

# Meest voorkomende ongevalsprofielen met e-steps in kaart gebracht

Exact 1 jaar geleden werden de regels strenger

***Het aantal ongevallen met e-steps is de laatste jaren explosief gestegen. Om meer te weten te komen over de exacte oorzaken analyseerde Vias institute in detail ongevallenpv's.***

***Het vaakst voorkomende scenario is een aanrijding met een wagen op een kruispunt, waarbij de ene weggebruiker de andere niet opmerkt. Er gebeuren ook veel ongevallen zonder tegenpartij, waarin onder andere alcoholgebruik mee de oorzaak is. Exact 1 jaar geleden veranderden enkele regels voor e-steps. Vias grijpt de gelegenheid aan om de wijzigingen nog eens in herinnering te brengen.***

## **Elektrische step: aantal ongevallen verviervoudigd**

Het gebruik van de elektrische step is de laatste jaren fors toegenomen. Zo is er tussen 2020 en 2022 een verdriedubbeling van het aantal afgelegde kilometers (van 0,47 miljoen kilometer naar 1,49 miljoen gereden) met een deelstep of eigen step. Het aantal letselongevallen met een e-step is op diezelfde periode echter verviervoudigd: van 409 in 2020 naar 1748 in 2022. Zowel in 2021 als in 2022 waren er 4 doden bij de gebruikers van een elektrische steps.

Om meer te weten te komen over de oorzaken van ongevallen, bestudeerde Vias in detail een selectie van in totaal 100 pv's van ongevallen met gewonden die in Brussel gebeurden in 2020. Dit zijn de belangrijke bevindingen:

## **Ongevallen op een kruispunt**

De ongevallen op een kruispunt (29%) komen proportioneel het vaakst voor. De meest voorkomende scenario's daarin zijn e-steps die geraakt worden door een auto die naar rechts of links draait terwijl de step rechtdoor rijdt (12%). In dit soort ongevallen merkt de automobilist vaak de e-step niet op.

Daarnaast zijn er ongeveer evenveel ongevallen (14%) op een kruispunt waarbij een e-step en een auto elkaar kruisen en een van beide partijen geen voorrang verleent. Dit soort ongevallen gebeurt vaak in het donker. De voorrangsregels werden in sommige gevallen niet goed nageleefd, maar er waren ook enkele ongevallen te wijten aan het gebruik van drank en/of drugs bij de gebruiker van de e-step.

## **Enkelzijdige ongevallen**

Enkelzijdige ongevallen komen in ongeveer een kwart van de gevallen voor (23%). Deze ongevallen zonder tegenpartij kunnen liggen aan externe oorzaken (10%) die terug vaak te maken met de kleine wielen van de e-step, waardoor die geblokkeerd kan raken in bv rioolputjes of een gat in het wegdek.

Daarnaast speelt ook het gedrag van de e-stepgebruiker een grote rol (13%). De meeste ongevallen gebeuren in dat geval in een context van uitgaan en feesten. Zo wordt er regelmatig onder invloed van alcohol en drugs gereden, waardoor bestuurders de controle verliezen. Er zijn ook enkele ongevallen gebeurd waarbij een passagier vervoerd wordt. Dat was op het moment van het ongeval nog niet verboden. Meer dan bij de andere ongevalstypes gebeuren die enkelzijdige ongevallen met een deelstep in plaats van met hun eigen step.

## **Ongevallen aan een oversteekplaats**

Ook op een zebrapad worden e-stepgebruikers aangereden (11%). Het gaat dan over e-step gebruikers die vanaf het voetpad aan vermoedelijk te hoge snelheid de straat oversteken waardoor automobilisten verrast worden. De e-stepgebruikers die in dit soort ongevallen betrokken zijn, zijn jonger in vergelijking met de gemiddelde leeftijd in de andere ongevallen. Tot voor juli 2022 mochten e-steps trouwens nog stapvoets op het trottoir rijden, maar enkel op voorwaarde dat ze dat stapvoets (max 6 km/u) deden.

## **Botsing tussen kwetsbare weggebruikers onderling**

Uit de analyse bleek dat ook tussen e-step gebruikers en voetgangers en fietsers er aanrijdingen zijn (9%). In bijna alle gevallen bleek de gebruiker van de e-step wettelijk aansprakelijk voor het ongeval. Een aantal ongevallen gebeurden op het voetpad. Hoge snelheid en controleverlies door een uitwijkmanoeuvre komen vaak voor in dit soort ongevallen.

## Openslaande deuren en geparkeerde wagens

Net zoals fietsers slachtoffer worden van bestuurders die hun portier openzwaaien, komt dit ongevalsscenario terug in enkele ongevallen met elektrische steps (4%). In een aantal ongevallen gebeurde het ongeval op het moment dat een wagen een parkeerplaats probeerde te verlaten of op te rijden (6%).

## Helm is belangrijk

Uit internationaal onderzoek blijkt ook dat een derde van de e-stepgebruikers een hoofdletsel oploopt, terwijl slechts 4% van de gebruikers op het moment van het ongeval een helm draagt. Een eerste Belgische studie in UMC Sint-Pieter noteert 40% hoofdletsels bij patiënten die met hun step in een ongeval betrokken waren.

## Regels exact 1 jaar geleden gewijzigd

Vorig jaar wijzigden op 1 juli enkele regels voor gebruikers van elektrische steps:

- Verbod om passagiers te vervoeren op een elektrische step.

In 5% van de geselecteerde ongevallen reed er een passagier mee op de e-step. Door die aanwezigheid van een passagier is er een impact op het evenwicht van de e-step en de concentratie van de bestuurder.

- Verbod om op het trottoir te rijden

Er waren in de bestudeerde ongevallen een aantal aanrijdingen tussen e-steps en voetgangers op het trottoir. Daarnaast waren de ongevallen waarbij een e-step aan te hoge snelheid een oversteekplaats oprijdt vrij talrijk. Door e-steps van het trottoir te weren zouden in theorie 14 van de 100 ongevallen voorkomen geweest zijn.

- Minimumleeftijd van 16 jaar

In totaal stelden we in 6% van de ongevallen vast dat de bestuurder jonger dan 16 jaar was.

- E-step verplicht uitrusten met reflectoren en reflecterende stroken

30 van de 100 ongevallen gebeurden in het donker, waarvan er 9 enkelzijdig waren. In verschillende ongevallen verklaarde de weggebruikers 'dat ze de step niet gezien hebben'. Reflectoren zijn wellicht heel nuttig, hoewel een verplicht fluovest dat zeker ook zou kunnen zijn.

## Conclusie en aanbevelingen

Naast het informeren over de regelgeving is het nodig om de bestuurders van e-steps te sensibiliseren over bepaalde gevaren die ze lopen door hun rijgedrag. Het gaat dan onder andere over de gevaren van rijden onder invloed of rijden op het trottoir. Ook zou gemotoriseerd verkeer bewust gemaakt moeten worden van welke gevolgen plots afdraaien of onvoorzichtig het portier opendoen kan hebben op gebruikers van een elektrische step.

Daarnaast is het belangrijk dat de politie ook controleert op het naleven van de regels en inspanningen doet om ook e-stepgebruikers aan een alcoholtest te onderwerpen. Controles op de naleven van de maximumsnelheid kunnen voorkomen dat steps aan te hoge snelheden rondrijden.

Aangezien de helm weinig wordt gedragen en hoofdletsels toch frequent voorkomen zou de helm voor e-stepgebruikers verplichten het aantal ernstige hoofdletsels kunnen beperken.

Op Europees vlak moet er werk gemaakt worden van extra minimumnormen op technisch vlak, zoals voor de wielmaat. Grotere wielen zorgen voor meer stabiliteit en minder evenwichtsproblemen.

Georges Gilkinet, federaal minister van Mobiliteit: *"Onze mobiliteit verandert, onder andere met de komst van e-steps. Die nieuwe mobiliteit moet in goede banen geleid worden. Daarom hebben we de regels voor e-steps vorig jaar verduidelijkt. Zo wordt het gebruik van e-steps veiliger, zowel voor wie stept als voor de andere weggebruikers. We moeten hierover ook verder over blijven sensibiliseren, zoals Vias nu doet. Samen met de verschillende beleidsniveaus werken we dan ook aan "All For Zero", met een interfederaal actieplan om het aantal verkeersdoden drastisch te laten dalen. Alle weggebruikers, en zeker de meest actieve en de meest kwetsbare weggebruikers, moeten zich veilig voelen op de weg. We houden de ontwikkelingen rond de veiligheid van e-stepgebruikers dan ook nauwlettend in de gaten. Indien nodig zullen we zeker niet aarzelen om nog bijkomende wijzigingen aan te brengen in de regelgeving, om zo de verkeersveiligheid te verhogen."*

Via dit animatiefilmpje verneem je de belangrijkste wijzigingen die vorig jaar gebeurden aan de verkeersregels voor e-steps.

<https://youtu.be/vGtGyatNVyo>

Contactpersoon:

Stef Willems, woordvoerder Vias institute: 0473/85.59.44.

