

Eerste autonome shuttle getest

Mist: welke rijstijl aannemen?

Profiel van recidivisten

Drugs: 5^e verjaardag van de vormingen "Driver Improvement"



04.

KORTE BERICHTEN

4. De wereld van verkeersveiligheid in één oogopslag.

08.

ONGEVALLEN

8. 19 november was er de internationale herdenkingsdag voor verkeersslachtoffers. Dat was het moment om ook eens stil te staan bij de gevolgen die ongevallen kunnen hebben op de slachtoffers.

10. Vias institute heeft de dodelijk ongevallen op de Belgisch autosnelwegen van 2014 en 2015 bestudeerd. Dit zijn de belangrijkste resultaten.

15.

DRUGS

15. Ter gelegenheid van de 5^{de} verjaardag van de 'Driver Improvement' vorming over drugs achter het stuur, werd er een studiedag georganiseerd.

16.

GEDRAG

16. Dit zijn 10 zaken die je moet vermijden achter het stuur als je deze winter zonder problemen wil doorkomen.

18. De middenrijstrook bezetten op de autosnelweg en het niet gebruiken van de richtingaanwijzer binnen de bebouwde kom worden beoordeeld als de meest vervelende gedragingen.

22.

RIJOMSTANDIGHEDEN

22. Na de omschakeling naar het winteruur is er forse stijging tijdens de avondspits van het aantal zwaargewonde en dode bij voetgangers.

24. Bestuurders passen hun gedrag niet voldoende aan bij mist. Dit kan een nefaste impact op de verkeersveiligheid hebben.

26.

VOERTUIGEN

26. Voor het eerst werd in België een autonome shuttle zonder bestuurder getest.

29.

BOETEPOLITIEK

29. 1967-2017 : de alcoholtest bestaat 50 jaar. We blikken terug op deze uitvinding die een revolutie betekende voor de verkeersveiligheid.

30. Studie van het profiel van recidivisten op basis van juridische dossiers van de politierechtbanken van Leuven en Mechelen.

COLOFON

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

Redactie: Annelies Develtere, Stijn Daniels, Nathalie Focant, Jean-François Gaillet, Benoit Godart, Michèle Guillaume, Quentin Lequeux, Jean-Christophe Meunier, Ricardo Nieuwkamp, Nina Nuyttens, Annelies Schoeters, Peter Silverans, Freya Sloomans, Stef Willems.

Layout: Ria De Geyter

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

Tel.: 02/244.15.11 - Fax: 02/216.43.42 - 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

De Lidar, een uitstekende manier om de verkeersveiligheid te verbeteren

Een Lidar radar is op de Haachtsesteenweg in Brussel geplaatst, vlak tegenover de gebouwen van Vias institute tijdens ongeveer een week in juli en een week in augustus. De snelheid op dat stuk is beperkt tot 50 km/h. De Lidar flitste telkens in één richting, en die was verschillend in juli tov augustus.

De Haachtsesteenweg is een grote verkeersas om Brussel binnen te rijden en ze is kaarsrecht. Er zijn de laatste jaren verschillende ongevallen gebeurd, waarvan enkele met dodelijke afloop. De locatie om de Lidar te plaatsen is dus niet toevallig gekozen.

Vias institute heeft zelf een klein onderzoek gedaan en ook een snelheidsmeter dicht bij de radar geplaatst. Het doel was om na te gaan of de aanwezigheid van de Lidar echt een effect heeft op de verkeersveiligheid. We hebben daarom de resultaten vergeleken tijdens de aanwezigheid van de Lidar en wanneer hij er niet stond. We stelden grote verschillen vast: enkele voorbeelden

- Tijdens de dag respecteerden 64% van de bestuurders de snelheidslimiet als de Lidar er stond, slechts 36% nadat de Lidar was weggenomen

- Tijdens de nacht respecteerden 51% van de bestuurders de snelheidslimiet als de Lidar er stond, slechts 26% nadat de Lidar is weggenomen.
- Tijdens de nacht rijdt 2% van de bestuurders aan meer dan 70 km/h als de Lidar er staat, 10% als hij er niet staat!

Ondanks alle campagnes en de opgedreven controles, zien sommige bestuurders de openbare weg nog steeds als een Formule 1 circuit, zelfs doorheen de dag. Zo stelde onze snelheidsmeter op een dinsdag om 17U30 een motorrijder vast die tegen 141 km/h voorbijscheurde. Het record is echter 161 km/h voor een wagen om 23u27. We stelden 12 snelheden boven de 140 km/h vast!

Waarom hebben sommige auto's een stuur aan de rechterkant?

Meestal zit het stuur aan de linkerkant en rijden we rechts op de weg. Er bestaan echter voertuigen met een stuur aan de rechterkant. En in sommige landen, met name Groot-Brittannië, wordt er links op de weg gereden. Waarom is dat? De Engelsen rijden links en het stuur van hun auto zit rechts. In meer dan drie vierde van alle landen ter wereld zit het stuur aan de linkerkant en wordt er rechts gereden. Dit verschil dateert van

eeuwen terug. In de middeleeuwen waren er, net als vandaag trouwens, veel meer rechtshandigen dan linkshandigen. De ridders droegen hun zwaard dus links om het snel en vlotter te kunnen trekken. Om ervoor te zorgen dat de zwaarden elkaar niet raakten, wat een teken van provocatie was, gebeurde het verkeer te paard aan de linkerkant. Op het einde van de XVIIIde eeuw verscheen er in Amerika een nieuw type kar: de Conestoga. Deze kar had 4 grote wielen en werd getrokken door 6 of 8 muilezels die paarsgewijs voorgespannen waren. Om het span zo goed mogelijk onder controle te houden, ging de voerman op het paard linksachter zitten (met de zweep in de rechterhand). Deze karren begonnen bijgevolg automatisch rechts te rijden. In 1792 werd rechts rijden verplicht in Pennsylvania. Ook in Europa werd de Conestoga heel populair en ging men net als in Amerika rechts rijden. Het Verenigd Koninkrijk was niet onder de indruk van de Conestoga en verkoos een kleiner model dat getrokken werd door slechts één paar paarden en voorzien was van een bok. Om de passagier niet te hinderen met zijn zweep, ging de voerman rechts zitten (met de zweep in de rechterhand) en kon hij zo de manoeuvres aan de vrije kant in de gaten houden. De Engelsen bleven dus links op de weg rijden.

De eerste auto's hadden rechts aan de buitentkant een handrem (zodat deze krachtiger met de rechterhand aangetrokken kon worden). De bestuurdersplaats bevond zich dus aan de rechterkant. Zo kon de bestuurder ook zien of de wielen niet van de baan gingen. Later verhuisde de handrem naar het midden van de auto. De autofabrikanten verplaatsten de bestuurdersplaats dus logischerwijs naar links, opdat de rem bediend kon blijven worden met de rechterhand ... alleen de Britten veranderden niets.



Bob en trots erop

Vandaag is 'BOB' nog geen algemene regel bij Belgische bestuurders. Het is nog steeds sociaal aanvaard om drinken en rijden te combineren. Zo geeft liefst 1 Belg op de 3 toe afgelopen maand onder invloed van alcohol te hebben gereden en gebeuren er elke dag in ons land gemiddeld 12 ongevallen waarbij een bestuurder positief blies. Om hier verandering in te brengen, speelt de nieuwe wintercampagne in op het gevoel van trots om BOB te zijn.

Hoewel volgens de metingen van Vias institute het percentage bestuurders die onder invloed van alcohol rijdt gemiddeld tussen 2 en 3% ligt, zijn ze wel verantwoordelijk voor een proportioneel groot deel van de verkeersongevallen. Zo test ongeveer 1 op de 10 automobilisten positief na een ongeval met lichamelijk letsel. In absolute cijfers kwam dit in 2016 neer op bijna 4.300 ongevallen waarbij bleek dat minstens één bestuurder onder invloed van alcohol was.

Deze winter is de start van een gloednieuw BOB-hoofdstuk. De boodschap is duidelijker dan ooit: 'BOB en trots erop'. Het is BOB die ervoor zorgt dat zijn/haar partner, kinderen, familie, vrienden, collega's of klanten veilig thuiskomen. Hij kiest ervoor om te rijden en daarom alleen non-alcoholische drankjes te drinken of hij reserveert een taxi voor



bob.be

iedereen, geeft advies over het openbaar vervoer, bereidt een gezellige logeerplaats voor... BOB betekent dus op voorhand de oplossing kiezen voor een veilige terugkeer. Kortom, BOB is een houding waar je trots op mag zijn!

Langs de (auto-)wegen in Vlaanderen en Wallonië zullen honderden affiches zichtbaar zijn met trotse BOBs. In Brussel worden de MIVB-bussen in de kleuren van BOB geschilderd. In Vlaanderen doet De Lijn hetzelfde. Alle lokale besturen en politiezones zullen ingeschakeld worden om het bewustzijn over BOB te vergroten.

Het doel: de BOBs uit hun stad, gemeente, politiezone op de voorgrond zetten als ambassadeurs voor de verkeersveiligheid en laten zien dat ze trots op hen zijn. Zij ontvangen hiervoor binnenkort communicatiemateriaal: niet alleen banners en berichten om online te plaatsen, maar ook personaliseerbare posters en geanimeerde filmpjes om op de gemeentelijk infoschermen te tonen.

Ten slotte zullen de leden van de Belgische Brouwers op enkele kerstmarkten en nieuwjaarsrecepties gratis BOBtails schenken aan de aanwezig BOB's. Dit zijn lekkere cocktails bereid met niet-alcoholische bieren.

Rijhulpsystemen verplicht?

Volgens het Europees Parlement "moeten alle nieuwe auto's uitgerust worden met nieuwe rijhulpsystemen die voetgangers detecteren, automatisch remmen en de snelheid aanpassen". Dat stellen de parlement-

sleden in een resolutie. De Europese Unie (EU) wil het aantal verkeers-doden tegen 2020 halveren tot minder dan 16.000 per jaar, maar het lukt al enkele jaren niet meer om het dodental voldoende te doen dalen om dit doel te bereiken. Er sterven elk jaar nog meer dan 25.000 mensen op de Europese wegen. De verplichte installatie van rijhulpsystemen, zoals een noodremstelsysteem, zou het aantal doden kunnen verminderen.

De Europarlementsleden denken in het bijzonder aan systemen die zwakke weggebruikers detecteren, die een auto automatisch doen vertragen om een aanrijding te voorkomen of die de bestuurders helpen om binnen de snelheidslimieten en op hun rijstrook te blijven.

Duurdere modellen zijn soms al uitgerust met dergelijke systemen, maar volgens de Europarlementsleden zouden ze in alle nieuwe auto's geïnstalleerd moeten worden. De Europese Commissie zou in de loop van volgend jaar nieuwe veiligheidsstandaarden voor personenwagens moeten voorstellen.

De resolutie is ook gefocust op de bescherming van zwakke weggebruikers. Het is verontrustend te moeten vaststellen dat de slachtoffers van dodelijke verkeersongevallen in de steden voor meer dan de helft uit voetgangers en fietsers bestaan. Ook alcohol blijft een groot probleem. Een kwart van de dodelijke verkeersongevallen is te wijten aan alcoholgebruik.

Het Parlement vraagt aan de Commissie om onderzoek te doen naar de toegevoegde waarde van een nullimiet voor onervaren bestuurders en professionele chauffeurs.

	2016	2017	Evolutie 2016-2017 #	Evolutie 2016-2017 %
Letselongevallen	29.681	27.966	- 1715	- 5,8%
Aantal slachtoffers	38.572	36.098	- 2474	- 6,4%
Doden ter plaatse	407	363	- 44	- 10,8%
Gewonden	38.165	35.735	- 2430	- 6,4%

Bron gegevens: Federale Politie/DGR/DRII/BIPOL - Infografie: Vias institute

Aantal doden op onze Belgische wegen daalt

Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute is het aantal doden ter plaatse op onze wegen gevoelig gedaald in de eerste 9 maanden van dit jaar vergeleken met dezelfde periode in 2016: -11%. Nooit eerder vielen er minder verkeersdoden. Het aantal letselongevallen vertoont ook een daling: -6%. Het Brussels Gewest kent een lichte stijging van het aantal verkeersdoden (+3 doden).

Het aantal doden ter plaatse is sterk gedaald op onze wegen in de eerste 9 maanden van dit jaar: -11% in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar (ofwel 363 doden ter plaatse in plaats van 407). Nooit eerder vielen er minder verkeersdoden.

Ook het aantal gewonden daalt (van 38.165 naar 35.735, ofwel -6%), net zoals het aantal letselongevallen (van 29.681 naar 27.966, ofwel -6%). Al deze indicatoren zitten op het laagste niveau sinds de start van de verkeersveiligheidsbarometer in 2004.

Het aantal doden is fors gedaald op de Vlaamse wegen (van 202 naar 168 doden, ofwel -17%) dan in Wallonië (van 198 naar 185, ofwel -7%). Vlaanderen laat een laagterecord optekenen, terwijl er in Wallonië in 2014 betere resultaten werden opgetekend. In Brussel is het aantal doden wel gestegen van 7 naar 10. Het aantal letselongevallen en gewonden daalt wel in de 3 gewesten.

In Vlaanderen noteren we in elke provincie een daling van het aantal letselongevallen. De daling is het sterkst in Limburg

(-14,5%). Het aantal doden daalt bijna overal, in West-Vlaanderen (-19 doden) en Oost-Vlaanderen (-18) is de daling het grootst. Er is enkel een forse stijging van het aantal verkeersdoden in de provincie Antwerpen. Daar vielen er 20 doden meer. Het is al van 2011 geleden dat het er nog zoveel waren. De stijging is vooral opvallend bij de voetgangers (van 2 naar 11 doden ter plaatse) en bij de motorrijders (van 1 naar 9 doden).

Het aantal letselongevallen vermindert voor alle types weggebruikers, behalve voor de ongevallen met vrachtwagens. (+1%). De grootste daling zien we bij de bromfietsen (-14%).

Hoewel het aantal letselongevallen met een bromfiets nog nooit zo laag was, is het aantal doden in deze ongevallen wel gestegen van 7 naar 16. Ze zijn dus ernstiger geworden. Het aantal doden onder de voetgangers is licht gestegen (van 44 naar 47 doden). Daarentegen is het aantal ongevallen waarbij een wagen betrokken is het sterkst gedaald (van 209 naar 175 doden).

Alleen tijdens de weknachten is er geen daling genoteerd van het aantal letselongevallen, maar stagneren de cijfers. Wat het aantal doden betreft, is de daling het grootst tijdens het weekend (-31 doden). In de week vielen er 13 doden minder.

Het aantal ongevallen waarbij een jonge bestuurder betrokken is (tussen 18-24 jaar), is met 9% gedaald en het aantal doden in deze ongevallen daalde met 12%. Dat zijn de beste resultaten ooit. De afgelopen 10 jaar is het aantal jongeren dat in het verkeer

omkwam zelfs met meer dan 50% gedaald! Dat is de meest gunstige tendens van de barometer.

www.vias.be/nl/onderzoek/verkeersveiligheidsbarometer

Tesla: verzekeraar verlaagt de premie met 5% voor de Autopilot

De Autopilot van Tesla kan de verzekeringspremie doen dalen. Direct Line, een van de grootste Britse verzekeringsmaatschappijen, wil semiautonom rijden promoten. De verzekeraar biedt een korting van 5% aan alle bestuurders die het geassisteerd navigatiesysteem Autopilot gebruiken. Voor Direct Line is de Tesla geen auto zoals alle andere. De verzekeraar wil bestuurders belonen die opteren voor nieuwe geïntegreerde technologieën. Een relevante economische afweging, want deze software verhoogt de veiligheid van de wegen en automobilisten. "Het aantal ongevallen is met 40% gedaald sinds de invoering van het Autopilot-systeem in de auto's van Tesla", vermeldt een analist. Het systeem is nochtans betrokken geweest bij een dodelijk ongeval. De bestuurder had echter al 7 alarmsignalen gekregen voordat het ongeval zich voordeed. Direct Line heeft er alle vertrouwen in. "Aangezien de bestuurder de controle over de auto behoudt, verzekeren wij de Tesla zoals elke andere auto. Maar deze korting is wel een kans om te leren en ons voor te bereiden op de toekomst", verklaart de verzekeringsmaatschappij.

Een nieuwe Autopilot met nog betere prestaties. Met deze aanbieding wordt Direct Line de eerste verzekeraar die dit soort van korting aanbiedt buiten de Verenigde Staten. De huidige Autopilot behoort tot niveau 2 van rijhulpsystemen. Tesla onthulde in juni een nieuwe, performantere versie. Model X beschikt over sensors die krachtig genoeg zijn voor volledige autonomie, maar de autobouwer wijst er echter op dat zijn auto's nog niet autonoom rijden. Laat het stuur dus nooit los, ook niet met de Autopilot. Tesla is heel tevreden met deze maatregel die boordcomputers promoot.



Binnenkort 80 km/u in Frankrijk?

In 2018 moeten we misschien onze voet een beetje van het gaspedaal halen op de Franse departementale en nationale wegen. De regering wil zo iets ondernemen tegen de slechte resultaten qua verkeersveiligheid. In 2016 kwamen immers 3477 mensen om het leven op de Franse wegen. Dat zijn 9 doden per dag! Emmanuel Macron, president van Frankrijk, benadrukte begin september in het bijzijn van de prefecten dat "deze situatie onaanvaardbaar is en dat een ambitieuze en gezamenlijke reactie noodzakelijk is". De regering denkt erover na om de snelheid te beperken tot 80 km/u in plaats van 90 op de grote tweerichtingswegen zonder vangrails of muurtjes. Dit komt overeen met bijna 400.000 km wegen. Het toekomstige verkeersveiligheidsplan, dat verwacht wordt tegen januari, zou die 80 km/u kunnen veralgemenen, terwijl de vorige ambtstermijn genoeg nam met een voorzichtige test van 81 km waarvan de resultaten nog altijd niet bekend zijn. Een beetje tijd verliezen, je vaste rijgewoonten moeten veranderen omdat je anders geflitst kan worden, vastzitten achter een vrachtwagen, ... allemaal redenen tot gemopper voor de automobilist.

Er wordt op dit ogenblik overleg gepleegd met experts en verkozenen bij de verschillende ministeries. Sommigen stellen voor om 70, 80 of 90 km/u toe te staan naargelang van de gevaarlijkheidsgraad van de verschillende stukken weg. De 'Ligue contre la violence routière' (Franse bond tegen verkeersgeweld) herhaalt echter al jaren, en kan dit ook staven met onderzoek, dat een snelheid van 80 km/u het aantal doden zal doen dalen: "elk jaar zouden er zo 450 overlijdens voorkomen kunnen worden", berekent voorzitter Chantal Perrichon.

Naast deze ingrijpende maatregel van 80 km/u bestudeert de regering andere prioritaire pistes om het aantal verkeersdoden te beperken. Elektrische steps en hoverboards zouden onder andere verboden moeten worden op de stoep. Aangezien het sterftecijfer bij de voetgangers vorig jaar sterk gestegen is (+19% in vergelijking met 2015), zou de regering dit verzoek van ver-

enigingen en bonden wel eens kunnen inwilligen. Wanneer deze persoonlijke voortbewegingstoestellen op volle snelheid komen, zouden zij het fietspad moeten gebruiken. Dit is al zo in België. Er zou ook overwogen kunnen worden om telefoneren achter het stuur - momenteel bestraft met een boete van 135 euro en 3 punten minder op het rijbewijs - zwaarder te sanctioneren. Eén op de tien ongevallen wordt immers veroorzaakt door het gebruik van een smartphone.



Inschrijving van bromfietsen

Sinds december 2015 moeten alle bromfietsen en lichte vierwielers die in het verkeer gebracht worden in België ingeschreven zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Er werd een regularisatieperiode met preregistratie bij bpost voorzien om de eigenaars van een bromfiets de kans te geven hun voertuig in te schrijven. Op 11 december 2017 liep deze periode af. Dit betekent ook het einde van de preregistratie via de kantoren van bpost. Voortaan zal elke persoon die een tweedehandsbromfiets of -vierwieler wil inschrijven, de procedure moeten volgen die ook geldt voor geïmporteerde tweedehandsvoertuigen. Dit wil zeggen dat de eigenaar zijn voertuig eerst moet aangeven bij het Bureau voor Douane en Accijnzen



(inklaring), dat een aanvraagformulier voor inschrijving aflevert. Bromfietsen die echter al gepreregistreerd werden via bpost vóór 11 december 2017 zullen nog worden ingeschreven zonder inklaring en via WebDIV.

Frankrijk: nieuwe clip over de veiligheidsgordel

"Attachez votre ceinture, attachez-vous à la vie". Dit is de slogan van de laatste sensibiliseringscampagne die gelanceerd werd door 'La Sécurité Routière' (Franse overheidsdienst voor verkeersveiligheid). In 2016 stierven 354 mensen (20% van de dodelijke auto-ongevallen) omdat zij hun veiligheidsgordel niet of verkeerd droegen en dit ongeacht hun plaats in de auto. Om de aandacht te vestigen op het belang van het dragen van een veiligheidsgordel (een automatische en elementaire handeling), besloot 'La Sécurité Routière' een schokkende clip te verspreiden. Op de achtergrond speelt sombere en plechtige muziek. We zien een gezin in tranen dat bedolven wordt onder glasscherven. De scherven van de uiteengespatte voorruit van de auto die bestuurd wordt door de oudste van de kinderen. Hij draagt zijn veiligheidsgordel niet op het ogenblik van het ongeval. Volgens de cijfers gepubliceerd door 'La Sécurité Routière' was drie vierde van de dodelijke verkeersslachtoffers die hun gordel niet droegen in 2016 ook de bestuurder van de auto. Het gaat hier vooral om professionelen die voortdurend in en uit hun auto moeten stappen. Er zijn echter ook veel passagiers die niet weten dat ze zowel vooraan als achteraan in de auto even kwetsbaar zijn. 'La Sécurité Routière' wil er daarom nog even op wijzen dat een aanrijding of schok tegen een snelheid van 50 km/u voor alle passagiers van een voertuig gelijkstaat met een val van een flatgebouw van vier verdiepingen hoog. Om haar woorden kracht bij te zetten, heeft ze op Youtube beelden verspreid van een crashtest die gemaakt werd met een camera die bevestigd was op een kind dat achteraan zat zonder gordel.

www.securite-routiere.gouv.fr/conseils-pour-une-route-plus-sure/conseils-pratiques/mon-vehicule/la-ceinture-de-securite



Meer dan 1 op 3 gehospitaliseerden na een ongeval was bestuurder van een tweewieler

In de afgelopen 10 jaar zijn meer dan 55 000 personen zwaargewond geraakt in een verkeersongeval. Dat is ongeveer het inwoneraantal van Roeselare of Sint-Lambrechts-Woluwe. De bestuurders van tweewielers zijn het vaakst betrokken. Volgens een nieuwe studie van Vias institute zijn meer dan 37% van de weggebruikers die minstens een nacht in het ziekenhuis verblijven na een ongeval fietsers of bestuurders van een gemotoriseerde tweewieler. In meer dan 1 geval op 4 gaat het over een zwaar letsel. Op 19 november was het de internationale herdenkingsdag voor verkeersslachtoffers. Dat was het moment om even stil te staan bij de gevolgen die een verkeersongeval kan hebben op de slachtoffers.

Vaak wordt er alleen over de dodelijke slachtoffers gesproken na een verkeersongeval. Maar er zijn uiteraard ook nog alle andere slachtoffers die de gevolgen van hun ongeval vaak levenslang dragen. Een grote groep onder hen zijn de bestuurders van tweewielers. Zo zijn er in deze groep meer dan 20 000 zwaargewonden gevallen in de laatste 10 jaar, op een totaal van 55 000 zwaargewonde slachtoffers. De bestuurders van tweewielers vertegenwoordigen

duis iets meer dan een derde (37%) van alle zwaargewonden, terwijl de fietsers en de gemotoriseerde tweewielers respectievelijk slechts 6% en 1% van alle afgelegde kilometers in het verkeer in België afleggen.

Een nieuwe studie van Vias institute heeft in kaart gebracht welk soort verwondingen deze mensen hebben en wat de praktische gevolgen zijn van deze ongevallen.

Resultaten van de 'Recover' studie

Vias institute heeft de ziekenhuisgegevens van alle spoeddiensten in België geanalyseerd. Het is de eerste keer dat zo een studie in België uitgevoerd is. 26% van alle gehospitaliseerde weggebruikers na een verkeersongeval waren fietsers en 11% waren bestuurders van gemotoriseerde tweewielers.

De meest ernstige verwondingen bij senioren.

Hoe ouder de fietser, hoe groter de gevolgen zijn van zijn ongeval. Deze relatie tussen leeftijd en de aard van de blessure is minder evident voor de gemotoriseerde tweewielers.

In het algemeen, en dat geldt zeker voor jongere weggebruikers, zijn de gevolgen nog ernstiger voor de gemotoriseerde tweewielers dan voor de fietsers.

Auto betrokken? 5 keer meer kans om te overlijden.

In 15% van de ongevallen met een fietser is een gemotoriseerd voertuig betrokken. Het vergroot de gevolgen voor de fietser. Het risico om te overlijden ligt immers 5 keer hoger, de ernst van de verwondingen stijgt met 30% en de gemiddelde opnameduur in het ziekenhuis stijgt naar gemiddeld 11 dagen. Als er geen gemotoriseerd voertuig zoals een auto of een vrachtwagen betrokken is, dan is de gemiddelde opnameduur 7 dagen.

Hoofdlletsels voor de fietsers, onderste ledematen voor de motorrijders.

Als we kijken waar mensen hun verwondingen oplopen, dan komen hoofdlletsels het meest voor bij fietsers (35%), gevolg door de bovenste ledematen (28%), onderste ledematen (19%) en de borst (10%).

Voor de bestuurders van gemotoriseerde tweewielers, gaat het eerder om de onderste ledematen (33%), bovenste ledematen (25%), het hoofd (19%) en de borst (15%)

Resultaten van de Mylac-studie

'My Life After the Crash' is een Europees project waarbij verkeersslachtoffers van 20

landen gecontacteerd zijn door slachtofferverenigingen of hulpverenigingen voor mensen met een handicap. Het doel was om een globaal beeld te krijgen van alle mogelijke gevolgen van een verkeersongeval.

Twee derde van alle bestuurders van een tweewieler (67%) die slachtoffer werd en die deelnam aan deze studie gaf aan nooit helemaal hersteld te zijn na hun ongeval.

Gevolgen op hun beroepsleven

Voor 1 op 20 fietsers (5%) die deelnam aan deze studie en 1 motorrijder op 10 (10%) is een naaste moeten stoppen met werken om voor het slachtoffer te zorgen

6 op 10 fietsers (61%) en ongeveer de helft van de motorrijders (45%) die betrokken waren in een ongeval hebben hun beroepsleven even moeten stopzetten. 11% is zelfs definitief moeten stoppen met werken of studeren.

Conclusie

De gevolgen van een verkeersongeval liggen niet enkel op het medische vlak. De slachtoffers en hun omgeving dragen de gevolgen vaak heel hun leven op verschillende domeinen, niet enkel medisch maar ook psychologisch en financieel. Vooral de bestuurders van tweewielers betalen een zware tol. Hun grote kwetsbaarheid verklaart hun betrokkenheid in zwaardere ongevallen.

De internationale herdenkingsdag voor verkeersslachtoffers op 19 november was uiteraard het moment om te denken aan alle mensen die om het leven zijn gekomen in het verkeer. Maar we mogen die talloze slachtoffers niet vergeten die hun ongeval overleefden, maar voor de rest van hun leven getekend zijn. Ook hun families en vrienden lijden mee.'

Financiële gevolgen

Ook de financiële gevolgen zijn groot. Voor 1 fietser op 7 (14%) en voor 1 bestuurder op 5 van een gemotoriseerde tweewieler betekende het ongeval een inkomensverlies van meer dan 1000 euro per maand.

Gevolgen op hun woonomstandigheden.

1 fietser op 10 (10%) en 1 gemotoriseerde tweewieler op 5 (21%) is moeten verhuizen naar een meer aangepaste omgeving omwille van hun medische toestand.

Benoit GODART



Autosnelwegen: 1 dodelijk ongeval op 3 gebeurt in de nabijheid van een op- of afrit

Vias institute heeft de dodelijke ongevallen bestudeerd op de Belgische autosnelwegen die plaatsvonden in 2014 en 2015. De studie is een vervolg op de studie 'Doden op de snelweg. Diepteanalyse van de dodelijke verkeersongevallen op de Belgische autosnelwegen van 2009 tot 2013'. Voor bepaalde onderdelen van dit rapport worden de cijfers uit deze eerdere periode mee opgenomen in de analyse. Het doel van deze studie is om een beter zicht te krijgen op de omstandigheden en oorzaken van dodelijke ongevallen op snelwegen.

In België wordt 38% van de voertuigkilometers op autosnelwegen afgelegd, terwijl 15% van de doden 30 dagen en 10% van de ge-

wonden op dit type weg vallen. Het aandeel letselongevallen is dus lager dan we zouden verwachten op basis van de afgelegde kilometers. De ernstscore van ongevallen op autosnelwegen (het aantal doden per 1000 ongevallen) is echter hoger dan op andere type wegen.

Het ongevalsrisico, gedefinieerd als het jaarlijks aantal dodelijke verkeersongevallen per miljoen gereden voertuigkilometer, is hoger in Wallonië (0,27) dan in Vlaanderen (0,19). In Brussel bedraagt het ongevalsrisico 0,45. Het aantal dodelijke ongevallen per jaar per 100 kilometer snelweg (ook wel het wegrisico genoemd) ligt dan weer wat hoger in Vlaanderen (gemiddeld 5,4 dodelijke ongevallen per jaar per 100 km autosnelweg) dan in Wallonië (gemiddeld 4,2 dodelijke ongevallen per jaar per 100 km

autosnelweg). Het wegrisico in Brussel bedraagt 11,1.

De analyse is gebaseerd op de gegevens in de processen-verbaal (PV's) die door de politie werden opgemaakt. Deze methode levert een belangrijke meerwaarde op ten opzichte van de analyse van de officiële ongevallenstatistieken. Het is mogelijk verder te kijken dan de kenmerken van ongevallen zoals die in het Verkeersongevallenformulier (VOF) geregistreerd worden. Ook de ongevalsfactoren kunnen in kaart gebracht worden, en er kunnen 'typische', vaak voorkomende ongevalconfiguraties achterhaald worden. Op die manier kunnen beleidsaanbevelingen (met als doel het verminderen van het aantal ongevallen) specifiekere geformuleerd worden.



Belangrijkste resultaten

In 2014 en 2015 gebeurden er in het totaal 158 dodelijke ongevallen op autosnelwegen. Hierbij vielen er 182 doden, 59 zwaarwonden en 102 lichtgewonden.

1. Kenmerken van de bestudeerde ongevallen

Algemene omstandigheden van de ongevallen

De belangrijkste bevindingen met betrekking tot de algemene omstandigheden zijn:

- Van de 158 ongevallen in 2014 en 2015 vonden er 89 plaats in Vlaanderen (56%), 67 in Wallonië (42%) en 2 in Brussel (1%).
- Het merendeel van deze dodelijke ongevallen (61%) vond plaats tijdens de dag, 44% op weekdays en 17% op weekends. 39% van de ongevallen gebeurden tijdens de nacht, evenredig verdeeld over weeknachten en weekendnachten. Als we het tijdstip van de dodelijke ongevallen op autosnelwegen vergelijken met dodelijke ongevallen op andere wegen of ongevallen op autosnelwegen zonder dodelijke afloop, dan valt op dat deze veel vaker 's (in bijna 4 op 10 van de gevallen) nachts gebeuren, zowel tijdens de week als het weekend.
- Ongeveer de helft van de dodelijke ongevallen vond plaats bij daglicht. Eén derde van de ongevallen gebeurde bij duisternis waarbij de openbare verlichting in werking was en een zesde van de ongevallen gebeurde bij duisternis zonder openbare verlichting. Een vergelijking van dodelijke ongevallen op autosnelwegen met andere typen ongevallen leert ons dat het percentage ongevallen op autosnelwegen bij volledige duisternis (dus zonder openbare verlichting in werking) iets groter is.
- Er vielen jaarlijks gemiddeld 6 doden per 100 kilometer autosnelweg.
- De meerderheid van de ongevallen (87%) vond plaats bij droog weer. In 12% van de

ongevallen regende het toen het ongeval plaatsvond. Andere weersomstandigheden komen amper voor. In België regent het gemiddeld 6% van de tijd.

- 40% van de ongevallen zijn éénzijdige ongevallen, waarin maar één voertuig betrokken is.

Kenmerken van de infrastructuur

In verband met de kenmerken van de infrastructuur deden we de volgende vaststellingen:

- De helft van de dodelijke ongevallen gebeurde op een autosnelweg met 2 rijstroken in elke rijrichting, bijna 4 op 10 ongevallen vond plaats op een autosnelweg met 3 rijstroken per rijrichting. In 90% van de ongevallen was er een pechstrook voorhanden.
- De snelheidslimiet bedroeg 120 km/u in 87% van de ongevallen.
- 6% van de ongevallen gebeurde op een uitrit en 4% op een inrit. Daarnaast vond 12% van de ongevallen plaats nabij een uitrit en 8% nabij een inrit. 5% van de ongevallen gebeurden ter hoogte van een verkeerswisselaar. 'Nabij een inrit/uitrit' werd gedefinieerd als: 'een locatie waar de inrit/uitrit nog niet begonnen is, maar al wel manoeuvres van de weggebruikers plaatsvinden om deze inrit/uitrit te kunnen nemen'.
- De meeste ongevallen gebeuren op een recht stuk weg (87%). Ongevallen in een bocht naar rechts (7%) of een bocht naar links (6%) komen niet zo frequent voor. De lay-out van de weg wordt beschreven in het PV. Indien de politie over een bocht sprak, werd dit zo gecodeerd in de databank.
- De linkerkant van de snelweg is in 7 op 10 ongevallen beveiligd door een vangrail in beton. Stalen vangrails komen in 23,1% van de ongevallen voor. Aan de rechterkant van de weg was in 4 op 10 ongevallen geen vangrail aanwezig.
- Bij 8 op 10 dodelijke ongevallen was de weg droog. In 18% van de ongevallen was de weg nat. Een vochtige of beijzelde weg kwam slechts weinig voor.

- Bij 13% van de dodelijke ongevallen op autosnelwegen in 2014 en 2015 waren er wegenwerken aan de gang op het ogenblik van het ongeval. Wegenwerken spelen een belangrijker rol bij ongevallen op autosnelwegen dan bij ongevallen op andere type wegen.

Kenmerken van de voertuigen en weggebruikers

Enkele belangrijke bevindingen in verband met de kenmerken van de voertuigen en weggebruikers zijn:

- Bij de 158 dodelijke ongevallen die in 2014 en 2015 voorvielen op autosnelwegen in België, waren in totaal 529 personen betrokken: 304 bestuurders, 213 passagiers en 12 voetgangers. 182 personen overleefden het ongeval niet, waarvan 122 bestuurders, 50 passagiers en 10 voetgangers.
- Iets meer dan de helft van de voertuigen betrokken bij dodelijke ongevallen op autosnelwegen is een personenwagen, één derde van de voertuigen is een vrachtauto. Lichte vrachtwagens maken 8% van de betrokken voertuigen uit.
- De gemiddelde leeftijd:
 - van de betrokken bestuurders is 42,1 jaar,
 - van de betrokken passagiers is 31,2 jaar
 - Van de betrokken voetgangers is 32,8 jaar
- Drie kwart van de betrokken weggebruikers is mannelijk.
- 69% van de betrokken bestuurders en voetgangers is van Belgische afkomst.
- Vijf bestuurders waren niet verzekerd op het ogenblik van het ongeval, en ook vijf bestuurders konden geen geldig bewijs van technische keuring voorleggen. Twee bestuurders beschikten niet over een geldig rijbewijs.

2. Diepte-analyse van de ongevallen

Verloop van het ongeval

- 64% van de betrokkenen maakte een professionele verplaatsing en bij 30%

ging het om een vrije tijdsver-plaatsing. Voor de overige 6% ging het om een woon-werk-verplaatsing.

- In de periode voor het ongeval plaats-vond, verplaatste een groot deel van de betrokken bestuurders (90%) zich aan een min of meer constante snelheid. 4% van de bestuurders was niet in be-weging, 2% was aan het remmen en een nog iets lager percentage was aan het vertrekken. De meeste bestuurders (85%) vervolgden hun weg rechtdoor. Slechts 9% van hen week uit naar rechts of links of haalde in. In de tegenstelde richting rijden, stilstaan langs de kant van de weg of een uitrit nemen kwamen niet vaak voor.

Voor elk ongeval noteerde we de situatie of het conflict dat het ongeval initieerden. Elk ongeval kon in slechts één categorie on-dergebracht worden. Elk ongeval kon in slechts één categorie on-dergebracht worden. We onder-scheiden 6 categorieën:

1. Controleverlies en afwijken van de rij-strook (37%): de bestuurder verliest de controle over zijn voertuig. Dit betekent meestal dat het voertuig over de weg be-gint te slingeren, waarna de bestuurder er niet in slaagt om het voertuig terug onder controle te krijgen. Ook geleidelijk

aan afwijken van de rijstrook naar links of naar rechts valt onder deze categorie. Hierbij belanden weggebruikers in de berm, waar ze meestal met een obstakel botsen.

2. Ongevallen in longitudinaal verkeer (36%): de voertuigen rijden achter elkaar.
3. Ongevallen met een overstekende voet-ganger (6%): een voetganger steekt de rijbaan over vanaf de linker- of de rech-terkant van de weg.
4. Ongevallen met stilstaand verkeer (5%): ongevallen tussen een rijdend voertuig en voertuig dat stil staat aan de linker- of rechterkant van de weg.
5. Andere type ongevallen (16%): deze ca-tegorie omvat onder andere ongevallen als gevolg van alcohol of slaperigheid, maar ook botsingen met een dier of een obstakel op de weg.
- 6.

Voor de analyse werd ook de functionele fout bepaald. Het basisprincipe van de me-thode is de vaststelling dat problemen die tot ongevallen leiden zich kunnen voordoen tijdens verschillende fasen: waarneming, verwerking, voorspelling, beslissing, uit-voering en globale fouten. Zowel waarne-mingsfouten als actiefouten komen beide voor bij 2 op de 10 weggebruikers die be-trokken zijn in dodelijke ongevallen. Voor 35% van de betrokkenen kon geen enkele functionele fout geïdentificeerd worden. Dit zijn bestuurders die 'passief' aan het on-

geval deelnamen, en die dus geen fouten maakten.

Bij eenzijdige ongevallen werd voor drie vierde van de betrokken weggebruikers een fout in de uitvoering genoteerd. Hier-mee wijken deze ongevallen duidelijk af van ongevallen met meerdere voertuigen. Ook globale fouten, zoals het rijden onder invloed van alcohol, komen vaker voor bij éénzijdige ongevallen in vergelijking met ongevallen met meerdere voertuigen.

Ongevalsfactoren

Voor al de bestuurders en voetgangers die betrokken waren in een dodelijk verkeers-ongeval op een autosnelweg werden de ongevalsfactoren opgesteld die een rol had-den gespeeld bij het tot stand komen van het ongeval, evenals alle factoren die de ernst van het ongeval hadden beïnvloed. We maakten een onderscheid tussen men-selijke gedrag, voertuig, infrastructuur en omgeving. In de meeste ongevallen spe-len verschillende factoren samen een rol. Voor de 158 ongevallen werden 358 on-gevalsfactoren genoteerd, wat neerkomt om gemiddeld 2,3 factoren per ongeval. Er werden 260 gedragsgerelateerde facto-ren (73%), 7 voertuiggerelateerde factoren (2%), 41 infrastructuurgerelateerde factoren (11%) en 50 omgevingsgerelateerde facto-ren (14%) gecodeerd.

De meest voorkomende gedragsgerelateer-de factor is controleverlies. Het voertuig be-

gint te slingeren, en de bestuurder slaagt er niet in zijn voertuig terug recht op de baan te krijgen. Ook het niet dragen van de veil-igheidsgordel vinden we vaak terug. On-oplettendheid komt in dezelfde mate voor, het gaat dan om zich in het verkeer bege-ven met onvoldoende aandacht voor andere weggebruikers.

Onder tijdelijke stoornis valt zowel het on-wel worden als een malaise krijgen. Vermin-derde waakzaamheid en vermoeidheid, een verkeerde inschatting van het gevaar, risi-cogedrag, het begaan van een overtreding, rijden onder invloed van alcohol of drugs, af-leiding, de geestelijke toestand, een gebrek aan rijervaring en het uitvoeren van een bij-komende taak kwamen eveneens voor in de geanalyseerde ongevallen.

Er werden slechts drie soorten voertuig-gerelateerde factoren vastgesteld. Voer-tuiggerelateerde factoren zijn moeilijk te bepalen, aangezien het voertuig niet on-derzocht wordt na het ongeval. Eventuele defecten worden daardoor over het hoofd gezien. Problemen met de banden kwam in 4 ongevallen voor. Verder kwamen ook mechanische defecten (2 ongevallen) en onbeveiligde lading bij een vrachtwagen (1 ongeval) voor.

Bij de infrastructuurgerelateerde factoren kwam een obstakel op of langs de weg het vaakst voor. Het gaat om een boom (11 on-gevallen) of een (verlichtings)paal die niet afgeschermd is door een vangrail. Deze obstakels worden aangereden waardoor de ernst van het ongeval omhoog gaat. Ook een probleem met de grip op het wegdek en wegenwerken speelden een rol. Andere minder vaak voorkomende factoren zijn pro-blemen met het profiel van de weg, zichtbe-lemmering door de infrastructuur en proble-men met de signalisatie.

Omgevingsgerelateerde factoren tot slot omvatten gestremd verkeer (traag rijdend of stilstaand verkeer), zichtbelemmering door de omgeving (duisternis, problemen bij felle zon en de overgang van een tunnel naar daglicht of door een rijdend voertuig), weersomstandigheden zoals regenval en mist, en andere omgevingsfactoren (een wild dier op de weg of een geaccidenteerd voertuig op de weg).

Ook de mate waarin menselijke, voertuig-en omgevingsfactoren voorkomen in één ongeval en interacteren is interessant. De infrastructuur- en omgevingsfactoren wer-den samengevoegd om de analyse te ver-gemakkelijken.

De figuur geeft ten eerste weer in hoeveel ongevallen minstens één menselijke factor, minstens één voertuigfactor of minstens één omgevingsfactor voorkomen. Daar-naast toont de figuur ook in hoeveel onge-vallen de interacties van verschillende fac-toren voorkomen. We bekeken alle dodelijke ongevallen op autosnelwegen in de periode 2009-2015.

In bijna alle onderzochte ongevallen komt minstens één menselijke ongevalsfactor voor. In 46% van de ongevallen gaat het om alleen maar menselijke factoren, in 48% van de ongevallen om de combinatie van menselijke en omgevingsfactoren. Er werd eveneens minstens één omgevingsfactor geregistreerd voor de helft van de dodelij-ke ongevallen op autosnelwegen. Andere combinaties komen veel minder vaak voor.

De drie 'killers' in het verkeer

In 13 ongevallen reed minstens één van de betrokken aan te hoge snelheid en in 8 ongevallen reed minstens één betrokkene aan onaangepaste snelheid. We hadden daarnaast in 17 ongevallen nog een sterk vermoeden dat één van de betrokken weg-gebruikers te snel of aan onaangepaste snelheid reed. Voor 37% van de ongevallen konden we de invloed van snelheid niet na-gaan doordat de snelheid voor de betrokke-nen onbekend was. Dit betekent dat snel-hheid meespeelde in 38 dodelijke ongevallen op een autosnelweg in 2014 en 2015 (38% van de ongevallen waarvoor informatie aan-wezig was).

In de periode 2014-2015 werd bij iets min-der dan de helft van de betrokken bestuur-ders en voetgangers een alcoholtest afge-nomen. Het percentage bestuurders onder invloed van alcohol ligt op 6%.

Ongeveer één derde van de bestuurders en passagiers betrokken in dodelijke verkeers-ongevallen op autosnelwegen in 2014 en 2015 droeg zijn gordel niet: 35,3% van de bestuurders, 21,1% van de passagiers voorin en 51,5% van de passagiers achterin.



Aanbevelingen

Op basis van deze resultaten kunnen we een aantal aanbevelingen doen. We hebben deze aanbevelingen grotendeels gestructureerd op basis van de gevonden ongevalsprofielen zodat ook duidelijk wordt welke maatregelen welk probleem kunnen verhelpen. Voor een deel zijn deze aanbevelingen echter ook generiek.

Eenzijdige ongevallen aanpakken

Blijvende sensibilisering is nodig, met name over te hoge en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol en vermoeidheid. Handhaving blijft een belangrijke voorwaarde om ook effectieve gedragsverandering te bekomen. In het bijzonder voor wat de snelheid betreft zijn trajectcontroles op autosnelwegen effectiever dan controles met vaste camera's op specifieke locaties. Gegeven de toegenomen technologische mogelijkheden is het aan te bevelen om het autosnelwegennet in de toekomst geleidelijk aan volledig uit te rusten met systemen van geautomatiseerd snelheidstoezicht (bijvoorbeeld trajectcontroles) zodat substantiële snelheidsovertredingen quasi volledig verdwijnen.

De vergevingsgezindheid van autosnelwegen kan verder verhoogd worden door het consequent toepassen van gekende ontwerpprincipes. Met vergevingsgezindheid bedoelen we de mate waarin de infrastructuur in staat is om te vermijden dat menselijke fouten tot een fatale afloop leiden, bijvoorbeeld voor een voertuig dat van de weg is af geraakt.

Tot slot kunnen er ook effecten verwacht worden van technische rijkhulpsystemen zoals Lane Departure Warning, en Lane Keeping Systems.

Aanrijdingen op filestarten en op trager rijdende voertuigen vermijden

Sensibilisatie rond afstand houden in het verkeer en tijdens het filerijden verdient blijvende aandacht.

Ook technische rijkhulpsystemen kunnen helpen bij het voorkomen van dit soort ongevallen op autosnelwegen en ook bij het reduceren van de gevolgen van deze ongevallen. Het gaat met name over systemen die de snelheid van het voertuig regelen in functie van de geldende snelheidsbeperkingen en de verkeersomstandigheden.

Langs de wegwijk kan het gebruik van dynamische verkeersborden verder veralgemeend worden. Deze leggen een snelheidslimiet op die is aangepast aan de actuele verkeerssituatie of die bestuurders waarschuwen voor een file of een ander verkeersprobleem. Het is bovendien belangrijk de snelheden zoveel mogelijk te homogeniseren, dat wil zeggen om de snelheidsverschillen tussen verschillende voertuigen op de autosnelweg klein te houden. Hoe homogener de snelheid, hoe kleiner de kans op conflicten tussen weggebruikers. Tot slot is het belangrijk dat snelheidslimieten op elke plaats en elk tijdstip duidelijk zijn voor de weggebruiker. Vooral bij wegenwerken is

het verder belangrijk dat de snelheidslimieten zo uniform mogelijk toegepast worden door weggebruikers.

Ongevallen als gevolg van fouten tijdens het inhalen

Ook voor dit type ongevallen kan het reduceren van de snelheidsverschillen tussen voertuigen een deel van de oplossing zijn. Daardoor wordt het aantal inhaalmanoeuvres beperkt, verlopen de overblijvende inhaalmanoeuvres minder abrupt en ontstaat hoe dan ook een rustiger verkeersbeeld. De gevaren van rechts inhalen verdienen bijzondere aandacht. Dit kan bijvoorbeeld via sensibilisatiecampagnes.

De gordel dragen, ook achterin

Een opvallende vaststelling is dat van alle bestuurders die betrokken waren in de dodelijke ongevallen en waarvoor deze informatie gekend is, ongeveer één op drie (35%) de gordel niet droeg. Bij de passagiers achterin was dit maar liefst één op twee (51%). Voor een substantieel deel van deze ongevallen had het dragen van de gordel levens kunnen redden. Bewustmakingscampagnes over het beschermend effect van de veiligheidsgordel, blijven daarom belangrijk. Dit geldt in het bijzonder voor het gebruik van de gordel achterin.

Freya SLOOTMANS
Stijn DANIELS



Drugs in het verkeer : 5^{de} verjaardag van de vormingen

Drie kwart van de overtredders die door een rechter veroordeeld wordt om een cursus 'Rijden onder invloed van drugs' bij Vias institute te volgen, had cannabis gebruikt. Het aantal positieve controles op druggebruik is de laatste jaren fors gestegen, de laatste 3 jaar zelfs met 35%. Naar aanleiding van de 5de verjaardag van de specifieke vormingen 'Drugs in het verkeer' hield Vias institute een studiedag over drugs in het verkeer.

Cursus 'Rijden onder invloed van drugs': driekwart betraapt op cannabis in verkeer

Al meer dan 20 jaar geeft Vias institute vormingen aan veroordeelde verkeersovertreders. In deze cursussen gaan lesgevers in kleine groepen op interactieve wijze aan de slag met verkeersovertreders om te sensibiliseren rond de risico's van hun gedrag. En vooral om samen met hen te zoeken naar alternatieven voor dit gedrag. Sinds 2012 wordt er ook een aparte module gegeven over 'Drugs in het verkeer'. We zijn daarbij één van de weinigen in Europa.

Meer dan 1100 deelnemers volgden al zo'n cursus bij Vias institute. Ruim de helft van de veroordeelde bestuurders (53% in 2016) is tussen de 18 en 25 jaar. In bijna drie kwart van de gevallen (74%) werden ze doorverwezen omdat ze betraapt werden op het gebruik

van cannabis terwijl ze reden. 12% had amfetamines gebruikt en 9% van de deelnemers was onder invloed van cocaïne bij het moment van de controle.

Aantal positieve controles met 35% gestegen laatste 3 jaar

Het aantal positieve controles op rijden onder invloed van drugs is de laatste jaren fors gestegen. Zo werden in 2014 5048 controles uitgevoerd, in 2016 waren er dat al 6819, ofwel een stijging met 35%. In het eerste semester van 2017 waren er al 3525 positieve controles. Een recente studie van het NIICC (Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie) in de gerechtelijke arrondissementen Mechelen, Bergen en Turnhout analyseerde 558 bloedstalen die afgenomen werden na een controle in het verkeer, waarbij de bestuurder positief testte op het gebruik van drugs. Cannabis kwam in alle arrondissementen veruit het meeste voor, ongeveer de helft van de gecontroleerde stalen in Mechelen (47% en Turnhout (44%) ten opzichte van bijna driekwart in Mons (74%). Daarnaast trof men een ook vaak een combinatie aan van verschillende drugs met en/of alcohol. In Turnhout was dit zelfs in 38% van de stalen het geval.

3% Belgische bestuurders reed onder invloed van illegale drugs

In de Europese ESRA-Enquête van Vias institute geeft 3% van de Belgische bestuurders toe in het afgelopen jaar wel eens

onder invloed van illegale drugs gereden te hebben.

Drugs en alcohol: risico x 200

Het gebruik van drugs op zich is al gevaarlijk voor de gezondheid en brengt effecten op het rijgedrag met zich mee, die verschillen van welke drug men gebruikt heeft.

Maar het is vooral de combinatie met andere drugs en alcohol die de rijvaardigheid aantast. Zo toonde de Europese DRUID-studie aan dat rijden onder invloed van drugs gecombineerd met een alcoholpromillage van 1,2 pro mille ervoor zorgt dat je risico op een ongeval met een factor 200 kan stijgen.

Effectiviteit van alternatieve straffen

Werken alternatieve straffen nu om de attitude en het gedrag van verkeersovertreders te veranderen? De effectiviteit van deze cursussen valt te meten door de manier waarop mensen hun gedrag effectief veranderen en dus minder recidiveren. In België is er specifiek rond de cursus 'Rijden onder invloed van drugs' nog geen effectstudie gebeurd, maar eerder onderzoek naar de effectiviteit van de Driver Improvement cursus 'Rijden onder invloed van Alcohol' toonde aan dat bestuurders die een cursus hebben gevolgd minder opnieuw veroordeeld worden voor verkeersfeiten. Als ze bovendien toch veroordeeld worden is dat minder snel dan een controlegroep die die cursus niet volgde.

Benoit GODART

Dit zijn de 10 zaken die je zeker moet vermijden achter het stuur om zonder problemen de winter door te komen.

1 Rondrijden in een 'iglo'

Voor je vertrekt is het belangrijk om je hele voorruit te ontdooien. Enkel het ijslaagje op 20 vierkante centimeter wegkrabben is niet voldoende. Het zorgt er immers voor dat je als bestuurder onvoldoende kunt zien en dat je gezichtsveld verkleint.

2 Oncomfortabele kleren en schoenen dragen

Rondrijden met een dikke winterjas aan en/of met botten tegen de sneeuw kan ervoor zorgen dat je rit oncomfortabel wordt. Het kan ook gevaarlijk zijn omdat je bewegingen erdoor beperkt worden.

3 Het weerbericht niet raadplegen

Het KMI geeft regelmatig waarschuwingen over het weer in geval van gevaarlijke omstandigheden. Het is dus belangrijk om er rekening mee te houden vooraleer je de baan op gaat.

4 Een 'overlevingskit' tegen de kou vergeten

Het is altijd handig om een aantal 'hulpstukken' bij te hebben: een krabber om de voorruit ijsvrij te maken, een doek om de aangedampte ruiten en de vuile koplampen proper te maken, een zaklamp, een overlevingsdeken en water voor in het geval dat je lang vast komt te staan.

5 Dezelfde rijstijl aanhouden

Je bent verplicht je rijstijl aan te passen in de winter. Te dicht op je voorganger rijden is

in alle seizoenen een ongepast gedrag dat je moet vermijden, maar zeker in de winter. De reden is simpel: de wegen zijn vochtiger en de remafstand vergroot als de wegen gladder liggen. Zelfs bij droog weer, moet je deze preventieve veiligheidsmaatregel volgen.

6 Bruske manoeuvres uitvoeren

In de winter is het extra aangewezen om kalm te rijden en bruske manoeuvres te vermijden. Als je moet uitwijken, iemand voorbijsteken of een bocht nemen, doe dat dan voorzichtig en langzaam.

Elke bruske beweging kan ervoor zorgen dat je gaat slippen. Onstuimig voorbijsteken, plots optrekken en bruusk remmen zijn zeker grote risico's om de controle over het stuur te verliezen in het geval van ijzel.

7 De cruise-control gebruiken

Zelfs als de weg droog ligt, heeft de winter vaak verrassingen voor ons in petto. Bij gladde wegen is het best om je cruise-control niet te gebruiken. Je riskeert immers dat hij veranderingen in de wegligging niet detecteert. Sneeuw, wind, water en temperatuur kunnen plots veranderen en zo verandering van de staat van de weg teweegbrengen. Als bestuurder moet je die kunnen voelen en je voet van het gaspedaal halen als het nodig is.

8 Te snel rijden op een brug

Bruggen en viaducten betekenen een reëel gevaar in de winter. Water dat eronder cir-

culeert is de oorzaak. Snel versnellen of te snel rijden is nooit een goed plan, maar in de winter op een brug kan het extreem gevaarlijk zijn. De verdamping van het water van een rivier kan voor ijsvorming op de weg zorgen. Wees dus vooruitziend.

9 Naar de garage gaan vanaf het moment dat de eerste vlokken vallen

Als je van plan bent om met winterbanden rond te rijden, doe je dat best tijdig en niet wanneer de eerste sneeuwvlokken gevallen zijn. In geen enkel geval is het de bedoeling dat je met winterbanden risico's gaat nemen. Iedereen moet zich een verantwoorde rijstijl aannemen die aangepast is aan de weersomstandigheden.

10 De technische staat van je voertuig verwaarlozen

De batterij, het onstekingsmechanisme en de elektrische voeding zijn zeer gevoelig voor de koude. Je moet ze dus best controleren voor de grote kou eraan komt. Vergeet ook zeker niet het vloeistofniveau van je antigel te controleren en de kwaliteit van de bladen van je ruitenwisser. De slijten meer door het effect van ijs op de voorruit.

Benoit GODART

10 zaken die je moet vermijden op de weg in de winter

De winter die begint is het moment om enkele voorzorgsmaatregelen te herhalen als je met de wagen gaat rijden. Temperaturen rond het vriespunt, risico op ijzel, mistbanken en een verminderde zichtbaarheid overdag zijn de omstandigheden waarop elke weggebruiker moet anticiperen als hij zijn verplaatsingen veilig wil uitvoeren. Dit zijn alvast 10 zaken die je moet vermijden als je deze winter zonder problemen wil doorkomen.

Een honderdtal ongevallen per dag in de winter

Elke winterdag stellen we ongeveer een honderdtal ongevallen met doden en gewonden vast, dat is ongeveer evenveel als in de zomer. Opvallend, want er zijn minder kwetsbare weggebruikers en mensen verplaatsen zich minder. In 1 ongeval op 5 (21%) gaat het over een bestuurder die de controle over zijn stuur verliest en waarbij er dus geen opponent is.

In winterse omstandigheden rondrijden is niet altijd een pretje en het is noodzakelijk om je gedrag aan de winterse omstandigheden aan te passen.

Dit zegt het verkeersreglement :

Art. 10.1

1° Elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid van andere weggebruikers, in 't bijzonder de meest kwetsbaren, de weersomstandigheden, de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de staat en de lading van zijn voertuig; zijn snelheid mag geen oorzaak zijn van ongevallen, noch het verkeer hinderen.

2° De bestuurder moet, rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand houden.

3° De bestuurder moet in alle omstandigheden kunnen stoppen voor een hinderenis die kan worden voorzien

Art. 30.1.

Wanneer het voertuig voorzien is van achtermistlichten, moeten deze lichten gebruikt worden bij mist of sneeuwval die de zichtbaarheid verminderen tot minder dan ongeveer 100 m alsook bij felle regen..





Middenvakrijden met voorsprong grootste ergernis op autosnelwegen

15 november is in België de 'Nationale dag voor de verkeersveiligheid'. Voor deze gelegenheid heeft Vias institute een enquête gehouden over agressiviteit en irritante gedragingen in ons verkeer. Uit deze enquête blijkt dat de agressieve bestuurders 2 keer meer betrokken zijn in ongevallen dan rustigere bestuurders. Bij de irritante gedragingen zijn het 'bezetten' van de middenrijstrook op de autosnelweg en het niet gebruiken van de richtingaanwijzer binnen de bebouwde kom de meest vervelende gedragingen bij de bestuurders.

15 november, nationale dag van de verkeersveiligheid

Een van de maatregelen die genomen zijn op de Staten-Generaal voor verkeersveiligheid in 2015 is om elk jaar op 15 november een 'nationale dag van de verkeersveiligheid' te organiseren. Dit jaar maakt Vias institute de resultaten bekend van een enquête over irritante en agressieve gedragingen in ons verkeer. Die enquête werd gehouden bij een representatief staal van de Belgische bevolking.



Resultaten van de enquête

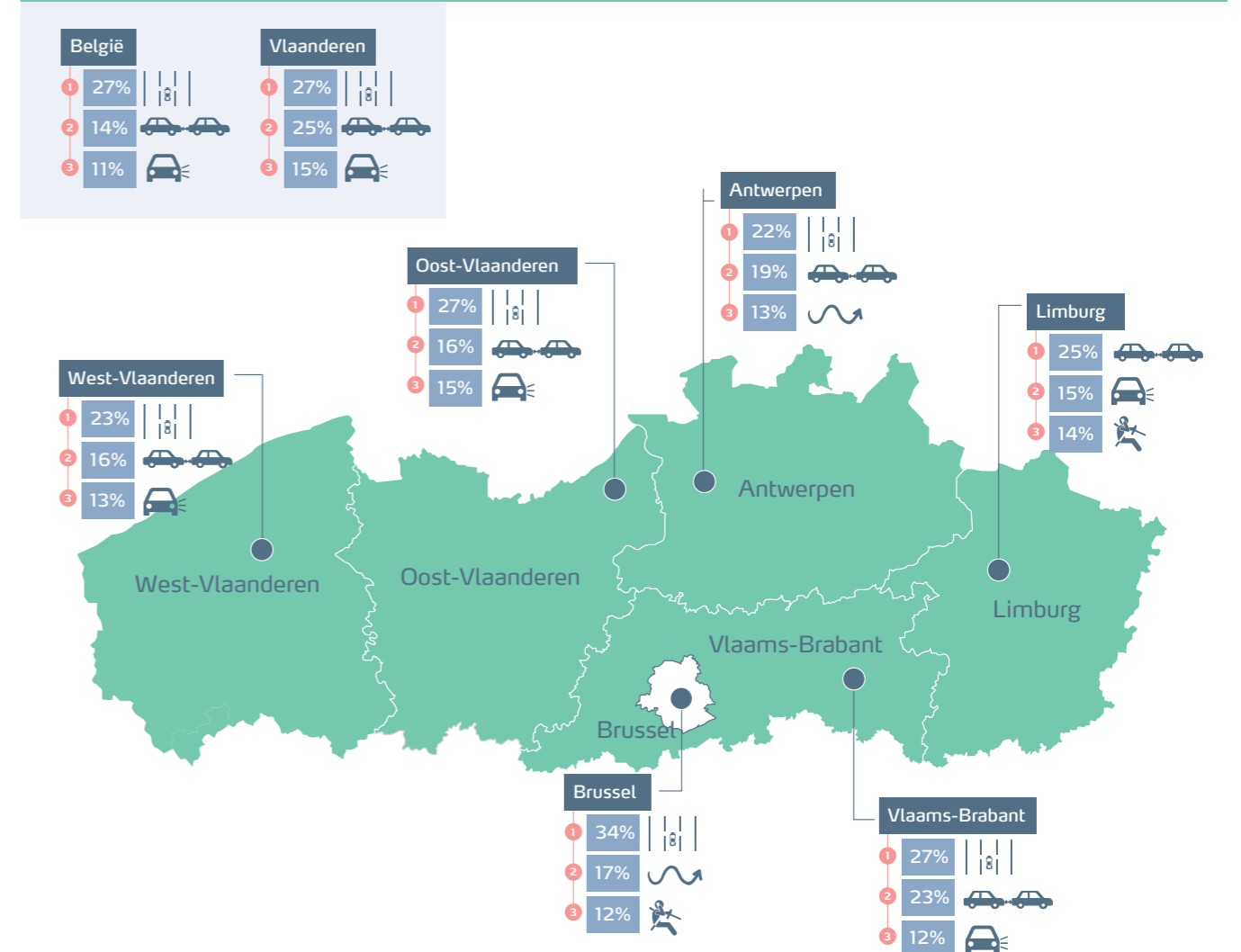
1. Middenvakrijden en bumperkleven meest irritante gedragingen op Vlaamse autosnelwegen

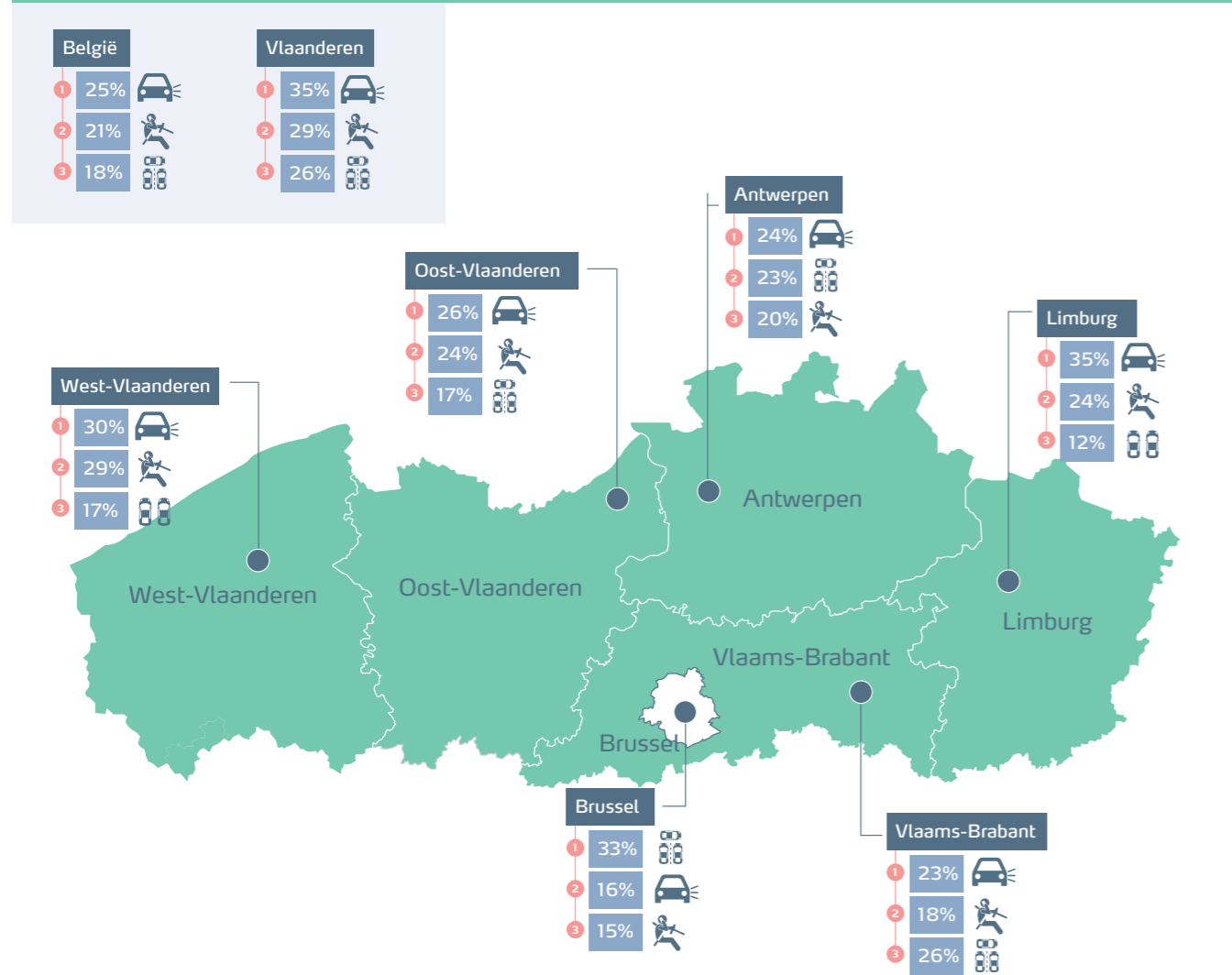
Op het middenvak blijven rijden op de autosnelweg in plaats van in te voegen is met voorsprong het gedrag dat door anderen als het meest irritant wordt ervaren. 1 ondervraagde persoon op 4 (27%) zet het op de eerste plaats als meest ergerlijke gedrag.

De Walen (36%) en de Brusselaars (34%) klagen er veel meer over dan de Vlamingen (22%). Bumperkleven (14%) en het niet gebruiken van de richtingaanwijzers (11%) vervolledigen de top3 van het klasserment.

In Vlaanderen is de top 3 net hetzelfde als nationaal, maar naast middenvakrijden (27%) is er vooral een grote groep die zich ergert aan het bumperkleven (25%). In Limburg is dit zelfs het meest ergerlijke gedrag (25%).

In Brussel ziet het 'podium' er anders uit. Op de eerste plaats staan ook daar de middenvakrijders, gevolgd door zigzaggen tussen de andere bestuurders (17%) en telefoneren achter het stuur (12%).





2. De richtingaanwijzer wordt te weinig gebruikt

Binnen de bebouwde kom is het meest ergelijke gedrag het niet gebruiken van de richtingaanwijzers. 1 ondervraagde persoon op 4 ergert zich er aan (25%), in Vlaanderen is dat zelfs 1 op 3 (35%).

Op de tweede plaats staat telefoneren achter het stuur (21%), gevolgd door een overvol kruispunt oprijden en de andere weggebruikers blokkeren (18%). Dit gedrag irriteert vooral de mensen in Brussel, daar staat het zelfs op de eerste plaats. (33%).

3. Agressieve bestuurders 2 keer meer betrokken in ongevallen

De enquête van Vias institute ging ook over agressiviteit in het verkeer. Meer dan 1 Belg op 2 (57%) zegt in het afgelopen jaar slacht-

offer geweest te zijn van agressief gedrag in het verkeer. Het gaat dan in de meeste gevallen over toeterende wagens (28%), obscene gebaren (28%) of verbale agressie (27%). In 2% van de gevallen gaat het over fysieke agressie.

Er is een groot verschil tussen de regio's: meer dan 1 Vlaming op 2 (52%) verklaart het afgelopen jaar niet het slachtoffer te zijn geweest van agressiviteit in ons verkeer. (ten opzichte van 33% van de Walen en slechts 28% van de Brusselaars). De Walen (38%) en Brusselaars (39%) worden twee keer zo vaak geconfronteerd met toeterende wagens dan de Vlamingen (20%).

Op provinciaal niveau zien we vooral dat in Antwerpen bestuurders last hebben van verbale agressie (35%). Dat is 4x zoveel dan in West-Vlaanderen (9%).

2,5% van de ondervraagde mensen ver-

klaart in het afgelopen jaar minstens 1 maal uit hun auto gestapt te zijn om 'de zaak uit te klaren' met een andere bestuurder.

Tot slot laat deze enquête toe om een directe link te maken tussen agressief gedrag en de betrokkenheid in een ongeval. De bestuurders die aangeven alle dagen agressief te zijn, zijn twee keer mee betrokken (20%) in een verkeersongeval in de afgelopen 3 jaar, dan zij die slechts zelden of nooit agressief zijn (11%).

Stef WILLEMS

10 vuistregels om agressiviteit in het verkeer te vermijden

- Verkeersveiligheid is een zaak van iedereen: door de wegcode onder alle omstandigheden te respecteren, kunnen andere weggebruikers beter je gedrag voorspellen.
- Niemand wil je persoonlijk irriteren, missen is menselijk. Zelfs de meest gevaarlijke manoeuvres zijn niet bedoeld om je te enerveren.
- Don't worry, be happy. Blijf kalm achter het stuur. De weg is niet de plaats om uw frustraties of stress tot uiting te brengen.
- Neem de weg niet in, maar deel hem. U bent niet de enige die op tijd wil aankomen. Probeer om hoffelijk, kalm en rustig te blijven.
- Met een simpel gebaar je excuseren of iemand bedanken kost niets en kan wonderen doen.

Als de situatie toch uit de hand loopt...

- Erg je niet. Niet reageren vermijdt dat de situatie uit de hand loopt.
- Toon je afkeer niet. Laat de uitbranders voor rekening van de politie en de rijcursussen aan de instructeurs. U kalmeert de andere bestuurder niet door hem tot de orde te roepen.
- Daag niet uit: Neem een neutrale houding aan. Probeer niet om ten koste van alles gelijk te krijgen.
- Uw wagen is uw eerste bescherming. Als de andere bestuurder niet kalmeert, sluit dan de deuren. U bent zo minder kwetsbaar en zo doet u niets waar u later mogelijk spijt van krijgt.
- Ga hulp zoeken. Ga als dat kan naar een publieke plaats. Als je als slachtoffer helemaal alleen bent, heb dan steeds de reflex om de politie te verwittigen.

Een infografie van de resultaten per provincie kan u terugvinden op www.vias.be/nl/newsroom



Overgang naar het winteruur gevaarlijk voor voetgangers

Bij de omschakeling naar het winteruur wordt het een uur vroeger donker en het zijn vooral de voetgangers die hiervan de gevolgen dragen. Volgens een nieuwe statistische analyse van Vias institute is er een stijging van het aantal dode en zwaargewonde voetgangers met 57% tijdens het spitsuur. In Vlaanderen zijn er 50% meer zwaargewonden en doden bij de voetgangers. Deze stijging valt nog meer op in Wallonië (+67%) en in Brussel (+80%). Het is belangrijk om op dit moment de voornaamste veiligheidsredenen voor voetgangers en automobilisten nog eens te herhalen.

Meer ongevallen en meer ernstige ongevallen

De overschakeling naar het winteruur is de

start van een risicovolle periode. Van oktober tot november stijgt het aantal letselongevallen met voetgangers in de avondspits met 31%. Het aantal zwaargewonde en doden bij voetgangers neemt zelfs met 57% toe. Er zijn dus niet alleen meer ongevallen, ze zijn ook ernstiger. Zo stellen we 17 doden per 1000 letselongevallen vast in oktober, tegenover 31 doden per 1000 ongevallen na de verandering van het uur.

Het is aannemelijk dat de impactsnelheid bij botsingen hoger ligt na de verandering van het uur omwille van de verminderde zichtbaarheid. Sommige bestuurders zien de voetganger niet en remmen later of helemaal niet. Natuurlijk is het ook zo dat trajecten die normaal gezien in het licht gebeuren, nu in schemering of in het donker afgelegd worden.

Twee types ongevallen

Evolutie van het aantal letselongevallen tussen de maand oktober en november, met een voetganger tussen 16 u en 19U periode 2007-2016

	België	Wallonië	Vlaanderen	Brussel
Aantal letselongevallen met een voetganger	+ 31%	+ 42%	+ 24%	+ 33%
Aantal zwaargewonde voetgangers	+ 50%	+ 62%	+ 43%	+ 62%
Aantal dode of zwaargewonde voetgangers	+ 57%	+ 67%	+ 50%	+ 80%
Ernst van ongevallen met voetgangers. (aantal dode en zwaargewonde voetgangers /1000 letselongevallen met een voetganger)	+20%	+18%	+21%	+36%

Bron: Vias institute



Twee ongevalstypes doen zich voor wanneer een bestuurder een voetganger aanrijdt die binnen de bebouwde kom oversteekt.

1. De voetganger steekt over op een brede straat met verschillende stroken per richting. Hij doet op of vlakbij een oversteekplaats. De geparkeerde of stilstaande voertuigen hinderen de zichtbaarheid van zowel de voetganger als de bestuurder. De voetganger kijkt niet goed om zich heen. De bestuurder ziet de voetganger niet of te laat om nog plots te kunnen uitwijken.
2. De bestuurder merkt de voetganger op, hoewel die vaak niet reglementair oversteekt. De automobilist is al te zeker over zijn voorrang en anticipeert niet op de

overstekende voetganger. De omgekeerde situatie komt eveneens vaak voor bij ongevallen met een voertuig dat naar links of rechts afdraait: de voetganger merkt het voertuig op, maar gaat ervan uit dat de bestuurder de voorrangsregels zal naleven. De voetganger houdt er dus geen rekening mee dat de bestuurder hem mogelijk niet heeft opgemerkt omdat die zijn aandacht afgeleid was door andere zaken.

Ook de fietsers ondervinden impact bij het vallen van de avond

Ook voor fietsers heeft het verkorten van de dagen een effect. Zo hebben we bij Vias institute vastgesteld dat er bijna 5 keer

meer ongevallen met fietsers gebeuren bij zonsopgang en het vallen van de avond in oktober dan in juni bijvoorbeeld. Hoewel er waarschijnlijk veel meer fietsers in de lente rondrijden dan in de herfst. Het aantal fietsongevallen tijdens de dag vermindert met 30% tussen juni en oktober.

Conclusie

De overgang naar het winteruur is telkens weer een periode die extra aandacht vraagt. Het is van het grootste belang dat voetgangers en fietsers goed zichtbaar zijn, maar ook de autobestuurders moeten extra alert zijn. Veel ongevallen kunnen vermeden worden als iedereen de regels respecteert en blijkt geeft van hoffelijkheid en begrip voor elkaar.

Benoit GODART

3 tips voor voetgangers

1. Het is enorm belangrijk dat je als voetganger goed zichtbaar bent. Kies dus voor reflecterende kledij of fluomateriaal. Daarmee word je veel beter opgemerkt door automobilisten. Met reflecterende kledij word je immers al tot op 150 meter opgemerkt. Met donkere kledij zien autobestuurders je slechts vanop 20 meter. Ter herinnering: aan 50 km/h op een droog wegdek heeft een wagen minimum 26 meter nodig om tot stilstand te komen.
2. Kijk verschillende keren vooraleer je oversteekt. Door het licht van de koplampen is het vaak moeilijk om oogcontact te maken, maar vergewis je er zeker van dat de autobestuurder is gestopt vooraleer je oversteekt. Voorrang hebben wil niet noodzakelijk zeggen dat je zomaar blind moet oversteken.
3. Gebruik de oversteekplaatsen voor voetgangers. Ondanks het feit dat er zich soms ongevallen op voordoen, blijven ze de meest veilige plekken om over te steken. De wegcode stelt dat je ze moet gebruiken als er zich eentje 30 meter in de buurt bevindt..

3 tips voor automobilisten

1. In november begint er een periode op onze wegen waarbij we extra alert moeten zijn. Pas je gedrag aan, zeker door te vertragen in de buurt van oversteekplaatsen voor voetgangers. Een autobestuurder moet in staat zijn te stoppen voor elke oversteekplaats, zelfs als een voetganger zich erop waagt zonder te kijken.
2. Een voetganger kan zich achter een andere verschuilen. Als je stopt om een voetganger over te laten, kijk nog eens extra vooraleer je terug vertrekt dat er geen andere voetganger vlak achter hem volgt.
3. Steek niet voorbij op een oversteekplaats voor voetgangers. Het is niet alleen verboden, maar ook gevaarlijk.



Mist: het einde van het jaar is een risicoperiode

Rijden bij mistig weer is nooit aangenaam. We constateren echter dat bestuurders in de praktijk hun gedrag niet voldoende aanpassen bij dichte mist, wat nefaste gevolgen kan hebben voor de verkeersveiligheid. We gaan na waarom dit zo is.

Mist is op zich geen courant weerversijnsel. Jaarlijks zijn er 150 personen die sterven of gewond raken bij ongevallen waarbij de zichtbaarheid minder was dan 100 meter. De ernst van ongevallen die bij mist voorkomen is groter dan bij het gemiddelde van de andere ongevallen (23 doden per 1.000 letselongevallen tov 17) hoewel je logischerwijze een minder hoge ernst zou verwachten door de verwachte lagere snelheid van de weggebruikers.

In het algemeen is het risico op een onge-

val bij mist twee keer hogere dan vbij een normale zichtbaarheid. Kortom: mist is een belangrijke ongevalsfactor en verdient daarom onze bijzondere aandacht.

Voorzichtig zijn? Och...

Door de beperkte zichtbaarheid zou men veronderstellen dat de bestuurders bij mistig weer extra voorzichtig zijn. Dit is niet steeds het geval, verre van zelfs...

De meeste bestuurders blijven zo snel rijden, dat hun stopafstand langer is dan hun zichtbaarheid.

Ook de tussenafstand tussen de voertuigen was te klein. Paradoxaal genoeg stijgt het percentage bestuurders dat de veiligheidsafstand niet naleeft bij mist, terwijl de zichtbaarheid dan juist afneemt !

Psychologische mechanismen

Er werden twee psychologische hypothesen geformuleerd voor het rijgedrag bij mistig weer.

De eerste steunt op de sociale psychologie. Door de afwezigheid van objectieve criteria voor de evaluatie van de eigen rijvaardigheid bij mist, gaat men, om zich aan te passen aan de situatie, gewoon het rijgedrag aannemen van de andere wagens in de file, waarbij het gevaar wordt onderschat.

De tweede hypothese heeft te maken met perceptieproblemen. Bij mistweer verliest men verder gelegen oriëntatiepunten uit het oog, waardoor men potentiële hindernissen te laat opmerkt (met andere woorden, als men reeds te dicht is genaderd).

Het is bekend dat de hersenen een minimum aan informatie nodig hebben om goed te functioneren. Als de toevoer van visuele informatie beperkt wordt, resulteert dit in beoordelingsfouten. Zo toonde een studie via een rijimulator aan dat bestuurders bij mistweer hun eigen snelheid 10 à 20% lager inschatten dan ze in werkelijkheid is. Dit zou kunnen verklaren waarom de veiligheidsafstanden te kort zijn. Bestuurders die hun eigen snelheid onderschatten, zullen immers ook minder afstand houden ten opzichte van hun voorligger.

Stofzuigereffect

Bij dichte mist met een zichtbaarheid van minder dan 100 meter, verliest de automobilist alle oriëntatiepunten in het verkeer. Hij kan dan angstig worden. Om niet uitkoers te geraken, wil hij de lichten van zijn voorligger blijven zien, waardoor hij dichterbij gaat rijden. Hij moet dan oppassen voor het "stofzuigereffect". Enerzijds zal het achteropkomende voertuig versnellen om zijn voorligger niet uit het oog te verliezen. Anderzijds zal de automobilist die een voertuig achter zich ziet opdoemen, geneigd zijn te versnellen uit angst om langs achter aangereden te worden. In plaats van te vertragen, de aangewezen voorzorgsmaatregel bij mistweer, gaat het verkeer dus versnellen.

Verminderde perceptie bij de bestuurders

De perceptie van de bestuurders wordt be-

invloed door de aanwezige mist. Zo zal men 's nachts bij dichte mist de afstand tot de voorligger met 55% overschatten, vergeleken met normale omstandigheden.

Concreet betekent dit, dat wanneer de bestuurder denkt dat hij 20 meter verwijderd is van zijn voorligger, de afstand in werkelijkheid slechts 9 meter bedraagt. Dit verklaart waarom de bestuurders meer geneigd zijn om bij mist de veiligheidsafstand niet te respecteren. Dit fenomeen treedt vooral op bij extreme omstandigheden, waar voertuigen alleen maar waarneembaar zijn via hun lichten. De mate van overschatting stijgt of daalt naargelang van de hoeveelheid visuele informatie die de bestuurder bereikt ondanks de mist. Er is geen sprake meer van overschatting als de contouren van de voorligger duidelijk zichtbaar zijn.

Mist: wat zegt de wegcode

Aangezien het sowieso al moeilijk is om bij mist te rijden, is het van het grootste belang om de regels die de wegcode oplegt, na te leven.

Achteraan het voertuig is het gebruik van de achtermistlichten verplicht:

- Bij mist die de zichtbaarheid vermindert tot minder dan 100 m;
- Bij sneeuwval die de zichtbaarheid vermindert tot minder dan 100 m;
- Bij felle regen.

Deze lichten mogen in geen andere omstandigheden gebruikt worden.

dimlichten of de grootlichten, die ook beiden gelijktijdig gebruikt mogen worden in geval van mist, sneeuwval of felle regen. Vaak rijden automobilisten ook bij normale weersomstandigheden met de voormistlichten aan. Dit is uiteraard verboden, ook al kan het een mooi effect geven !

Inzake snelheid stelt de wegcode dat elke bestuurder zijn snelheid moet regelen zoals vereist gezien de weersomstandigheden, het zicht, enz. De bestuurder moet bovendien, rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand houden.

Benoit GODART

Snelheid

Bij mist moeten de snelheid en de veiligheidsafstand aangepast worden aan de zichtbaarheid. Door rekening te houden met de stopafstanden, schat men dat, indien de zichtbaarheid verminderd is tot 50 m, de automobilist niet sneller dan 50 km/u mag rijden; voor een zichtbaarheid van 100 m, is dit maximum 80 km/u; en voor een zichtbaarheid van 150 m, maximum 100 km/u.

Ook is het aan te raden om het auto-raam open te zetten, althans tijdelijk, om een beter zicht te hebben op de situatie. De bestuurder kan op die manier beter constateren hoe dik de mist is.

	Letselongevallen		Lichtgewonden		Zwaargewonden		Doden 30 dagen		Totaal ongevallen		Ernst van de ongevallen
Normaal	82476	68%	97922	68%	9434	74%	1541	74%	108897	69%	18,7
Regenval	10983	9%	13333	9%	1084	8%	213	10%	14630	9%	19,4
Mist (zichtbaarheid minder dan 100m)	387	0,3%	488	0,3%	52	0,4%	9	0,4%	549	0,3%	23,3
Sterke wind, rukwind	409	0,3%	438	0,3%	41	0,3%	21	1,0%	500	0,3%	51,3
Sneeuwval	282	0,2%	382	0,3%	22	0,2%	7	0,3%	411	0,3%	24,8
Hagelbui	114	0,1%	145	0,1%	9	0,1%	1	0,0%	155	0,1%	8,8
Andere (dikke rook,...)	384	0,3%	430	0,3%	49	0,4%	10	0,5%	489	0,3%	26,0
Onbekend	26993	22%	30497	21%	2134	17%	301	14%	32932	21%	11,2
Totaal	121880	100%	143471	100%	12806	100%	2096	100%	158373	100%	17,2

1. V. Cavallo, M. Colomb et J. Doré, «La surestimation de la distance intervéhiculaire dans le brouillard», 2000.





Autonome shuttle: droom of werkelijkheid

Vias institute voerde afgelopen zomer en herfst testen uit met een geautomatiseerde shuttle op een privé piste in Bernister (Malmedy). De testen bestudeerden de reactie van de shuttle op obstakels en de interactie met andere weggebruikers. De testen, die eind oktober werden afgerond, waren de eerste testen met een autonome shuttle in België.

Vias institute wil via deze testen nagaan hoe dergelijke shuttles reageren in reële verkeerssituaties. Daarnaast wordt bekeken wat hun mogelijke plaats is in ons verkeerssysteem en wat de aandachtspunten zijn bij hun integratie in dit systeem.

Korte trajecten

De testen werden uitgevoerd met een elektrische shuttle van het merk EasyMile. Deze shuttle kan een tiental personen tegelijkertijd vervoeren en beschikt over een automatisch uitschuifbaar plateau waardoor hij ook toegankelijk is voor rolstoelgebruikers. Gelijkaardige shuttles werden in Europa al gebruikt in onder andere Frankrijk, Spanje en Finland. De shuttles zijn ideaal voor het afleggen van korte trajecten tussen bijvoorbeeld de parking en de ingang van een ziekenhuis of voor trajecten op campussen. In deze omgevingen kunnen ze de mobiliteits

teit(sopties) van patiënten, personeel, klanten, studenten,... in het algemeen vergroten en in het bijzonder die van minder mobiele mensen. Het traject afgelegd door de shuttle is een vast, voorgeprogrammeerd traject waarvan hij niet kan afwijken. De maximale, operationele snelheid van de shuttle bedraagt 20 km/h. In de testen uitgevoerd door Vias institute is de snelheid beperkt tot 11 km/h.

Sensoren om te gidsen

De shuttle is uitgerust met vier LIDAR (light detection and ranging) - sensoren om obstakels en andere weggebruikers in zijn omgeving te detecteren. Om zijn positie te bepalen, maakt de shuttle gebruik van een combinatie van vier technologieën: LIDAR-technologie (hiervoor worden twee andere LIDAR-sensoren gebruikt dan de vier sensoren gebruikt voor de detectie van obstakels en andere weggebruikers), een differentiële GPS, een odometer en een IMU (inertial measurement unit). Op die manier kan hij volledig autonoom het voorgeprogrammeerde traject afleggen. Vandaag moet er echter nog steeds een begeleider aanwezig zijn in de shuttle. De shuttle kan ook bestuurd worden in manuele modus door de begeleider. De begeleider kan op elk moment overschakelen van autonome naar manuele modus. De manuele modus wordt

bijvoorbeeld gebruikt om de shuttle van en naar zijn stelplaats te rijden. De shuttle kan niet in alle omstandigheden opereren. Zo kunnen bijvoorbeeld hevige regen en mist geïdentificeerd worden als obstakel en een noodstop van de shuttle veroorzaken. Daarnaast zijn de batterijen van de shuttle niet geschikt voor gebruik bij vriestemperaturen of bij temperaturen boven de 40°C.

Herkenningsbakens zijn onontbeerlijk

Aan de testen met de shuttle gingen een aantal voorbereidingen vooraf. Deze voorbereidingen omvatten het uitvoeren van aanpassingen aan de piste, het vastleggen van de routes van de shuttle en het opleiden van een aantal begeleiders. De aanpassingen aan de piste waren nodig opdat de LIDAR-technologie, één van de vier technologieën gebruikt voor de positiebepaling, optimaal kon functioneren. De hiervoor gebruikte LIDAR-sensoren scannen de omgeving waarin de shuttle zich bevindt. Vervolgens vergelijkt de shuttle het resultaat van de scan met een kaart van de omgeving. Aan de hand van de combinatie van dit resultaat en de resultaten van de andere drie gebruikte technologieën, bepaalt de shuttle zijn positie. Een goede werking van de LIDAR-technologie, vereist dat er duidelijk herkenbare "bakens" aanwezig zijn

op het terrein waarop de shuttle zijn positiebepaling kan baseren. Een voorbeeld van dergelijke bakens zijn gebouwen. In een stedelijke context zijn deze overvloedig aanwezig, maar de piste gebruikt voor de testen, bestaat uit open terrein met zeer weinig structuren die bruikbaar zijn als bakens. Daarom werden een aantal extra structuren op de piste geplaatst zoals een schaftwagen en een aantal panelen. Hierna konden de trajecten geprogrammeerd worden in de shuttle. Tot slot volgden een aantal werknemers van Vias institute een opleiding om de shuttle te kunnen bedienen.

Meerdere situaties

Het uitgangspunt van de testen uitgevoerd met de shuttle, is het creëren van situaties die de shuttle in een reële verkeerscontext ook kan tegenkomen. Dit kan gaan om obstakels die zich op de weg bevinden, maar ook om situaties waarin interactie met andere weggebruikers (voetgangers, fietsers, rolstoelgebruikers en andere voertuigen) vereist is. De shuttle kan op drie manieren ingrijpen wanneer hij een obstakel of een andere weggebruiker in zijn nabije omgeving detecteert. Een eerste manier is vertragen voor het obstakel of voor de andere weggebruiker. Een tweede manier is vertragen en vervolgens langzaam stoppen voor het obstakel of voor de andere weggebruiker. De laatste manier is het uitvoeren van een noodstop als het obstakel of de andere weggebruiker plots op een afstand opduikt die veilig, langzaam afremmen niet toelaat. De shuttle rijdt weer door eenmaal het obstakel verwijderd is of de andere weggebruiker voldoende ver verwijderd is van de shuttle. Wanneer het obstakel niet kan verwijderd worden (bijvoorbeeld een fout geparkeerde auto), kan de begeleider van de shuttle in manuele modus het obstakel voorbij rijden. Daarna kan de shuttle zijn traject in autonome modus hervatten. De begeleider of één van de passagiers kan ook een noodstop initiëren vanuit de shuttle door op één van de noodknoppen in de shuttle te drukken.

Innovatie, een prioriteit voor Vias institute

Vias institute werkt al langer rond innovaties in het verkeer. Eerder dit jaar stelde het bijvoorbeeld drones ter beschikking van de politie om ongevalsscènes beter in kaart te brengen. Een ander voorbeeld is de studie rond voortbewegingstoestellen zoals elektrische steps en hoverboards die Vias institute in juni van dit jaar voorstelde. Ook in het domein van geautomatiseerd rijden is Vias institute niet aan zijn proefstuk toe. In 2016 stelde de FOD Mobiliteit en Vervoer een gedragscode voor het testen van geautomatiseerde voertuigen voor. Deze gedragscode kwam tot stand met de medewerking van een aantal partners, waaronder Vias institute¹. Daarnaast werkt Vias institute, samen met 35 andere partners uit 9 Europese lidstaten, mee aan het Europees Horizon 2020 project CARTRE. CARTRE staat voor Coordination of Automated Road Transport Deployment for Europe en heeft als doel het versnellen van de ontwikkeling en het uitrollen van geautomatiseerd wegtransport door wetgevende en markt-zekerheden te vergroten². De opstelling van de gedragscode en CARTRE zijn twee voorbeelden van initiatieven die de laatste jaren zowel op nationaal als op internationaal niveau rond voertuigautomatisatie zijn genomen.

Voordelen en vraagtekens?

Voertuigautomatisatie is geen verre toekomstmuziek maar wel een evolutie die zich vandaag al voltrekt. Zo zijn een aantal technologieën die voor een beperkte mate van voertuigautomatisatie zorgen, vandaag al alom tegenwoordig. Denk hierbij bijvoorbeeld aan adaptieve cruise control en rijstrookassistentie. Maar ook voertuigen die in een welbepaalde omgeving volledig zelfstandig kunnen rijden, zoals geautomatiseerde shuttles, duiken op meer en meer plaatsen op. Voertuigautomatisatie brengt verschillende voordelen met zich mee. Het verhoogt bijvoorbeeld de mobiliteit van

minder mobiele mensen en schakelt de menselijke bestuur (gedeeltelijk) uit in de rijtaak. Voertuigautomatisatie brengt ook verschillende uitdagingen en vragen met zich mee. Eén van deze uitdagingen is het vertrouwen van potentiële gebruikers van geautomatiseerde shuttles in de technologie. Zonder vertrouwen in de technologie, zullen mensen er geen gebruik van maken. De aanwezigheid van een begeleider in de shuttle om uitleg te geven en mogelijke vragen te beantwoorden, kan hierbij helpen. Ook communicatie naar andere weggebruikers toe is belangrijk. Hoe weet een voetganger bijvoorbeeld dat de shuttle hem gedetecteerd heeft en hij veilig kan oversteken? Een andere vraag is wat de plaats van geautomatiseerde shuttles in ons huidige verkeerssysteem kan zijn. Belangrijk hierbij is dat de vereisten voor hun optimaal functioneren duidelijk gedefinieerd zijn. Ook de mogelijke aandachtspunten voor een veilige integratie in het verkeerssysteem moeten goed gedocumenteerd worden. De testen uitgevoerd door Vias institute dragen bij aan het formuleren van een antwoord op deze vragen.

Julie MAES



1. FOD Mobiliteit en Vervoer, 2016, Autonome voertuigen – Gedragscode voor testen in België, mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/code_of_practice_nl_2016_09.pdf (geraadpleegd op 7/11/2017)
2. Connected Automated Driving Europe, 2017, Coordination of Automated Road Transport Deployment for Europe, connectedautomateddriving.eu/about-us/cartre (geraadpleegd op 7/11/2017)

Eerste test in België van een autonome shuttle zonder bestuurder

Vias institute heeft voor het eerst in ons land een autonome shuttle zonder bestuurder getest. Deze shuttles kunnen mensen oppikken en terug afzetten, stoppen als er zich obstakels op de weg bevinden en reageren op voetgangers en fietsers. We verwachten dat de shuttles in de komende jaren vaak gebruikt zullen worden. In de komende maanden zal het verkeersreglement ook aangepast worden. Zo kunnen vanaf begin 2018 er tests plaatsvinden met volledig autonome voertuigen op de openbare weg.

De milieuvriendelijke autonome shuttles kunnen een tiental personen vervoeren en zijn ideaal om korte vastgelegde trajecten zelfstandig te overbruggen. Tijdens onze test rijden ze zo'n 11 kilometer per uur, maar ze kunnen in de praktijk rond de 20 kilometer per uur rijden. Momenteel worden ze gebruikt in een 'beschermde' omgeving waarbij er geen interactie is met andere wagens. Al zouden ze ook in stedelijke context perfect gebruikt kunnen worden om het aantal korte autoverplaatsingen te verminderen. Ze zijn daarnaast ideaal om te gebruiken op campussen, pretparken en om mensen van de parking van een ziekenhuis naar de ingang te vervoeren.

Goed voor de verkeersveiligheid en de mobiliteit

In de toekomst zullen er wellicht 2 aanvullende vervoersmodi bestaan: mensen rijden met hun eigen voertuig tot een bepaalde plaats waarna een zelfrijdende shuttle hun langs welbepaalde korte trajecten naar het stadscentrum brengt waar geen individuele voertuigen toegelaten worden. Dit kan een

perfecte aanvulling zijn op het huidige openbaar vervoer. Deze shuttles zijn niet alleen voordelig voor de mobiliteit, maar ook voor de verkeersveiligheid. De autonome shuttles kunnen immers andere weggebruikers zoals voetgangers en fietsers detecteren zodat botsingen op deze trajecten vermeden kunnen worden. De shuttles zijn daarvoor uitgerust met 4 Lidars, die door middel van lasertechnologie de omgeving scannen.

Enkele ongemakken en beperkingen

Zoals bij elke nieuwe technologie zijn er een aantal obstakels die nog overwonnen moeten worden. Extreme weersomstandigheden zijn problematisch voor de autonome shuttle. Felle regen, hevige mist, en zeker sneeuw kunnen ervoor zorgen dat het zicht van de lasers belemmerd wordt waardoor de omgeving niet accuraat wordt gescand. De batterijen zijn bovendien niet voorzien op extreme temperaturen zoals vrieskou of temperaturen boven de 40° Celsius.

Ook de openbare infrastructuur moet aanzienlijk worden verbeterd zodat zelfrijdende shuttles de verkeersborden en rijstroken goed kunnen detecteren als ze op de openbare weg willen rondrijden. De situatie zou kunnen verbeteren dankzij projecten voor wegen die zelf communiceren, maar daarvoor zijn er nog grote investeringen vereist.

Belangrijk is ook hoeveel vertrouwen mensen hebben in zo'n autonoom voertuig? Willen ze dit wel gebruiken? Het is hetzelfde vertrouwen dat mensen enkele tientallen jaren geleden ook in liften moesten krijgen. Toen was er ook nog een liftboy of girl nodig. De communicatie van de shuttle naar de andere weggebruikers is cruciaal. Hoe weet een voetganger dat hij gedetecteerd is door de shuttle en kan oversteken? Momenteel

zijn er geen duidelijke signalen die de shuttle uitstuurt naar de andere weggebruikers. Ook is het geluid van deze shuttles, of eigenlijk de afwezigheid van geluid, nog een probleem, vooral voor blinde mensen of mensen met een beperkt zicht.

Nieuws over de autonome voertuigen

Nochtans zijn autonome voertuigen de oplossing van de toekomst. De detectiesystemen zorgen ervoor dat de verkeersveiligheid verbeterd wordt omdat de menselijke factor, die verantwoordelijk is voor veel ongevallen, verminderd wordt. Ook de mobiliteit wordt uiteraard verbeterd. Om zich op deze evolutie voor te bereiden heeft de ministerraad reeds een 'Gedragscode voor testen van autonome voertuigen' op de openbare weg goedgekeurd. Dit document dient vandaag als leidraad voor alle tests die vandaag in België gebeuren. Toch blijft er nog een barrière voor de autonome voertuigen van niveau 5. Dat zijn voertuigen die rondrijden zonder bestuurder of operator aan boord. Deze voertuigen worden vandaag nog verbannen naar privéterrein. Binnenkort zal er een nieuwe regel ingevoerd worden in het verkeersreglement. Die laat de minister (of zijn afgevaardigde) toe om in het kader van tests, in uitzonderlijke toestanden (en beperkt in de tijd), eender welke regel goed te keuren in het verkeersreglement. Deze nieuwe maatregel gaat zo snel mogelijk in 2018 van kracht.

Benoit GODART



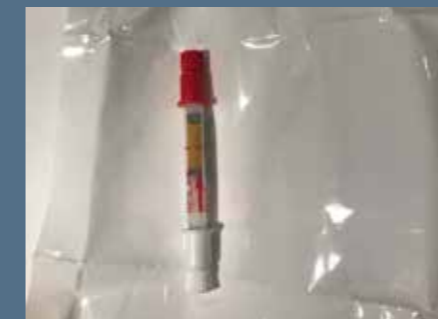
Il est possible de visionner le test que l'institut Vias a effectué avec la navette sans chauffeur : youtu.be/SLNWfRHbCU8

1967-2017: de alcoholtest bestaat 50 jaar!

In april 1966 maaide een chauffeur van een kleine vrachtwagen een volledige klas van de weg in Asse, een gemeente op enkele kilometers van Brussel. Balans: 10 van de 15 leerlingen bezweken aan hun verwondingen. De chauffeur, die een alcoholgehalte van 2,2 g/l in zijn bloed had, was in slaap gevallen achter het stuur. Als reactie op dit ongeval voerde de wetgever een jaar later de ademtest voor bestuurders in. De wettelijke alcohollimiet bedroeg toen... 1,5 g/l, 3 keer meer dan de huidige limiet.

1967: de eerste alcoholtest

Wanneer de eerste alcoholtest (het zogenaamde "blaaspijpje") ingevoerd wordt, dient deze vooral om een indicatie te geven, maar niet als vast bewijs. De test is gebaseerd op de verkleuring van kristallen. Elk positief resultaat moet met een bloedproef bevestigd worden, wat de controles langdu-



rig en ingewikkeld maakt.

Elke bestuurder kan op ieder moment gecontroleerd worden. Vanaf 0,8 g/l kunnen er administratieve maatregelen (rijverbod gedurende een periode) genomen worden,

maar de wettelijke alcohollimiet bedraagt 1,5 g/l. Hiermee loop je 20 keer meer risico op een ongeval! Geen wonder dus dat er 3 keer meer verkeersdoden vallen in de jaren 60-70 met 5 keer minder voertuigen op de weg dan vandaag. Zo wordt er bijvoorbeeld iets meer dan 7000 keer bloed afgenomen van bestuurders bij wie het blaaspijpje aangeeft dat ze alcohol gedronken hebben en... maar liefst 80% van deze controles zijn positief (dus meer dan 1,5 g/l in het bloed).

1975: naar 0,8 ‰

In 1975 wordt de wettelijke alcohollimiet verlaagd tot 0,8 g/l en kan er een administratieve sanctie opgelegd worden: het parket kan het rijbewijs voor een bepaalde periode intrekken.

1994: van alcoholtest naar ademtest, van 0,8 ‰ naar 0,5 ‰

Ademtests zijn niet echt betrouwbaar en kunnen bijvoorbeeld beïnvloed worden door de omgevingstemperatuur. Eind jaren 80 komen er nieuwe middelen op de markt om alcohol te detecteren: "ademtesttoestellen" (ademtesters) en "ademanalysetoestellen" (ademanalysatoren). Vanaf 1 december 1994 wordt het blaaspijpje vervangen door



1^o model alcoholtest

een ademtesttoestel om de aanwezigheid van alcohol op te sporen. Het alcoholgehalte wordt niet meer wettelijk bepaald door een bloedproef maar door een ademanalyse.

Naast nieuwe apparatuur introduceert de wet andere nieuwigheden: een bloedafname wordt een uitzonderlijke procedure om de alcoholconcentratie te meten wanneer een ademanalyse onmogelijk is. De wettelijke alcohollimiet wordt verlaagd van 0,8 ‰ naar 0,5 ‰.

Vandaag: meer controles

Tijdens de laatste bobcampagne in de winter werden er meer dan 450.000 bestuurders gecontroleerd en 2,3% onder hen bleef positief. In vergelijking met de eerste bobcampagne ligt het aantal bestuurders 6 keer hoger, terwijl het percentage positieve bestuurders 3 keer lager is. De procedure is over het algemeen eenvoudiger geworden (dankzij het gebruik van de "snuffelaar") en de kans om gecontroleerd te worden is 2,5 keer groter (ongeveer 20% van de bestuurders zeggen dat zij tijdens het voorbije jaar gecontroleerd werden. In 2006 was dat maar 8%).

Toch werden vorig jaar iets meer dan 50.000 bestuurders positief bevonden. Dat zijn er bijna 140 per dag.

Benoit GODART



Studie naar het profiel van recidivisten

Vias institute heeft het profiel van recidivisten bestudeerd op basis van juridische dossiers van de gerechtelijke arrondissementen Leuven en Mechelen. De resultaten van deze studie zijn gepubliceerd in een rapport dat net is verschenen. Dit is de samenvatting.

Met dit onderzoek zet Vias institute een eerste stap naar onderzoek naar recidiven (achter het stuur). Dit ligt in rechte lijn met de aanbeveling om onderzoek te doen naar de karakteristieken van risicogroepen van de verkeersovertreders zoals geformuleerd door Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.

Om dit te doen baseert de studie zich op twee methodes:

- Een analyse van de gegevens van de database Mammouth en Central Hosting(-MaCH) (gebruikt door alle politierechtbanken van België);
- Een diepgaande studie op basis van een ad random gekozen steekproef van dossiers. De combinatie van beide benaderingen had tot doel een portret te maen van de recidivisten in het Belgische verkeer.

Methode

Om de kenmerken van verkeersrecidivisten in kaart te brengen, werd data geanalyseerd uit de nationale database van politieparketten (dit wordt de MaCH database genoemd). Deze databank is bedoeld om recidivisten makkelijker te kunnen opsporen tussen verschillende politieparketten. Aan de hand van het rijksregisternummer van de persoon kan worden achterhaald of de persoon eerder is veroordeeld en voor welke feiten. In eerste instantie leek daarvoor deze database bijzonder geschikt om de karakteristieken van verkeersrecidivisten te bepalen. Het bleek echter niet mogelijk om via een omgekeerde beweging in het systeem, lijsten van verkeersrecidivisten te genereren.

Na een langdurig proces van trial-and-error werd speciaal voor dit onderzoek een nieuwe zoekfunctie in de database gecreëerd. Aan de hand van deze zoekfunctie was het mogelijk om alle personen die binnen een bepaalde periode minimaal tweemaal voorkwamen in de database te selecteren. Deze zoekfunctie was niet ideaal aangezien er geen onderscheid kon worden gemaakt tussen verdachte en slachtoffer en enkel betrekking had op de locatie waarbinnen de opzoeking gebeurde. Dat betekent dat de personen die in twee verschillende arrondissementen een overtreding begingen,

niet in onze selectie terechtkwamen. Desalniettemin bleek de zoekfunctie het best aan te sluiten bij onze zoekopdracht binnen de gegevens van de database.

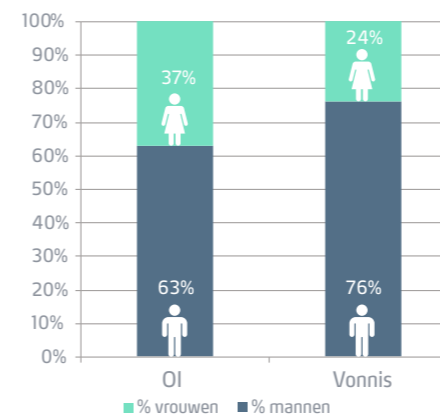
De gegevens voor alle personen die tussen 01/01/2012 en 31/12/2015 minimaal tweemaal in de database van Mechelen of Leuven voorkwamen werden geselecteerd. Het eerste luik van het onderzoek is van descriptieve aard waarbij enkel de leeftijd en het geslacht in kaart kon worden gebracht. Hierbij werd een onderscheid gemaakt tussen zij die een onmiddellijke inning hebben betaald en de beklagden tegen wie een vonnis werd uitgesproken inzake verkeersfeiten. Het tweede luik van het onderzoek bestond uit een diepteonderzoek. Hierbij werden 220 dossiers in meer detail bestudeerd op basis van de selectie beklagden uit het eerste luik. In dit diepteonderzoek werd nagegaan of de beklagde in het huidige dossier werd veroordeeld en voor welke feiten; wat de socio-demografische kenmerken van deze persoon is en of de persoon eerdere veroordelingen op zijn of haar strafblad had geregistreerd.

Resultaten

De data uit het eerste luik van het onderzoek heeft enerzijds betrekking op 6539 personen die een onmiddellijke inning hebben betaald. Het merendeel van hen was

mannelijk (63%) en gemiddeld 43 jaar oud. Anderzijds werd tegen 23725 personen een vonnis uitgesproken, de personen waren nog vaker mannelijk (76%) en ook jonger: gemiddeld 39 jaar oud. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de gemiddelde leeftijd voor mannen en vrouwen verschillend was, mannen waren jonger (39 jaar) dan de vrouwen (41 jaar).

Verdeling mannen en vrouwen die een onmiddellijke inning (OI) betaalden of tegen wie een vonnis werd uitgesproken



De 220 willekeurig gekozen dossiers zijn allemaal gelint aan gevallen van recidive. Ze stelden ons in staat om een aantal karakteristieken te identificeren van recidivisten achter het stuur.

Een man van 39 jaar.

Het merendeel van de recidivisten is: in België geboren (77,3%); bezit de Belgische nationaliteit (84,1%); is een man (82,6%) en was ongeveer 39 jaar oud. Ongeveer de helft van hen was ongehuwd (47,7%) en de meesten waren een arbeider (29,8%). Ongeveer twee op drie (67,4%) van hen had geen kinderen. Deze resultaten komen overeen met eerdere observaties uit de internationale lectuur.

20% van de recidivisten meer dan 10 keer veroordeeld

Verder hebben wij ook hun voorgaande veroordelingen bestudeerd. Alle recidivisten hadden een strafblad dat uit gemiddeld zeven voorgaande veroordelingen bestond. Gemiddeld bestond hun strafblad uit 12 voorgaande gepleegde feiten wat neerkomt op bijna twee feiten per voorgaande



veroordeling. Het merendeel van alle voorgaande feiten had betrekking op verkeersgerelateerde feiten (81%) waarbij te snel rijden (25%) en rijden onder invloed (10%) het vaakste voorkwamen. Kenmerkend is verder dat meer dan 50% van de vrouwen minder dan vijf voorgaande veroordelingen

had maar zowel 20% van de mannen als van de vrouwen meer dan 10 eerdere veroordelingen had. Voorts blijkt uit de data dat de recidivesnelheid toeneemt in functie van het aantal voorgaande veroordelingen, met andere woorden: hoe meer voorgaande veroordelingen, hoe sneller de veroordelingen op elkaar volgen.

Overzicht van het aantal overtredingen per categorie

Type overtreding	Aantal (N)	Percentage (%)
Te snel rijden (sneller dan is toegelaten)	72	18,6
Rijden onder invloed van alcohol	37	9,5
Rijden zonder rijbewijs/spijts verval	31	8,0
Rijden zonder keuring	29	7,5
Dronken sturen of in soortgelijke staat	23	5,9
Rijden zonder verzekering	21	5,4
Vluchtmisdrijf zonder gekwetsten	16	4,1
Inbreuken voor stilstaan en parkeren	16	4,1
Voertuig in de hand houden	15	3,9
Rijden onder invloed van andere stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden (bv. drugs)	12	3,1
Negeren bord verboden toegang	11	2,8
Door rood rijden	11	2,8
Rijden zonder geldige inschrijving	9	2,3
Rijden zonder gordel	9	2,3
Rijden tegen een voorzienbare hindernis	8	2,1
Sturen zonder herstelexamen	7	1,8
Gebruik GSM achter het stuur	6	1,5
Rijbewijs niet tijdig ingeleverd (in geval van verval)	5	1,3
Niet respecteren van de voorrangregels	4	1,0
Geen gebruik maken van de richtingaanwijzers	3	0,8
Rijden zonder begeleider	3	0,8
Rijden over een doorgetrokken witte lijn	3	0,8
Overige feiten	37	9,5
Totaal	388	100,0

Conclusie en aanbevelingen

De huidige resultaten bieden een eerste zicht op de karakteristieken van verkeersrecidivisten. Het onderzoek dient dan ook als een beginpunt van het onderzoek naar verkeersrecidive te worden gezien en niet als een eindpunt van het onderzoek. Pas wanneer men de doelgroep kent, kunnen specifieke interventies worden gecreëerd om het maatschappelijke probleem van verkeersrecidivisten aan te pakken.

Een belangrijke beperking van onze analyse is het gebruik van de MaCH database. Hoewel de database is ontwikkeld om verkeersrecidivisten makkelijker op te sporen tussen verschillende politieparketten, blijkt het gebruik van de database voor wetenschappelijke doeleinden geen sinecure te zijn. Dit vormt een belangrijke beperking van het onderzoek. Voorts zijn onze gegevens niet representatief voor Vlaanderen of voor België

aangezien slechts twee politieparketten zijn onderzocht in een beperkte periode in tijd.

Het verdient daartoe de aanbeveling om de MaCH database meer geschikt te maken voor wetenschappelijk onderzoek. In het bijzonder in relatie tot de geformuleerde aanbeveling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid om onderzoek uit te voeren naar de karakteristieken van de risicogroepen van verkeersovertreders. Daarbij zou het mogelijk moeten zijn om op basis van de MaCH database lijsten te genereren van alle verkeersrecidivisten in België, en dus niet gebonden aan de locatie van de opzoeking, waarbij ook makkelijker kan worden nagegaan of de beklagde is veroordeeld of niet. Voorts pas het huidige onderzoek in één van de mogelijke doelen van recidive onderzoek, namelijk recidive als beschrijvend kenmerk voor het opstellen

van een daderprofiel. Bijkomend onderzoek zou deze karakteristieken van verkeersrecidivisten moeten verfijnen maar zich ook toeleggen op het onderzoeken van de andere doelen die recidiveonderzoek kan dienen zoals het analyseren van de criminele carrière. Pas wanneer men over een rijkere bron aan informatie beschikt, kan met specifieke interventies beginnen uit te werken op basis van een model dat het beste past bij verschillende types recidivisten om op een dergelijke manier de maatschappij tegen deze risicogroep te beschermen.

*Ricardo NIEUWKAMP
Freya SLOOTMANS
Peter SILVERANS*



