwagen- en taxichauffeurs te vergelijken. Ongeveer 38% van de vrachtwagenbestuurders verklaarde "vaak" of "altijd" moe te zijn achter het stuur tegenover 59,5% bij de taxichauffeurs. Bovendien is het aantal ongevallen door vermoeidheid bijna dubbel zo hoog bij taxichauffeurs als bij vrachtwagenbestuurders.

Fysieke en mentale gezondheid

Het is bewezen dat beroepschauffeurs een hoger risico lopen op fysieke gezondheidsproblemen (of mentale problemen, maar die werden minder uitgebreid bestudeerd) en betrokkenheid bij arbeidsongevallen in vergelijking met andere beroepsgroepen.

Slaapapneu

Iemand met slaapapneu wordt vaak wakker en slaapt minder goed omdat de ademhaling stilvalt tijdens de slaap. Volgens bepaalde studies zou een bestuurder met slaapapneu een even groot risico vormen op de weg als iemand die te veel gedronken heeft (boven de wettelijke limiet). Iedereen kan slaapapneu krijgen en zij die eraan lijden lopen meer risico op een verkeersongeval.

Cardiovasculaire aandoeningen

Vrachtwagenbestuurders hebben meer kans om een hart- of vaatziekte te krijgen omdat zij slechte eetgewoonten hebben, weinig bewegen, vaak roken, lange werkdagen hebben en lijden aan werkstress en slaapgebrek. Er bestaat echter geen enkele theorie over de invloed van cardiovasculaire aandoeningen op verkeersongevallen. Sommige studies hebben het over een negatief effect met een dubbel zo groot risico, terwijl andere studies hierover niets bevestigen.

Obesitas

Obesitas is problematisch bij vrachtwagenbestuurders, onder meer door een ongezonde levensstijl. Het is niet alleen bewezen dat obesitas het risico op cardiovasculaire aandoeningen, diabetes en slaapapneu verhoogt, maar er is ook een verband tussen het ongevalsrisico en de BMI van de bestuurder (body mass index): hoe hoger de BMI, des te hoger het ongevalsrisico.

Gezichtsscherpte

Visuele problemen gaan ook en logischerwijs gepaard met een verhoogd ongevalsrisico voor professionele bestuurders.

Musculoskeletale problemen

Ongemak, lenden- en nekpijn en ergonomische problemen kunnen ook verband houden met verkeersongevallen. Rijvaardigheid is het vermogen om een voertuig op een correcte en comfortabele manier te besturen. Deze musculoskeletale problemen kunnen hinder veroorzaken tijdens het rijden.

Chronische ziekten

Uit een studie waarbij meer dan 300odelijke ongevallen geanalyseerd werden met minstens 2 voertuigen, waaronder een vrachtwagen, is gebleken dat de kans om hoofdveroorzaker van een ongeval te zijn 3,5 keer groter wordt als de bestuurder aan een chronische ziekte lijdt (er werd niet specifiek gefocust op een bepaalde pathologie). Bij bestuurders op leeftijd hebben chronische ziekten ook invloed op het aantal ongevallen.

Levensstijl

Volgens de studies zijn mannen tussen 18 en 24 jaar in een zwakke sociaaleconomische

positie en met een laag opleidingsniveau het vaakst geneigd om dronken te rijden.

Alcoholgebruik vormt echter geen groot probleem bij vrachtwagenbestuurders. Slechts 0,5% tot 1,4% van de vrachtwagenbestuurders was onder invloed van alcohol tijdens het rijden en slechts 3,4% van de vrachtwagenbestuurders die betrokken waren bij een eenzijdig ongeval had alcohol gedronken.

Het is wel nuttig om erop te wijzen dat alcohol de rijvaardigheid vermindert. Gewoonten gerelateerd aan alcoholgebruik, zoals regelmatig drinken, verhogen dus niet alleen de kans op een ongeval, maar ook de ernst ervan.

Om de gevolgen van vermoeidheid te onderdrukken, zijn vrachtwagenbestuurders meer geneigd dan andere bestuurders om middelen zoals marihuana, cocaïne en stimulerende middelen te gebruiken.

Vooral in de transportsector worden tal van psychotrope stoffen systematisch en constant in verband gebracht met verminderde prestaties achter het stuur. We mogen niet vergeten dat zelfs bepaalde wettelijk toegestane middelen, zoals antihistaminica, een gevaarlijke invloed kunnen hebben op de verkeersveiligheid.

Leeftijd en ervaring

Het ongevalsrisico naargelang de leeftijd volgt een "U-vormige" curve. Bestuurders jonger dan 27 jaar vertonen een hoger ongevallen- en sterftcijfer. Een trend die daalt en zich stabiliseert tot de leeftijd van 63 jaar, waarna het ongevalsrisico, weliswaar in mindere mate, opnieuw toeneemt. Bij oudere bestuurders wordt het hogere risico versterkt door bepaalde omgevingsfactoren. 's Nachts

rijden is daar een goed voorbeeld van.

Volgens onderzoek naar dit onderwerp is het hogere ongevalsrisico bij jongeren deels toe te schrijven aan een gebrek aan ervaring. Anderzijds kan een meer gevorderde leeftijd een vermindering van bepaalde vaardigheden en prestaties met zich meebrengen, maar deze potentiële risico's worden gedeeltelijk gecompenseerd door de grotere rijervaring.

Andere persoonlijke factoren

Een relatie hebben of single zijn, kan invloed hebben op het ongevalsrisico voor taxichauffeurs, maar dat geldt niet voor vrachtwagenbestuurders. Taxichauffeurs zijn over het algemeen sneller geneigd om risico's te nemen en op zoek te gaan naar kicks.

Het verleden van de bestuurder is eveneens een belangrijke indicator voor zijn toekomst als bestuurder wat verkeersveiligheid betreft. Ongevallen, overtredingen en veroorzaken uit het verleden gaan gepaard met een groter risico om opnieuw betrokken te raken bij een ongeval in de toekomst.

Factoren met betrekking tot het werk of de werkgever

Naast persoonlijke factoren zoals leeftijd, ervaring of gezondheidsindicatoren bestaan er psychosociale factoren die verband houden met het werk en de professionele context. Deze factoren behoren eveneens tot de voornaamste oorzaken van verkeersongevallen.

De arbeidsomstandigheden hebben niet altijd rechtstreeks invloed op de verkeersveiligheid. Ze hebben eerder een mogelijke onrechtstreekse impact wegens hun gevolgen op het gebied van vermoeidheid, stress en gezondheid. Professionele bestuurders worden het zwaarst getroffen door de verschillende ongunstige arbeidsomstandigheden, omdat zij vaak blootgesteld worden aan vermoeidheid, stress en lichamelijke en psychische aandoeningen. Het is bovendien bewezen dat stress op het werk een doorslaggevende factor is.

Stress en eisen van de opdracht (monotonie, aantal onderbrekingen, enz.)

Professionele bestuurders die lange ritten maken, zoals vrachtwagen- en buschauffeurs, krijgen te maken met een zekere eentonigheid van hun opdracht en de omgeving. Deze monotonie vormt een risicofactor qua verkeersveiligheid, omdat ze na verloop van tijd gepaard gaat met een afnemende waakzaamheid. De herhaling van eenvoudige handelingen is eveneens een risicofactor voor ongevallen omdat er een gewenningseffect optreedt.

Frequent stoppen vormt ook een gevaar op de weg. Bestuurders in de openbare sector (buschauffeurs bijvoorbeeld) worden hiermee voortdurend geconfronteerd. Zij rijden niet alleen gedurende lange periodes, maar moeten gewoonlijk ook andere taken dan rijden voor hun rekening nemen (passagierstroom beheren, omgang met passagiers, ...). Al deze andere taken verminderen het vermogen van de bestuurder om waakzaam te blijven en zijn aandacht op het rijden te concentreren gedurende de volledige rit. Net

als bij vrachtwagenbestuurders zijn de rusttijden en pauzes van deze bestuurders vaak heel kort, omdat zij het tijdverlies moeten compenseren dat veroorzaakt wordt door de omgang met passagiers, moeilijke verkeerssituaties, ...

Taxichauffeurs rijden hoofdzakelijk in de stad waar de rijtijden lang en de mentale druk hoog is. De weg is een voortdurend veranderend scenario waar er op elk moment tal van mogelijke gevaren kunnen opduiken. Deze bestuurders moeten het stadsverkeer trotseren, botsingen met andere weggebruikers vermijden, gesprekken voeren met passagiers en de weg naar hun bestemming kennen. Een heleboel taken dus die gelijktijdig uitgevoerd moeten worden en die de taxichauffeurs vermoeien omdat ze veel aandacht en cognitieve inspanningen vragen. Taxichauffeurs worden meestal aan een hoger ongevalsrisico blootgesteld dan andere bestuurders.

Naast het rijden moeten professionele bestuurders ook andere taken vervullen tijdens de uitoefening van hun beroep: laden en lossen, controle van douanedocumenten, controle van de lading, enz. Deze taken kunnen mentaal en fysiek veeleisend zijn en dus ook een impact hebben op het stressniveau en bijgevolg op de verkeersveiligheid.

Dienstrooster

Vrachtwagenbestuurders hebben onregelmatige uren en lange werkdagen. Ze volgen hun bioritme niet en slapen in hun cabine, wat hun nachtrust niet ten goede komt. Deze ongunstige omstandigheden kunnen sneller leiden tot het ontstaan en de instandhouding van werkstress en vermoeidheid en tot een hoger ongevalsrisico en meer fouten en verkeersovertredingen.

Combinatie van risicofactoren

Elke factor is een risico op zich in termen van verkeersveiligheid, maar al deze factoren kunnen ook samen voorkomen en een gecumuleerd risico vormen. Zo kan een professionele bestuurder zich in een "ongunstige" rij situatie bevinden door verschillende factoren: monotone rit, gedurende een lange periode, 's nachts en onregelmatige werktijden. Hierdoor gaan de rijprestaties en verkeersveiligheid sterk achteruit.

Pauline Demolder





Elektrische steps: een helm dragen is van essentieel belang

Van alle elektrische stepgebruikers die op de spoeddiensten terechtkwamen, droeg niemand een helm op het moment van het ongeval. Hierdoor zijn de gevolgen zowel op medisch als esthetisch vlak zwaarder. In de overgrote meerderheid van de ongevallen zijn geen andere weggebruikers betrokken. Het zijn vooral occasionele gebruikers of mensen die voor het eerst zo'n step gebruiken die slachtoffer zijn. Dit zijn enkele conclusies uit een studie van Vias institute in samenwerking met de spoeddiensten van verschillende ziekenhuizen. In het kader van deze studie heeft Vias ook een vergelijking gemaakt van de wetgeving in 11 Europese landen. Vias stelt zich de vraag of een aanpassing van de wegcode wenselijk is.

Vias institute heeft een exploratieve studie gedaan over ongevallen met elektrische steps bij de spoeddiensten van 5 ziekenhuizen in België. Het doel was om na te gaan of de situatie zo ernstig was als de artikelen die vorig jaar in de pers verschenen leken uit te schijnen.

Gemiddeld 1 hospitalisatie per week

Ongevallen met elektrische steps doen zich vooral voor in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In Wallonië en Vlaanderen komen ze veel minder vaak voor. In Brussel stellen we gemiddeld 1 slachtoffer per week op de spoeddiensten vast. In bepaalde drukke gebieden kan dat oplopen tot 2 of 3 per week. Het aantal spoedopnames is ook sterk weersafhankelijk, bij mooi weer zijn er meer.

Voorvalpartijen

Bij de overgrote meerderheid van de ongevallen is enkel de gebruiker van de elektrische step betrokken in een ongeval. Die ongevallen komen het vaakst overdag voor op plaatsen waar er veel verkeer is en waar verschillende weggebruikers de rijbaan delen. Nochtans is er op sommige plaatsen ook een fietspad. Na een bepaald uur is er een grotere proportie van ongevallen waarbij de bestuurders van de elektrische steps onder invloed van alcohol of drugs waren.

De helm is essentieel

Van alle gebruikers die zich aanmelden bij de spoeddiensten droeg niemand een helm. Het gevolg is dat hoofdletsels en kaakbreuken het vaakst voorkomen. Sommige

gebruikers hebben letsels aan de onderbuik door de botsing met het stuur. Breuken aan de bovenste ledematen, zoals een polsbreuk komen ook vrij frequent voor. Verwondingen aan de onderste ledematen (zoals bv de knieën) komen minder voor. De meerderheid van de verwondingen zijn licht, toch hebben ze vaak een esthetische impact als het over gezichtsletsels gaan. Ze kunnen ook een impact op het beroepsleven hebben. Een simpele polsbreuk leidt al tot een werkverlet van zo'n 8 weken.

Voorval bij onervaren gebruikers

De meerderheid van de ongevallen gebeurt met een occasionele gebruiker of iemand die voor de eerste keer op een elektrische step rijdt. Vooral in de leeftijdsgroep van 20 tot 40 jaar zien we slachtoffers. Er is ook een groot verschil tussen degenen die hun eigen step hebben en de anderen. Die met hun eigen step zijn meestal goed uitgerust, terwijl degenen die een step huren eerder de neiging hebben hun risico's te onderschatten. Ze gedragen zich vaak risicovoller.

Aanpassing van de wegcode?

Hoewel een helm dragen van het grootste belang is, is het moeilijk om deze te verplich-

ten. Vele gebruiken immers een deelstep op onvoorziene momenten. Een helm is dan niet altijd voorhanden. De verhuur van steps is één van de middelen om in het centrum van steden het aantal auto's te verminderen. In deze studie hebben we ook de wetgeving in 12 Europese landen bekeken. Slechts in 2 landen is het verplicht om altijd een helm te dragen.

Er zijn echter maatregelen in andere landen van kracht die we hier ook zouden kunnen invoeren. Het gaat dan vooral over het verbod om te rijden op het voetpad. Op dit moment zegt onze wegcode dat wanneer je met een voortbewegingstoestel stapvoets rijdt, je op het voetpad mag rijden. Dat is echter quasi onmogelijk met een elektrisch aangedreven voertuig. Deze optie veroorzaakt verwarring bij de andere weggebruikers. Sommige rijden met een elektrische step ook aan hogere snelheden op het voetpad wat de voetgangers in gevaar brengt. In 7 van de 12 landen die we bestudeerden is het al verboden om met een elektrische step op het voetpad te rijden.

Een andere maatregel die gerechtvaardigd zou kunnen worden, is het verplichten van een fluohegje als je 's nachts rijdt. In tegenstelling tot fietsers hangt het licht van een elektrische step laag bij de grond en is het vrij klein. Dat maakt dat de gebruiker vaak niet goed zichtbaar is. In Frankrijk is het sinds kort verplicht om 's nachts en bij beperkte zichtbaarheid een fluovest te dragen.

Conclusie

Het voorbije jaar is er veel gesproken over ongevallen met elektrische steps. Hoewel sommige ongevallen ernstig zijn, gaat het in die gevallen toch vaak over onervaren gebruikers die niet altijd de juiste uitrusting dragen. We moeten de situatie zeker niet dramatiseren. Het is wel belangrijk om enkele voorzorgsmaatregelen te nemen zoals het dragen van een helm, het respecteren van de snelheden en enkel rijden waar het hoort. Vias vraagt daarom om te bekijken of er aanpassingen aan de wet moeten komen om bepaalde onveilige situaties te vermijden.

Benoit Godart

De 10 tips van Vias

- 1 Als je voor de eerste keer met een step rijdt, oefen dan enkele manoeuvres op een privé-terrein of op een weg met weinig verkeer. Draag zeker beschermende kledij, waaronder polsbeschermers en een helm.
- 2 Rij nooit op het voetpad. Gebruikers van een elektrische step moeten de regels van fietsers volgen, behalve als ze stapvoets rijden. Dat is extreem moeilijk met een elektrisch aangedreven toestel.
- 3 Wees zichtbaar. Draag indien mogelijk fluo kledij, zeker 's nachts. Het achterlicht van elektrische steps is zeer klein en niet altijd goed zichtbaar. Een extra achterlicht op je kledij bevestigen is zeker aan te raden.
- 4 Check goed bij de aankoop dat uw step niet sneller kan rijden dan 25 km/u. Als je sneller gaat, wordt de kans op een ongeval flink groter en wordt de autonomie van de batterij gelimiteerd.
- 5 Hou je handen altijd op het stuur. Op een step is je evenwicht houden moeilijker dan op een fiets. Een hand van het stuur halen kan ervoor zorgen dat je instabiel wordt.
- 6 Blijf je hele rit 100% geconcentreerd. Met de kleine wielletjes van je step, is het moeilijker om een put in de weg te vermijden, om tramrails over te rijden of om plots uit te wijken.
- 7 Zorg ervoor dat andere weggebruikers je gedrag kunnen voorspellen. De hanteerbaarheid van steps geeft misschien goesting om te gaan slalommen tussen de andere weggebruikers, maar de anderen kunnen je zo niet zien aankomen.
- 8 Anticipeer goed op voorhand als je moet remmen. De remmen van elektrische steps zijn minder sterk als die van een fiets. De remafstand wordt dus groter.
- 9 Wees hoffelijk. De toename van elektrische steps is een relatief nieuw fenomeen. Sommige weggebruikers kunnen zich erdoor opgejaagd voelen. Een klein hoffelijk gebaar kan al helpen om de aanvaardbaarheid ten opzichte van dit vervoersmiddel te vergroten.
- 10 Doe navraag bij je verzekeringsmaatschappij of je gedekt bent door je familiale verzekering.



Praktische tips voor de ouders



3 tips als je kind te voet naar school gaat

1. Leg met hem het parcours al op voorhand af. Toon alle potentiële gevaren zoals opritten, en uitritten van parkings en garages, etc
2. Vertrek ruim op tijd, zodat je op geen enkel moment moet lopen
3. Toon hem hoe je correct en rustig moet oversteken en leg uit dat je altijd oogcontact met de bestuurders moet maken als je oversteekt op een zebrapad



3 tips als je kind met de fiets naar school gaat

1. Oefen de veiligste route naar school verschillende keren op voorhand
2. Heb vertrouwen in je kind, maar laat het pas alleen naar school rijden als het zichzelf daar comfortabel bij voelt. Kan het bijvoorbeeld goed de snelheden inschatten? Kan het zijn arm uitsteken en tegelijk zijn evenwicht bewaren?
3. Zorg dat je kind altijd goed zichtbaar is en laat het een fietshelm dragen.



3 tips als je je kind met de auto naar school brengt

1. Als je kind kleiner is dan 1m35, maak het dan altijd correct vast in een aangepast kinderzitje
2. Vertrek ruim op tijd thuis, zo vermijd je dat je je onderweg moet haasten.
3. Rij de auto niet tot tegen de schoolpoort. Het is rustiger voor iedereen als je de wagen wat verder parkeert en het laatste stuk te voet aflegt. Een slecht geparkeerd voertuig kan ervoor zorgen dat een kind dat oversteekt niet goed ziet én niet goed zichtbaar is.



3 tips voor de ouders van adolescenten

1. Veel jongeren luisteren oortjes om naar muziek te luisteren. Dat zorgt ervoor dat ze omgevingsgeluid niet goed oppikken. Je raadt hen best aan tijdelijk uit te doen of om extra voorzichtig te zijn wanneer ze de jongeren de weg oversteken.
2. Wanneer je van de bus stapt, is het aanbevolen om te wachten met oversteken tot wanneer de bus terug vertrokken is. Juist voor of achter een bus oversteken zorgt ervoor dat je mogelijk andere bestuurders verrast.
3. Dring er op aan dat ze 's ochtends op tijd naar school vertrekken. Door te laat te vertrekken, is het mogelijk dat ze risico's nemen en zichzelf in gevaar brengen.



Elke dag zijn er 14 kinderen weg naar of van school betrokken in een ongeval

Uit een nieuwe statistische analyse van Vias blijkt dat meer dan 4 op de 10 kinderen en jongeren die betrokken waren bij een letselongeval, op weg waren van of naar school. Er zijn twee leeftijden die in het bijzonder risicovol zijn: tussen 11 en 12 jaar stijgt het risico om betrokken te zijn in een ongeval met 80%, tussen 15 en 16 jaar is er een stijging van meer dan 60%.

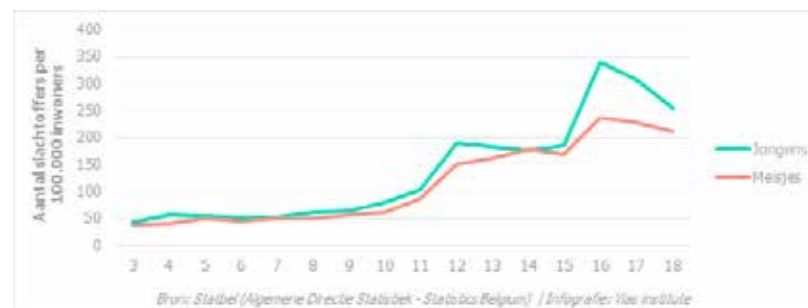
Elke dag 14 kinderen betrokken in een ongeval op weg van of naar school

Tussen 2015 en 2019 zijn er gemiddeld elk jaar zo'n 2500 kinderen op weg naar of terug van de school betrokken in een verkeersongeval. Dat zijn er 14 per dag. In 2019 is het aantal gedaald met 13% ten opzichte van 2015, maar verhoudingsgewijs is er geen evolutie. Bijna 4 op de 10 kinderen betrokken in een letselongeval waren op weg naar of terug van de school.

12 jaar en 16 jaar: twee risicoleeftijden, zeker voor de jongens.

Op de leeftijd van 12 en 16 jaar stijgt het risico op een ongeval het sterkst. Zo stijgt tussen de 11 en 12 jaar het risico op een ongeval met 80%, tussen 15 en 16 jaar stijgt het met meer dan 60%.

12 jaar is typisch de leeftijd waarop veel kinderen zelfstandig naar school beginnen te gaan. Het is dus absoluut belangrijk om hen goed voor te bereiden op dit moment. Op 16



jaar beginnen jongeren zich vaak met andere vervoersmiddelen te verplaatsen (oa met de bromfiets). Ze nemen vaker risicovol gedrag aan, ook ten opzichte van andere weggebruikers. Als we alle leeftijden bekijken, is het risico het hoogst voor jongens van 16 jaar. Daar zien we 340 slachtoffers per 100.000 inwoners, ofwel 2x keer meer dan op 14-jarige leeftijd en 4 keer meer dan bij de 10-jarigen. Net zoals bij alle verkeersslachtoffers zien we ook bij kinderen dat jongens vaker betrokken raken in een verkeersongeval. Op 16 jaar is het risico voor jonge mannen 45% hoger dan voor een jong meisje.

Einde van de schooldag gevaarlijker dan de start

We stellen een derde meer slachtoffers (34%) vast bij het einde van de schooldag, dan bij het begin van de schooldag. Vooral op donderdag- en vrijdagavond gebeuren er meer ongevallen. We stellen er 40% meer ongevallen vast dan op maandagochtend. De vermoeidheid en de euforie op het einde van de schoolweek zullen hier zeker een rol in spelen, zowel voor de kinderen als voor de andere weggebruikers.

Met de auto in Wallonië, te voet in Brussel en met de fiets in Vlaanderen

In Wallonië zitten 40% van de slachtoffers tussen 3 en 18 jaar op weg naar school als passagier in de wagen. Dat is 3 keer meer dan in Brussel en in Vlaanderen. In Brussel is het vooral als voetganger (64%) dat de kinderen/jongeren slachtoffer worden van een ongeval. In Vlaanderen is dat in de helft van de ongevallen als fietser (51%).

Vanaf welke leeftijd zelfstandig naar school?

Vaak vragen ouders zich af wat de leeftijd is waarop hun kind voor het eerst alleen naar school kan gaan. Dat hangt van een hele hoop factoren af, zoals de weg die je moet afleggen, het verkeer (druk of rustig, snel of traag), de maturiteit van het kind, zijn ervaring in het verkeer, etc. Studies tonen aan dat voor de leeftijd van 8 à 9 jaar kinderen niet in staat zijn om alle verkeerssituaties de baas te kunnen. Je mag je kind dus niet overschatten. Het is dus belangrijk dat je de route naar school goed bestudeert en inoefent vooraleer je kind alleen op pad te sturen.

Benoit Godart



Snelheid, oorzaak nr. 1 van verkeersonveiligheid

Snelheid is een centraal thema binnen verkeersveiligheid en een van de hoofdoorzaken van ernstige ongevallen. Overdreven of onaangepaste snelheid is een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid. Toch worden de snelheidslimieten nog vaak overschreden. Dat blijkt uit de vele verkeersovertredingen en nationale en internationale gedrags- en attitudemetingen. Vooral jongere, mannelijke en bepaalde professionele bestuurders respecteren de snelheidslimieten niet.



Overdreven of onaangepaste snelheid?

In tegenstelling tot overdreven snelheid is onaangepaste snelheid in zekere zin subjectief. Het is immers niet altijd mogelijk om precies aan te geven welke snelheid geschikt is in bepaalde omstandigheden. Bij overdreven snelheid is het echter duidelijk dat hoe sneller de bestuurder rijdt, des te minder tijd hij heeft om te reageren bij een onverwachte gebeurtenis: de reactietijd blijft hetzelfde, maar de afgelegde afstand voor de reactie zal groter zijn en ook de remafstand zal in verhouding tot de snelheid vergroten.

Ander gevolg van snelheid: hoe sneller de bestuurder rijdt, des te kleiner zijn gezichtsveld wordt. Met een snelheid van 40km/u is het gezichtsveld 100° en kan de bestuurder obstakels of andere potentiële gevaren op en langs de weg zien en anticiperen op eventueel gevaarlijke situaties. Bij 130 km/u wordt het gezichtsveld van de bestuurder met 70° beperkt tot amper 30°. De bestuurder is dus niet meer in staat om alle potentiële gevaren - bijvoorbeeld een voetganger die wil oversteken - in te schatten.

Waarom snelheid = groter ongevalsrisico?

Overdreven of onaangepaste snelheid blijft in heel wat landen de belangrijkste oorzaak van overlijdens in het verkeer. Toch is het vaak moeilijk te bepalen in welke mate snelheid op het ogenblik van het ongeval een rol heeft gespeeld. Snelheid blijft in ieder geval een verzwarende factor omdat het ongeval misschien vermeden had kunnen worden als de bestuurder minder snel gereden had (groter gezichtsveld, minder grote remafstand, ...).

Eén ding staat echter vast: hoe sneller men rijdt, des te hoger het ongevalsrisico en ernstniveau worden. Bij een snelheidsverhoging van 50 naar 60km/u verdubbelt de kans op een dodelijk ongeval. Als de snelheid nog toeneemt, stijgt de kans op dergelijke ongevallen in steeds grotere mate.

Snelheidslimieten aanpassen

Wanneer de snelheidslimiet verlaagd wordt, evolueert de gemiddelde snelheid van de bestuurder – en dus ook het ongevalsrisico – in dezelfde richting, maar niet in dezelfde mate. Als de snelheidslimiet bijvoorbeeld verlaagd wordt van 80 naar 70km/u, zal de gemiddelde snelheid van de voertuigen ook dalen, maar met minder dan 10km/u. Uit alle studies over verlagingen en verhogingen van de snelheidslimieten in Europa blijkt dat – als alle andere factoren onveranderd blijven – een verlaging van de snelheidslimieten leidt tot minder ongevallen, terwijl een verhoging resulteert in meer ongevallen.

Niet alleen het ongevalsrisico wordt aanzienlijk groter met de snelheid, maar ook de ernst van het ongeval en de kans op een dodelijk ongeval nemen toe. Het sterfterisico hangt af van de aard van het ongeval. Kop-staartaanrijdingen tussen auto's, bijvoorbeeld, hebben de minst zware gevolgen. De kans dat een kwetsbare weggebruiker (voetganger, fietser of motorrijder) overlijdt na een aanrijding met een personenwagen of vrachtwagen is echter veel groter dan voor inzittenden van een voertuig. Dit is trouwens een van de voornaamste argumenten voor de invoering van lagesnelheidszones op dichtbevolkte plaatsen.

Snelheidsverschil tussen voertuigen, een echt gevaar!

Naast snelheid als zodanig heeft het verschil in snelheid tussen voertuigen ook invloed op het ongevalsrisico. Hoe groter dit verschil is, des te meer interactie er tussen deze voertuigen is en des te groter het ongevalsrisico wordt. Het is ook bewezen dat het aantal ongevallen sneller toeneemt wanneer bestuurders sneller rijden op over-

belaste wegen omdat het snelheidsverschil tussen de voertuigen dan nog groter is.

Kenmerken van bestuurders die te snel rijden

Hoewel onaangepaste snelheid een wijdverspreid fenomeen is, zijn er toch verschillen tussen de bestuurders. Er zijn drie belangrijke kenmerken met betrekking tot bestuurders die te snel rijden:

1. Jongeren

Jongeren rijden over het algemeen sneller dan oudere bestuurders. Studies tonen aan dat jonge bestuurders van het mannelijke geslacht te snel rijden makkelijker als sociaal aanvaardbaar beschouwen.

2. Mannen

Mannen rijden meestal sneller dan vrouwen. Zij geven bovendien makkelijker toe dat ze regelmatig te snel rijden dan vrouwen. Dit heeft vaak te maken met het feit dat ze graag risico's nemen en vaker sensatie zoeken dan vrouwen.

Bestuurders die verplaatsingen doen voor hun werk rijden meestal sneller dan bestuurders die zich om andere redenen verplaatsen.

3. Sociale klasse

Mensen uit hogere sociale klassen zijn eveneens geneigd om sneller te rijden dan anderen. Dit kan verklaard worden door het feit dat zij krachtigere wagens hebben en minder afschrikt worden door boetes.

Het zijn echter niet de bestuurders van personenwagens die de neiging hebben om te snel te rijden. Motorrijders vormen namelijk een risicogroep. Zij zijn geneigd om sneller te rijden dan automobilisten op de meeste wegen.

Redenen om te snel te rijden

De snelheid waarmee een bestuurder verkiest te rijden, hangt af van drie grote groepen factoren:

1. zijn attitude tegenover te snel rijden in verhouding tot de manier waarop hij de

2. naleving van de rechtsregels bekijkt; de perceptie en aanvaarding van het risico en de sociale norm. Dit kan verschillen naargelang van de context, maar kan ook permanent zijn afhankelijk van het temperament van de bestuurder;
2. de kenmerken van de weg, de omgeving;
3. de mogelijkheden van het voertuig.

1. Regels, perceptie en sociale norm

Te snel rijden gebeurt bewust of onbewust. Verschillende redenen kunnen aan de basis liggen van overdreven snelheid: zich aanpassen aan de snelheid van het omringende verkeer, gehaast zijn, het plezier van snel rijden, verveling of gewoonweg onbewust te snel rijden.

Veel bestuurders onderschatten vaak de snelheid van andere bestuurders en/of willen met dezelfde snelheid rijden als zij. Net als voor ander gedrag inzake verkeersveiligheid is de sociale norm (de individuele perceptie van de manier waarop anderen zich gedragen of zich zouden moeten gedragen) dus erg belangrijk bij overdreven snelheid. Helaas blijkt uit attitudemetingen dat overdreven snelheid sociaal beter aanvaard wordt dan andere verkeersovertredingen. Volgens de bestuurders is overdreven snelheid minder aanvaardbaar bij anderen dan bij henzelf. Zij vinden dat zij beter rijden dan de gemiddelde bestuurder en denken dat zij geen gevaar vormen wanneer zij te snel rijden.



Bestuurders die onbewust te snel rijden, kennen misschien de geldende snelheidslimiet niet of vertrouwen liever op hun subjectieve beoordeling dan te kijken naar hun snelheidsmeter. De inschatting van de snelheid kan echter vertekend worden door bepaalde factoren:

- Wanneer een bestuurder lange tijd tegen hoge snelheid rijdt, is hij geneigd om zijn snelheid te onderschatten. Dit verklaart waarom hij sneller gaat rijden zonder zich hiervan bewust te zijn.
- Wanneer een bestuurder veel minder snel moet gaan rijden nadat hij lange tijd snel gereden heeft, zal hij de gereden snelheid onderschatten. Dit fenomeen wordt "speed adaptation" genoemd: hoe langer iemand op een autosnelweg rijdt, des te meer hij geneigd is om snel te rijden bij het verlaten van de autosnelweg.
- In situaties waar bestuurders weinig visuele referentiepunten hebben (wanneer zij een lang traject afgelegd hebben, 's nachts of bij mistig weer), hebben zij eveneens de neiging om hun snelheid te onderschatten. Hoe kleiner het perifere gezichtsveld is, des te moeilijker het voor hen wordt om hun snelheid juist in te schatten.

Een bestuurder die snel rijdt, heeft de (soms verkeerde) indruk dat hij tijd wint en hij misschien sneller op zijn bestemming zal aankomen. Hij vindt het dan ook fijn om sneller te gaan rijden. Hij is er zich echter niet van bewust dat hij meer risico loopt op een ongeval omdat hij waarschijnlijk geen ongeval zal hebben. Hij zal er ook niet bij stilstaan dat zijn hoge snelheid een impact heeft op het milieu. Hij zal wel snel ondervinden dat hij meer brandstof verbruikt, een negatief effect dat niet als zodanig beschouwd wordt door bestuurders van een bedrijfswagen met tankkaart.

2. Kenmerken van de weg

De vormgeving van de wegen heeft ook een aanzienlijke invloed op de gereden snelheden. Wanneer de geldende snelheidslimiet niet overeenstemt met een bepaalde in-

frastructuur, dan zal die limiet niet als geloofwaardig beschouwd worden en dus niet gerespecteerd worden door bepaalde weggebruikers.

Een treffend voorbeeld hiervan zijn wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u. Wanneer de snelheid op een lang recht stuk zonder inrichting beperkt wordt tot 30 km/u, zal deze limiet zelden gerespecteerd worden voor zover de verleiding om deze limiet niet te respecteren groot is.

Als er daarentegen verkeersdrempels, wegversmallingen, bloemenstroken, ... voorzien zijn, zijn bestuurders meer geneigd om de snelheidslimiet van 30 km/u te respecteren.

3. Moderne voertuigen

Bepaalde voertuigen hebben kenmerken die invloed kunnen hebben op de keuze van de snelheid.

- Meer comfort: voertuigen zijn comfortabeler geworden, waardoor snel rijden niet meer zo "oncomfortabel" is als vroeger.
- Hogere en bredere voertuigen: voertuigen met brede wielen waarin de bestuurder hoog zit (zoals SUV's) zijn tegenwoordig heel populair. Doordat men hoger zit, gaat men echter zijn gereden snelheid onderschatten.
- Krachtigere voertuigen: een krachtig voertuig zet (makkelijker) aan tot snel rijden. En sneller rijden houdt (vaak) in dat de snelheidslimiet overschreden wordt. Het is aangetoond dat bestuurders van krachtige voertuigen sneller rijden dan anderen, zelfs op secundaire wegen. Er blijkt een versterkend effect te zijn: het vermogen van het voertuig zet aan tot sneller rijden, maar bestuurders die graag snel rijden, kopen vaker krachtige voertuigen dan bestuurders die de snelheidslimieten beter respecteren.

Moderne voertuigen zijn echter ook uitgerust met rijhulpsystemen zoals een snelheidslimietindicator, cruisecontrol en ISA-systemen (die ervoor zorgen dat de bestuurder de snelheidslimiet niet overschrijdt), waardoor de bestuurder vooral op autosnelwegen ontmoedigd wordt om sneller te rijden.

Populaire zones voor overdreven snelheid

Uit gedragsmetingen van Vias institute blijkt dat in België het grootste aantal snelheidsovertredingen begaan wordt in schoolomgevingen (zonder inrichting) met een permanente snelheidsbeperking van 30km/u. Hier is het aantal snelheidsovertredingen met meer dan 10km/u bijzonder verontrustend (59%). Op wegen met een snelheidslimiet van 50km/u houdt 64% van de bestuurders zich aan deze limiet. Buiten de bebouwde kom levert de snelheid van de automobilisten vooral problemen op wegen met twee rijstroken en een snelheidslimiet van 90km/u. Hier wordt de maximaal toegelaten snelheid het minst gerespecteerd: bijna 60% van de geobserveerde voertuigen begaat er een overtreding. Automobilisten begaan dan weer minder overtredingen (29%) op wegen met één rijstrook en een snelheidslimiet van 90km/u. Op autosnelwegen begaat 22% van de voertuigen een lichte snelheidsovertreding (minder dan 10km/u boven de snelheidslimiet) en 31% overschrijdt de limiet met meer dan 10km/u.

Naast de bovengenoemde cijfers uit de gedragsmetingen kan er ook interessante informatie gehaald worden uit onderzoeken waarin zelfgerapporteerd gedrag en de attitude tegenover overdreven snelheid bestudeerd worden. Uit de ESRA-studies, gecoördineerd door Vias institute, blijkt dat België tot het Europese gemiddelde behoort. Ongeveer 2/3 van de Belgische bestuurders geeft toe de afgelopen maand minstens één keer sneller gereden te hebben dan de toegelaten snelheidslimiet, en dit zowel op de autosnelweg als binnen en buiten de bebouwde kom.

Op het gebied van strafrechtelijk beleid inzake snelheid behoort België tot de beste leerlingen van Europa, zowel wat het aantal controles als vastgestelde overtredingen betreft. Toch zijn de meeste Belgen niet tegen een verstrenging van de snelheidsregelgeving. Maatregelen tegen (te) hoge snelheid kunnen op verschillende niveaus genomen worden: bepaling van aangepaste snelheidslimieten, aanpassing van de infrastructuur, educatie en sensibilisering,

strafrechtelijk beleid en technologie van het voertuig. Het is vooral door een geïntegreerde aanpak dat wij de strijd tegen overdreven of onaangepaste snelheid kunnen aanbinden.

Educatie vanaf zeer jonge leeftijd

Educatie rond verkeersveiligheid in de ruime zin moet al op zeer jonge leeftijd starten. Sensibilisering voor de gevaren van snelheid gebeurt beter in het secundair onderwijs, wanneer jongeren vaker met de fiets of bromfiets beginnen te rijden. De gevaren van snelheid kunnen aan bod komen in de lessen fysica, chemie of humane wetenschappen.

Enkele vergelijkingen op Europees niveau

Op Europees niveau is het niet gemakkelijk om gedragsmetingen met betrekking tot snelheid te vergelijken. De belangrijkste verschillen schuilen in de verkeersomstandigheden, wegtypes en snelheidslimieten.

Het werkelijke gedrag kan op Europees niveau niet vergeleken worden, maar er bestaan wel studies waarin zelfgerapporteerd gedrag inzake snelheid met elkaar vergeleken kan worden. Hieruit blijkt trouwens dat

de Belgen (62%) tot het Europese gemiddelde behoren (56%) voor overdreven snelheid in de bebouwde kom. Finland (73%) is in deze vergelijking de slechtste leerling van Europa en Italië de beste van de klas (41%).

Ook op het gebied van subjectieve pakkans, dit is de kans dat bestuurders op een willekeurige dag onderworpen worden aan een snelheidscontrole door de politie, scoort België (39%) rond het Europese gemiddelde (37%). Weinig landen beschikken over informatie die representatief is voor het volledige grondgebied en de verkeersomstandigheden zijn niet overal hetzelfde.

België behoort tot de koplopers in Europa voor het aantal vastgestelde snelheidsovertredingen. Alleen Nederland en Luxemburg doen het nog beter.

Sensibiliseringscampagnes

In zowat alle landen worden er sensibiliseringscampagnes georganiseerd om weggebruikers te informeren over de gevaren en hen aan te sporen om geen risicogedrag aan te nemen. Een sensibiliseringscampagne is pas doeltreffend in combinatie met aanvullende maatregelen zoals controles, beloningen of educatie.

Een van de uitdagingen van de sensibiliseringscampagnes is het doorbreken van de wil van de bestuurder om snel te rijden. De meeste attitudemetingen tonen duidelijk aan dat overdreven snelheid vaak minder bestraft wordt dan andere verkeersovertredingen, zoals rijden onder invloed van alcohol. Het probleem is bovendien heel moeilijk bij de wortel aan te pakken omdat bestuurders eerder te snel rijden om emotionele dan om rationele redenen.

Ook bedrijven kunnen hun werknemers bewust maken van de gevaren van snelheid. Werknemers die verplaatsingen maken met de wagen voor het werk blijken soms meer geneigd te zijn om sneller te rijden dan wanneer zij om andere redenen achter het stuur kruipen. De verantwoordelijken binnen de bedrijven zouden in bepaalde gevallen ook gesensibiliseerd en aangespoord moeten worden om hun werknemers geen te hoge tijdsdruk op te leggen die hen dwingt te snel te rijden. Naast het morele argument om de fysieke integriteit van het personeel te respecteren, kan ook het economische argument naar voren gebracht worden (verkeersongevallen kosten bedrijven veel geld en de economische winst door overdreven snelheid is vaak gering). Bovendien zorgt een vermindering van de snelheid voor een daling van het brandstofverbruik, wat ook een economische winst betekent voor het bedrijf.



Wegcontroles en boetes

In de ideale wereld zouden radarcontroles en boetes voor overdreven snelheid overbodig zijn: de wegen zouden allemaal duidelijk zijn, de snelheidslimieten zouden aangepast zijn, elke weggebruiker zou altijd goed geïnformeerd zijn en zich bewust zijn van de risico's en er dus geen nemen. De realiteit ziet er echter heel anders uit en het respecteren van de snelheidslimieten blijft dus noodzakelijk.

Controles kunnen de weggebruiker afschrikken op verschillende niveaus. Enerzijds kunnen boetes bestuurders ontmoedigen om opnieuw dezelfde overtreding te begaan. Anderzijds zullen bestuurders die nog nooit beboet werden voor overdreven snelheid aangemoedigd worden om te vertragen wanneer ze denken dat de pakkans groot is. Het subjectieve pakkansgevoel hangt niet alleen af van het werkelijke aantal controles, maar ook en vooral van de communicatie errond.

Snelheidscontroles worden vaak slecht opgevat. Nochtans blijkt uit sommige studies dat de meeste bestuurders voorstander zijn van controles. Volgens de laatste ES-RA-meting van Vias institute vindt de helft van de Belgen dat de regels inzake snelheid strenger moeten zijn. Twee derde is zelfs van mening dat snelheid onvoldoende gecontroleerd wordt en slechts iets meer dan een derde vindt dat de straffen voor overdreven snelheid te zwaar zijn.

De manier waarop de controles uitgevoerd worden, is uiteraard bepalend voor hun grondigheid. Idealiter wordt de snelheid van de bestuurders gecontroleerd op tijdstippen waarop snelheid een beslissende en fatale rol speelt voor de verkeersveiligheid. De controles zouden bovendien moeten gebeuren op basis van een grondige analyse van de verkeersongevallen en de rol van snelheid hierbij. Uit de meeste studies blijkt dat radarcontroles een positieve invloed hebben op de snelheid van de bestuurders en op de ongevallen. Trajectcontroles, waarbij de gemiddelde snelheid gemeten wordt over een

stuk weg, zijn de doeltreffendste methode. Zij hebben trouwens bijgedragen tot een vermindering van 30% van het aantal ongevallen en een daling van 56% van het aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers en gewonden.

De doeltreffendheid van controles hangt af van de opvolging van de overtreding. Elke verbalisering dient gevolgd te worden door een boete. Anders daalt de doeltreffendheid en geloofwaardigheid van de controles. Bepaalde radars zijn soms zo ingesteld dat er een tolerantie marge is ten opzichte van de gemeten snelheid. Deze marge dient om kleine, accidentele overtredingen uit te filteren en de eventuele onbetrouwbaarheid van de radars op te vangen. Deze methode vertoont echter één nadeel: automobilisten krijgen namelijk de indruk dat een lichte snelheidsovertreding niet zo erg is.

Pauline DEMOLDER
Brecht PELSSERS
Wouter VAN DEN BERGHE



Drinken en rijden: de deur staat op een kier voor nultolerantie

Sinds 1994 is de wettelijke alcohol limiet in het bloed voor chauffeurs in België 0,5‰. Sinds 2015 is deze limiet verlaagd tot 0,2‰ voor beroepschauffeurs. Vandaag de dag is er geen specifieke limiet voor onervaren bestuurders. Onlangs zijn er twee wetsvoorstellen ingediend bij de parlementaire commissie voor mobiliteit: het eerste voorstel wil een nultolerantie voor alcohol invoeren voor elke bestuurder, het tweede beoogt de invoering van deze maatregel voor beginnende bestuurders. Hoewel deze wetsvoorstellen niet goedgekeurd zijn, hebben ze in ieder geval de discussie weer geopend.

Uit internationale enquêtes blijkt dat drinken en rijden in België vaker voorkomt dan in andere landen. De wettelijke alcohol limiet, de risico's om betrapt te worden en de aanvaardbaarheid van dit gedrag kunnen gedeeltelijk, maar niet volledig, verklaren waarom de prevalentie van drinken en rijden onder Belgische bestuurders relatief hoog blijft.



De laatste Europese barometer over verantwoord rijden geeft ook aan dat 1 Belg op 5 toegeeft reeds onder invloed van alcohol te hebben gereden zonder de effecten ervan te hebben gevoeld (Europees gemiddelde 9%). Hieruit blijkt dat de Belgen de effecten van drinken en rijden nog steeds minimaliseren, ook al is bewezen dat zelfs een klein percentage alcohol in het bloed de rijvaardigheid aantast.

Voor iedereen of voor onervaren bestuurders?

Vias institute is voorstander van een nultolerantie voor alcohol voor alle bestuurders. De belangrijkste reden blijft dat het in termen van communicatie makkelijker is om de boodschap over te brengen dat "wanneer je rijdt, drink je niets". En hoe duidelijker de boodschap, hoe groter de kans dat deze overkomt.

Ten tweede zou het vermijden dat sommige chauffeurs het aantal drankjes berekenen dat ze kunnen drinken om onder de wettelijke limiet te blijven. Je alcoholgehalte in het bloed is afhankelijk van een veelheid van factoren en zelf beginnen tellen kan zeer riskant zijn. In het geval van een controle kan je verrast worden.

De politie is vragende partij voor hetzelfde toegelaten alcoholpercentage voor alle

chauffeurs. In het geval van een gedifferentieerd alcoholgehalte in het bloed zou de politie immers telkens moeten controleren of de bestuurder geen beginnende bestuurder alvorens het apparaat op de juiste limiet te zetten. Dat zou veel tijd kosten.

Uit de laatste nationale verkeersveiligheidsenquête blijkt dat de helft van de Belgen voorstander is van een nultolerantie voor alcohol achter het stuur.

Wat is het effect van deze maatregel?

Er zijn argumenten voor en tegen deze beide wetsvoorstellen, of die nultolerantie nu geldt voor alle chauffeurs of alleen om beginnende chauffeurs. Uit een recente studie van Vias blijkt dat een verlaging van het wettelijke alcoholgehalte naar nul voor alle bestuurders kan leiden tot een jaarlijkse daling van 10 tot 17 doden en 135 tot 315 gewonden.

Aangezien het alcoholgehalte het relatieve risico op een ongeval sterk verhoogt, zal het succes van een nultolerantie afhangen van de impact die deze zal hebben op bestuurders die achter het stuur kruipen terwijl hun alcoholgehalte boven de huidige grenswaarde ligt.

Pauline Demolder

De 'reddingsstrook' bijna in voege

Als je radio niet te luid staat, hoor je plots een huilende sirene. Je kijkt om je heen, in alle spiegels... in de hoop het blauwe flikkerlicht ergens te ontwaren. Maar dan... wat te doen? Wat mag ik doen? Wat zeker is, is dat de stress toeneemt zowel bij de gewone weggebruiker als bij de bestuurder van het prioritaire voertuig. Met een nieuw artikel in de wegcode die de weggebruikers verplicht om in geval van file 'een reddingsstrook' te maken, wil de wetgever meer zekerheid geven.

De huidige wegcode (artikel 38) beveelt dat alle weggebruikers onmiddellijk een doorgang moeten vrijmaken (en zo nodig stoppen) om voorrang te verlenen aan een prioritaire voertuig van zodra je weggebruiker de sirene hoort. Dat lijkt logisch en eenvoudig. Maar als je met velen op de weg bent, zal niet iedereen dit op eenzelfde manier doen. Hierdoor kan de vlotte doorgang voor de dringende hulpverlening verhinderd worden.

Een stresserende situatie

Uit onderzoek van Vias institute blijkt dat een kwart de van de bevroegde (gewone) bestuurders niet goed weet wat te doen in een dergelijke situatie en ongeveer 1 op 5

raakt gestresseerd als een blauw flikkerlicht en loeiende sirenes naderen. Vooral in situaties waarbij bestuurders de normale regels dreigen te overtreden (uitwijken naar vluchtstrook, door rood rijden,...) reageren die soms erg ongemakkelijk of totaal niet. Het ontbreekt daarbij vaak ook aan inzicht over wat voor het prioritaire voertuig nu het best is.

Reeds van kracht in verschillende Europese landen

In enkele Europese landen (Duitsland, Oostenrijk, Luxemburg, Tsjechië, Hongarije, Slovenië en Zwitserland) is al langer in de wetgeving daarom de "rettungsgasse" ingevoerd. Bij een verkeersfile vormen alle voertuigen een vrije doorgang tussen twee rijvakken van dezelfde rijrichting. Deze doorgang geeft een zekere tijdswinst voor het prioritaire voertuig en is een relatief eenduidige en eenvoudige gedragsregel voor alle weggebruikers. Elke weggebruiker weet exact wat van hem verwacht wordt.

Ook in ons land heeft het parlement deze 'reddingsstrook' ingevoerd in de Belgische wegcode. Concreet betekent dit dat op een tweevaksbaan bestuurders van de linkerrijstrook zoveel mogelijk uitwijken naar links en de bestuurders van de rechterrijstrook

zoveel mogelijk naar rechts gaan rijden. Op een drie- of viervaksbaan wordt de reddingsstrook gecreëerd tussen de twee meest linkse rijstroken.

De pechstrook, niet de ideale oplossing

Op een autoweg of autosnelweg lijkt het op het eerste zicht logisch dat de hulpdiensten de pechstrook gebruiken. Op die pechstrook rijden, geeft echter aardig wat conflictpunten. Vaak staan (of rijden) er gewone voertuigen op deze strook wegens pech of omdat ze de file willen voorbijsteken en sneller bij de afrit komen. Mensen voegen plots in op deze pechstrook en worden dan plots geconfronteerd met een naderend prioritaire voertuig. Ook zijn pechstroken soms bezaaid met hindernissen (kapotte banden, afval, verloren lading, ...). Op sommige momenten wordt de pechstrook onderbroken (afritten, onderbruggen) waardoor het prioritaire voertuig zich telkens moet invoegen in de file. Een ziekenwagen die op de pechstrook rijdt achter een muur van traag rijdende vrachtwagens, wordt wel gehoord, maar niet gezien door de andere bestuurders. Dat zorgt ook weer voor onduidelijkheid en onzekerheid.



Minder conflictsituaties

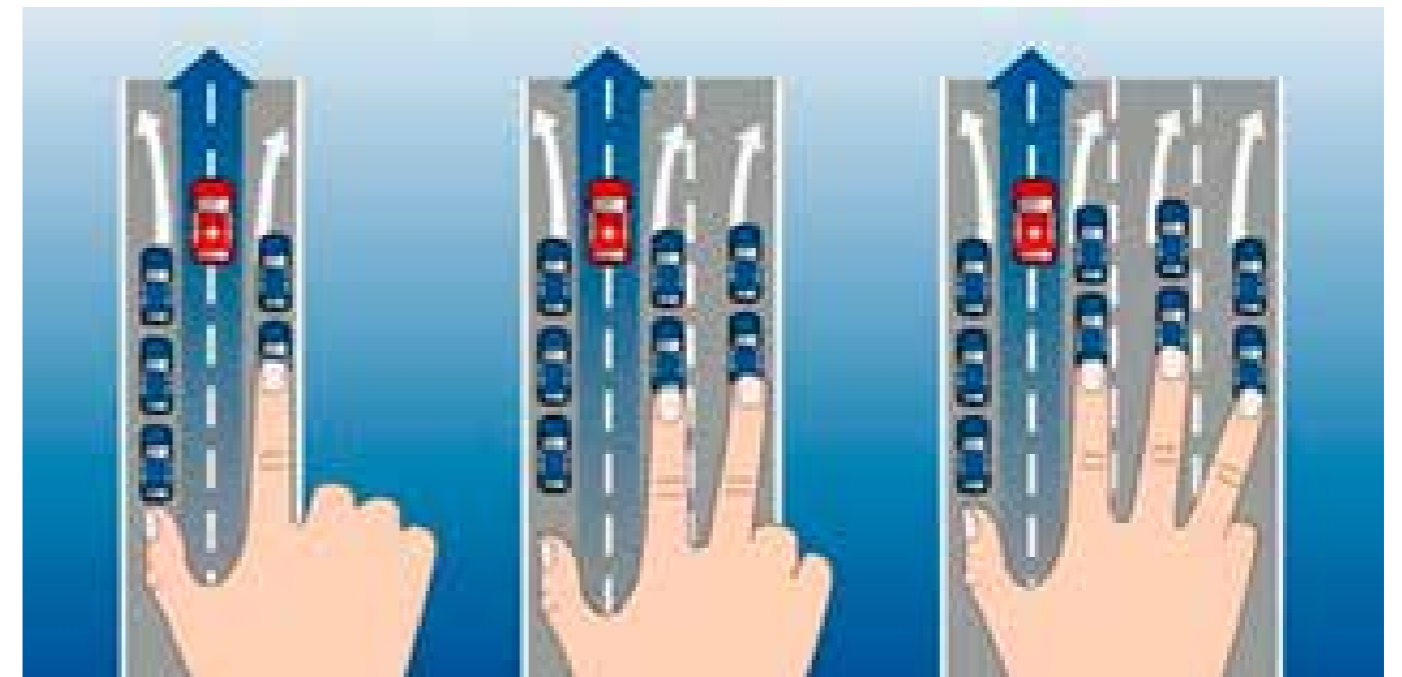
Vanuit onderzoek van het Nederlands Instituut voor Fysieke Veiligheid lijkt de tijdswinst eerder beperkt, maar de zichtbaarheid van zowel het prioritaire voertuig als het zicht op de afwikkeling van de verkeerssituatie is duidelijk beter wanneer men een 'reddingsdoorgang' of 'reddingsstrook' gebruikt. Hierdoor kunnen onverwachte of conflicterende reacties vermeden worden en zal de kans op ongevallen met prioritaire voertuigen (buiten de kruispunten) kunnen verminderen.

Het is echter van cruciaal belang dat alle weggebruikers voldoende op de hoogte zijn van deze maatregel. In rijopleidingen, maar ook via andere kanalen zal deze nieuwe regel goed moeten worden uitgelegd. Als niet iedereen deze informatie heeft, zal het positieve effect ook beperkt zijn. Een uniformering van deze regel in heel Europa zou daarbij zeker kunnen helpen.

Met het invoegen van de 'reddingsstrook' zijn niet alle moeilijkheden rond het prioritaire rijden opgelost. Een degelijke en permanente opleiding ontbreekt nog vaak, zeker voor

de particuliere ambulancediensten. Daarbij is het onvoldoende om enkel te focussen op technische rijvaardigheid. Attitude, stress en foutieve aandachtscapaciteit worden vaak aanzien als storende factoren in de rijstijl van vooral jonge bestuurders van prioritaire voertuigen. Monitoring en mentorschap, maar ook meer concrete richtlijnen – zoals de branche richtlijnen in Nederland zijn cruciale maatregelen waarvoor Vias institute ondersteunend werk kan leveren.

Ludo KLUPPELS





Ken je ze nog ?

Om veilig te kunnen rijden, is het essentieel om uw kennis van de verkeersregels regelmatig bij te werken. Er is geen ruimte voor veronderstellingen en benaderingen. De verkeersregels veranderen echter regelmatig en je kennis opfrissen is altijd een goed idee.

20 km/u rijden. Waar? Wanneer? Wanneer? Hoe?

Erven bestaan al enkele jaren, maar roepen nog steeds veel vragen op bij de weggebruikers. Of het nu gaat om voetgangers, fietsers of automobilisten, het gedrag dat weggebruikers in deze zones moeten aannemen is niet altijd voor iedereen even duidelijk.

Wat is een erf?

Wanneer een rijbaan wordt omgevormd tot een echte openbare ruimte, noemen we dat een "erf". Het doel is het verkeer te kalmeren door een mix van gebruikers te creëren waarbij de voetganger voorrang heeft op gemotoriseerde voertuigen.

In die optiek zijn zebrapaden en verkeerslichten niet meer nodig. Automobilisten mogen niet harder rijden dan 20 km/u en indien nodig stoppen. Aangezien voetgangers voorrang hebben, moeten ze de hele



breedte van de weg kunnen gebruiken zonder dat ze door een automobilist in gevaar worden gebracht of worden gehinderd.

Een openbare ruimte die niet aan improvisatie mag overlaten

Om ervoor te zorgen dat de geldende regels in deze erven worden nageleefd, moeten adequate voorzieningen worden geïnstalleerd. En dit begint met een 'toegangspoort'.

Hoe deze poorten eruitzien kan verschillen van locatie tot locatie. Zo heeft de wegbeheerder meer vrijheid om de juiste aanpassing te doen, hetzij met bomen, een overstekende trottoir, etc. Het doel is dat elke weggebruiker weet dat hij een zone binnenrijdt waar de snelheid beperkt is tot 20 km/u.

Om de naleving van deze snelheidslimiet aan te moedigen en te vergemakkelijken, worden de lange rechte stukken aangepast met als prioriteit de zichtbaarheid, die voor alle weggebruikers optimaal moet zijn. Een haarspeldbocht moet bijvoorbeeld worden gesignaleerd om de automobilist te waarschuwen dat hij of zij extra voorzichtig moet zijn.

Deze ruimtes laten voetgangers en motorvoertuigen toe om in een meer gebruikersvriendelijke omgeving naast elkaar zich te begeven.

Elektrische step, monowheel, segway... Op de weg of op de stoep?

Er zijn steeds meer voortbewegingstoestellen op onze wegen. Segways, elektrische steps, monowheels... Al deze woorden maken nu deel uit van onze dagelijkse woordenschat, maar dit betekent niet dat de regels met betrekking tot deze voertuigen door alle gebruikers worden beheerst.

Hoe kun je je veilig verplaatsen?

Het hangt allemaal af van hoe snel je beweegt. Als u sneller gaat dan stapvoets (5 km/u), wordt u gelijkgeschakeld met fietsers en moet u gebruik maken van de fiets-

paden of de weg als er geen fietspad. Als u echter stapvoets rijdt, wordt u als voetganger beschouwd en kunt u dus op het trottoir rijden. Deze voortbewegingstoestellen mogen nooit sneller rijden dan 25 km/u.

Uitrusting is belangrijk!

Onderweg kan er vanalles gebeuren en daarom is het belangrijk om jezelf zoveel mogelijk te beschermen. De meeste ongelukken zijn valpartijen of botsingen met andere gebruikers van voortbewegingstoestellen. Bij dit soort ongevallen kan een helm de ernst van de hoofdletsels aanzienlijk verminderen. Dat letsel komt het vaakst voor.

Verschillende soorten pols-, elleboog- en

kniebescherming raden we ook aan. En tot slot is het noodzakelijk om te allen tijde zichtbaar te blijven in het verkeer. Het aantrekken van bijvoorbeeld een kledingstuk of een fluorescerende helm is een onmiskenbaar pluspunt.

Pauline DEMOLDER





2020 is beïnvloed door de lockdown

In 2020 heeft Vias al 2 verkeersveiligheidsbarometers gepubliceerd. Tijdens het eerste trimester stelden we een daling vast met 6% van het aantal verkeersdoden en een daling van 12% van het aantal letselongevallen in vergelijking met dezelfde periode in 2019. Die cijfers waren uiteraard beïnvloed door de lockdown tijdens de laatste twee weken van maart. De barometer voor de eerste 6 maanden van dit jaar toont aan dat die tendens nog groter geworden is. We stellen over die periode een daling met 18% vast voor het aantal verkeersdoden. Het aantal letselongevallen is met 26% gedaald, dat zorgde voor ongeveer 6000 gewonden minder. Deze dalingen zijn uiteraard te wijten aan de lockdown. In Vlaanderen valt vooral op dat er in Oost-Vlaanderen een forse stijging was van het aantal dodelijke ongevallen met een vrachtwagen van 3 naar 12.

Een positief eerste kwartaal voor de verkeersveiligheid

Alle indicatoren dalen op nationaal niveau

Het aantal verkeersdoden op onze wegen

Evolutie 2019-2020 van het aantal letselongevallen en verkeersslachtoffers tijdens de eerste 3 maanden

	Eerste trimester 2019	Eerste trimester 2020	Evolutie 2019-2020 (absolute cijfers)	Evolutie 2019-2020 %
Letselongevallen	8.492	7.452	-1.040	-12,2%
Totaal aantal slachtoffers	10.780	9.256	-1524	-14,1%
Doden ter plaatse	115	108	-7	+6,1%
Gewonden	10.665	9.148	-1517	-14,2%

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: Vias institute

is tijdens de eerste 3 maanden van dit jaar gedaald: -6% in vergelijking met dezelfde periode in 2019 (ofwel 108 doden in plaats van 115). Het gaat hier over de doden ter plaatse. Daarbij moeten nog de mensen toegevoegd worden die tot 30 dagen na hun ongeval overlijden in het ziekenhuis.

Het aantal gewonden is stevig gedaald (van 10.665 naar 9.148, ofwel -14%), net zoals het aantal letselongevallen (van 8.492 naar 7.452, ofwel -12%). Alle indicatoren vertonen dus een daling.

Niet alle regio's vertonen dezelfde tendens

Het aantal doden in Vlaanderen is gedaald (van 54 naar 46 doden) en in Wallonië (van 58 naar 55 doden). In Brussel is het aantal verkeersdoden daarentegen gestegen (van 3 naar 7 doden). Het gaat natuurlijk maar over kleine aantallen op basis van 1 trimester, maar dan nog is de evolutie in Brussel

zeker niet positief. Het aantal letselongevallen daalt wel in de 3 regio's: van 2420 naar 2112 in Wallonië (-13%), van 5211 naar 4521 in Vlaanderen (-13%) en van 861 naar 819 in Brussel (-5%).

Ongevallen waren 2 keer dodelijker tijdens de lockdown

De ongevallen tijdens de lockdown waren twee keer dodelijker dan voor deze periode. Als je kijkt naar het aantal doden per 1000 letselongevallen, dan blijkt dat voor de eerste 2 weken van maart we uitkomen op 12 doden per 1000 letselongevallen, terwijl dat cijfer voor de tweede helft van maart tijdens de lockdown 26 doden per 1000 letselongevallen is. Het gevolg is dat over heel deze trimester bekeken de ernst sinds 2013 niet meer zo hoog geweest is. De mindere verkeersdrukte tijdens deze twee weken van de lockdown heeft er dus voor gezorgd dat sommige bestuurders veel te hard gereden hebben.

Aantal letselongevallen daalt overal fors in Vlaanderen

In Vlaanderen is er in Vlaams-Brabant een daling van het aantal doden (van 11 naar 6). In de andere provincies is er overal een quasi status quo. Het aantal letselongevallen is wel stevig gedaald in elke provincie. De grootste daling was er in Oost-Vlaanderen (-23%).

Tendensen volgens het type weggebruikers

- Daling van het aantal doden bij de voetgangers en de fietsers

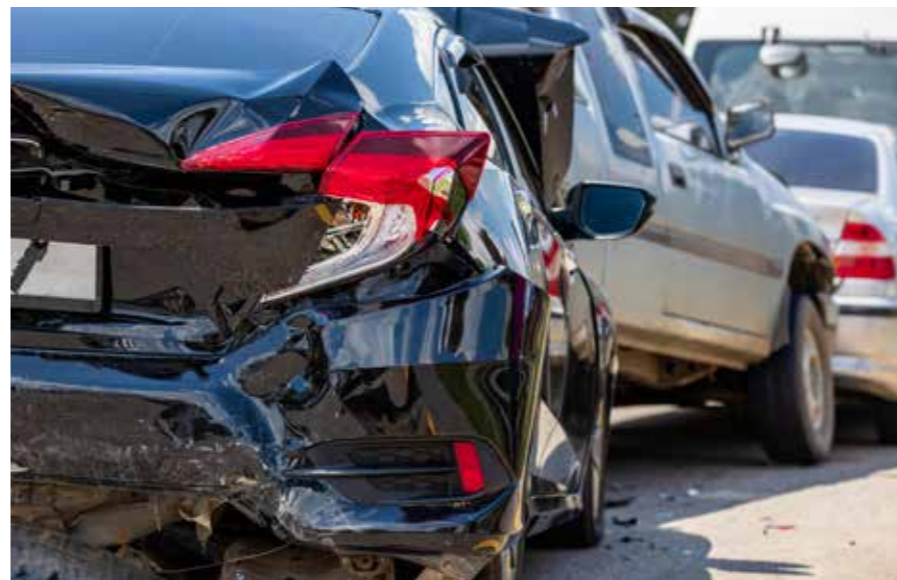
Het aantal doden is sterk gedaald bij de voetgangers (van 24 naar 16), de fietsers (van 12 naar 5), net zoals de ongevallen met een bestelwagen (van 12 naar 6). Er was geen evolutie bij de autobestuurders (54 doden) en er was een stijging bij de andere types weggebruikers, vooral bij de bromfietseren (van 2 naar 6 doden).

- Aantal letselongevallen wel gedaald voor alle types weggebruikers

Het aantal letselongevallen is wel voor alle types weggebruikers gedaald. Dat geldt zeker voor de motorrijders (-22%), de automobilisten (-18%) en de voetgangers (-18%).

Verontrustende stijging van het aantal doden op de autosnelwegen

Ondanks twee weken van lockdown tijdens dit eerste trimester is het aantal doden op onze snelwegen de laatste 10 jaar nooit zo hoog geweest: 28 dit jaar ten opzichte van 25 in 2019.

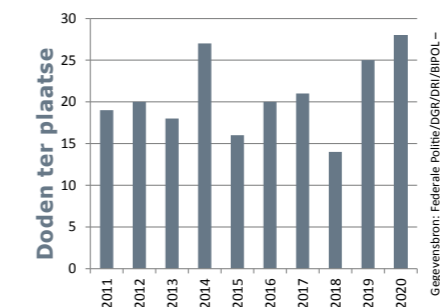


Evolutie 2019-2020 van het aantal letselongevallen en verkeersslachtoffers tijdens de eerste 6 maanden

	Eerste semester 2019	eerste semester 2020	Evolutie 2019-2020 (absolute cijfers)	Evolutie 2019-2020 %
Letselongevallen	18.094	13.885	-4.209	-23%
Totaal aantal slachtoffers	23.078	17.065	-6.013	-26%
Doden ter plaatse	237	194	-43	-18%
Gewonden	22.841	16.971	-5.970	-26%

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: Vias institute

Veranderingen in de loop der jaren in het aantal letselongevallen en het aantal dodelijke slachtoffers ter plaatse geregistreerd in het 1e kwartaal op de autosnelwegen, België



Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: Vias institute

is tijdens de eerste 6 maanden van dit jaar gedaald: -18% in vergelijking met dezelfde periode in 2019 (ofwel 194 doden in plaats van 237). Het gaat hier over de doden ter plaatse. Daarbij moeten nog de mensen toegevoegd worden die tot 30 dagen na hun ongeval overlijden in het ziekenhuis.

Het aantal gewonden daalde ook fors (van 22.841 naar 16.871, ofwel -26%), net zoals het aantal letselongevallen (van 18.094 naar 13.885, ofwel -23%). Alle indicatoren vertonen dus een daling.

Daling is groter in Wallonië

Het aantal doden in Vlaanderen is gedaald (van 104 naar 92 doden), maar de daling was nog groter in Wallonië (van 125 naar 92 doden). In Brussel ging het aantal verkeersdoden van 8 naar 10.

Het aantal letselongevallen daalt wel in ongeveer dezelfde mate in de 3 regio's: van 11.097 naar 8578 in Vlaanderen (-23%), van 5101 naar 3828 in Wallonië (-25%) en van 1896 naar 1479 in Brussel (-22%).

Ongevallen waren veel ernstiger

Het is al van 2013 dat de ongevallen tijdens de eerste 6 maanden van het jaar nog zo ernstig waren. De terugval in het verkeer en de lagere pakkans tijdens de lockdown heeft ertoe geleid dat sommige bestuurders veel te hard gereden hebben. Dit bewijst nogmaals dat controles op overdreven snelheid noodzakelijk zijn om de snelheidslimieten te laten respecteren.

Flinke stijging aantal verkeersdoden in Oost-Vlaanderen

In Vlaanderen is er in Oost-Vlaanderen een stijging van het aantal doden (van 20 naar 26). In Limburg ging het aantal doden van

18 naar 19. In de andere provincies daalde het aantal verkeersdoden.

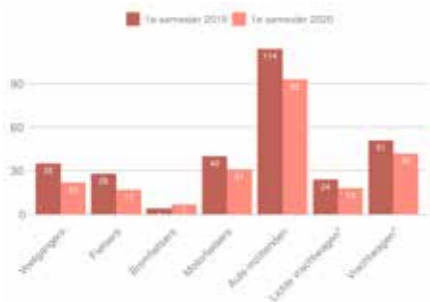
Het aantal letselongevallen is overal fors gedaald. Voor heel Vlaanderen gaat het gemiddeld over een daling met 23%.

Tendensen volgens het type weggebruikers

- Daling voor alle vervoersmiddelen, behalve voor de bromfietzers

Het aantal verkeersdoden is gedaald voor alle type weggebruikers, behalve voor de bestuurders van een bromfiet (van 4 naar 7 doden). Gezien het aantal lange verplaatsingen beperkt werd, is het niet verwonderlijk dat de daling van het aantal verkeersdoden het grootst was bij de auto-inzittenden (van 73 naar 55 doden).

Evolutie, tussen 1^o semester 2019 en 1^o semester van 2020, van het aantal geregistreerde sterfgevallen volgens het type gebruiker, België



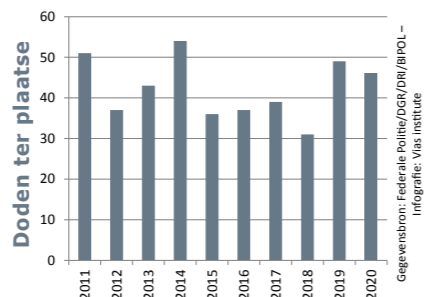
- Stijging van het aantal dodelijke ongevallen met een vrachtwagen in Oost-Vlaanderen

In Oost-Vlaanderen was er een stijging van het aantal doden in een ongeval met een vrachtwagen van 3 naar 12. 8 van de doden vielen in een ongeval op de autosnelweg.

Slechts een lichte daling van het aantal doden op de autosnelweg

Er is maar een kleine daling van het aantal doden in ongevallen op de autosnelweg in vergelijking met het eerste semester van 2019 (van 49 naar 46 doden). Als je vorig jaar buiten beschouwing laat, is dat het hoogste aantal doden van de laatste 6 jaar.

Évolution au fil des ans du nombre d'accidents corporels et du nombre de tués enregistrés au 1^{er} semestre sur les autoroutes, Belgique



Conclusie

De resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer voor de eerste 6 maanden van dit jaar zijn zeker beïnvloed door de lockdown van bijna 3 maanden waarbij de verplaatsingen sterk beperkt werden. Hierdoor zijn 43 levens gered en vielen er bijna 6000 gewonden minder op onze wegen.

Daarentegen constateren we toch een verontrustende tendens als we kijken naar de ernst van de ongevallen. Hoewel er veel minder verkeer was, hebben sommige bestuurders toch beduidend grotere risico's genomen. Het zou kunnen dat door telewerk het verkeer de komende weken toch nog vrij vlot verloopt. Toch blijft het belangrijk om te blijven controleren op overdreven snelheid en de bestuurders te wijzen op de gevaren van te snel rijden.

Benoit Godart

De volledige barometer kan je raadplegen via <https://www.vias.be/nl/onderzoek/verkeersveiligheidsbarometer/>



Belgen 'Europees kampioen' in sms sturen of lezen achter het stuur

28% van de Belgen geeft toe achter het stuur wel eens een sms te sturen of te lezen. Daarmee scoren we samen met de Grieken, het slechtste van 11 Europese landen. Steeds vaker stellen we ook de GPS al rijdend in. Een ander verontrustend fenomeen is dat 1 Belg op de 5 toegeeft wel eens rond te rijden boven de wettelijke alcohollimiet zonder naar eigen zeggen daarvan de effecten te voelen. Dit zijn enkele resultaten uit de nieuwe Europese barometer van de Fondation Vinci.

Fondation Vinci Autoroutes' bevraagt elk jaar in heel Europa weggebruikers over hun gedrag. Dit jaar werd de bevraging bij een representatieve steekproef van de bevolking gehouden in 11 Europese landen. Dit zijn de belangrijkste resultaten voor België.

2 seconden niet op de weg letten? 80% van de Belgen geeft toe dat het bij hen gebeurt

Meer dan de helft van de Belgen (53%) stelt hun GPS al rijdend in (ten opzichte van 49% in 2019). Dat is een lichte stijging en ligt ook hoger dan het Europese gemiddelde (44%). Je GPS-systeem al rijdend instellen is noch-

tans een gedrag dat perfect te vermijden valt, door op voorhand je bestemming in te voeren.

Meer dan 1 Belg op 4 (28%) geeft toe smsjes of mails te lezen of te versturen achter het stuur. We zijn daarin samen met de Grieken de weinig benijdenswaardige Europese kampioenen.

4 op de 5 Belgen (80%) geef trouwens toe wel eens gedurende 2 seconden niet op de weg te letten. Naast het gebruik van de gsm komt dat ook door iets te zoeken in de wagen of door de radio of muziek te regelen.

In die 2 seconden dat je niet oplet aan 120 m/u heb je al een afstand van 66 meter afgelegd. Let je 3 seconden niet op, heb je 100 meter afgelegd, ofwel de lengte van een voetbalveld.

11% van de Belgen geeft aan dat ze een ongeval of bijna-ongeval gehad hebben door het gebruik van de gsm in de wagen.

Nog opvallend is dat 1 Belgische bestuurder op 5 (20%) hun auto als een 'persoonlijke bubbel' ervaart waar men minder aandacht heeft voor de andere weggebruikers. In Nederland is 10% die mening toegedaan, in Frankrijk 17% en in Duitsland 9%.

Meer en meer bestuurders geven ook toe naar films of video's te kijken tijdens het rijden. 4% van de Belgen geeft dit gedrag toe. Dit is uiteraard extreem gevaarlijk gedrag omdat je aandacht op dat moment helemaal niet meer naar de weg kan gaan.

66% van de Belgische bestuurders geeft ook toe wel eens niet te vertragen in de buurt van wegenwerken. Daarmee scoren we het slechtste van alle bevroegde landen.





Alcohol achter het stuur: 1 op de 5 Belgen zegt de effecten niet te voelen

Alcohol achter het stuur blijft een groot probleem in ons land. 1 Belgische bestuurder op 5 zegt dat het hen wel eens overkomt dat ze met de wagen rijden wanneer ze boven de wettelijke limiet zitten zonder dat ze de effecten van de alcohol voelen. Dat is bijzonder hoog in vergelijking met onze buurlanden zoals Duitsland en Nederland, waar slechts 4% van de bestuurders dit gedrag stelt. In Zweden en Slovakije is dat zelfs maar 3%.

Dit cijfer toont aan dat de Belg nog altijd de impact van alcohol achter het stuur minimaliseert. Als je rondrijdt met meer dan 0,5 promille heeft de alcohol wel degelijk altijd een impact op je rijcapaciteit.

Daling van het aantal middenvakrijders op de autosnelwegen

In 2019 gaf 55% van de Belgische automobilisten aan dat ze wel eens de middenrijstrook 'bezetten' op de autosnelweg. Dit jaar is er een lichte daling naar 52%. We zien ook een daling bij het inhalen langs rechts. Vorig jaar gaf 42% aan dit gedrag te stellen, dit jaar is dat 37%. De mediabelangstelling voor dit onderwerp en de verhoging van de boetes (van 58 naar 116 euro) hebben mogelijk een rol gespeeld in deze wijziging van het gedrag.

Belgen hebben ondanks alles toch goede reputatie in Europa

Ondanks alles hebben de Belgische automobilisten een goede reputatie in de ogen van de andere Europese bestuurders. 43% van de buitenlandse bestuurders kent ons tenminste 1 positief adjectief toe. 20% van de Europeanen vindt de Belgen 'waakzaam' en 13% schat ons in als 'kalmte' chauffeurs.

Pauline DEMOLDER



Deze zomer kiezen veel landgenoten voor de wagen als vervoersmiddel om op vakantie te gaan. Als bestuurder moet je natuurlijk goed uitgeslagen aan je reis beginnen, maar het is ook belangrijk om de staat van je voertuig goed te controleren. 46% van de Belgen controleert nooit zijn bandenspanning en 63% heeft nog nooit de profiel diepte van zijn banden gemeten. Een onverwachte klapband door niet voldoende opgepompte banden kan levensgevaarlijk zijn. Het is ook belangrijk om bij het laden van je bagage ervoor te zorgen dat de bestuurder zo veel mogelijk vrij zicht heeft door de achterrauit. Vias vat enkele aandachtspunten nog eens samen.

Door de coronacrisis kiezen veel Belgen dit jaar voor een autovakantie. Of je nu in Bel-



gië blijft of een langere trip naar het buitenland onderneemt, het is belangrijk om goed voorbereid aan je reis te beginnen.

Vertrek goed uitgerust

Uit onderzoek van Vias institute blijkt dat 1 autorit op 20 in ons land uitgevoerd wordt door een slaperige bestuurder. Ongevallen door slaperigheid achter het stuur zijn vaak bijzonder ernstig. Volgens internationale schattingen kan ongeveer 20% van alle ernstige verkeersongevallen worden toegeschreven aan slaperigheid achter het stuur. Ook de afstand speelt een rol, bij trajecten vanaf 60 km is 1 op 10 bestuurders vermoeid. 's Nachts tussen middernacht en 6u is het aandeel vermoeide bestuurders het grootst.

Zorg dus dat je als bestuurder steeds minstens 8 uur hebt geslapen voor je een lange autorit aanvangt. Probeer zo veel mogelijk te vermijden om 's nachts te rijden als je de enige bent die wakker is in de wagen.

Helft Belgen checkt nooit zijn bandenspanning

Voor je vertrekt, moet je uiteraard altijd de technische staat van je wagen controleren.



Het is essentieel dat je zeker je bandenspanning checkt. Volgens een enquête van Recytyre en Vias institute blijkt dat 46% van de Belgen nooit zijn bandenspanning checkt.

Een band die niet hard genoeg opgepompt is, kan leiden tot een klapband en dat is levensgevaarlijk. Uit Frans onderzoek blijkt dat 1 op de 5 dodelijke ongevallen op de autosnelwegen in de maand augustus te wijten is aan een klapband omdat er niet voldoende spanning op de banden zat.

Als je wagen zwaar geladen is, mag je zelfs een beetje extra spanning op de banden zetten. De ideale bandenspanning voor je wagen vind je in de deurstijl van de bestuurder, in het onderhoudsboekje of in je tankklep.

Het is eveneens belangrijk om de profiel­diepte van je band te controleren. Een band die afgesleten is, vergroot de kans op een lekke band of op aquaplaning.

63% van de Belgen heeft nog nooit de profiel­diepte van zijn banden nagekeken. Nauwelijks 1 op de 3 Belgen weet dat minimum profiel­diepte van een band 1,6 millimeter is. Vanaf dat je profiel­diepte nog maar 3 millimeter is, raden we aan de band te vervan­gen.

Zorg zeker dat je ook je oliepeil gecontro­leerd hebt en het vloeistofreservoir voor je ruitenwisser bijgevuld hebt.

Zorg voor vrij zicht door de achterraut

Als je op reis vertrekt, heb je natuurlijk vaak veel bagage mee die vervoerd moet wor­

den. De zwaarste bagage moet je steeds zo laag mogelijk in de koffer laden.

Voor de bestuurder is het belangrijk dat hij steeds een zo goed mogelijk zicht heeft. Zorg er dus voor dat je bagage het zicht door de achterraut niet kan belemmeren. Leg dus zeker niet veel spullen op de hoedeplank.

Als je een koffer op het dak hebt, of een fietsenrek, moet je altijd extra controleren dat je die volgens de voorschriften bevestigd hebt.

Een thermos van 2 kilo kan een dodelijk projectiel worden

Vermijd om voorwerpen los te laten rond­slingeren in de wagen.

Uit een experiment met een eenvoudige thermoskan (van 2 kg) die los op de ach­terbank lag, is gebleken dat bij bruusk remmen tegen een snelheid van 80 km/u, deze thermos een massa van bijna 60kilo wordt! Je thermosfles steek je dus best weg in de koffer voor hij je kan verwonden.

Pauzeer elke twee uur

Nu je helemaal vertrekkensklaar bent, is het belangrijk om ook tijdens je rit voldoende rustmomenten in te bouwen. Pauzeer daar­om na maximum twee uur voor even de be­nen te strekken, iets te eten of te drinken.

Als je van bestuurder kan wisselen, zorgt dat er ook voor dat je langer fris blijft. Veilige reis!

Stef WILLEMS



Tijdens de 'Week van de Mobiliteit' lanceerde Vias #MOBIjourney. Dat is onze nieuwe geïntegreerde methode om mobiliteitsproblemen binnen organisaties aan te pakken.

De aanpak bestaat erin dat onze experts de bestaande situatie in je onderneming in kaart brengen en aan de hand daarvan een strategie voorstellen met een bijbehorende set van geavanceerde oplossingen voor de uitdagingen.

Er zijn ontzettend veel mobiliteitsaspecten en problemen die zo kunnen verbeteren. Dat gaat van het tot stand brengen -van een verschuiving van de vervoersmodus waarmee je werknemers naar het werk komen, tot het verlagen van de kosten van het wagenpark, het invoeren van een mobiliteitsbudget, tot het toegankelijk maken van je bedrijfsterrein voor ieder type weggebruiker.

Vias hanteert tijdens dit traject een holistische aanpak die helpt om de uitdagingen van vandaag en morgen aan te gaan. Een mobiliteit die duurzaam, intelligent en veilig is.



Leer hoe onze ervaring je kan helpen om de meest ambitieuze doelstellingen van je onderneming te realiseren

Contacteer onze experts

