



**Slechts 1 kind op 4 is correct vastgeklikt**

*GSM achter het stuur : 1  
Waal op 10 is verslaafd*

-----  
*Zijn vrouwen betere bestuurders dan mannen*

-----  
*Het alcoholslot:  
langverwachte maatregel wordt van kracht*





## INHOUD

4.

### **KORTE BERICHTEN**

De wereld van verkeersveiligheid in één oogopslag.

8.

### **STATISTIEKEN**

Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer is het aantal doden op onze wegen met 3% gedaald in 2017. De situatie verschilt van regio tot regio.

11.

### **EDUCATIE**

In ons land plegen daders in 11% van de letsel-ongevallen vluchtmisdrijf. Verkeersopvoeding kan helpen om tegen dit fenomeen te strijden.

12.

### **GEDRAG**

12. Voortdurend van rijstrook wisselen levert geen tijdswinst op en brengt schade toe aan de verkeersveiligheid en de mobiliteit.

14. 3 op 4 Belgen zijn geïrriteerd door bestuurders die bellen met de gsm in de hand achter het stuur.

16.

### **WEGGEBRUIKERS**

Er zijn veel vooroordelen die circuleren over vrouwen achter het stuur. Vias institute heeft daarom een statistische analyse gedaan om te zien of die vooroordelen wel juist zijn.

18.

### **WETGEVING**

Ongeveer 2000 Belgen vragen elk jaar een gordelvrijstelling omwille van medische redenen. Dat is totaal niet gerechtvaardigd.

20.

### **UITRUSTING**

Slechts 23% van de kinderen kleiner dan 1m35 is correct vastgemaakt in de wagen. Nog erger is dat 13% zelfs helemaal niet is vastgemaakt.

24.

### **VOERTUIGEN**

Kans op recivide bij bestuurders met een alcoholslot hebben, is 75% lager dan zij die een traditionele straf krijgen.

26.

### **RIJGESCHIKTHEID**

Slechts 15% van de Belgen kent de wettelijke bepalingen met betrekking tot het zicht. Nochtans komt 90% van de informatie van de ogen.

28.

### **ENQUÊTE**

De elektrische fiets heeft aan populariteit gewonnen de laatste jaren: 10% van de Belgen heeft in 2017 mee gereden. Dat is één van de resultaten van de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête.

## **COLOFON**

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

Redactie: Sofie Boets, Nathalie Focant, Benoit Godart, Michèle Guillaume, Ludo Kluppels, Quentin Lequeux, Nina Nuyttens, Anneleen Poll, Annelies Schoeters, Peter Silverans, Mark Tant, 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

## Wijziging van de regels

### De zwaarst gestrafte recidivisten

Verscheidende nieuwe bepalingen gingen van kracht op 15 februari 2018 om bepaalde vergrijpen strenger te kunnen bestraffen, alsook een recidive. Concreet:

- personen die rijden zonder het vereiste rijbewijs kunnen worden gestraft met een gevangenisstraf;
- de maximumstraffen voor vluchtmisdrijven werden opgetrokken: vluchtmisdrijf na een ongeval met dodelijke slachtoffers wordt strenger bestraft dan vluchtmisdrijf na een ongeval met gewonden, dat op zijn beurt strenger wordt bestraft dan vluchtmisdrijf na een ongeval met materiële schade;
- rijden zonder verzekering wordt beschouwd als een van de zwaarste verkeersinbreuken die in aanmerking komen voor de gekruiste recidive (met name verschillende inbreuken van uiteenlopen-de aard);
- verkeersinbreuken zullen niet meer verjaren na één maar na twee jaar. De duur van de verjaring gaat zelfs tot drie jaar voor chauffeurs die rijden ondanks een rijverbod of die rijden zonder hun alcoholslot (zoals dit reeds het geval is voor wie rijdt zonder rijbewijs of onder invloed van alcohol of drugs).

### Toegenomen verantwoordelijkheid voor de eigenaar van de nummerplaat

Deze verantwoordelijkheid is toegenomen in die mate dat men moet weten aan wie men zijn auto uitleent. Als de eigenaar van de nummerplaat aantoonbaar dat hij een inbreuk niet heeft begaan, moet hij de naam meedelen van de persoon die de inbreuk beging met zijn voertuig. Als hij de identiteit van de chauffeur niet meedeelt, kan hij streng worden bestraft voor dit feit, onafhankelijk van de begane inbreuk. Voor rechtspersonen is er de mogelijkheid om de gewoontelijke bestuurder te registreren in de Kruispuntbank van de Voertuigen via Renta. Gebeurt dit niet dan moet de identiteit van de bestuurder binnen de 15 kalenderdagen worden doorgegeven.

### Verplicht alcoholslot

De wet betreffende het alcoholslot zal van kracht gaan op 1 juli 2018. Zwaar dronken chauffeurs die toch rijden, zal verplicht een alcoholslot worden opgelegd door de rechter (van 1 tot 3 jaar of levenslang), naast een rijverbod van minstens 3 maanden en de verplichting om de 4 reïntegratie-examens opnieuw af te leggen. Dit is vooral gericht op zware recidivisten die reeds werden veroordeeld met een bloedalcoholgehalte van minstens 1,2 ‰ binnen de afgelopen 3 jaar. De rechter is ook verplicht om bestuurders waarbij een zeer hoog bloedalcoholgehalte werd vastgesteld van minstens 1,8 ‰ te

veroordeelen tot een alcoholslot. In dit geval kan de rechter er echter van afwijken middels een uitdrukkelijke motivatie. Voor de andere inbreuken op vlak van rijden onder invloed, behoudt de rechter de mogelijkheid (zonder ertoe verplicht te zijn) om een alcoholslot op te leggen. Wat nieuw is, is dat de rechter het alcoholslot kan uitsluiten voor bepaalde voertuigcategorieën (behalve voor de categorie waarmee de inbreuk werd gepleegd) om de beroepssituatie van de overtreder niet in het gedrang te brengen (bijvoorbeeld indien de inbreuk werd gepleegd met een personenwagen, kan de overtreder zijn professionele activiteit verderzetten als vrachtwagenchauffeur). Een persoon die een alcoholslot krijgt opgelegd, mag altijd besluiten om tijdens de betrokken periode niet meer te rijden. Als hij desondanks toch rijdt zonder alcoholslot, kan hij zeer zwaar gestraft worden (gevangenisstraf en/of boete en rijverbod).

[www.wegcode.be](http://www.wegcode.be)

## Een virtueel treinongeval om jongeren te sensibiliseren rond spoorlopen

Infrabel gaat jongeren sensibiliseren door middel van virtuele realiteit om spoorlopen te ontmoedigen. Hiertoe stelde de spoornetwerkbeheerder onlangs een trillend platform voor met de naam 'The Floor'. Aan de hand van speciale brillen en koptelefoons worden tot 50 leerlingen langs de sporen geleid en uiteindelijk ook op de sporen, met indrukwekkende geluidseffecten, zodat ze zich bewust worden van het dodelijke gevaar dat ze lopen bij spoorlopen.

Deze virtuele ervaring heeft als doel jongeren te sensibiliseren over het gevaar van impulsieve keuzes, zoals snel de spoorweg oversteken om de trein te halen. Een aanpak die nodig is, gezien het aantal personen dat wordt aangetroffen op de sporen vorig jaar steeg (807 signalementen en 7 doden), net zoals het aantal ongevallen op overwegen (51 vastgestelde gevallen met 9 doden).

'The Floor' is een verbeterde versie van 'The Box', een sensibiliseringscampagne van In-

frabel die vorig jaar werd gebruikt tijdens het muziekfestivalseizoen. Ze is trouwens niet geschikt voor alle jongeren. De campagne is bewust harder, voor jongeren vanaf 12 jaar. Infrabel wisselt harde campagnes af met mildere campagnes. Na een testfase zal Infrabel de ervaring 'The Floor' nationaal inzetten. De campagne zal vervolgens aanwezig zijn op evenementen, die al dan niet te maken hebben met veiligheid op de weg, waar volwassenen de ervaring dan ook kunnen beleven.



## Meer ongevallen met de elektrische fiets

De laatste 2 jaar is het aantal ongevallen waarbij een elektrische fiets betrokken was verdubbeld (+90%). Tegelijkertijd is het aantal ongevallen met een traditionele fiets gedaald met 5%! In 2017 raakten 960 fietsers betrokken bij een ongeval met een elektrische fiets, of meer dan 1 fietser op 10 (10,5%). Dit aandeel in de ongevallen

stijgt jaar na jaar: 2 jaar geleden maakten de fietsers met een elektrische fiets 8% uit van het totaal aantal geregistreerde fiets-slachtoffers. Als we de kenmerken van de slachtoffers bestuderen, merken we dat het in hoofdzaak gaat om vrouwen en om personen boven de 65 jaar:

- meer dan de helft (56%) van de slachtoffers betrokken bij een ongeval met een elektrische fiets zijn vrouwen. Voor de klassieke fiets is het aandeel vrouwen betrokken bij ongevallen slechts 36%.
- 39% van de slachtoffers betrokken bij een ongeval met een elektrische fiets is bovendien ouder dan 65 jaar. Meer dan 6 slachtoffers op 10 (61%) zijn zelfs boven de 55 jaar. Voor de klassieke fiets is het aandeel senioren boven de 65 jaar betrokken bij ongevallen slechts 12%.

De verwondingen van slachtoffers die zich verplaatsen met een elektrische fiets zijn 2 keer erger dan die van slachtoffers die met een gewone fiets rijden. Dit is mogelijk te wijten aan de hogere gemiddelde leeftijd van de gebruikers van elektrische fietsen: terwijl meer dan de helft van het totaal aantal doden en ernstig gewonden met een elektrische fiets meer dan 65 jaar is (56%), vertegenwoordigt deze groep slechts 34% van het aantal lichtgewonden. Dit bevestigt dat oudere personen nog kwetsbaarder zijn in het verkeer.



## 100.000 chauffeurs zonder rijbewijs?

Tijdens de loop van het eerste semester van 2017 werden 16.935 bestuurders ge-verbaliseerd voor rijden zonder rijbewijs! Dit stermt overeen met 92 opgestelde pv's per dag. Wanneer we terug in de tijd gaan, zijn de cijfers echt duizelingwekkend. In minder dan tien jaar (van 2008 tot midden 2017) gingen niet minder dan 360.674 chauffeurs vanwege deze reden op de bon! Uiteraard omvat dit cijfer personen die nooit hun rijbewijs haalden, anderen die rijden ondanks een rijverbod, personen die rijonvaardig werden verklaard, etc. Maar de wet maakt geen onderscheid. Rijden met een ongeldig rijbewijs staat gelijk aan rijden zonder rijbewijs. Uiteraard zijn deze pv's maar het topje van de ijsberg. Het aantal personen dat regelmatig rijdt zonder een geldig rijbewijs blijft per definitie moeilijk om met zekerheid te bepalen. In Frankrijk schat men dat op een totaal van 40 miljoen bestuurders 600.000 personen zonder rijbewijs rijden of met een ongeldig rijbewijs. Als we deze verhouding toepassen op België, komen we uit rond de 100.000 personen zonder rijbewijs. Het is een groot probleem voor de veiligheid op de weg, omdat het risico op een ongeval veel hoger is met dit soort bestuurders. Het gaat ofwel om personen die nooit een rijbewijs behaalden, die dus nooit een opleiding kregen over de wegcode, of om weggebruikers die om diverse redenen een rijverbod kregen. Wat betekent dat ze een hoog ongevallenrisico inhouden. Om dit probleem te bestrijden, beveelt het Vias Institute aan om het risico op controle te vergroten. In die zin getuigt het aankondigen van alcoholcontroles, bijvoorbeeld via de sociale media, van weinig burgerzin. Het is immers tijdens deze controles dat een politieagent de chauffeur vaak om zijn papieren vraagt, wat naast de alcoholcontrole ook toelaat om personen op te sporen die zonder rijbewijs rijden. In de toekomst zal het risico van controles nog stijgen. Vooral met de komst van ANPR-camera's en gedragsradars, waarvan er een wordt getest in Namen. Het zou een extra wapen zijn om op te sporen of iemand in orde is met zijn rijbewijs.



## BOB-campagne: 2,1% van de chauffeurs positief bevonden

Van de 438.800 chauffeurs die werden onderworpen aan een ademtest tijdens de laatste BOB-campagne vorige winter, hadden slechts 9.219 te veel gedronken, of ongeveer 2,1%. Dit is het laagste percentage sinds de start van de BOB-campagnes. Vorig jaar lag het percentage van gecontroleerde chauffeurs met een positief resultaat nog op 2,3%. Het slechtste resultaat werd geregistreerd tijdens de winter 2003-2004, toen 9,9% van de gecontroleerde automobilisten een te hoog bloedalcoholgehalte vertoonden. De enige domper uit de meest recente BOB-campagne: bijna 6% van de bestuurders gecontroleerd tijdens weeknachten blies positief.

Op regionaal vlak vertoonden slechts 1,9% van de bestuurders gecontroleerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een alcoholpercentage boven de toegelaten grens, wat een sterke daling betekent in vergelijking met de vorige campagne waar 2,8% van de gecontroleerde automobilisten te veel had gedronken.

Meer in detail: deze winter werden 30.697 controles uitgevoerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waarvan er amper 583 positief bleken. Het aantal positieve controles (1,9%) ligt immers onder het nationaal gemiddelde (2,1%).



Wat Wallonië betreft, blijft het aantal positieve controles ook afnemen met 97,3% nuchtere bestuurders. Meer dan 67% van de bestuurders die hadden gedronken, had echter veel gedronken en had meer dan 0,8 promille, terwijl de grens 0,5 promille is. Dit percentage is lichtjes afgenomen in vergelijking met vorig jaar, toen er nog 71% werd geteld. Ter herinnering: alcohol speelt een rol in één ongeval op negen.

## Muzikale wegen om automobilisten te beschermen

Kent u de muzikale wegen? Het is een vrij nieuw concept dat geïnstalleerd wordt in de groeven van het asfalt. Bij de passage van een auto wordt een melodie gecreëerd, maar het werkt alleen als de automobilist tegen de juiste snelheid rijdt. Het concept is geboren in Japan. Shinoda is een Japanse ingenieur en werkte met zijn ploeg op een bouwterrein. Bij het verwerken van het asfalt met zijn machine merkte hij op dat dit een soort van melodie maakte als er voertuigen langsreden. We zijn dan 2007, en het idee verspreidt zich naar andere landen. Denemarken, de Verenigde Staten en Zuid-Korea hebben het al overgenomen en als we de filmpjes geloven die circuleren op het internet, dan bevat het concept bij de automobilisten – buiten de buurtbewoners, die vinden het heel lawaaiig!

Sommige stroken zijn heraangelegd en geïnstalleerd op autosnelwegen of in meer afgelegen industriële zones. Als deze uitvinding de muzikale wegen bevult moeten ze beseffen dat dit in de eerste plaats is voor de verkeersveiligheid. Op dezelfde manier dat de ribbelstroken werden aangelegd om slaperigheid en afleiding bij de bestuurder tegen te gaan.



## Hooikoorts = 10 à 20% van de bevolking

Tijdens deze periode van het jaar hebben tussen de 10 en 20 % van de bevolking last van de pollenallergie. Naast het vele niezen heeft deze allergie nog andere gevolgen, met name op de weg.

Heel veel mensen die lijden aan hooikoorts nemen antihistaminica. Dit zijn geneesmiddelen die de symptomen verminderen van deze zeer onaangename aandoening. Op zich is het een goede zaak: een persoon die constant aan het niezen is, een loopneus heeft of altijd tranen in de ogen heeft, is niet in de beste omstandigheden om een voertuig te besturen. Nochtans, wie de bijsluiter leest van deze antihistaminica zal opmerken dat veel van deze medicijnen kunnen leiden tot duizeligheid, slaperigheid, verlies van concentratie of trage reacties. De bestuurder moet hiervan op de hoogte zijn.

Het risico is het grootst bij het begin van de behandeling, bij het nemen van een hogere dosis dan wat is voorgeschreven of bij het combineren van meerdere medicijnen. Evenals het consumeren van alcohol met sommige medicijnen kan leiden tot ongewenste effecten op de waarneming, concentratie en reacties. Het is dus beter om het alcoholgebruik te beperken bij het nemen van deze antihistaminica.

Een recente studie van de Universiteit van Maastricht heeft aangetoond dat mensen die last hebben van allergische rhinitis minder goed rijden tijdens een periode waarin ze er veel last van hebben. Twintig personen met hooikoorts waren uitgekozen om twee rijtesten uit te voeren. In de eerste test gebruikten de deelnemers een neusspray met een placebo. In de andere test werd een substantie gebruikt die de allergieën uitlokt.

Vervolgens registreerde een apparaat de trajecten van de auto's. De onderzoekers hadden geconstateerd dat nadat de personen substanties van allergieën hadden ingeademd, de bestuurders afweken van het optimale stuurtraject. Dit was niet het geval met het placebo. De vastgestelde afwijking leidt tot een verhoogde kans op ongevallen, en is vergelijkbaar met de effecten van 5g alcohol in 10ml bloed (de wettelijke limiet in België).

Deze conclusies zijn zonder twijfel niet verrassend voor zij die last hebben van allergische rhinitis. Tranende ogen verminderen het zicht, niesbuien doen de aandacht afnemen... Zoals alle zaken die een beetje complex zijn, is rijden veel moeilijker tijdens een allergisch crisismoment.

Art.35 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer beboet het rijden in een toestand vergelijkbaar met dronkenschap door het gebruik van medicijnen met een boete van 1600 tot 16.000€ en een rijontzegging van 1 maand tot 5 jaar of definitief.



## Invloed van het zomervuur op de verkeersveiligheid

Het Vias Institute voerde een analyse uit van de ongevallenstatistieken om de impact te meten van de overschakeling naar het zomervuur. De resultaten tonen een negatieve

impact van de overschakeling naar het zomervuur op zeer korte termijn. Er zijn meer ongevallen 's ochtends tijdens de spits en minder 's avonds, maar de toename is groter dan de daling (+54% tegen -2%). De balans is globaal genomen dus negatief op zeer korte termijn. Maar vanaf de 2e week na de overschakeling op het zomervuur laat de invloed zich minder voelen. Het is duidelijk dat de vermoeidheid ten gevolge van het verzetten van de klok deze resultaten verklaart. Op langere termijn is de impact eerder lichtjes positief.

Verscheidene buitenlandse studies bevestigen de resultaten van deze analyse. We merken een licht gunstige invloed van de overschakeling naar het zomervuur op lange termijn, vooral voor de zwaarste slachtoffers. De meest volledige studie is die uitgevoerd door het 'Transport Research Laboratory' (TRL) in Engeland. De resultaten tonen aan dat het verschuiven van één lichtuur 's ochtends, wanneer het aantal slachtoffers op de weg relatief laag ligt, naar 's avonds, wanneer er meer ongevallen zijn, gunstig is voor de verkeersveiligheid. De schattingen maken gewag van een daling van het aantal dodelijke slachtoffers van ongeveer 3% en het aantal ernstig gewonden van 0,7%.

## Aantal verkeersdoden in de EU daalt

De Europese Unie blijft ver verwijderd van haar doelstelling om het aantal verkeersdoden tegen 2020 te halveren. Ondanks de lichte daling in 2017, is een halvering in vergelijking met de 31.000 verkeersdoden van 2010 "waarschijnlijk niet meer haalbaar", gaf eurocommissaris voor Vervoer Violeta Bulc dinsdag toe.

Vorig jaar stierven 25.500 mensen in een verkeersongeval op Europese wegen. Een daling van twee procent in vergelijking met het jaar daarvoor, en dus niet in de buurt van de doelstelling die de Europese Unie zichzelf gesteld heeft tegen 2020: een halvering van het aantal verkeersdoden in vergelijking met 2010, toen er nog meer dan 31.000 te betreuren vielen.

Bevoegd eurocommissaris is tevreden met dat resultaat, vooral omdat er in de eerste

jaren van haar mandaat eerder sprake was van stagnatie in plaats van een daling. Maar de doelstelling van 2020 is "waarschijnlijk niet meer haalbaar", gaf ze dinsdag toe tijdens een persconferentie in Brussel. "Daarvoor zou het aantal vanaf dit jaar elk jaar met 14 procent moeten zakken. Ik moet realistisch blijven."

De Europese Commissie heeft in principe weinig te zeggen over verkeersveiligheid in de lidstaten. Maar Bulc werkt wel aan een pakket maatregelen waarin ze onder meer inzet op extra veiligheidssystemen, zoals automatische remmen, in alle voertuigen. Dat pakket wordt in mei voorgesteld. De effecten ervan zullen wel pas vanaf 2020 te zien zijn, zei Bulc.

Voor Bulgarije en Roemenië, traditioneel bovenaan in de ongevallenstatistieken, trekken de Europese cijfers naar beneden. In Bulgarije steeg het aantal doden vorig jaar nog met 4 procent, Roemenië bleef stabiel. Ons land zit licht boven het Europese gemiddelde, maar toonde vorig jaar wel een verbetering met 3 procent.





# Het aantal verkeersdoden op onze wegen is met 3% gedaald

**Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute is het aantal doden ter plaatse met 3% gedaald in 2017 ten opzichte van 2016. De situatie verschilt sterk van regio tot regio. Zo is het aantal doden in Brussel gestegen en gestagneerd in Wallonië. Vlaanderen kent wel een gevoelige daling. In Wallonië is de ernst van de ongevallen met de auto een groot probleem: er zijn minder ongevallen dan in Vlaanderen, maar ze zorgen wel voor bijna twee keer zo veel doden. Voor heel het land hebben we een laagterecord bereikt van het aantal verkeersdoden, maar deze daling is wellicht onvoldoende sterk om de doelstelling van maximaal 420 verkeersdoden tegen 2020 te halen.**

## Op nationaal niveau daling van alle indicatoren

	2016	2017	Evolutie 2016-2017 #	Evolutie 2016-2017 %
Letselongevallen	39.850	37.786	- 2064	- 5,2%
Aantal slachtoffers	51.574	48.710	- 2864	- 5,6%
<b>Doden ter plaatse</b>	<b>500</b>	<b>483</b>	<b>- 17</b>	<b>- 3,4%</b>
Gewonden	51.074	48.227	- 2847	-5,6%

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

Het aantal doden ter plaatse is gedaald (-3%) op onze wegen in 2017 in vergelijking met 2016. Er vielen nu 483 doden in plaats van 500. Nooit eerder waren er minder verkeersdoden. Om het totaal aantal doden te kennen, moeten bij dit aantal nog de mensen toegevoegd worden die tot 30 dagen na een ongeval aan hun verwondingen zijn overleden.

Volgens de schatting van Vias institute gaan we uitkomen op een totaal van ongeveer 620 verkeersdoden voor 2017 (ten opzichte van 637 in 2016). De doelstelling van maximum 420 doden tegen 2020 zal dus zeer moeilijk te bereiken zijn.

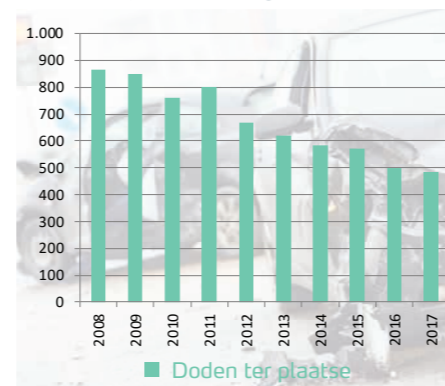
Het aantal gewonden daalt (-6%) van 51.074 naar 48.227. Het aantal letselongevallen daalt ook van 39.850 naar 37.786, ofwel -5%.

Evolutie van het aantal geregistreerde letselongevallen, België



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

Evolutie van het aantal geregistreerde doden ter plaatse, België



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

## Meer doden in Wallonië dan in Vlaanderen

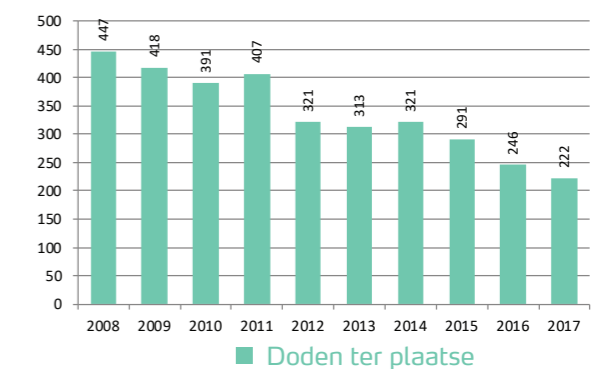
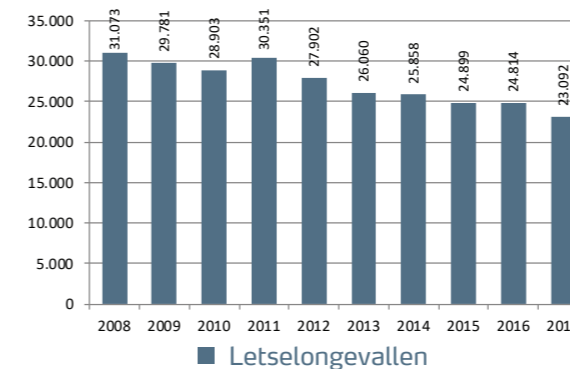
Het aantal doden is nauwelijks veranderd in Wallonië, van 245 naar 246 (+0,4%). Het aantal doden stagneert sinds 2014. Het aantal doden 30 dagen schatten we op 305 voor 2017. Dat is ver verwijderd van

het objectief van maximaal 200 doden tegen 2020. In Brussel is het aantal doden gestegen van 9 naar 15. Het aantal doden 30 dagen zal volgens de schattingen uitkomen tussen de 20 en 30. De situatie is het meest gunstig in Vlaanderen. Het aantal doden ter plaatse is er fors gedaald (-10%), van 246 naar 222. Het aantal doden 30 da-

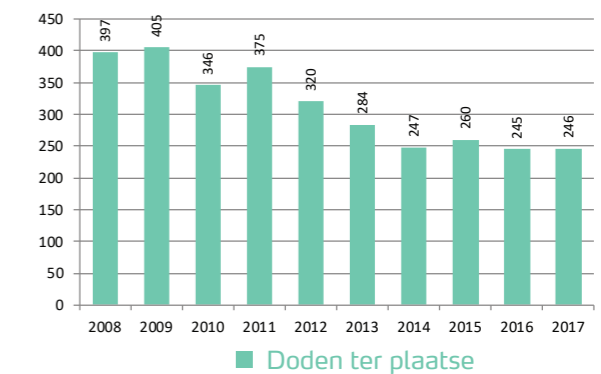
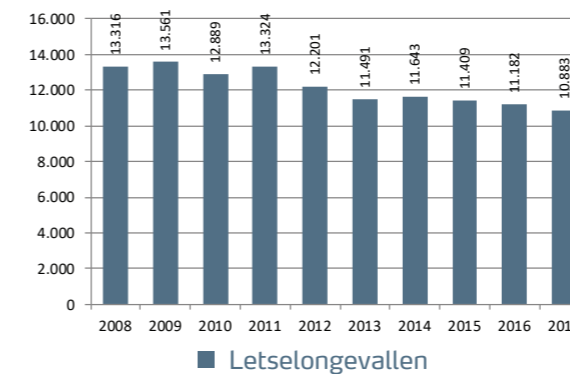
gen wordt op 290 geschat. De doelstelling tegen 2020 is om naar maximaal 200 verkeersdoden te gaan.

In alle regio's is er wel een daling vastgesteld van het aantal letselongevallen (Wallonië -3%, Brussel -1% en Vlaanderen -7%).

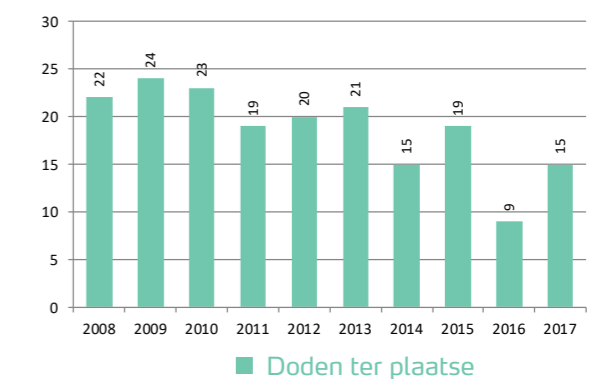
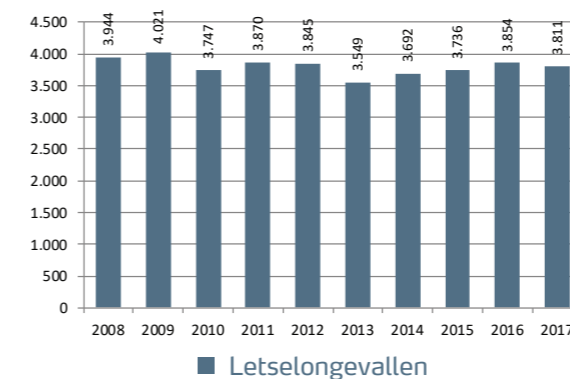
### Vlaams Gewest



### Waals Gewest



### Brussel Hoofdstedelijk Gewest



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

## Stijging aantal verkeersdoden in Antwerpen

In Vlaanderen is er enkel in Antwerpen een stijging van het aantal doden ter plaatse (van 50 naar 67 doden). In Vlaams-Brabant is er een status quo en in de andere provincies is er een daling. Het aantal letselongevallen daalt wel overal, in Limburg is die daling het sterkst (-12%).

De sterke stijging van het aantal doden in de provincie Namen (van 44 naar 59 doden) zorgt ervoor dat voor heel Wallonië er sprake is van een stagnatie (van 245 naar 246 doden). Al de andere Waalse provincies kenden immers wel een daling van het aantal doden. Enkel in Henegouwen viel er een laagterecord te noteren (82 doden). In Waals Brabant werd in 2013 al hetzelfde laagterecord genoteerd (15 doden).

## Tendensen volgens het type weggebruiker

### Stijging van het aantal ongevallen met vrachtwagens

Het aantal ongevallen daalt voor elk type weggebruiker, behalve voor de vrachtwagens (+3%). De stijging is meer uitgesproken in Wallonië (+6%) dan in Vlaanderen (+2%). De grootste daling hebben we bij de bromfietsen vastgesteld (-13%). Nooit eerder waren er minder ongevallen met een voetganger, een gemotoriseerde tweewieler, een auto of een bestelwagen.

### Meer voetgangers om het leven gekomen

Hoewel er nooit eerder minder bromfiets-



## Conclusie

Op nationaal niveau tonen de cijfers van deze verkeerveiligheidsbarometer van 2017 een positieve evolutie ten opzichte van de cijfers van 2016. Zowel het aantal doden als het aantal ongevallen dalen lichtjes. Deze evolutie is echter niet voldoende om de doelstelling voor maximaal 420 doden tegen 2020 te halen. Als we de cijfers meer in detail bekijken, zien we ook grote regionale verschillen. Zo is de tendens voor Vlaanderen veel gunstiger dan die voor Brussel of Wallonië.

Van de 15 maatregelen die voorgesteld zijn op de Staten-Generaal voor Verkeerveiligheid in 2015, zijn er nu 13 ingevoerd of staan ze op het punt om ingevoerd te worden. Het wetgevend kader is er nu, maar deze maatregelen kunnen pas hun vruchten afwerpen als ook het aantal controles verhoogd wordt. Dat moet ervoor zorgen dat we zo dicht mogelijk het objectief van 420 verkeersdoden tegen 2020 kunnen benaderen. Dat lukt enkel als we met zijn allen blijven inzetten om het aantal doden en gewonden op onze wegen terug te dringen.'

ongevallen waren, is het aantal doden in deze ongevallen gestegen van 10 naar 17. De ongevallen zijn dus ernstiger dan vroeger. Het aantal doden bij de voetgangers is ook gestegen (van 49 naar 64 doden). Voor de andere weggebruikers is er een daling op nationaal niveau. We noteren zelfs laagterecords voor inzittenden van auto, fietsers en motorrijders. Toch zijn er ook daar sterke regionale verschillen, zeker voor auto-inzittenden. Dat aantal doden daalt daarvoor in Vlaanderen van 119 naar 86. Het stijgt daarentegen in Wallonië van 147 naar 157 en in Brussel van 1 naar 4. De ernst van de ongevallen in Wallonië is 3,5 keer groter dan in Vlaanderen.

## Stijging aantal doden overdag op weekdays

Het aantal ongevallen is op elk moment van de week gedaald. Daarentegen is het aantal doden sterk gestegen overdag op weekdays

(+10). Overdag tijdens het weekend is er wel een daling (-21).

## Daling van het aantal doden bij de personen ouder dan 65 jaar

Hoewel er steeds meer ouderen zijn, is er een lichte daling van het aantal doden bij de mensen ouder dan 65 jaar (van 96 naar 89 doden). Nooit eerder waren er dat minder. Vooral in ongevallen met vrachtwagens vielen er minder doden (van 24 naar 12 doden). Ten opzichte van 2008 is er daling van het aantal doden bij senioren met ongeveer 35%, terwijl er in die periode 15% ouderen zijn bijgekomen.

## Nog nooit zo weinig jongeren gestorven in ongevallen.

Het aantal ongevallen waarbij jonge bestuurders (18-24 jaar) betrokken zijn, is gedaald met 8% en het aantal doden in deze ongevallen met 5%. Ook dit is een laagterecord. Op langere termijn is het aantal jongeren dat omkwam in het verkeer met meer dan 50% gedaald in de laatste 10 jaar. Dat is de meeste gunstige tendens uit de

De volledige barometer kan je terugvinden op [www.vias.be](http://www.vias.be)

Benoit GODART  
Quentin LEQUEUX



# Vluchtmisdrijf: wanneer paniek de bovenhand haalt

**Uit een recente enquête van Rondpunt VZW blijkt dat zo'n 70% van de Vlamingen begrijpt dat iemand uit paniek kan wegvluchten na het veroorzaken van een ernstig ongeval. Maar de paniek begrijpen, is nog niet hetzelfde als begrip opbrengen voor het wegvluchten en is zeker en vast nog geen goedkeuring. Hoe je het ook bekijkt... vluchtmisdrijf blijft een laffe daad, waarbij de dader zijn verantwoordelijkheid ontvlucht. Het is des te erger als daarbij iemand gewond raakt en die persoon in de steek wordt gelaten. In 11% van alle ongevallen met lichamelijk letsel in ons land vlucht de dader weg.**

## Paniek

Dat je even in paniek slaat na een ongeval en de emoties hoog kunnen oplopen, is 'begrijpbaar' in die zin dat het een 'normaal' fenomeen is. Trouwens deze emotionele reactie zien we bij heel veel mensen die betrokken zijn in een (ernstig) ongeval. Alleen stellen we vast dat de meesten deze paniek of sterke emotionele impuls wel enigszins onder controle krijgen. Ze blijven ter plaatse en proberen zo goed en zo kwaad mogelijk de situatie te redden. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat iedereen diezelfde reactie heeft? Misschien moeten we ons niet vastbijten in dat paniekgevoel. Uiteindelijk is dit niets anders dan een sterke emotionele opwelling, ook wel eens de 'fight-flight'-respons genoemd. De impulsieve keuze om weg te

vluchten heeft te maken met andere zaken die we zouden kunnen benoemen als 'moreel denken'. Dat begint al bij de aanvang van de rit. Ben ik op dat moment in staat om een voertuig te besturen? Wil ik me houden aan de verkeersregels? Hou ik rekening met de andere weggebruikers of zie ik ze als obstakel?

## Alcohol, documenten niet in orde

We stellen vast dat rijden onder invloed of het besturen van een voertuig zonder de nodige documenten vaak een sterke stimulans zijn om de vlucht te nemen bij een ongeval. Te snel rijden en bellen achter het stuur zijn vaak de oorzaak van een ernstig ongeval. Misschien moeten we verkeersopvoeding meer gaan kaderen in het vak 'burgerzin', waarbij verwezen wordt naar het bijbrengen van onze Westerse waarden zoals democratie, ethiek en sociale vaardigheden. Hoe passen we dat toe op verkeer en verkeerveiligheid?

## Recht op mobiliteit

Democratie heeft onder meer te maken met de mensenrechten en één daarvan is het recht op mobiliteit. Iedereen heeft dit recht, hoe je jezelf ook verplaatst. Dus ook die 'kwetsbare' fietser en die oudere bestuurder. Vanuit ethisch standpunt gaat het over rekening houden met elkaar en respect voor elkaar opbrengen. Maar ook het respect voor regels in het verkeer die ons niet altijd

voordeel bieden, maar die wel een plicht met zich meebrengen, zoals de voorrangregels, of het niet mogen inhalen van fietsers in een fietsstraat.

Er zijn fundamentele vragen waarover elke weggebruiker moet nadenken als hij zich in het verkeer begeeft. Gaat het in het verkeer over de macht van de sterkste? Of gaat het over een zorg dragen voor elkaar zodat we allemaal veilig thuis geraken? Waarom hou ik me al of niet aan bepaalde regels? Is dit louter om een boete te voorkomen, of gaat het om de zorg voor de veiligheid van de anderen door zelf voorspelbaar te blijven? Hoe neem ik mijn verantwoordelijkheid op als ik toch iets fout doe? Ken ik mijn eigen beperkingen en kan ik mezelf voldoende onder controle houden? Het is belangrijk dat jongeren al op de schoolbanken met deze vraagstukken geconfronteerd worden.

## Verkeersopvoeding

Zo wordt verkeersopvoeding breder dan het kennen van wegcode, het hanteren van mijn voertuig en het inzicht hebben in een verkeerssituatie. Het lijkt misschien moeilijker dan het is, maar in feite zijn ouders, opvoeders en leerkrachten daar elke dag mee bezig en is het niet meer en niet minder dan dit ook toepassen in een verkeerssituatie. Enkel als iedereen hiervan doordrongen is, kunnen we de kwalijke plaag die vluchtmisdrijf is uit ons verkeer bannen.

Ludo KLUPPELS

## Voortdurend van rijstrook veranderen komt de mobiliteit en de verkeersveiligheid niet ten goede

**Sommige chauffeurs veranderen in de file voortdurend van rijstrook, in de hoop om daar enkele seconden tijd mee te winnen. Uit studies blijkt nochtans dat ze daar niets mee opschieten en dat dergelijk gedrag een nadelige impact heeft op de verkeersveiligheid en de mobiliteit..**

### Waarom altijd de verkeerde rijstrook?

In de file hebben veel chauffeurs de indruk dat de rijstrook die zij kozen 'trager' vooruitgaat dan de andere.

Onderzoekers van de universiteit van Toronto hebben het verschijnsel geanalyseerd en twee tests uitgewerkt: een computersimulatie tijdens een eerste fase, gevolgd door video-opnamen in een tweede stadium.

De resultaten bleken aan te sluiten bij wat al vermoed werd: 70% van de mensen denkt dat de voertuigen sneller rijden op de andere rijstroken (terwijl het verkeer er in werkelijkheid trager verloopt) en 65% geeft toe nogal eens van rijstrook te veranderen als de kans zich aandient.

De illusie is een gevolg van een samenspel tussen verschillende elementen.

### Mathematische oorzaken...

Op het moment dat voertuigen versnellen worden de veiligheidsafstanden ook groter, wat inhoudt dat je wel op relatief korte tijd een bepaald aantal auto's inhaalt. Als je daarentegen stilstaat en diezelfde auto's komen jou voorbijgereden duurt dat, door de grotere veiligheidsafstanden tussen de wagens, veel langer. De fase van frustratie zal dus een stuk langer duren dan de plezierfase, omdat het sneller gaat om 20 auto's in te halen dan om door diezelfde 20 ingehaald te worden. Daardoor kan de indruk ontstaan dat meer dan 20 auto's voorbijgekomen zijn. En uiteraard speelt dat mechanisme alleen maar sterker als je bumper aan bumper in de file staat.

### ...en psychologische oorzaken

Bij die wiskundige overweging voegen zich nog verschillende psychologische mechanismen. Zo laten we een auto die we voorbijrijden letterlijk achter ons, zodat die al snel uit het zicht verdwijnt. Omgekeerd blijft een wagen die ons inhaalt nog erg lang binnen ons gezichtsveld aanwezig. Ook speelt het feit dat we minder naar links en naar rechts kijken als we aan het rijden zijn dan als we stilstaan. En tot slot blijft de frustratie van het ingehaald worden langer hangen dan het succesgevoel na een paar auto's ingehaald te hebben. Met ande-

re woorden: inhalen verschaft kortstondig plezier, ingehaald worden blijkt een slechts traag wegebbende kwelling.

Bij elkaar opgeteld doen die elementen ons geloven dat het verkeer sneller verloopt op de andere rijstroken, wat ons ertoe aanzet om van rijstrook te veranderen.

Vanuit dat voortdurende gevoel in de minst snelle rijstrook te rijden blijven sommige chauffeurs voortdurend van rijstrook veranderen, wat niet alleen voor de mobiliteit een slechte zaak is maar ook voor de verkeersveiligheid.

### Impact op mobiliteit

Twee elementen verklaren waarom dat ongewenste veranderen van rijstrook slecht is voor de mobiliteit. Om te beginnen neemt de auto die de beweging uitvoert gedurende enige tijd de plaats in van 2 wagens en doet zo de capaciteit van de weg afnemen. Ten tweede verplicht de uitwijkende chauffeur de andere weggebruikers tot afremmen, wat ook de verkeersdoorstroming verstoort. Het gevolg is dat, naarmate het aantal manoeuvres toeneemt, alle weggebruikers meer tijd verliezen.

Men gaat er doorgaans van uit dat een rijstrook 1.800 voertuigen per uur aankan. Voor een rijbaan met twee stroken zijn dat er dus 3.600 per uur. Als één chauffeur

op de vijf regelmatig van strook verandert, bijvoorbeeld gedurende 10% van de tijd, verliest de snelweg 2% van zijn totale capaciteit en neemt het fileprobleem ook met 2% toe. Dat is nog een minimale schatting, aangezien ze geen rekening houdt met het afremmen dat tot accordeonfiles leidt.

### Impact op veiligheid

Constant van rijstrook veranderen heeft ook een duidelijk negatieve impact op de verkeersveiligheid. Als twee chauffeurs op twee verschillende rijstroken tegelijk het manoeuvre willen maken, of als de chauffeur die uitwijkt de beschikbare plaats om opnieuw in te voegen overschat, ontstaat een onmiskenbaar gevaarlijke situatie. Om

nog maar te zwijgen over diegenen die de nodige plaats 'afdwingen'. Bovendien vormen al die manoeuvres ook een gevaar voor de motorrijders die door de file zigzaggen.

In de Verenigde Staten gaan de autoriteiten ervan uit dat 4% van alle verkeersongevallen te wijten zijn aan veranderingen van rijstrook. Met dit soort van ongevallen gaat een schade gepaard die jaarlijks op verscheidene miljoenen dollar wordt geschat. In België vinden jaarlijks zo'n 355.000 ongevallen plaats met lichamelijk letsel en/of materiële schade. Extrapolerend wil dat zeggen dat 14.000 ongevallen in ons land te wijten zouden zijn aan ongewenst van rijstrook veranderen.

### Welke rijstrook is nu de snelste?

Gemiddeld gaat het overal ongeveer even snel, of traag, zo je wil. Voortdurend veranderen levert echter geen tijdswinst op. Op een autosnelweg met 3 rijstroken zou men kunnen denken dat het linkervak het snelste is, omdat er minder auto's invoegen bij een oprit. Dat is evenwel niet het geval, net door al die veranderingen van rijstrook, in beide richtingen. Daardoor evolueert de snelheid van alle weggebruikers in de richting van het gemiddelde. Bepaalde Nederlandse studies tonen wel aan dat de eerste rijstrook in bepaalde omstandigheden wat trager kan zijn, maar dat is lang niet altijd het geval.

Benoit GODART



## Driekwart van de Belgen stoort zich aan bestuurders die hun gsm achter het stuur gebruiken

**Driekwart van de Belgen stoort zich aan bestuurders die hun gsm achter het stuur gebruiken. Nochtans heeft 1 op 7 Belgen in de afgelopen week zijn gsm achter het stuur gebruikt. Slechts 1 Belg op 3 weet dat de boete voor gsm-gebruik 116 euro bedraagt. Dit blijkt uit een nieuwe enquête van Vias institute bij een representatief staal van de Belgische bevolking.**

### Driekwart van de Belgen stoort zich aan het gsm gebruik achter het stuur

Van 's morgens vroeg tot 's avonds laat is het gebruik van de gsm sterk doorgedrongen in ons dagelijks leven. We zijn nu op het punt dat het ook vaak ergernis oproept. De plaats waar volgens de respondenten het gebruik van de gsm hun meest stoort is, niet zonder verrassing, het verkeer. Driekwart van de Belgen (74%) stoort zich aan automobilisten die de gsm achter het stuur gebruiken. De ergernis is veel groter in Vlaanderen (86%) dan in Wallonië (61%) en Brussel (49%). Ook aan de eettafel (72%) en in de bioscoop (47%) is de irritatie over het gsm-gebruik groot.

25% van de Belgen vindt het irritant wanneer mensen op het fietspad of het voetpad met hun gsm bezig zijn. Ook hier zijn er duidelijke regionale verschillen. In Vlaanderen (32%) is het percentage dubbel zo groot als in Wallonië en Brussel (15%). De Vlamingen storen zich dus duidelijk meer aan het gsm-gebruik in het verkeer dan de Walen en Brusselaars.

### 1 op 7 gebruikte afgelopen week zijn gsm achter het stuur

1 op 7 Belgen (14%) geeft toe in de afgelopen week zijn gsm gebruikt te hebben achter het stuur. We merken hier geen regionale verschillen. Bij de mensen jonger dan 34 jaar gebruikte zelfs 1 op 5 hem in de afgelopen week. Bij de mensen ouder dan 55 jaar is dat slechts 5%.

De grootste groep die hem gebruikten, deed dat voor een handenvrij telefoontje. Dat is niet verboden, maar uit eerder onderzoek van Vias bleek al dat mensen bij een handenvrij telefoontje ook afgeleid zijn en minder naar verkeersborden en andere weggebruikers kijken.

5% van de bestuurders geeft toe in de afgelopen week een sms of mail gelezen te hebben achter het stuur. 3% heeft een mail

of sms verstuurd met de gsm in de hand. Het sturen of lezen van een sms vergroot het risico op een ongeval met minstens een factor 23 omdat de bestuurder dan helemaal niet meer naar de weg kijkt. 2% gaf toe een telefoontje gedaan te hebben met de gsm in de hand.

### 9 op 10 zegt zonder externe hulpmiddelen zijn gsm aan de kant te kunnen laten in de wagen

De laatste jaren zijn er steeds meer technologische hulpmiddelen op de markt die bestuurders moeten helpen om de gsm in de wagen aan de kant te laten. Zo zijn er applicaties die verhinderen dat je achter het stuur je gsm kan gebruiken. Sommige automerken hebben intussen ook speciale opbergvakken voor de gsm zodat het onmogelijk is om telefoontjes te ontvangen. Toch is het opvallend dat bijna 91% van de Belgen zegt hun gsm zonder externe hulp aan de kant te kunnen laten. 2,5% zegt dat niets hun kan verhinderen om hun gsm te blijven gebruiken.

### Slechts 1 Belg op 3 weet dat boete 116 euro is

De wegcode is zeer duidelijk. Artikel 8.4 luidt: 'Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen gebruik maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt.'

Een inbreuk tegen deze verkeersregels is een overtreding van de 2de graad. Daarbij hoort een boete van 116 euro. Maar 1 Belg op 3 (35%) kent het exacte bedrag. 40% heeft totaal geen idee. 15% denkt dat de boete 174 euro bedraagt.

Elk jaar worden meer dan 100.000 boetes uitgeschreven voor het gebruik van de gsm achter het stuur. In de eerste 6 maanden van 2017 ging over exact 52.528 overtredingen, ofwel zo'n 290 boetes per dag.

### Conclusie

De meest voorzichtige schattingen gaan ervan uit dat 5% van alle verkeersongevallen waarbij iemand gewond geraakt of sterft, te wijten zijn aan het gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur. Dat zorgt dus jaarlijks voor minstens dertig doden en 2.500 gewonden in ons land. Hoewel de Belg zich overduidelijk stoort aan het gsm-gebruik in de wagen door andere bestuurders, blijft hij toch naar hartenlust bellen, sms-sen en mailen. De irritatie over gsm-gebruik in het verkeer zowel door automobilisten als door fietsers en voetgangers is opvallend groter in Vlaanderen dan in Brussel of Wallonië.

Benoit GODART

## 10 tips om tijdens het rijden je gsm niet te gebruiken

### 1 Ga offline

Deze oplossing is radicaal, maar wel effectief. Zet je gsm uit of zet hem in vliegtuigstand voor je vertrekt.

### 2 ...of download een applicatie die je helpt

Sommige applicaties antwoorden in jouw plaats wanneer je aan het rijden bent. Eenmaal geactiveerd, zet je telefoon zich in waakstand en stuurt het een berichtje naar de mensen die je proberen te bereiken.

### 3 Leg hem in de koffer

Heb je schrik dat je niet aan verleiding kan weerstaan? Leg dan al je zaken, zoals je telefoon en laptop in de koffer van je auto. Zo vermijd je ook dat gauwdieven je gsm kunnen stelen.

### 4 Anticipeer

Dat superdringende telefoontje naar je baas, je babysit of je mama, doe je best voor je vertrekt.

### 5 Delegeer

Als er iemand met je meerijsd, kan je aan die persoon vragen om te communiceren.

### 6 Neem een pauze

Als je op een oproep wil antwoorden, je berichten wil beluisteren, een sms wil lezen of schrijven of zelf een telefoontje wil doen, profiteer ervan om een pauze te nemen. Zorg wel dat je dan op een veilige plaats staat, waar je jezelf en anderen niet in gevaar kan brengen (vb parking, tankstation, etc)

### 7 Reken

Denk aan wat je riskeert als je betrapt wordt met de gsm achter het stuur. Met 116 euro kan je heel wat andere zaken doen.

### 8 Kom tot rust

Je hebt een gemiste oproep, en dan? Wees positief: geniet van het moment dat je even onbereikbaar bent. Niet alle telefoontjes zijn hoogdringend.

### 9 Wantrouw je handenvrije kit

Bellen met een handenvrije kit is ook gevaarlijk. De afleiding van het telefoongesprek verschuift onze aandacht 'weg' van het verkeer.

### 10 Denk aan de anderen

Vraag bij elk telefoontje even of de persoon aan de andere kant van de lijn aan het rijden is. Als dat zo is, spreek een moment af om later terug te bellen wanneer hij niet meer aan het rijden is.





# Zeg niet te gauw... 't is weer een vrouw

Er doen heel wat vooroordelen de ronde als het aankomt op vrouwen achter het stuur. Op de internationale dag van de vrouw heeft Vias institute een nieuwe analyse bekend gemaakt, waaruit blijkt dat vrouwen achter het stuur minder risico's nemen dan mannen en minder betrokken zijn in zware ongevallen.

## Ongevallsstatistieken

### Minder zware ongevallen bij de vrouwen

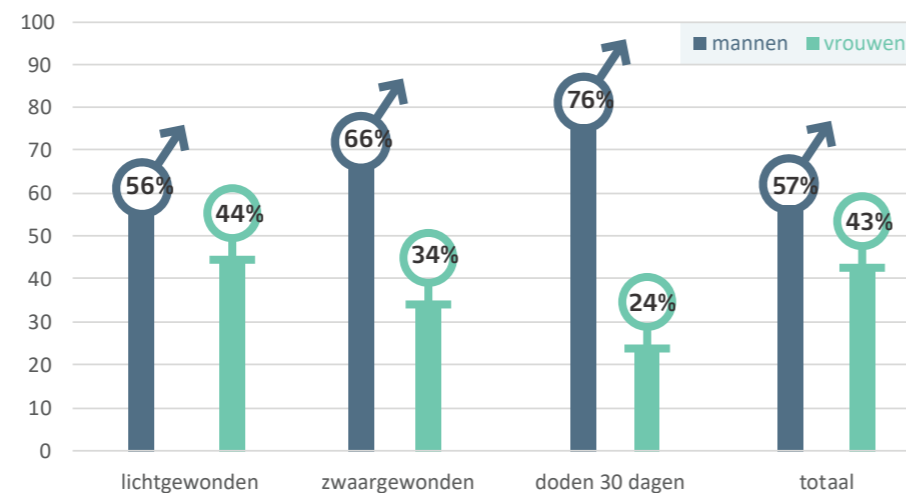
Bij ongevallen zijn de vrouwen minder ernstig verwond dan mannen. Dat komt omdat ze van nature voorzichtiger rijden. Zo zijn ze in de statistieken goed voor:

- 44% van de lichtgewonden
- Slechts 34% van de zwaargewonden
- En slechts 23% van de doden.

Anders gezegd: vrouwen zijn betrokken in minder ernstige ongevallen dan mannen.

Andere cijfers bevestigen ook dat vrouwen minder ernstige ongevallen hebben: ongevallen waarbij er een vrouwelijke bestuurster betrokken was, hebben twee keer minder vaak een dodelijke afloop dan de ongevallen met een mannelijke bestuurder. We tellen 10 doden per 1.000 letselongevallen waarbij een automobiliste betrokken was, ten opzichte van 19 doden bij letselon-

Verhouding mannen-vrouwen voor de verschillende types van gewonden/doden in België (2014-2016)



gevallen met een automobilist.

### Vrouwen zijn in het algemeen minder betrokken in een letselongeval

Of ze nu bestuurder, passagier of voetganger zijn, vrouwen vertegenwoordigen 43% van de verkeersslachtoffers (doden of gewonden). Hun aandeel daalt zelfs naar 37% als we rekening houden met bestuurders alleen. Daarnaast zijn er wel 62% van de gewonde of overleden passagiers van het vrouwelijke geslacht. Dat komt waarschijnlijk voor een deel omdat mannen vaker het

stuur nemen dan vrouwen.

26% van de vrouwelijke verkeersslachtoffers waren passagiers, tegenover slechts 12% mannen. 11% van de vrouwen verongelukte of was gewond terwijl ze zich te voet verplaatste, tegenover 8% van de mannen. Deze verschillen zijn grotendeels te wijten aan de verschillende manieren waarop ze zich verplaatsen.

### ... op elke leeftijd

Zelfs als we kijken naar de leeftijdsperiode, zien we dat het aantal vrouwelijke verkeersslachtoffers, ongeacht de leeftijd,

lager is dan de mannelijke. Het grootste verschil zien we bij de jongeren (15-19 jaar en 20-24 jaar), en de dertigers (30-34 jaar en 35-39 jaar), waar er 1,4 keer meer mannelijke slachtoffers zijn dan vrouwelijke (per 100.000 inwoners). Aantal verkeersslachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) per 100.000 inwoners volgens leeftijd en geslacht. (2014-2016)

### Verschillende verplaatsingswijzen

Het zal niemand verbazen dat we ook in de verplaatsingswijze tussen mannen en vrouwen een verschil zien. Zo zijn slechts 11% van de motorrijders en 3% van de inzittenden van een vrachtwagen vrouwelijke verkeersslachtoffers. Omgekeerd is dan weer 61% van de inzittenden van een bus of autocar die slachtoffer zijn en 52% van de gewonde voetgangers een vrouw.

## Boetes en veroordelingen

Volgens een studie van Vias institute zijn bijna 2/3 van de bestuurders die een onmiddellijke inning moeten betalen na een inbreuk tegen het verkeersreglement mannen. Bij de veroordeelden voor een politierechtbank gaat het zelfs over drie kwart mannen.

## Risicogedragingen

### Alcohol achter het stuur : mannen blazen 4 keer vaker positief

In vergelijkbare omstandigheden (een persoon van dezelfde leeftijd, op hetzelfde moment van de week, van dezelfde afkomst, met hetzelfde aantal passagiers), is er 4x zoveel kans dat het een man is die met een alcoholgehalte boven de toegestane limiet rijdt, dan een vrouw. Zo bleek uit de laatste gedragsmeting van Vias institute ook dat 4% van de gecontroleerde mannen onder invloed reden tegenover slechts 1% van de vrouwen. Dit komt niet alleen omdat vrouwen voorzichtiger zijn op het moment dat ze moeten kiezen om al dan niet te rijden, maar ook omdat vrouwen, algemeen genomen, significant minder alcohol drinken dan mannen. Uit de gedragsmeting van Vias institute

blijkt ook dat mannen het over het algemeen meer aanvaardbaar vinden van te rijden onder invloed van alcohol dan vrouwen.

Deze neiging van de mannen om meer onder invloed van alcohol te rijden, vertaalt zich ook naar de ongevallenstatistieken: slechts 5% van de vrouwelijke bestuurders die een alcoholtest onderging na een letselongeval was effectief onder invloed van alcohol. Bij de mannen steeg dit percentage tot 11%.

### Veiligheidsgordel

Ook wat het dragen van de gordel betreft, zijn mannen veel lakser dan vrouwen. Het aantal vrouwen dat de gordel draagt is altijd al hoger geweest dan het aantal mannen. Uit de gedragsmeting van Vias institute blijkt dat 90,4% van de mannen hun gordel droeg tegenover 93,5% van de vrouwen. Bij de gordeldracht achteraan in de wagen is dit verschil nog meer uitgesproken.

### Snelheid

Ook wat snelheid betreft, respecteren mannen minder de snelheidslimieten dan de vrouwen. Op de vraag: 'Heb je in het afgelopen jaar bewust de snelheidslimieten overtreden als de mogelijkheid er was?' zijn er ook grote verschillen tussen mannen en vrouwen. Zeker als het gaat over '140 km/h rijden op de autosnelweg' en '70km/h rijden binnen de bebouwde kom'.

Wat de sociale norm betreft, vinden mannen significant minder (54%) dan vrouwen (63%) dat hun sociale omgeving van mening is dat we de snelheidslimieten moet

respecteren. Dat wil zeggen dat mannen dus minder sociale druk voelen om de snelheidslimieten na te leven.

### GSM achter het stuur

Als we gsm-gebruik achter het stuur vergelijken tussen mannen en vrouwen voor alle voertuigen samen, zien we een belangrijk verschil tussen de twee geslachten. Dit is ongeacht of het gaat om effectief bellen met een gsm of ermee bezig te zijn. 3,6% van de mannen gebruiken hun gsm achter het stuur ten opzichte van 2,4% van de vrouwen. Vrouwelijke bestuurders hebben minder de neiging om hun gsm te manipuleren terwijl ze aan het rijden zijn. Dit verschil zien we vooral op de autosnelweg (3,7% van de mannen hanteren hun gsm op de autosnelweg tegenover 1,6% van de vrouwen).

## Conclusie

Vrouwen zijn minder vaak betrokken bij ernstige ongevallen dan mannen omdat ze minder risico's nemen. Vrouwen gedragen zich duidelijk voorzichtiger dan mannen achter het stuur. Ze getuigen van meer verantwoordelijkheidszin en tonen meer respect voor de andere weggebruikers. Omgekeerd zijn mannen eerder geneigd om hun fouten te relativiseren en zijn ze zich minder bewust van het gevaar dat ze lopen (of waarin ze anderen brengen). Dit verklaart ook waarom meer dan 90% van de bestuurders die een opleiding volgen bij Vias institute in het kader van alternatieve straffen, mannen zijn.

Nathalie FOCANT  
Benoit GODART





## De laatste 10 jaar kregen 2.000 Belgen een gordelvrijstelling

**Elk jaar vragen ongeveer 2.000 Belgen een gordelvrijstelling omwille van medische redenen. Nochtans is er geen enkel geval waarin dat gerechtvaardigd is. De gordel niet dragen kan grote gevolgen hebben. Zo droeg 60% van de personen die omkwam op de autosnelweg zijn gordel niet. Volgens Vias institute moet bekeken worden om het systeem te hervormen.**

### De veiligheidsgordel: een stand van zaken

Exact 5 jaar geleden is de boete voor het niet dragen van de gordel verdubbeld. In 2016 kregen bijna 75.000 mensen een boete omdat ze 'verzuimd' hebben om hun gordel te dragen. Nochtans is de gordel vooraan dragen al verplicht sinds 1975 en achteraan sinds 1991.

De laatste metingen van Vias institute tonen aan dat 92% van de inzittenden vooraan en 85% van de passagiers achteraan zijn gordel draagt. Dat is een aanzienlijke verhoging ten opzichte van 10 jaar geleden. We stellen wel vast dat de kleine groep die de gordel niet draagt, toch vaak een zware tol hiervoor betaalt. Meer dan 60% van de bestuurders en passagiers die om het leven kwam bij een ongeval op de autosnelweg,

droeg zijn gordel niet op het moment van het ongeval.

De gordel is verplicht om zo veel mogelijk de zware gevolgen van ongevallen te beperken. Ondanks alles, vragen én krijgen elk jaar een hoop Belgen een vrijstelling om de gordel te dragen. Uitzonderingen toestaan op de gordeldracht komt neer op het afwijzen van een belangrijk veiligheidsmechanisme.

### Reglementering

Artikel 35.1.1 van de wegcode bepaalt dat "de bestuurder en de passagiers van auto's die aan het verkeer deelnemen de veiligheidsgordel moeten dragen, op de plaatsen die ermee zijn uitgerust".

De wegcode legt ook enkele uitzonderingen vast, oa voor 'de personen die in het bezit zijn van een vrijstelling op grond van gewichtige medische tegenindicaties afgeleverd door de Minister bevoegd voor verkeersveiligheid, of zijn gemachtigde.'

### 2.000 uitzonderingen elk jaar

Volgens cijfers van de FOD Mobiliteit zijn er ongeveer 20.000 vrijstellingen in de laatste 10 jaar uitgereikt, waarvan drie kwart definitief was. Dat komt dus neer op zo'n 2.000 uitzonderingen per jaar.

Die cijfers dalen, maar ze blijven nog zeer hoog. Zeker als je vergelijkt met bv Nederland. Daar krijgt het bureau (CBR) die de vrijstellingen behandelt, nauwelijks 500 aanvragen per jaar. Dat zijn trouwens niet allemaal nieuwe aanvragen. Er zijn ook een aantal hernieuwingen bij, want de maximale duur voor een vrijstelling is in Nederland immers 5 jaar.

### Uitzondering? Nooit gerechtvaardigd

Zowel verkeerskundigen, ergonomen, als medisch en paramedisch personeel bevestigen dat er geen of zeer weinig medische redenen zijn die een vrijstelling van het dragen van de gordel rechtvaardigen! Ondanks het feit dat het dragen van de gordel misschien in sommige gevallen nadelen heeft of oncomfortabel kan zijn, is het altijd beter de gordel wel te dragen. Een aanpassing van de gordel of van het voertuig kan in veel gevallen het ongemak grotendeels verhelpen.

Verder kan ongemak uiteraard geen reden zijn tot vrijstelling. Het ongemak staat immers niet in verhouding tot het veiligheidsvoordeel van de gordel. Enkel wanneer het leven (en dat van anderen) meer bedreigd wordt door het wel dragen van de gordel, dan door het niet dragen ervan, kan een vrijstelling in overweging genomen worden.

Professor Stefaan Nijs, hoofd van de dienst Traumatologie in UZ Leuven: 'Bij een ongeval kan het dragen van de gordel voor mensen die een ernstig medisch probleem hebben, soms die situatie erger maken. Maar als je geen gordel draagt, dan is het risico om een ernstig letsel op te lopen nog veel hoger. Er is dus geen enkele omstandigheid waarin je het kan rechtvaardigen de gordel niet te moeten dragen.'

Bekijk via deze [video](#) zijn reactie.

Het is dus wenselijk om geen enkele vrijstelling voor onbepaalde tijd af te leveren. Aangezien het steeds de voorkeur verdient de gordel wel te dragen, kan men daar naar handelen en rekening houden met toekomstige technische, medische en ergonomische evoluties. De maximale geldigheidsduur van een vrijstelling zou bijvoorbeeld tot 5 jaar beperkt kunnen worden.

### De huidige situatie

Iedereen die een gordelvrijstelling wenst, moet zich aanmelden bij zijn huisarts. Die kan een medisch attest afleveren. Met dit attest geeft de arts aan dat zijn patiënt een gewichtige medische tegenindicatie vertoont voor wat betreft het gebruik van de veiligheidsgordel. De arts beschikt mo-

menteel niet over enige richtlijn of indicatie voor zijn inschatting van een 'gewichtige medische tegenindicatie'. Om de vrijstelling te bekomen, moet de patiënt het medisch attest opsturen naar de FOD Mobiliteit, die de vrijstelling uitreikt.

### De ideale situatie

De vrijstelling is een uitzonderingsmaatregel. Een vrijstelling mag alleen verleend worden indien er voldoende medische redenen zijn. Er moet nu in eerste instantie een lijst opgesteld worden met aandoeningen, gevallen of redenen waarvoor er geen vrijstelling bekomen kan worden (negatieve lijst). Het stelt de arts in staat om op louter administratieve basis een aanvraag ongegrond te verklaren.

In de ideale procedure neemt de behandelende arts niet zelf de beslissing om zijn patiënt een vrijstelling te geven, maar geeft hij enkel de relevante medische informatie door aan een centrale instantie.

Deze centrale instantie registreert de aanvraag, beoordeelt ze op een uniforme manier, neemt de beslissing op basis van de negatieve lijst en motiveert de keuze.

Als de vrijstelling goedgekeurd is, dan worden de gegevens overgemaakt aan de FOD,

die de vrijstelling aflevert. Voor bestuurders moet elke vrijstelling sowieso gepaard gaan met een rijgeschiktheidsonderzoek, want beiden zijn aan elkaar gelinkt.

Het verlenen van een vrijstelling aan een bepaald persoon heeft niet enkel gevolgen voor de veiligheid van die persoon zelf. De niet-vastgemaakte persoon is bij een ongeval immers een projectiel dat ook andere inzittenden kan verwonden. Zowel de persoon die de vrijstelling vraagt, als de persoon die de aanvraag goedkeurt dragen dus een zekere verantwoordelijkheid.

### Conclusie

De veiligheidsgordel heeft al ontelbare levens gered in ons verkeer. Alle gezondheidsprofessionals zijn unaniem: de voordelen zijn veel groter en belangrijker dan het feit dat in sommige gevallen de gordel oncomfortabel kan zijn. De vrijstelling moet een uitzonderingsmaatregel zijn die door een totaal onafhankelijke instelling moet genomen worden. Die instelling moet zich baseren op een lijst waarvoor je zeker geen vrijstelling kan krijgen. De gordel moet voor ons allemaal elke rit een natuurlijke reflex zijn.

Benoit GODART  
Mark TANT





# Slechts 1 op de 4 kinderen correct vastgeklit in de wagen

Slechts 23% van de kinderen kleiner dan 1m35 wordt op een volledige correcte manier vervoerd in de wagen. Nog problematischer is dat 13% van de kinderen zelfs helemaal niet wordt vastgemaakt. Zo blijkt uit een nieuwe grootschalige studie van Vias institute. Kinderbeveiligingssystemen verminderen de kans op dodelijke verwondingen bij een ongeval met 70% voor kinderen jonger dan 1 jaar en met 55% voor kinderen tussen 1 en 4 jaar. Elk jaar krijgen ongeveer 5000 ouders een boete van 174 omdat ze de wet rond kinderzitjes overtreden hebben.

Elke drie jaar voert Vias institute een nationale gedragsmeting uit over het correct gebruik van kinderzitjes. Voor deze derde editie werd bij observaties in heel het land bij meer dan 1.000 kinderen in detail bekeken hoe ze vervoerd werden. Daarnaast

werd via een vragenlijst aan de bestuurders ook informatie verzameld over factoren die een invloed hebben op de manier waarop ze hun kinderen vervoerden.

## Minder dan 1 op 4 correct vastgemaakt.

Uit de observaties blijkt dat iets minder dan 1 kind op 4 (23%) correct vastgemaakt is en vervoerd wordt in een zitje dat aangepast is aan hun gewicht of lengte. Het percentage kinderen dat correct is vastgemaakt ligt iets hoger in Brussel (26%) dan in Wallonië (24%) en Vlaanderen (21%).

De helft van de kinderen (50%) zit wel in een juist zitje, maar is niet correct vastgemaakt. 1 op 7 (14%) zit in een zitje dat niet aangepast is aan hun lengte of gewicht, de helft daarvan is bovendien ook niet correct vastgemaakt.

Nog opvallender: 13% van de kinderen wordt helemaal niet vastgemaakt. Het gaat dan zowel over gevallen waarbij er helemaal geen beveiligingssysteem aanwezig is, als kinderen die in een beveiligingssysteem zitten, maar niet zijn vastgeklit.

## 5 factoren die het correcte gebruik van kinderzitjes beïnvloeden

### 1. Korte trajecten zijn gevaarlijk

Voor korte trajecten van minder dan 10 kilometer is het aantal kinderen dat correct vervoerd wordt, kleiner dan voor langere trajecten.

### 2. Meer problemen met kinderzitjes in de rijrichting

De kinderbeveiligingssystemen waarbij het

vaakst verkeerd gebruik werd vastgesteld, zijn het kinderzitje in de rijrichting en het verhogingskussen met rugsteun. De ernst van de gevolgen bij een ongeval zijn groter voor een kind wanneer het enkel met de gordel is vastgemaakt.

### 3. Vooral op de middelste zitplaats achteraan slecht gebruik

We stellen een groter percentage verkeerd gebruik vast bij de kinderzitjes centraal achteraan dan op de passagiersplaats rechts achteraan. Dit ligt vooral aan het feit dat er vaak te weinig plaats is voor een kinderbeveiligingssysteem op de middelste zitplaats.

### 4. De grootouders geven het goede voorbeeld

Het percentage verkeerd gebruik is significant groter wanneer het kind door een andere persoon wordt vervoerd dan door de ouders of grootouders. Verder waren alle kinderen die door de grootouders vervoerd werden, vastgemaakt. Er was ook nergens sprake van een zitje dat niet was vastgemaakt in de wagen.

### 5. De bestuurder geeft het voorbeeld

Zoals bij vele zaken op gebied van verkeersveiligheid, worden de kinderen sterk beïnvloed door het voorbeeld dat door de 'grote mensen' gegeven wordt. Zo zijn meer kinderen correct vastgemaakt in de wagen als de bestuurder zijn gordel droeg ten opzichte van als de bestuurder zijn gordel niet droeg.

## Drie kwart denkt hun kind goed te hebben vastgemaakt

Bij deze studie werd ook aan de bestuurders gevraagd om zelf in te schatten of ze hun

kind correct hadden vastgemaakt. 77% van de ondervraagde bestuurders was van mening dat ze hun kind correct en in het juiste zitje vervoerden. Vele mensen zijn dus niet op hoogte dat ze hun kind niet correct vastmaken.

Wanneer ze expliciet geconfronteerd werden met hun verkeerd gebruik van het zitje, werden de volgende redenen het vaakst opgegeven: onoplettendheid of tijdsgebrek (20%), het kind dat zichzelf vastmaakt of weerstand biedt (18%) en onwetendheid over een correcte installatie van het kinderzitje (14%).

## Wat zijn de gevolgen van je kind niet goed vastmaken?

De gevolgen van je kind niet correct vast te maken verschillen van situatie tot situatie. Bij een kleine vorm van verkeerd gebruik (vb verdraaide gordel) is de impact op de veiligheid uiteraard kleiner dan wanneer de gordel een totaal foutief traject volgt. Bij meer dan een derde van de kinderen is door een niet-correct gebruik de effectiviteit van het kinderbeveiligingssysteem zo aangetast dat bij een geval van een botsing het kind ernstige tot dodelijke verwondingen oploopt.

In het geval dat je kind helemaal niet is vastgemaakt zijn de gevolgen vaak zeer zwaar. Zo komt de impact bij een botsing met een snelheid van 50 km/u overeen met 35 maal het gewicht van de persoon. Een kind van 25 kg wordt dan een massa van bijna één ton.

Een botsing met een snelheid van 50 km/u is te vergelijken met een val van ongeveer 10 meter, dus van ongeveer 3 verdiepingen!

Kortom: een niet-vastgeklit kind vervoeren in de wagen is net alsof je het zou laten spelen op een balkon zonder leuning.

## Wat zegt de wet?

Volgens het verkeersreglement moeten kinderen van minder dan 18 jaar en kleiner dan 1m35 vervoerd worden in een geschikt kinderbeveiligingssysteem.

Sinds januari 2013 wordt het niet correct vervoeren van kinderen strenger bestraft. Het niet gebruiken van een aangepast kinderbeveiligingssysteem voor kinderen kleiner dan 1m35 wordt gezien als een overtreding van de derde graad. De boete voor deze inbreuk bedraagt 174 euro. In 2016 zijn er hiervoor 4.940 PV's uitgeschreven (ten opzichte van 4.781 in 2015.)

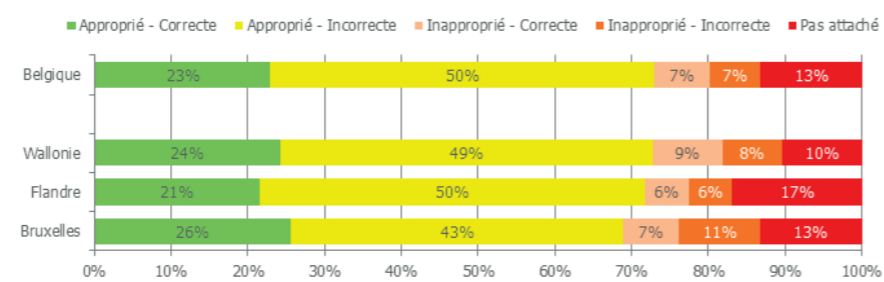
## Conclusie

Kinderbeveiligingssystemen verminderen bij een ongeval het risico op een dodelijk letsel met 70% voor kinderen jonger dan 1 jaar en met 55% voor kinderen tussen 1 en 4 jaar. Ondanks deze duidelijk bewezen effectiviteit wordt slechts 23% van de kinderen volledig correct vastgemaakt. Het zorgt ervoor dat de gevolgen bij een ongeval vaak zeer ernstig kunnen zijn. Om in de toekomst de situatie te verbeteren, doet Vias institute enkele aanbevelingen. Zo is een duidelijke handleiding met symbolen een eerste stap om een verkeerde installatie tegen te gaan. Daarnaast moet er correcte informatie verspreid worden over kinderbeveiligingssystemen, zeker door speciaalzaken.

Een deel van de foutieve installaties zijn bovendien te wijten aan het feit dat de ouders niet voldoende de tijd nemen om hun kind vast te maken of omdat het maar om een kort traject gaat. Het is belangrijk om de ouders te blijven sensibiliseren over een correct gebruik van kinderzitjes en de mogelijke gevolgen als je in een ongeval betrokken wordt. Ook moeten de controles versterkt worden.

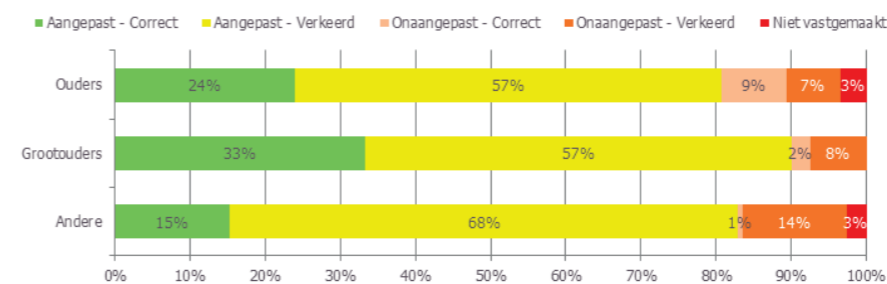
Quentien LEQUEUX  
Annelies SCHOETERS  
Liesje PAUWELS

Geschatte verdeling van kinderen in functie van de kwaliteit van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen



Bron: Vias institute

Verdeling van de geobserveerde kinderen in een beveiligingssysteem in functie van de kwaliteit waarmee dit gebruikt wordt, naargelang de plaats in het voertuig



Bron: Vias institute

## 10 tips om foutief gebruik tegen te gaan.

1. Informeer je tijdig over welk zitje geschikt is voor jouw kind. De kinderzitjes zijn gehomologeerd ofwel volgens gewicht ofwel volgens lengte.
2. Lees voor de installatie altijd aandachtig de handleiding.
3. Zorg er altijd voor dat je het zitje in de juiste richting plaatst. Bij babyzitjes wil dit zeggen tegen de rijrichting in.
4. Zorg dat de gordel steeds het juiste traject volgt.
5. De gordel mag ook niet gedraaid zijn, zo verliest hij aan kracht.
6. Als je kan kiezen voor een ISOFIX systeem, aarzel dan niet. Deze zijn gemakkelijker te installeren.
7. Let erop dat er niet te veel speling op de riempjes zit, maximaal een dikke centimeter. Ook de gordel moet overal goed aanspannen.
8. Zorg dat de riempjes of de gordel steeds mooi over de schouder lopen en dus niet achter de rug of onder de oksel doorlopen.
9. Klik je kind niet alleen bij lange trajecten vast. Een ongeval kan ook bij korte trajecten gebeuren.
10. Als je kind zichzelf vastklikt, controleer dan zeker nog eens dubbel of dat wel op een correcte manier gebeurde.

Meer concrete tips vind je in deze [video](#) of op [www.kinderenindeauto.be](http://www.kinderenindeauto.be)

### Enkele veelgemaakte fouten bij kinderzitjes



De riempjes van het kinderzitje zelf zijn onvoldoende aangespannen



Het kinderzitje is slecht vastgemaakt aan het voertuig



Het babyzitje is slecht vastgemaakt aan het voertuig



Het babyzitje is in de verkeerde richting geïnstalleerd



De gordel bevindt zich onder de armen



De rugsteun is niet perfect aan het kindje aangepast

## Kinderen die niet vastgeklikt zijn, spelen op een balkon zonder leuning

De resultaten van het onderzoek van Vias institute, die vandaag zijn bekendgemaakt, verontrusten: 3 van de 4 kinderen worden niet veilig vastgemaakt in de auto. De redenen die begeleiders geven zijn vooral onoplettendheid, tijdsgebrek, het kind dat zichzelf heeft vastgemaakt of onwetendheid over een correcte installatie. Ik pleit daarom voor gerichte campagnes om ouders op hun verantwoordelijkheid te wijzen. En ik roep de producenten van kinderzitjes op om duidelijker te communiceren over het correct gebruik van de systemen.

Ouders met kleine kinderen herkennen de ochtendstress wel: het is elke keer weer hollen en haasten om de kinderen klaar te krijgen, te zorgen dat ze hun ontbijt op hebben, proper gewassen zijn en dat ze op tijd schoenen en jas aan hebben. En dan is het rennen naar de auto om het verkeer naar school of kinderdagverblijf te trotseren. In die heksenketel is er erg vaak onvoldoende aandacht voor het veilig vastklikken van de kinderen in de auto. Met als gevolg dat driekwart van de kinderen niet goed is beveiligd in de auto.

De gevolgen kunnen dramatisch zijn. Een botsing met een snelheid van 50 km/u is te vergelijken met een val van ongeveer 10 meter, dus van ongeveer 3 verdiepingen. Kortom: een niet-vastgeklikt kind vervoeren in de wagen is net alsof je het zou laten spelen op een balkon zonder leuning. Het is dus onverantwoord dat nog altijd 1 kind op 8 helemaal onbeveiligd in de auto zit: zonder kinderbeveiligingssysteem of zonder gordel.

De verantwoordelijkheid hiervoor rust volledig op de begeleiders van de kinderen: ouders, grootouders of een andere volwassene. Een paar minuten extra de tijd nemen om je kind correct vast te klikken, kan het leven van je kind redden. Uit ons onderzoek blijkt dat volwassenen vaak te slordig omspringen met het vastklikken van de kinderen, waardoor die op een verkeerde manier vastgemaakt zijn. Eén kind op 7 blijkt te groot of te klein voor het beveiligingssy-

teem waarin het geïnstalleerd zit. Vaak zijn dat kleine kinderen die al met de gordel worden vastgemaakt, terwijl ze eigenlijk nog in een aangepast kinderzitje moeten zitten.

In 6 op de 10 gevallen is het kind of het zitje niet correct geïnstalleerd. Heel vaak zitten de riempjes niet juist rond het kind, of zitten ze te los rond het lichaam omdat het kind dit fijner vindt. Sommige kinderen bieden weerstand bij het vastklikken, maar ook dat is geen reden om kinderen niet op de voorgeschreven manier vast te maken.

In andere gevallen is het zitje zelf niet juist geïnstalleerd in de auto. Ook dat is de verantwoordelijkheid van de volwassen begeleider, en kan eenvoudig verholpen worden door even de handleiding van het kinderzitje na te lezen. Helaas gebeurt dat maar in de helft van de gevallen. Ook hier is het van levensbelang even de aanwijzingen van de fabrikant goed na te lezen.

Ook die fabrikanten dragen een verantwoordelijkheid. Uit ons onderzoek blijkt dat de instructies voor het installeren van kinderbeveiligingssystemen vaak een pak duidelijker kunnen. De Europese regelgeving eist dat dat de instructies helder moeten zijn,

maar anderzijds moeten de gebruiksaanwijzingen ook uitnodigend zijn om te lezen. Ik roep de fabrikanten daarom op om werk te maken van heldere, eenvoudige instructies. Daarnaast moeten ze ook werk blijven maken om de methode te vergemakkelijken om kinderen vast te klikken. Want iets dat eenvoudig is, wordt sneller en meer correct uitgevoerd.

Maar de belangrijkste verantwoordelijkheid blijft bij de ouder of de volwassen begeleider liggen. De zorgwekkende resultaten van ons onderzoek - 3 van de 4 kinderen die niet correct zijn vastgemaakt - vragen om blijvende informatiecampagnes, via folders, brochures en sociale media over het correct gebruik van kinderbeveiligingssystemen. Ook supermarkten, kinderdagverblijven, scholen en organisaties voor kinderveiliging kunnen daarvoor ingeschakeld worden.

Maar wellicht is de meest effectieve campagne het voorbeeldgedrag van de ouder: door zelf consequent de gordel te dragen - ook achteraan - leren de kinderen automatisch de juiste attitudes aan.

Karin GENOE





## Het alcoholslot vermindert de kans op recidive met ten minste 75%

**De Kamer heeft een wetsvoorstel goedgekeurd dat de verkeersveiligheid zal verbeteren. Belangrijkste punt uit die wet is de verplichting van het alcoholslot voor bepaalde bestuurders die onder invloed van alcohol hebben gereden. Uit een rapport van Vias institute blijkt dat het percentage recidivisten bij mensen die een alcoholslot opgelegd krijgen, ten minste 75% lager ligt dan bij een groep die een traditionele straf krijgt. Deze wet is dus een flinke stap vooruit in de strijd tegen alcohol achter het stuur.**

Vanaf 1 juli zullen veroordeelde recidivisten die betrapt zijn bij een controle met 1,2 ‰ en bestuurders met een alcoholgehalte van ten minste 1,8 ‰ verplicht een alcoholslot moeten laten installeren in hun wagen. Dit is één van de aanbevelingen van de Staten –Generaal Verkeersveiligheid van december 2015 die nu uitgevoerd wordt.

### 1,8 ‰ ? 1 bestuurder op 5!

Volgens een nieuwe statistische analyse van Vias institute is het gemiddelde alcoholgehalte van bestuurders die onder invloed betrokken zijn in een letselongeval 1,7 ‰. 4 op 10 bestuurders (42%) hebben een

alcoholgehalte van 1,8 ‰ of meer! Als we enkel naar de leeftijdsgroep tussen 40 en 54 jaar kijken, dan gaat het over 51%, dus meer dan de helft van de bestuurders.

Een alcoholgehalte van 1,8 ‰ komt overeen met 8 à 11 glazen alcohol op een korte periode van 2 uur. Dit leidt tot een zware staat van dronkenschap en een gedrag dat totaal ongepast is om met de wagen te rijden. Zelfs met een alcoholgehalte van 1 ‰ is de meerderheid van de mensen dronken. Mensen met een alcoholgehalte boven de 1,5 ‰ hebben ongeveer 200 keer meer kans om te sterven in een ongeval dan zij die nuchter zijn.

Deze kleine groep van bestuurders brengt de verkeersveiligheid sterk in gevaar. Voor deze personen hebben de sensibiliseringscampagnes hun limieten bereikt. Net daarom heeft de federale minister van mobiliteit het alcoholslot verplicht in bepaalde gevallen.

### Enkele vragen en antwoorden over het alcoholslot

Het alcoholslot, wat is dat ?

Om het voertuig te kunnen starten, moet de bestuurder eerst blazen in het alcoholslot. Dat is verbonden met de starter van het voertuig.

Het alcoholslot verhindert dat het voertuig kan starten als het alcoholgehalte boven de 0,2 ‰ is. Het toestel registreert alle gegevens: het alcoholgehalte in de adem, het aantal pogingen dat ondernomen is om te blazen en de momenten waarop de bestuurder heeft geblazen. Om te vermijden dat er er mee kan gefraudeerd worden, is het toestel zo geprogrammeerd dat de bestuurder op verschillende momenten tijdens zijn rit opnieuw moet blazen. Dat is zo vlak na zijn vertrek en dan ad random op verschillende momenten tijdens zijn traject. Hij heeft telkens 15 minuten om zijn voertuig op een veilige plaats te parkeren en de test opnieuw uit te voeren.

### Wat zegt de nieuwe wet?

In het geval van recidive vanaf 1,2 ‰ en ook bij een alcoholgehalte vanaf 1,8 ‰ is een alcoholslot in principe altijd verplicht. In het geval van recidive is er bovendien naast een alcoholslot, steeds eerst een verval van recht tot sturen van 3 maand dat gekoppeld is aan herstelonderzoeken (medisch, psychologisch, theoretisch en praktisch).

Bij een eerste betrapping bij een hoge alcoholconcentratie vanaf 1,8 ‰ kan de rechter beslissen om van de verplichting van het alcoholslot af te zien. Hij moet dit wel expliciet motiveren. In dat geval, zal de rechter de bestaande regels voor straffen toepas-

sen. De boetes bedragen dan tussen 1.600 tot 16.000 euro en er is al dan niet een verval van het recht tot sturen. In het geval van onvrijwillige doodslag is er een verplicht verval van recht tot sturen, gekoppeld aan herstelonderzoeken.

### Wat gaat er veranderen ten opzichte van vroeger?

Vroeger hadden de rechters de mogelijkheid, maar niet de verplichting, om een verplicht alcoholslot op te leggen voor een duur van 1 tot 5 jaar of zelfs definitief. Dit kon opgelegd worden aan overtreders vanaf een alcoholgehalte van 0,8 ‰ of aan bestuurders in staat van dronkenschap of aan recidivisten.

De maximale duur waarvoor een alcoholslot opgelegd kon worden, is nu teruggebracht tot 3 jaar of definitief. De ervaring van Vias leert dat de duur van 3 jaar voldoende is om een gedragswijziging tot stand te brengen.

### Hoeveel kost het?

De totale kost (het omkaderingsprogramma, de installatie en het gebruik van het alcoholslot) situeert zich rond de 3700 € voor het eerste jaar. Daarna verminderen de kosten. De rechter kan beslissen om de kosten integraal of gedeeltelijk af te trekken van de boete. Ter herinnering : de boetes in het geval van veroordeling voor rijden onder invloed van alcohol schommelen tussen 1.600 € tot 16.000 €. In het geval van recidive kunnen ze zelfs oplopen tot 40.000 €.

### Waaruit bestaat het omkaderingsprogramma?

Met het omkaderingsprogramma leert de kandidaat om zijn gedrag aan te passen. De focus ligt op het goed kunnen scheiden van alcoholgebruik en met de wagen rijden. De organisatie geeft aan de veroordeelde uitleg over het verloop van het programma, de kosten en de sancties bij het niet-respecteren van de voorwaarden.

De omkadering bestaat uit twee luiken. Langs de ene kant geven de vormingsmedewerkers instructies over het gebruik van het alcoholslot. Langs de andere kant, sensibiliseren ze over de gevaren en gevolgen van rijden onder invloed van alcohol. Zo proberen

ze te zorgen voor een permanente gedragswijziging bij de veroordeelde bestuurder.

### Wie is er betrokken ?

In het algemeen blaast 1 bestuurder op 5 (21%) die boven de wettelijke limiet zit bij een controle boven de 1,8 ‰. Elk jaar lopen ongeveer 50.000 bestuurders tegen de lamp voor alcohol achter het stuur. We kunnen dus veronderstellen dat onder hen ongeveer 10.000 bestuurders een alcoholgehalte van meer dan 1,8 ‰ hebben. We weten niet hoeveel van hen recidivist zijn.

### Waarom heeft het alcoholslot tot nu toe zo weinig succes gekend ?

Sinds de start van het alcoholslotprogramma, zijn er nog maar 67 veroordeelde bestuurders die het begeleidingsprogramma bij Vias institute gevolgd hebben.

Vele rechters staan weigerachtig ten opzichte van dit instrument. Daar zijn verschillende redenen voor. De overtreders zijn niet altijd bereid om zo'n alcoholslot te laten installeren. Ofwel omdat ze het te duur vinden, of het omkaderingsprogramma te zwaar inschatten. Maar ook omdat ze soms met bedrijfswagens rijden en hun werkgever niet willen informeren of omdat ze voor hun werk met meerdere voertuigen rijden (vb buschauffeurs of vrachtwagenbestuurders). De prijs van de toestellen zal door de fabri-

catie op grotere schaal zeker dalen de komende jaren. Dat zal ook een gunstig effect hebben op deze maatregel.

### Is het werkelijk effectief?

Volgens een nieuw rapport van Vias institute zorgt het alcoholslot ervoor dat de kans op recidive met 75% daalt. De studie toont aan dat het omkaderingsprogramma onontbeerlijk is. Zonder dit programma hebben de bestuurders sneller kans om terug in hun oude gewoontes te hervallen.

### Conclusie

De laatste jaren hebben de vele sensibiliseringscampagnes en de toename van het aantal controles ervoor gezorgd dat de overgrote meerderheid van de bevolking niet rijdt als ze gedronken hebben. Een kleine groep van bestuurders blijft ongevoelig voor deze boodschappen en richt grote schade aan op onze wegen. In België sterven elk jaar minstens 180 personen in het verkeer door alcohol. In totaal zijn er ongeveer 5.000 letselongevallen te wijten aan alcohol. Het alcoholslot is een veel doeltreffender middel om recidivisme tegen te gaan dan de klassieke straffen. Het is geen wondermiddel, maar een zeer gericht hulpmiddel voor sommige bestuurders. Het stelt hen in staat om hun werk te behouden en een normaal leven te leiden.'

Benoit GODART



# Goed rijden zonder goed zicht gaat niet

Een verminderde rijvaardigheid door een slecht zicht zorgt voor een vertraagde reactie op signalen, verkeersborden en verkeersgebeurtenissen, en kan zo leiden tot een ongeval. Uit een studie van Vias institute blijkt dat slechts 15% van de Belgen expliciet de wettelijke limiet voor het zicht kent. De ogen leveren 90% van alle rij-informatie. Een slecht zicht is direct gerelateerd aan slecht rijden.

## Wettelijke limiet niet gekend

Uit een studie van Vias institute<sup>1</sup> blijkt dat slechts iets meer dan de helft van de Belgische autobestuurders weet dat er wetgeving is over gezichtsscherpte tijdens het rijden, maar slechts 15% kent expliciet de wettelijke limiet: die bedraagt 5 op 10 met beide ogen samen. Je mag daarbij eventueel een bril of contactlenzen dragen.

## Zicht gaat achteruit met leeftijd

Het zicht is iets waar we als bestuurder dagelijks te maken krijgen. Vanaf 45 jaar gaat ons zicht achteruit. Het gezichtsveld vernauwt, men krijgt last van verziendheid, het

zicht wordt vooral 's nachts minder scherp zicht en er is een groter risico op verblinding door koplampen van andere voertuigen. Op gevorderde leeftijd is dit te verwachten. Maar ook jongeren kunnen hier last van hebben. Niet alle oogandoeningen zijn immers leeftijdsgebonden.

## Regelmatige controle is nodig

Om veilig te rijden, is het dan ook absoluut noodzakelijk om regelmatig de ogen te laten controleren en de juiste bril of contactlenzen te dragen. Regelmatig op controle gaan bij een oogarts is de enige manier om er zeker van te zijn dat het zicht optimaal is. Besef ook dat een aantal visuele aandoeningen zeer geleidelijk gebeuren zodat ze zelden spontaan (en soms ook niet tijdig) opgemerkt worden (sluipend). Oogartsen of opticiens kunnen niet alle gezichtsproblemen oplossen omdat niet alle gezichtsproblemen corrigeerbaar zijn. Bepaalde gezichts-aandoeningen kunnen niet door een bril, lenzen of een operatie verholpen worden. In dat geval kan men als bestuurder niet anders dan zijn gewoonten of gedrag aan te passen door bijvoorbeeld 's nachts helemaal niet meer te rijden.

Het is aan de oogarts om te beslissen of een persoon beantwoordt aan de wettelijk

bepaalde medische normen.

## Medische normen betreffende visuele functies

Bijlage 6 van het Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs geeft een overzicht van de minimumnormen en attesten inzake de lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorvoertuig ([www.wegcode.be](http://www.wegcode.be)). Wat de visuele functies betreft, gelden specifieke normen voor bestuurders van bromfietsen, motorfietsen en personenwagens (groep 1) en voor bestuurders van bussen, vrachtwagens en taxi's (groep 2).

### 1. Algemeen

Bestuurders van groep 1 en 2 wenden zich tot de oogarts van hun keuze. Het visueel functioneren, de rijgeschiktheid en de geldigheidsduur ervan wordt door hem bepaald. De beoordeling van rijgeschiktheid houdt rekening met de verschillende aspecten van het visueel functioneren die nodig zijn om een motorvoertuig in alle veiligheid te besturen. Bijzondere aandacht wordt besteed aan gezichtsscherpte, gezichtsveld, gezichtsvermogen in het schemerdonker, licht- en contrastgevoeligheid, en dubbelzicht.

### 2. Gezichtsscherpte

De gezichtsscherpte is een maat voor het kleinste detail dat iemand nog kan onderscheiden. Een scherpte van 10/10 wordt beschouwd als normaal; een scherpte van 0/10 staat voor totale blindheid. Bij een scherpte van minder dan 3/10 ben je officieel slechtziend. Een scherpte van 5/10 betekent dat men alles van 2x zo dichtbij moet bekijken om hetzelfde te kunnen zien als iemand met 10/10.

De wet bepaalt dat bestuurders van groep 1, zo nodig met een bril of contactlenzen, een gezichtsscherpte met beide ogen samen van ten minste 5/10 moeten hebben. Op gunstig advies van de oogarts kan iemand die hier niet aan voldoet, uitzonderlijk toch rijgeschikt verklaard worden door de arts van het CARA. Voorwaarde is dat hij, zo nodig met een bril of contactlenzen, een gezichtsscherpte van minimaal 3/10 behaalt en voldoet aan de norm van het gezichtsveld.

Bestuurders van groep 2, bestuurders van bussen en vrachtwagens, dienen al dan niet met een bril of contactlenzen te beschikken over een gezichtsscherpte van ten minste 8/10 voor het beste oog en 1/10 voor het minder goede oog.

### 3. Gezichtsveld

Bestuurders krijgen 98% van hun visuele communicatie binnen via het 'gezichtsveld'.

De grootte van het gezichtsveld omvat alles wat je kan waarnemen zonder je ogen of hoofd te bewegen. Het gezichtsveld dient onder meer om ons te positioneren en koers te houden. Normaal omvat het gezichtsveld horizontaal 170° en verticaal 80° graden.

De wet bepaalt onder meer dat bij bestuurders van groep 1 het horizontale gezichtsveld met beide ogen samen minstens 120° moet bedragen. Vanuit het centrum van dit gezichtsveld dient de amplitude minimaal 50° naar links en naar rechts, en minimaal 20° naar boven en onder, te bedragen. De centrale 20° dienen vrij te zijn van enig absoluut defect.

Als het gezichtsveld niet voldoet aan het wettelijk vastgelegde minimum, dan zal de oogarts je rijgeschikt verklaren. In uitzonderlijke gevallen kan de arts van het CARA daarvan afwijken.

Bij bestuurders van groep 2 dient het horizontale gezichtsveld minstens 160° te bedragen, met een amplitude vanuit het centrum van dit gezichtsveld die minimaal 70° naar links en naar rechts, en minimaal 30° naar boven en onder dient te bedragen. De centrale 30° dienen vrij te zijn van enig absoluut defect. Een bestuurder met slechts één functioneel oog is niet rijgeschikt. Uitzonderingen zijn niet mogelijk.

## Minder dan de helft heeft zonnebril op sterkte.

Daarnaast geeft slechts 43% van de autobestuurders, die zelf een bril op sterkte hebben, aan ook een zonnebril op sterkte te hebben. Het niet gebruiken van een zonnebril op sterkte kan tot gevaarlijke situaties leiden. Indien men een zonnebril heeft die niet op sterkte is, verliest men een deel van het visueel functioneren. Daarnaast kan zonder zonnebril rondrijden er toe leiden dat men door de laagstaande zon verblind wordt. De laatste 5 jaar gebeurden er gemiddeld elk jaar 660 letselongevallen door de laagstaande zon.

Slechts 1 op de 2 bevraagde autobestuurders met een correctie geeft verder aan een reservebril op sterkte te hebben. In België bestaat er geen verplichting rond het bezit van een reservebril op sterkte. Bestuurders verliezen echter wel eens hun bril of gaan er per ongeluk op zitten. In het buitenland bestaat er in sommige landen een verplichting om een reservebril op sterkte te hebben in de auto. Wie met de wagen naar het buitenland trekt, moet erop attent zijn dat een dergelijke verplichting wel in Frankrijk, Duitsland, Portugal, Spanje, Oostenrijk of Zwitserland geldt.

Sofie BOETS



1. Bevraging brilbezit en brilgebruik in de wagen bij een representatieve Belgische steekproef van 1.000 personen. Onderzoek uitgevoerd door Vias institute op aanvraag van Pearle Opticiens in december 2016.



## Elektrische fiets op 3 jaar tijd dubbel zo populair: 10% van de Belgen gebruiken hem

**6 op 10 Belgen is geen voorstander van een veralgemeende zone 30 in het centrum van steden. De Belg blijft zich ook hoofdzakelijk verplaatsen met de wagen. Toch is de laatste jaren vooral de elektrische fiets populairder geworden. 10% van de Belgen gebruikte hem afgelopen jaar. Dat is dubbel zo veel als 3 jaar geleden. Dit zijn enkele van de belangrijkste resultaten uit de Nationale VerkeersOnveiligheidsenquête die Vias institute voor het 6de jaar op rij hield. Voor het eerst werden de cijfers ook per provincie opgesplitst.**

De Nationale VerkeersOnveiligheidsenquête is een bevraging van Vias institute die dit jaar zijn 6e editie kent. We bevragen de Belgische weggebruikers over hun onveiligheidsgevoel op onze wegen, de mobiliteit en het draagvlak voor verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen.

### Onveiligheidsgevoel

**Onveiligheidsgevoel stijgt bij gebruikers openbaar vervoer**

In de periode 2012-2016 daalde het aantal verkeersdoden in België van 770 naar 637. Het aantal letselongevallen daalde

van 44.234 tot 40.096. Logischerwijs is te verwachten dat het subjectieve onveiligheidsgevoel de objectieve verbeterde verkeersveiligheid volgt. Dat blijkt echter niet uit de resultaten van deze enquête.

Het onveiligheidsgevoel blijkt voor alle vervoermodi te stagneren. Voor het openbaar vervoer is er zelfs een kleine stijging in het onveiligheidsgevoel vast te stellen. Mogelijke oorzaak daarvan zijn de aanslagen van maart 2016. Ondanks die stijging blijft het openbaar vervoer het vervoermiddel waar de gebruikers zich het veiligst voelen.

**Fietsers voelen zich het onveiligst in Brussel**

Motorrijders voelen zich in Wallonië beïnvloedend minder veilig dan in Vlaanderen. Dezelfde tendens zien we ook bij fietsers. Die voelen zich systematisch veiliger in de Vlaamse provincies dan in de Waalse provincies. In Brussel ligt het onveiligheidsgevoel voor hen het hoogst.

### Mobiliteit van de Belgen

**Dubbel zo veel gebruikers elektrische fiets op 3 jaar tijd**

46% van alle ondervraagde personen reed

in het afgelopen jaar minstens één keer met de fiets.

In bijna elke Vlaamse provincie hebben meer dan de helft van de burgers het afgelopen jaar gefietst. Antwerpen is koploper met 68%. Vlaams-Brabant is de provincie waar in Vlaanderen het minst wordt gefietst (45%).

In de Waalse provincies ligt het fietsgebruik rond de 25%, behalve in de provincie Luxemburg, waar slechts 17% van de inwoners wel eens de fiets nam.

Bij de elektrische fiets zien we ook dat het gebruik in Vlaanderen veel hoger ligt dan elders, met percentages tot zelfs 16% in de provincie Limburg. In totaal gebruikte 10% van alle Belgen in het afgelopen jaar een elektrische fiets. Dat is in vergelijking met 2014 (5%) een verdubbeling. Dat komt onder meer door een duidelijk wettelijk kader.

**Slechts 3 op de 10 Walen gebruikte openbaar vervoer**

Gebruikers van het openbaar vervoer zijn veruit het talrijkst in Brussel (63%), maar ook in de meeste Vlaamse provincies nam 40 à 45 procent wel eens de trein, tram of bus. In Wallonië heeft ongeveer 70 procent van de totale bevolking in het afgelopen jaar geen enkele keer een vorm van openbaar vervoer gebruikt.

### Koning Auto blijft regeren

De resultaten over het verplaatsingsgedrag van de Belgen maken duidelijk dat de Belg in de eerste plaats rekt op de auto voor zijn verplaatsingen. 81% van alle Belgen heeft in het afgelopen jaar een wagen bestuurd. Hiermee is de wagen met voorsprong het populairste vervoermiddel. Gemiddeld legde de Belg 149 kilometer per week af als autobestuurder, ten opzichte van 10 kilometer met de fiets.

Ook hier zijn er weer grote regionale verschillen. Zo wordt er het meest gefietst in Oost-Vlaanderen (gemiddeld 17 kilometer per week) en Antwerpen (16 kilometer). Terwijl dat in Luxemburg maar 2 kilometer is.

Het procentueel aandeel van andere vervoermiddelen dan de auto blijft nog steeds erg beperkt, met uitzondering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar er een betere balans is tussen de verschillende vervoermiddelen.

### Zelfgerapporteerd gedrag

**1 op 3 reed in afgelopen maand te snel**

Overdreven snelheid blijft 1 van de grootste problemen op onze wegen. Ongeveer 1 derde van de Belgen geeft toe in de afgelopen maand te snel gereden te hebben, dit zowel binnen de bebouwde kom (29%), op autosnelwegen (30%) als buiten de bebouwde kom (33%).

We gebruiken ook nog steeds massaal de gsm in de wagen, een kwart (25%) belde in de afgelopen maand handenvrij, maar 1 op 10 (9%) geeft toe ook gebeld te hebben met de gsm in de hand.

24% van de Belgen geeft aan de afgelopen maand gereden te hebben terwijl ze vermoeid waren.

**Alcohol en snelheid groter probleem in Wallonië**

12% van de Belgen heeft in de afgelopen maand met de wagen gereden nadat ze

alcohol gedronken hebben. Met 10 procent ligt het percentage bestuurders dat alcohol gedronken heeft het laagst in Antwerpen en Brussel. In de provincies Luxemburg en Namen (15%) ligt dat percentage het hoogst.

Ook de resultaten voor snelheidsovertredingen ongeveer hetzelfde scenario. Het vaakst wordt te snel gereden op wegen buiten de bebouwde kom in de provincie Luxemburg (51%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geven de respondenten aan het minst vaak te snel te rijden. Voor alle types wegen ligt het percentage mensen die te hard rijden daar op 20% of minder.

### Draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen

**6 op 10 Belgen tegen een veralgemeende zone 30 in het centrum van steden**

Voor een aantal verkeersveiligheidsmaatregelen is er een groot draagvlak. Zo is ongeveer drie kwart (74%) van de Belgen voorstander van een verplicht alcoholslot voor recidivisten. Die maatregel gaat in de loop van 2018 ook van kracht worden. 68% wil ook meer alcoholcontroles. 57% van de Belgen is voorstander van meer snelheidscontroles.

Voor een aantal maatregelen blijft de tegenstand groot. Dat blijkt onder andere het geval voor een veralgemeende zone 30 in het centrum van steden. 60% van de Bel-

gen geeft aan geen voorstander te zijn van deze maatregel. Een goede sensibilisering is nog nodig om iedereen te overtuigen van de voordelen van deze maatregel die gunstig is voor de verkeersveiligheid.

Voor het rijbewijs met punten is er zowel in Vlaanderen als in Wallonië geen meerderheid. In Vlaanderen is 44% voor en 38% tegen. In Wallonië is de tegenstand groter. Slechts 28% is voorstander en 56% is tegen het rijbewijs met punten.

### Conclusie

Ondanks het feit dat er steeds minder verkeersslachtoffers vallen, daalt het onveiligheidsgevoel de afgelopen jaren niet. De Belg vraagt terecht om meer inspanningen om de verkeersveiligheid te garanderen. Het is hoopvol dat er alvast een groot draagvlak is voor meer snelheids- en alcoholcontroles. Samen met andere maatregelen moet dat leiden tot veiligere wegen voor alle weggebruikers.

De Belg blijft zich voornamelijk verplaatsen met de wagen, ook al zien we dat de laatste jaren het aandeel van de elektrische fiets toegenomen is. Om de mobiliteit te verbeteren is het nodig om in te zetten om een zo goed mogelijke mix van vervoermiddelen die maximaal op elkaar afgestemd zijn. Het stemt me hoopvol dat de Belg ook inziet dat maatregelen zoals het verplicht alcoholslot voor recidivisten nodig is. Op die manier kunnen we gericht bestuurders verhinderen nog te rijden als ze gedronken hebben.

Benoit GODART

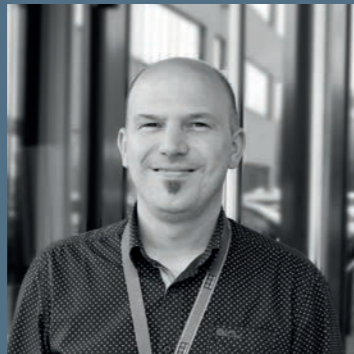


## Safety Day

Op vrijdag 1 juni 2018 organiseren Vias institute en Securitas samen de Safety Day. Emily Coenegrachts, Commercial Director van Vias institute, en Christophe Van Eesbeek, coördinator Securitas Safety Solutions, blikken al even vooruit naar die dag.



Emily Coenegrachts  
Commercial Director Vias institute



Christophe Van Eesbeek  
Coördinator Securitas Safety Solutions

### Wat voor een dag is de Safety Day?

**Emily Coenegrachts:** De Safety Day is een unieke samenwerking tussen Vias institute en Securitas. We geven HR-, fleet, safety managers en preventieadviseurs de kans om uit een greep van het aanbod zaken te beleven. Zo zullen er een 15-tal verschillende animaties en workshops zijn.

**Christophe Van Eesbeek:** In totaal staan er meer dan 60 sessies ingepland. Zo kan je in een dag niet alleen een goed beeld krijgen van ons aanbod, maar ook de mogelijkheden voor de invulling van een volgende veiligheidsdag ontdekken.

### Welke workshops kunnen de deelnemers allemaal verwachten?

**Emily Coenegrachts:** De bezoeker kan onder meer de Bob-animaties en verschillende simulatoren (fiets- en rijsimulators) uitproberen, theatervoorstellingen bijwonen, maar je kan ook een initiatie brandbestrijding, een AED of een evacuatie workshop

volgen. Daarnaast hebben we ook aandacht voor het aspect mobiliteit met een workshop Bike@work, een atelier New Urban Mobility en zelfs ook persoonlijke 'coachings eco-driving' en 'safe driving' staan op het programma.

### Waarom wordt deze Safety Day georganiseerd?

**Emily Coenegrachts:** Zowel Vias institute als Securitas, kregen al vaak de vraag van klanten om een (stuk van een) veiligheidsdag te verzorgen. We slaan de handen in elkaar en bieden u een totaalaanbod. Als bedrijf hoeft u niet meer op zoek bij meerdere partijen voor de invulling van uw veiligheidsdag. Je kan zowel terecht bij Vias institute als Securitas. Wij luisteren graag naar de specifieke noden en bieden u een gepersonaliseerd voorstel.

**Christophe Van Eesbeek:** Dit is daarenboven niet alleen de ideale inspiratie voor een volgende 'Safety Day'. Door de vele thema's, invalshoeken en belevingen die

we die dag aanbieden bestrijken we de integrale veiligheid. Zowel veiligheid op het werk, alsook het woon werk verkeer, professionele verplaatsingen en eveneens nuttige tips voor de veiligheid van uw gezin komen ruimschoots aan bod.

### Waar kunnen de geïnteresseerden meer informatie vinden over de Safety Day?

**Christophe Van Eesbeek:** Vanaf 20 april kunnen geïnteresseerden op [safetymday2018.be](http://safetymday2018.be) terecht voor een volledig overzicht van het programma. Ze kunnen er zich dan ook meteen voor inschrijven.

**Emily Coenegrachts:** Snel zijn is wel de boodschap want het aantal plaatsen is beperkt. Bovendien is er een early bird tarief voor de snelle beslissers.

### Nuttige informatie:

De Safety Day vindt plaats op **1 juni** bij Vias institute,  
Haachtsesteenweg 1405 | 1130 Haren

Er is een early bird tarief van 295 EUR tot en met 5 mei.

Bovendien telt deze vorming mee als verplichte bijscholing voor preventie adviseurs en komt die eveneens in aanmerking voor de KMO- portefeuille.





