



### Fietshelm: welke effecten ?

*Prioritaire voertuigen: hoe te reageren wanneer ze naderen?*

---

*Efficiënte trajectroles*

---

*Europese enquête: de Belgische bestuurder is gestresseerd*

---





# Safety Day 2018

De Safety Day is een unieke samenwerking tussen Vias institute en Securitas. Zo kan u op 18 oktober kiezen uit een 15-tal verschillende animaties en workshops. In totaal staan er meer dan 60 sessies ingepland. Zowel veiligheid op het werk en privé als veilige verplaatsingen komen ruimschoots aan bod. Integrale veiligheid dus die overal en altijd toepasbaar is.

**De Safety Day vindt plaats op 18 oktober bij  
Vias institute van 8:30-18:00 uur**

**Schrijf u in op : [www.safetyday2018.be](http://www.safetyday2018.be)**



## INHOUD

### 4. **KORTE BERICHTEN**

De wereld van verkeersveiligheid in één oogopslag.

### 8. **GEDRAG**

8. Tijdens de laatste maand heeft 6 op de 10 Belgen de weg moeten vrijmaken om een prioritair voertuig door te laten. Nochtans weet een kwart van de bestuurders niet hoe dat exact moet.

10. 1 autorit op 20 wordt in ons land uitgevoerd door een slaperige bestuurder. Bij bestuurders onder de 30 jaar is bij 1 rit op 7 de bestuurder slaperig.

12. Tijdens het laatste Europees Kampioenschap voetbal in 2016 was er een stijging van het aantal letselongevallen na de wedstrijden van de Rode Duivels met 80% in vergelijking met gelijkaardige dagen zonder wedstrijd.

### 14. **ONGEVALLEN**

Spoorbeheerder Infrabel en Vias institute hebben een crashtest georganiseerd tussen een locomotief die meer dan 70km/u reed en een voertuig dat op de rails stond.

### 16. **WEGGEBRUIKERS**

De veiligheid van de motorrijders is de laatste jaren verbeterd. Eén van de mogelijke verklaringen is dat de regels om het motorrijbewijs te halen in 2013 verstrengd zijn.

### 18. **BESTRAFFINGEN**

18. Vias institute en de FOD Mobiliteit hebben een grote studie uitgevoerd over het rijbewijs met punten. Dit zijn de belangrijkste resultaten.

22. Op plaatsen waar een trajectcontrole is geïnstalleerd is het aantal zware ongevallen met 50% gedaald.

### 23. **UITRUSTING**

We geven een overzicht van de meest recente wetenschappelijke inzichten rond de effecten van een fietshelm en een eventuele fietshelmverplichting.

### 26. **ENQUÊTE**

Meer dan 1 Belg op 7 zegt zich gestresseerd te voelen achter het stuur. Dat is het hoogste percentage van heel Europa. Dat is een van de bevindingen van een grote enquête die door de Fondation Vinci werd gehouden.

### 29. **COMMUNICATIE**

Tijdens de zomer gebeuren per dag 12 verkeersongevallen waarbij een bestuurder onder invloed van alcohol is.

## COLOFON

Hoofdredacteur Benoit Godart - E-mail: [benoit.godart@vias.be](mailto:benoit.godart@vias.be)

Redactie: Tim De Ceunynck, Gisèle de Moffarts, Jean-François Gaillet, Benoit Godart, Quentin Lequeux, Nina Nuyttens, Brecht Pelssers, Annelies Schoeters, Peter Silverans, Stef Willems.

Layout: Ria De Geyter

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

Tel.: 02/244.15.11 - E-mail: [info@vias.be](mailto:info@vias.be) - internet: [www.vias.be](http://www.vias.be)

Issn: 0755-9010



Lid van de Unie  
van de Uitgevers van  
de Periodieke Pers

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.

## Verkeersslachtoffers en hun verwondingen

Vias institute heeft een rapport gepubliceerd over zwaargewonde verkeersslachtoffers en hun verwondingen. De volgende thema's worden behandeld: definities van zwaargewonde verkeersslachtoffers, methodes om de verschillende indicatoren voor zwaargewonde verkeersslachtoffers te berekenen, het aantal en de evolutie van het aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers in de Europese Unie en in België, het soort verwondingen bij zwaargewonde verkeersslachtoffers, factoren en maatregelen om de ernst van de verwondingen van verkeersslachtoffers te beperken en ten slotte de behandeling van zwaargewonde verkeersslachtoffers in het ziekenhuis. De langetermijngevolgen van verkeersongevallen voor verkeersslachtoffers (psychologisch, socio-economisch enz.) en voor de maatschappij worden in een ander themadossier behandeld: 'Gevolgen van verkeersongevallen voor slachtoffers'. Tot 2010 ongeveer werden zwaargewonde verkeersslachtoffers (of zwaargewonden) uitsluitend gedefinieerd als slachtoffers die ten minste 24 uur in het ziekenhuis bleven als gevolg van hun verwondingen. Vanuit dit oogpunt zijn lichtgewonden alle andere gewonden die niet aan hun verwondingen overleden zijn. Hoewel het onderscheid tussen zwaar- en lichtgewonden gebaseerd is op een criterium dat aan een ziekenhuisverblijf gekoppeld is, is het aantal zwaar- en lichtgewonden in de meeste lidstaten van de Europese Unie niet

op ziekenhuisgegevens gebaseerd, maar wel op politiegegevens, en meer specifiek op schattingen van de ernst van de verwondingen door de politieagenten die verantwoordelijk zijn voor de vaststelling van het ongeval en zijn registratie. Daarom, maar ook omwille van de zwakke relatie tussen de duur van het ziekenhuisverblijf en de ernst van de verwondingen – door een slechte classificatie en vooral door onderregistratie – heeft de Europese Commissie in 2013 een andere indicator geïntroduceerd: MAIS3+.

In de meeste landen registreert men gevoelig meer klassieke hospitalisaties in de ziekenhuisdatabanken (= ten minste één nacht in het ziekenhuis) dan zwaargewonde verkeersslachtoffers in de politiedatabanken. In België bijvoorbeeld worden er voor ieder zwaargewond verkeersslachtoffer in de politiedatabanken ongeveer 2,5 klassieke hospitalisaties in de ziekenhuisdatabanken gevonden. Dit wijst erop dat verkeersslachtoffers in de ziekenhuisdatabanken minder sterk ondergeregistreerd worden dan in de politiedatabanken. De Europese Commissie schatte in 2015 het aantal MAIS3+ gehospitaliseerde verkeersslachtoffers in de EU op 135.000. In België bedroeg het aantal MAIS3+ gehospitaliseerde verkeersslachtoffers in 2011 ongeveer 3.300. Het geregistreerde aantal voor België is gebaseerd op de tweede berekeningsmethode die voorgesteld wordt door de Europese Commissie (bijv. gebruik van ziekenhuisgegevens).

[www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/](http://www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/)



## Referendum over het behoud van het zomertijd

De Europese Commissie heeft via een online vragenlijst een referendum gehouden over de omschakeling tussen zomer- en wintertijd in de Unie. Deze beslissing kwam er na een resolutie van het Europees Parlement die in februari van dit jaar aangenomen werd, maar ook op vraag van burgers en sommige lidstaten. Het referendum wordt op 16 augustus afgesloten. Er zijn twee mogelijkheden: er wordt geen verandering geïntroduceerd, of de omschakeling wordt in de volledige EU afgeschaft. De Commissie sluit in elk geval een situatie uit waarbij de omschakeling in sommige lidstaten wel en in andere niet behouden zou worden, omdat dit de werking van de interne markt kan verstoren. In de vragenlijst somt de Commissie de mogelijke redenen voor een aanpassing of behoud van het huidige systeem op: energiebesparing of geen energiebesparing, mogelijke impact op de menselijke gezondheid, vrijetijdsbesteding 's avonds, veiligheid op de weg, de werking van de interne markt (grensoverschrijdende uitwisselingen, organisatie van transport, communicatie enz.). Ze vraagt de respondent ook aan te geven, of hij de voorkeur geeft aan behoud van de zomertijd (de klok wordt een uur vooruitgezet ten opzichte van de wintertijd), of behoud van de wintertijd, als de omschakeling afgeschaft moet worden. Wat de impact op de menselijke gezondheid betreft, is een argument dat regelmatig naar voren geschoven wordt in dit terugkerende debat, dat 'we niet over doorslaggevende argumenten beschikken', aldus de Commissie. Een Europese richtlijn uit 2001 regelt de omschakeling tussen wintertijd en zomertijd. Alle lidstaten schakelen om tijdens het laatste weekend van maart en het laatste weekend van oktober. Maar de (her-)introductie van de zomertijd dateert in feite uit 1977. De maatregel was bedoeld om energie te besparen, hoewel de doeltreffendheid ervan betwist wordt.

De online vragenlijst van de Commissie vindt u op: <https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/2018-summertime-arrangements?>

## Opsporing van fijn stof

Keuringscentra zullen binnenkort de uitstoot van fijn stof kunnen meten. Er werden tests opgestart en als de resultaten een bepaalde drempel overschrijden, riskeren automobilisten een rode kaart. Momenteel worden er 4 toestellen getest: met 3 ervan kan de hoeveelheid fijn stof gemeten worden (PN-tellers), het 4e toestel berekent de verontreiniging op het vlak van deeltjesmassa (PM-teller). Tot nu toe beschikten de technische medewerkers alleen over een dichtheidstest om de verontreinigingsgraad van de uitlaatgassen van een voertuig te meten. Hoe donkerder de uitlaatgassen, hoe groter het risico voor het milieu en de gezondheid. Maar de test was niet heel nauwkeurig. In België rijden er talloze dieselveertuigen met een versleten of kapotte deeltjesfilter die de uitlaatgassen onvoldoende filtert. Een nieuwe filter is duur en bij gebrek aan de juiste tests doen veel voertuigeigenaars niet de moeite om de filter te vervangen voor ze naar de keuring gaan. En dan vermelden we niet eens de chauffeurs die gewoon zonder filter rijden. Bijna 10 000 voertuigen zullen op die manier gecontroleerd worden in sommige keuringscentra van Wallonië, Vlaanderen en Brussel, met behulp van een vijftiental toestellen die zich nog in prototypefase bevinden. Deze toestellen worden tussen de keuringscentra doorgegeven om te voorkomen dat mensen een bepaald centrum vermijden. Het doel van de studie is om in een eerste fase een bestek met technische specificaties op te stellen, om na te gaan welk toestel het beste is.



## 615 doden op Belgische wegen in 2017

In 2017 hebben verkeersongevallen 615 dodelijke slachtoffers op Belgische wegen veroorzaakt, dus 8% minder dan het vorige jaar, volgens de gegevens van het statistiekbureau Statbel. In totaal werden 38.020 verkeersongevallen geregistreerd. Die hebben 49.066 slachtoffers gemaakt onder wie 44.694 lichtgewonden, 3.757 zwaargewonden en 615 slachtoffers hebben het leven verloren tijdens de 30 dagen die op het ongeval volgden. Deze cijfers betekenen een daling voor iedere indicator van de wegveiligheid ten opzichte van 2016: 5% minder ongevallen en 6% minder slachtoffers. Het aantal zwaar- en lichtgewonden is met respectievelijk 8% en 5% gedaald. In 2017 wordt deze daling van het aantal dodelijke slachtoffers dat we de voorbije jaren vaststelden voortgezet. In maart van dit jaar heeft Vias institute op basis van voorlopige cijfers vastgesteld dat het aantal slachtoffers dat ter plekke overleed in Wallonië in 2017 min of meer hetzelfde bleef (+0,4%). In Brussel daarentegen is dit cijfer van 9 naar 15 gestegen. In Vlaanderen werd er een daling van 10% vastgesteld.



## EHBO-cursus wordt verplicht voor wie zijn rijbewijs in Brussel wil halen

In Brussel zal het binnenkort verplicht zijn een EHBO-cursus te volgen om een rijbewijs te halen. Het Rode Kruis zal jaarlijks ongeveer 20.000 cursussen geven. De bedoeling is leerling-bestuurders een basisopleiding te geven zodat ze kunnen reageren als ze getuige van een ongeval zijn. De eer-

ste minuten na een ongeval zijn vaak cruciaal. Iedereen die de opleiding volgt, zal het slachtoffer de dringende eerste hulp kunnen bieden voor de hulpdiensten ter plaatse komen. De kosten voor de opleiding worden door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betaald, dat als enige gewest de verplichte EHBO-opleiding als voorwaarde voor het halen van een rijbewijs oplegt. De opleiding bestaat uit een theoretisch gedeelte, dat via het internet gevolgd kan worden, en 3 uur praktijk. Vanaf 1 november maakt een verplichte risicoperceptietest ook deel uit van de nieuwe rijopleiding in de hoofdstad.



## Tot 4.000 euro boete en 5 jaar rijverbod voor trouwstoet

Veertien deelnemers aan een trouwstoet op de E17 in Lokeren werden door de politierechtbank van Dendermonde tot boetes van 4.000 euro en een rijverbod van drie tot vijf jaar veroordeeld voor gedrag dat een gevaar voor de verkeersveiligheid vormt. Op 11 februari 2017 ontving de politie verschillende meldingen over een huwelijksstoet van een twintigtal voertuigen op de E17 te Lokeren, richting Kortrijk, die het verkeer belemmerden. Het verkeersonveilig gedrag bestond onder meer uit keren op de snelweg, op de pechstrook rijden, met de vier richtingaanwijzers in werking rijden, het verkeer tot stilstand brengen, uit het voertuig stappen enz.

De politie is uitgerukt om de huwelijkskaravaan uit het verkeer te halen en kon 19 deelnemers afkomstig uit Lokeren, Turnhout en Antwerpen identificeren. De beklagden werden vervolgd voor kwaadwillige belemmering van het verkeer. Vijf van hen werden

vrijgesproken omdat er twijfel bestond maar de 14 anderen werden veroordeeld op basis van videobeelden en getuigenissen.

De meeste deelnemers aan de trouwstoet werden tot betaling van een boete van 2.000 euro en drie jaar rijverbod veroordeeld. Eén van hen, die eerder al veroordeeld was voor gevaarlijk rijgedrag, werd tot 4.000 euro boete en vijf jaar rijverbod veroordeeld.

## 420 miljard euro gewonnen in 15 jaar

Het Franse Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) schat in een studie dat de maatregelen voor verkeersveiligheid die de voorbije 15 jaar genomen werden de staat een besparing van 420 miljard euro opgeleverd hebben. Sommige Fransen hebben hun ontevredenheid geuit over de snelheidsbeperking van 80 km/h die sinds 1 juli geldig is op bijna 400.000 kilometer secundaire wegen zonder middenberm (vangrail, centrale verhoging, ...). Deze impopulariteit is niet het voorrecht van deze maatregel alleen. Alle maatregelen met betrekking tot verkeersveiligheid stuitten tot nu toe op weerstand. "Deze beslissingen werden systematisch bekritiseerd omdat de Fransen ze als een beperking van hun vrijheid beschouwen", aldus historicus Mathieu Flonneau. "Maar kwaadheid is geen goede raadgever en deze maatregelen, die gepaard gaan met een algemene toename van de verkeersveilig-

heid, vertaalden zich altijd in een duidelijke daling van het aantal verkeersdoden", voegt hij eraan toe. Naast de geredde levens blijkt uit cijfers van het ONISR dat de combinatie van maatregelen (radars, ethyloesters, verbod om te bellen achter het stuur, ...) de staat een besparing van niet minder dan 420 miljard euro opgeleverd heeft. "Dankzij de maatregelen die sinds 2002 genomen worden, heeft Frankrijk 180 miljard euro bespaard door het aantal geredde levens op de weg en 240 miljard euro uitgaven aan ziekenhuiskosten voor licht- en zwaargewonden kunnen vermijden", preciseert het ONISR. Om tot dit resultaat te komen, hebben de auteurs van de studie het aantal geredde levens op de weg tijdens de voorbije 15 jaar op 53.142 geschat. Ze hebben dit cijfer vervolgens vermenigvuldigd met 'de gemiddelde kost voor een mensenleven in Frankrijk', geschat op 3,4 miljoen euro. Dit cijfer werd vastgelegd door het Commissariat général à la stratégie et à la prospective en onlangs gepubliceerd in een besluit van het Ministerie van Transport. Daarna werden de kosten voor een verkeersslachtoffer dat in het ziekenhuis opgenomen wordt in rekening gebracht: 420.000 euro. Dit laatste cijfer omvat de prijs voor de medische verzorging, de meerkosten voor de verzekeraars of nog de impact op de bedrijven, verduidelijkt Le Parisien. "Degenen die klagen over de genomen maatregelen vergeten dat, als ze het slachtoffer van een ongeval worden, de hulpdiensten ter plaatse komen en ze daarna verzorgd worden en dat de financiële gevolgen door de hele maatschap-

pij gedragen worden", herinnert Emmanuel Barbe, interministerieel afgevaardigde voor verkeersveiligheid.

## 167 processen-verbaal voor achteruit rijden of spookrijden op de snelweg

Vorig jaar werden niet minder dan 167 processen-verbaal opgesteld om chauffeurs te bestraffen voor achteruitrijden of spookrijden op de snelweg. Tussen 2007 en 2016 hebben 143 ongevallen met een spookrijder 45 dodelijke slachtoffers en 282 gewonden geëist. In één op de zes gevallen overleefde de chauffeur het ongeval niet. 38% van de ongevallen met een spookrijder gebeuren 's nachts. Het cijfer is ook hoog tijdens het weekend (24% van de gevallen). Senioren zijn hier oververtegenwoordigd: ze zijn betrokken bij 21% van de ongevallen met een spookrijder, terwijl ze slechts bij 4% van het totale aantal verkeersongevallen betrokken zijn.



## Scooters met ABS zijn veiliger

In een recente test van zes merken van scooters (125 cc) vestigt Test-Aankoop de aandacht op een specifieke eigenschap: scooters die met ABS-remmen uitgerust zijn, zijn stabielere als de bestuurder scherp remt, terwijl scooters zonder ABS minder betrouwbaar zijn, vooral op een nat wegdek. Elk jaar telt men meer dan 8.000 ongevallen waarbij bestuurders van een motorfiets gewond raken of het leven verliezen. Het meest voorkomende ongeval? Een zijdelingse botsing met een auto. Een crashtest

uitgevoerd door Test-Aankoop enkele jaren geleden heeft de dramatische gevolgen van dergelijke ongevallen belicht. Test-Aankoop herinnert er trouwens aan dat sommige motorjassen met een geïntegreerde airbag uitgerust zijn. Veiligheid heeft immers geen prijs, zeker niet voor onze kinderen.



## Ford vindt intelligente jas voor fietsers uit

Een team van Britse ingenieurs heeft een prototype van een smartjas voor fietsers ontwikkeld. De 'Ford Smart Jacket' is voorzien van sensoren, ledlampen en een navigatiesysteem. Het gaat nog om een prototype, maar Ford rekent erop dat het product binnenkort gecommmercialiseerd kan worden. Hiervoor zet het bedrijf in op de zichtbaarheid van de gebruiker. De 'smart jacket' is uitgerust met ledstroken. De slimme fietsjas zit vol met sensoren. Als de fietser zijn arm uitsteekt om aan te geven dat hij wil afslaan, gaat er op het uiteinde van de mouw een oranje knipperlicht branden. Als de fietser zijn remmen bedient, gaat er onderaan de rug een rood knipperlicht branden.



## De hittegolf heeft een negatieve impact op de verkeersveiligheid

De laatste maanden is het puffen en zweeten. De hittegolf heeft ook een negatieve impact op de verkeersveiligheid. Tijdens hittegolven gebeuren er op Belgische wegen 31 procent meer ongevallen met zwaargewonden dan op een doorsneeddag. Ook het totale aantal letselongevallen ligt 15 procent hoger. Zo blijkt uit een recente analyse van Vias institute.

Dat erg warme dagen een impact hebben op het sterftecijfer is al langer bekend, maar nu blijken ze ook verantwoordelijk voor een stijging van het aantal letselongevallen en verkeersdoden. Vias vergeleek de gemiddelde ongevallencijfers in ons land met die tijdens 'officiële' hittegolven. Tussen 2005 en 2017 werden dagelijks 123 letselongevallen en 2,4 verkeersdoden geteld. Op een gemiddelde hittegolfdag - er waren er in totaal 60 - liep het aantal letselongevallen op tot 141 en het aantal doden tot 3,2. Het aantal ongevallen waarbij zwaargewonden vielen, steeg dan weer van 15 tot 19,7 per dag.



Tijdens een hittegolf zijn er dus meer ongevallen en ze zijn ook ernstiger. Dat komt voor een stuk omdat er op die momenten meer voetgangers en fietsers op onze wegen zijn.

De warme temperaturen zorgen ervoor dat de waakzaamheid van bestuurders vermindert, de reactietijd wordt groter en het aantal fouten tijdens de rijtaak neemt toe. Veel auto's hebben weliswaar airconditioning, maar toch wordt het concentratievermogen en de intellectuele prestaties aangetast. De warmte versterkt ook de emoties, er is meer stress en de chauffeurs zijn prikkelbaarder.

Omdat het 's nachts zo warm is, is de kans ook groter dan mensen minder goed slapen en daardoor meer vermoeid achter het stuur zitten. Die vermoeidheid zorgt uiteraard ook voor meer ongevallen.

"Eén van de redenen is dat er bij warm weer meer voetgangers en fietsers zijn. En dat zijn nu eenmaal kwetsbare weggebruikers", zegt Vias-woordvoerder Stef Willems. "Bovendien daalt de waakzaamheid van bestuurders door de hoge temperaturen."





## Een kwart van de bestuurders weet niet hoe de weg vrij te maken als een prioritair voertuig nadert

**Tijdens de laatste maand heeft 6 op de 10 Belgen de weg moeten vrijmaken om een prioritair voertuig door te laten. Nochtans weet een kwart van de bestuurders niet hoe dat exact moet, zeker op een autosnelweg is dat het geval. Het is dus niet verwonderlijk dat 1 op 5 jonge bestuurders gestresseerd is wanneer een prioritair voertuig nadert. Dit zijn enkele resultaten van een enquête van Vias institute samen met de brandweer van Brussel en de FOD Mobiliteit over de kennis over prioritaire voertuigen. Elke maand raken 6 personen gewond of sterven in ongevallen met ambulances.**

Ziekenwagens, brandweervoertuigen en wagens van de politiediensten moeten vaak uitrukken in noodsituaties waarbij elke seconde telt. Het is dus belangrijk om goed te weten hoe je als andere weggebruiker moet handelen als je ze tegenkomt en ook weet welke verkeersregels voor prioritaire voertuigen gelden. Elke maand raken in België 6 personen gewond of sterven in ongevallen met ambulances, en zelfs nog meer met politievoertuigen.

Vias institute heeft daarom een enquête gedaan bij een representatief staal van de

Belgische bevolking van 1000 personen over de kennis van de regels rond prioritaire voertuigen.

### 6 op de 10 Belgen is laatste maand aan de kant moeten gaan voor prioritair voertuig

6 op de 10 Belgen (59%) is in de laatste maand ten minste 1 keer aan de kant moeten gaan om een prioritair voertuig door te laten. 20% moest zelf 2 keer of meer aan de kant gaan. De meeste bestuurders geven aan dat ze rustig blijven, toch krijgt bijna 1 op de 10 bestuurders (8%) stress wanneer ze een prioritair voertuig horen naderen. Jonge bestuurders (22%) zijn 4 keer vaker gestresseerd dan degenen boven 35 jaar (5%).

### Een kwart van de bestuurders weet niet exact wat te doen

Van zodra je als bestuurder de sirene van een prioritair voertuig hoort, moet elke weggebruiker onmiddellijk de doorgang vrijmaken en voorrang verlenen en zo nodig stoppen. Dit zorgt vaak voor verwarring en bestuurders weten niet goed wat ze exact

moeten doen, zeker als het druk is. Zo gaat er kostbare tijd verloren voor het prioritaire voertuig.

Ook op autosnelwegen, en zeker wanneer er file is, moeten de hulpdiensten snel ter plaatse kunnen geraken. Ze mogen in principe op de pechstrook rijden, maar doen dit vaak niet omdat ze daar mogelijk geblokkeerd geraken door voertuigen met pech. 1 op 7 Belgen (15%) is van mening dat de beste manier om prioritaire voertuigen door te laten op autosnelwegen is om allemaal naar rechts uit te wijken en de linkerrijstrook open te laten.

Op autosnelwegen is de meeste efficiënte manier om de hulpdiensten te laten passeren echter een 'gang' vrijmaken op de twee meest links gelegen rijstroken, waarbij de auto's op het linkerrijvak uiterst links blijven en die op het rijvak ernaast uiterst rechts houden. Slechts 7 op de 10 Belgen (72%) vindt dit visgraatprincipe de meeste aangegeven methode, dat in Vlaanderen (80%) gebruikelijker blijkt te zijn dan in Wallonië (62%). In Duitsland is dit gebruik al lang ingeburgerd onder de naam 'Rettungsgasse'. In het voorstel voor de vernieuwde wegcode die in 2021 van kracht zal worden, is dit gebruik ook expliciet voorzien.

### Door het rode licht voor dringende opdracht? Eerst stoppen!

Als hun opdracht dat rechtvaardigt hebben prioritaire voertuigen verschillende rechten. Zo mogen ze de snelheidslimieten overschrijden. 4 op 10 Belgen (37%) weet niet dat deze regel ook geldt in een zone 30.

Prioritaire voertuigen mogen aan kruispunten ook door het rode licht rijden, op voorwaarde dat ze eerst stoppen. Slechts 1 op de 5 Belgen (18%) weet exact wat de rechten en plichten zijn van een prioritair voertuig bij een dringende interventie: namelijk dat het zwaailicht en de sirene moeten aanstaan en dat het prioritaire voertuig eerst moet stoppen vooraleer het kruispunt op te rijden.

1 op de 6 Belgen (17%) denkt dat als enkel het blauwe zwaailicht brandt, het prioritaire voertuig altijd door het rode licht mag rijden zolang hij dat voorzichtig doet. Het is nochtans essentieel om de regels te kennen. Meer dan 1 ongeval op 2 (53%) met prioritaire voertuigen gebeurt op een kruispunt, ten opzichte van 1 ongeval op 3 (34%) voor het geheel van alle ongevallen.

### Slechts 1 op 4 weet dat ook gedetineerdenvervoer prioritair kan zijn

Niet alleen de ambulances en voertuigen van brandweer en politie zijn prioritaire voertuigen. Er zijn verschillende voertuigen die dezelfde status genieten als ook hun blauwe zwaailicht werkt en de sirene loeit. Zo weet slechts 24% van de Belgen dat dit geldt voor gedetineerdenvervoer. Bijna 1 op de 5 Belgen (18%) denkt daarentegen ten onrechte dat zelfs privé-voertuigen van dokters prioritaire voertuigen zijn.

### Rijden met een prioritair voertuig? Driekwart vindt het gevaarlijk

Majoor Laurent Ledeghen, verantwoordelijke voor de cel Mobiliteit van de Brandweer van Brussel: 'Voor onze bestuurders is het

belangrijk om snel ter plaatse te geraken. We moeten daarvoor kunnen rekenen op de burgerzin en de goede reflexen van de andere bestuurders. Maar zij moeten ook kunnen rekenen op een samenhangende mobiliteitspolitiek. Het probleem moet in zijn geheel bekeken worden, zoals het filevraagstuk, de vele wegenwerken en de weginrichting.'



### Vijf tips om prioritaire voertuigen vlot door te laten

1. Wees altijd alert en zet je muziekinstallatie niet te luid.
2. Blijf rustig en ga niet brusk remmen. Wijk volledig uit naar rechts wanneer dit veilig kan.
3. Maak bij file gebruik van het visgraatprincipe om doorgang te verlenen aan het prioritaire voertuig.
4. Rij nooit een kruispunt op als je het dreigt te blokkeren. Zo blijft er altijd ruimte vrij.
5. Stop nooit op de weg of in een bocht. Stoppen doe je alleen als je je langs de zijkant kunt plaatsen.

Enkele beelden van productiehuis Geronimo tonen enkele kritieke situaties die prioritaire voertuigen op het terrein tegenkomen <https://youtu.be/wxggEL3tHHQ>



# 1 bestuurder op 20 in België rijdt slaperig rond

**1 autorit op 20 wordt in ons land uitgevoerd door een slaperige bestuurder. Onder bepaalde omstandigheden komt slaperigheid zelfs nog vaker voor. Dit blijkt uit een nieuwe studie van Vias institute. Bij bestuurders onder de 30 jaar is bij 1 rit op 7 de bestuurder slaperig. Ook de afstand speelt een rol, bij trajecten vanaf 60 km is 1 op 10 bestuurders vermoeid. Dat zijn enkele resultaten van een nieuwe studie waaraan meer dan 3500 personen hebben deelgenomen. Slaperigheid speelt een rol in ongeveer 1 ernstig ongeval op 5.**

Ongevallen door slaperigheid achter het stuur zijn vaak bijzonder ernstig. Volgens internationale schattingen kan ongeveer 20%

van alle ernstige verkeersongevallen worden toegeschreven aan slaperigheid achter het stuur. Dit aandeel is vergelijkbaar met het rijden onder invloed van alcohol. Daarom heeft voor Vias institute voor de tweede keer een studie rond slaperigheid in het verkeer gedaan. Deze studie is gebaseerd op een uitgebreide bevraging bij een representatieve steekproef van meer dan 3500 landgenoten.

## 1 bestuurder op 20 rijdt slaperig rond

Bij 1 rit op 20 (5%) geeft de bestuurder aan dat hij in min of meerdere mate slaperig is. Bij verschillende omstandigheden komt slaperigheid nog veel vaker voor.

Zo hebben we vastgesteld dat bij mensen die

een ongeval of bijna-ongeval hebben gehad in de voorbije 12 maanden, bijna 15% van alle trajecten door een vermoeide bestuurder worden afgelegd. Ook de leeftijd speelt een rol. Bij jongeren tussen 18 en 30 jaar wordt gemiddeld 14% van de verplaatsingen gedaan door een slaperige bestuurder.

## Hoe langer de rit, hoe groter de vermoeidheid

Hoe langer de rit duurt, hoe groter het percentage bestuurders dat tekenen van slaperigheid toont. Bij ritten tussen 60 en 120 km zijn er dubbel zoveel bestuurders (10%) die slaperig achter het stuur zitten dan gemiddeld.

Bij een rit van 180 km of meer, is zelf 1 op 7 bestuurders slaperig.

Ook het uur waarop je rijdt speelt een rol. 's Avonds en 's nachts zijn er meer slaperige bestuurders. Tussen middernacht en 6 u 's ochtends wordt 1 rit op 8 uitgevoerd door een slaperige bestuurder.

## Een goede slaap is belangrijk

Niet alleen hoe lang je geslapen hebt, is belangrijk. Zeker zo belangrijk is of je goed geslapen hebt. Stress, onregelmatige werkuren door bijvoorbeeld ploegenarbeid, chronische

(over)vermoeidheid en het gebruik van drugs zijn allemaal factoren die ervoor zorgen dat je minder goed slaapt. Het bepaalt ook mee of je je overdag nog slaperig voelt.

Het scenario met het grootste risico om slaperig achter het stuur te zitten, luidt dus als volgt: Een jonge persoon die minder dan acht uur heeft geslapen en in de voorbije twaalf maanden een ongeval of bijna-ongeval heeft veroorzaakt, rijdt rond middernacht met een auto over een lange afstand. Hij of zij heeft een slechte slaapkwaliteit voorafgaand aan de rit en voelt zich vaak slaperig overdag".

## Muziek? Raam openzetten? Lapmiddelen!

Om slaperigheid tegen te gaan worden heel wat lapmiddelen gebruikt. Zo geeft 81% aan naar muziek te luisteren, ongeveer een derde (34%) spreekt met zijn passagier en een kwart (23%) zet zijn raam open om de slaperigheid tegen te gaan. Ook het luider zetten van muziek, iets eten, sneller rijden of telefoneren worden gemeld als hulpmiddelen. Al deze zaken helpen echter niet of slechts kortstondig.

De meest directe maatregelen om slaperigheid achter het stuur tegen te gaan, worden echter heel weinig vermeld. Pauzeren (6%), wisselen van bestuurder (1%) of stoppen om te slapen (0,3%) worden zelden vermeld. Het is dus belangrijk om iedereen te sensibiliseren dat dit wel effectieve middelen zijn om slaperigheid achter het stuur tegen te gaan.

## Slaapdetectiesystemen in alle wagens nog niet voor meteen

Vias institute onderzocht vorig jaar enkele 'Mobiele' detectoren zoals een slaapring om slaperigheid achter het stuur op te sporen. Die zijn niet de ideale oplossing om het probleem van slaperigheid achter het stuur aan te pakken. Ze geven meldingen wanneer

ze niet moeten en worden door de gebruikers niet als geloofwaardig beschouwd. Er zijn intussen wel enkele autoconstructeurs die ingebouwde systemen in wagens als optie aanbieden. Die houden rekening met fysieke kenmerken zoals oogbewegingen en analyseren het rijgedrag. Een algemene verplichting van dergelijke systemen is echter nog niet voor meteen. De Europese Commissie stelt wel voor om vanaf 2022 alle nieuwe modellen met een slaapdetectiesysteem uit te rusten.

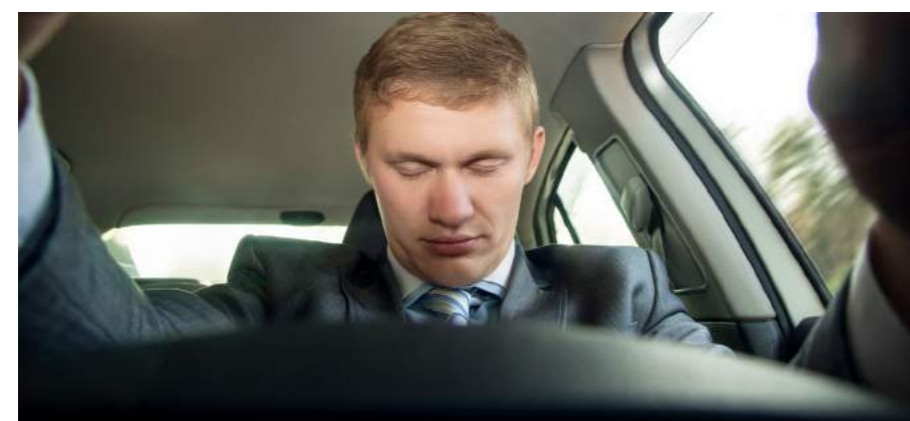
## Conclusie

Slaperig achter het stuur zitten, kan ernstige gevolgen hebben. Er zijn verschillende omstandigheden die een invloed hebben op je slaperig achter het stuur zit. Het uur waarop je rijdt, de lengte van de rit en het feit of je voldoende en goed geslapen hebt voorafgaand aan je rit spelen een grote rol. Met de vakantie-uittocht in zicht is het belangrijk om iedere bestuurder op te roepen zich goed voor te bereiden. Vertrek goed uitgerust, rij niet te lang aan één stuk en stop op tijd om te slapen.

## Tien tips voor een autorit zonder slaperigheid

- 1 Slaap voldoende de nacht(en) voor je vertrek. Minimum 8 uur slaap is noodzakelijk.
- 2 Plan indien nodig een overnachting in plaats van rechtstreeks door te rijden tot de eindbestemming.
- 3 Probeer te vermijden om 's nachts te rijden. De kans op slaperigheid neemt dan toe.
- 4 Stel geen precies aankomstuur voorop. Zo neem je geen roekeloze risico's om op het geplande tijdstip aan te komen.
- 5 Eet een lichte maaltijd en drink veel water. Drink geen alcohol, zelfs niet bij het eten.
- 6 Vertrouw niet op lapmiddelen zoals koffie, (luide) muziek of het raam openzetten. Ze werken niet of slechts kortstondig.
- 7 Neem om de twee uur een pauze. Plan je reis zodanig dat je weet waar je kan stoppen.
- 8 Als je vermoeid bent, doe dan een kort dutje van 15 à 20 minuten. Langer slapen kan wel een tegengesteld effect hebben.
- 9 Indien er meerdere inzittenden kunnen rijden, wissel dan regelmatig van bestuurder.
- 10 Zorg dat de passagier naast de bestuurder altijd wakker is. Het wordt voor de bestuurder dubbel zo moeilijk om wakker te blijven als de passagier naast hem lekker aan het slapen is.

Stef WILLEMS





## WK voetbal: 1 Belg op 4 volgt minstens 1 match van de Rode Duivels buitenshuis

Tijdens het laatste Europees Kampioenschap voetbal in 2016 was er een stijging van het aantal letselongevallen na de wedstrijden van de Rode Duivels met 80% in vergelijking met gelijkaardige dagen zonder wedstrijd. Ook zijn er meer ongevallen waarbij de bestuurder onder invloed van alcohol was. In een nieuwe enquête van Vias institute geeft 1 op 4 Belgen aan dat ze minstens één wedstrijd buitenshuis gaan volgen. 60% gebruikt daarvoor de wagen.

### Enquête over het gedrag van de Belgen tijdens de wereldbeker voetbal

*1 Belg op 4 kijkt minstens één match buitenshuis*

Meer dan 1 Belg op 4 (27%) heeft de intentie om tenminste één match van de Rode Duivels niet thuis te volgen. Ze kijken dan bij vrienden (dit geldt voor 26% van de mensen die een match buitenshuis volgen), voor een reuzescherf (ook 26%) of in een café

(19%). 61% van de mensen die buitenshuis een wedstrijd volgen, wil daarvoor de wagen gebruiken. Toch zijn er regionale verschillen. De Walen gaan bijna altijd met de auto (80%), terwijl in Vlaanderen de fiets ook vaak gebruikt wordt (52%). In Brussel is het openbaar vervoer (58%) het populairst.

*1 Belg op 8 drinkt minstens 4 glazen*

Ongeveer 9 op 10 Belgen (87%) drinkt geen alcohol of beperkt zijn consumptie tot 1 à 3 glazen tijdens de wedstrijden. Toch geeft 1 op 8 Belgen (13%) aan dat ze minstens 4 glazen alcohol gaan drinken bij de matches van de Rode Duivels en 1 Belg op 25 (4%) is zelfs van plan om meer dan 8 glazen te drinken.

*1 op 3 jongeren kiest altijd voor een BOB*

Ongeveer 1 Belg op 4 (23%) kiest altijd een BOB om naar de matches van de Rode Duivels te gaan kijken. Bij de jongeren onder de 34 jaar ligt dat aandeel hoger, 33% zorgt altijd dat ze een BOB hebben. Daar staat tegenover dat 1 Belg op 12 (8%) nooit een BOB aanduidt voor hij vertrekt. Dat is vaker het geval bij Walen (11%) dan bij Brusselaars (9%) en Vlamingen (5%).

*Overwinning voor de Belgen? 1 op 10 Franstaligen neemt zijn wagen om al toeterend rond te rijden*

Als de Rode Duivels winnen, neemt 1 op 10 (10%) zich voor om meer te drinken dan bij

een nederlaag. De Walen zijn hierin meer uitgesproken dan de Vlamingen (14% tegen 6%). 9% van de Franstaligen geeft ook aan na een overwinning rond te rijden met de wagen om (al toeterend) de overwinning te vieren. Bij de Vlamingen is dat slechts 1%. Laten we niet vergeten dat het gebruik van de claxon in principe enkel is toegestaan om 'een ongeval te vermijden'.

### Analyse van statistische gegevens

De meeste bestuurders hebben begrepen dat alcohol en rijden niet samengaan, ook niet bij voetbalwedstrijden. Toch zijn er nog steeds mensen die de boodschap niet begrepen hebben. Zo toont een nieuwe analyse van Vias institute aan dat het aantal ongevallen met doden of gewonden stijgt op dagen dat onze nationale ploeg speelt. In het bijzonder het uur voor de wedstrijd en de uren na de match. Tijdens de matches stellen we abnormaal weinig ongevallen vast, maar die daling kan de stijging van voor en na de wedstrijd niet compenseren.

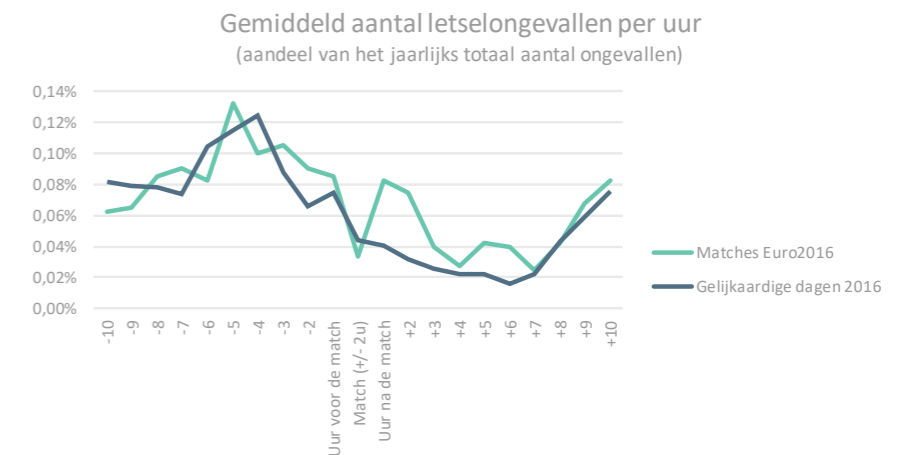
De vergelijking tussen de 5 wedstrijddagen van de Belgen op Euro 2016 en dezelfde dagen tussen 2012 en 2015 toont aan dat gemiddeld het aantal ongevallen met doden en gewonden:

- Stijgt met 25% voor de wedstrijden;
- Daalt met 30% tijdens de wedstrijden;
- Stijgt met 80% in het uur vlak na de wedstrijden. Het daalt daarna progressief in de uren daarna, maar de stijging laat zich toch nog voelen tot 6 uur na de wedstrijd.

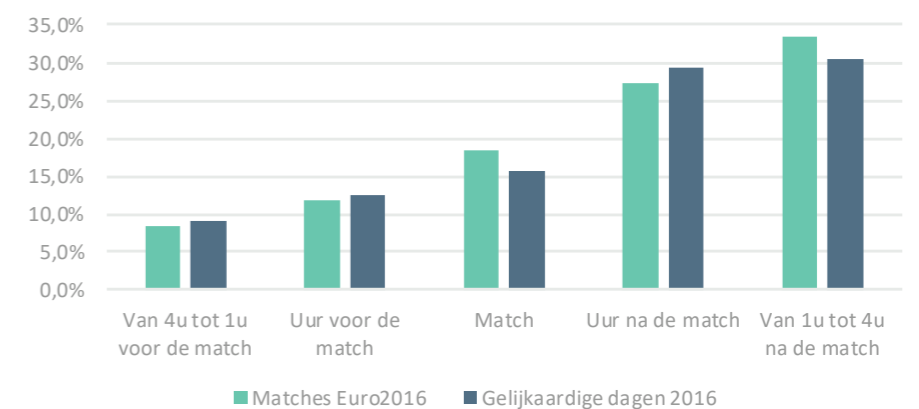
De stijging van het aantal ongevallen voor en na de matches kan dus voor een stuk verklaard worden door een toename van het verkeer door de matches van de Rode Duivels. Heel wat supporters gaan immers kijken bij vrienden of ergens op een groot scherm. De supporters zijn onbezorgder en respecteren bepaalde regels minder, zeker na afloop van gewonnen matches.

*Meer ongevallen met alcohol op matchdagen*

Andere conclusie van de studie: op wedstrijddagen van de Rode Duivels was in 13,4% van de letselongevallen een bestuur-



### Aandeel letselongevallen met minstens één bestuurder onder invloed van alcohol



der betrokken die onder invloed was van alcohol. Op vergelijkbare dagen zonder match was dit slechts 11,0%. Het is geen verrassing dat vooral in de 4 uur na het einde van de wedstrijd we een abnormale piek zien van ongevallen waarbij de bestuurder onder invloed van alcohol was.

### Conclusie

Het is logisch dat er gefeest wordt bij wedstrijden tijdens het WK voetbal, zeker als de Rode Duivels spelen. De statistische analyse van Vias institute toont aan de wedstrijden van de Rode Duivels op een groot

toernooi een effect hebben op de verkeersveiligheid. Er is namelijk een stijging van het aantal letselongevallen op onze wegen, zeker met bestuurders onder invloed.

Vias institute roept iedereen op om zijn gezond verstand te gebruiken. Om te zorgen dat het toernooi een feest blijft voor iedereen, moet iedereen zich verantwoordelijk gedragen. Zorg dus voor een BOB of voor andere alternatieven.

Benoit GODART



Foto's: ©Karen Verheyen



## Overweg: levensbelangrijk om de regels te respecteren

**Spoorbeheerder Infrabel en Vias institute hebben een crashtest georganiseerd tussen een locomotief die meer dan 70km/u reed en een voertuig dat op de rails stond. Doel was om de gevolgen van zo'n ongeval te analyseren en te meten welke krachten er bij die schok vrij komen.**

Onvoorzichtigheid? Even niet opgelet? Wat ook de oorzaak is, een jonge automobiliste en zijn twee kinderen zijn om het leven gekomen met een botsing met een trein op een overweg. De signalisatie werkte nochtans perfect. Gelukkig gaat het hier maar om een "crashtest" met dummies, georganiseerd door spoorbeheerder Infrabel en Vias institute. De resultaten van deze wetenschappelijke test laten geen ruimte voor twijfel: niemand kan deze klap overleven, zelfs niet bij deze lagere snelheid.

### Aanrijding tussen trein en wagen aan overweg is choquerend... maar realistisch

Zondag 6 mei vormde de overweg rue de la Commanderie in Frameries (Bergen) het decor voor de nieuwe campagne rond spoor- en verkeersveiligheid. Op de spoorlijn tussen Bergen en Quévy, die buiten

dienst was gesteld en waar er op zondag geen reizigerstreinen rijden, werd een zone van 2 km afgesloten en bewaakt door politie en spoorwegpersoneel om de "crashtest" in alle veiligheid te laten plaatsvinden.

Een lege locomotief (85 ton) werd vanuit Frameries voortgeduwd door een bemande locomotief. Op 500 meter van de overweg werd de lege locomotief losgelaten waarna hij met een snelheid van 75 km/u in aanrijding kwam met de stilstaande auto (1.000 kg of 1 ton) aan de overweg. De locomotief raakte, zoals voorzien, de achterkant van de wagen die volledig om zijn as tolde en zwaar beschadigd naast het spoor tot stilstand kwam. De brokstukken van de wagen slingerden hierbij in het rond en kwamen vele meters verspreid rond het wrak op en naast het spoor terecht. De locomotief zelf stopte 150 meter na de aanrijding.

De crashtest en campagne werd volledig door Infrabel bedacht en verder ontwikkeld in nauwe samenwerking met Vias institute, de lokale brandweer, de lokale politie, de federale spoorwegpolitie en Securail (NMBS). Voorafgaand aan de eigenlijke crashtest werden er tientallen voorbereidende veiligheidstesten gerealiseerd. In totaal waren er 160 medewerkers betrokken om het terrein en/of achter de schermen om alles veilig en vlot te laten verlopen.

### Crash veroorzaakt druk tot 60 keer het lichaamsgewicht

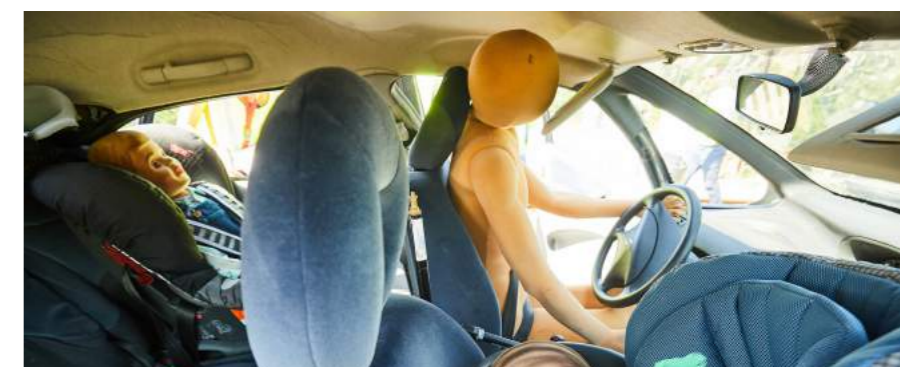
Vias institute heeft door middel van sensoren vastgesteld dat vooral tijdens de eerste seconde van de aanrijding tussen de trein en de wagen de impact op de wagen gigantisch is. De wagen wordt heel snel naar alle kanten geslingerd en de kracht die zo op het lichaam terechtkomt is vele malen het eigen lichaamsgewicht. Op minder dan een kwart van een seconde wordt er een piek gemeten van 60 G door de sensoren die op de wagen zijn gemonteerd. Een deel van die impact wordt door het voertuig geabsorbeerd. Toch komt een groot deel van de 'versnelling' op het lichaam van de inzittenden terecht, zeker bij de persoon die het dichtst bij de plaats van de impact zit. Dat wil zeggen dat er een druk van ongeveer 60 keer het eigen lichaamsgewicht terecht komt op de personen in de wagen. Iemand van 70 kg krijgt zo een impact van meer dan 4.200 kg op zich. Ter vergelijking: een getrainde F16 piloot kan tot maximum 9 G aan, dit is 6 à 7 keer minder dan de impact bij de aanrijding met de trein. Pas 3 à 4 seconden na de botsing komt de wagen tot stilstand. De kans dat iemand levend uit een dergelijke aanrijding komt is dus zeer klein, zelfs quasi onbestaande. In realiteit rijden treinen ook vaak sneller dan de 75 km/u die tijdens deze test werd aangehouden.

### Wereldprimeur

Het feit dat elke partner vanuit zijn domein bepaalde veiligheidsaspecten heeft getest, onderzocht en in zijn communicatie zal gebruiken, maakt deze transversale campagne uniek. Bovendien is het ook de allereerste keer dat een crashtest wordt georganiseerd voor wetenschappelijke doeleinden en vanuit het standpunt van de verkeersveiligheid: een wereldprimeur. Met deze nieuwe campagne slaan Infrabel, Vias institute, de brandweer, de federale spoorwegpolitie en Securail de handen in elkaar om gezamenlijk iedereen bewust te maken om altijd en overal de veiligheid te respecteren. Je leven is echt het wachten waard: respecteer dus steeds het verkeersreglement. Dit wil zeggen dat je altijd moet stoppen aan een overweg wanneer de rode lichten knipperen, de bel rinkelt en de slagbomen gesloten of in beweging zijn. Het scenario en de beelden van de "crashtest" (gefilmd door 3 drones en 20 camera's rond of in de auto) vormen de rode draad van de nieuwe veiligheidscampagne die door de partners grootschalig zal worden verdeeld via eigen kanalen waaronder ook sociale media (Website, Facebook, Instagram, YouTube, Twitter, ...). De campagne zal ook worden gebruikt tijdens allerlei sensibiliserings- en veiligheidsacties (opleidingen, lessen in scholen, politie- en verkeersdagen, evenementen, ...).

### Verontrustende statistieken

Statistieken tonen aan dat het noodzakelijk is om continu te blijven hameren op deze veiligheidsboodschappen. In 2017 was er een toename van het aantal ongevallen aan overwegen (51 ongevallen – 9 doden) en het aantal spoorlopers (807 meldingen – 7 doden). Dit betekent dat 16 mensen vorig jaar het leven hebben gelaten door het niet respecteren van de verkeersregels of door onvoorzichtig gedrag aan overwegen en langs het spoor. Naast infrastructuurmaatregelen (onder andere afsluitingen, camera's, struikelmatten, bruggen/tunnels en fietspaden ter vervanging van overwegen, ...) zet Infrabel ook permanent in op sensibiliseringscampagnes en veiligheidsacties (zoals "The Floor": een virtuele beleving rond spoorlopen).



[www.infrabel.be/nl/crashtest](http://www.infrabel.be/nl/crashtest) of [www.vias.be/nl/newsroom](http://www.vias.be/nl/newsroom)

Benoit Godart





# Specifieke regels voor motorrijders

**De afgelopen 10 jaar kwamen er ongeveer 30% motorrijders bij. Het aantal ongevallen daalde tijdens diezelfde periode met een kwart. De veiligheid van motorrijders is er dus op vooruitgegaan. Dat komt onder andere omdat de regels om je motorrijbewijs te halen sinds mei 2013 gewijzigd zijn waardoor je niet meteen als jongere met een zware motor de weg op kan.**

## Wanneer kan ik mijn motorrijbewijs halen?

Je kan nu pas vanaf 24 jaar het motorrijbewijs A zonder beperking rechtstreeks halen, i.p.v. 21 jaar vroeger. Ook is het minimum aantal lesuren bij de motorrijdschool omhoog gegaan.

Op je 18de kan je na minimum 9 lesuren je rijbewijs A1 halen. Je mag dan rijden met een 125 cc motor van 11 kW (15 pk) op voorwaarde dat die dan minimaal 110 kg weegt. Je voertuig mag max. 0.1kW per kg vermogen leveren. Bij een lagere massa hoort dus een lager vermogen.

Op je 20ste kan je je motorrijbewijs A2 halen, waarmee je met een motor van

maximaal 47 pk mag rijden. Je moet ook dan 9 uur les volgen, tenzij je al minstens 2 jaar je rijbewijs A1 hebt. Dan kan je examen gaan doen na 4 lesuren. Op je 24ste kan je proberen om je motorrijbewijs A te halen. Er is dan geen beperking meer op het vermogen van de motor. Ook daar moet je eerst 9 uur rijles volgen. Uitzondering is als je al 2 jaar een A2 rijbewijs hebt en 4 uur rijles volgt, dan kan je al op je 22ste een motorrijbewijs A halen.

## Beschermende kledij

De volgende beschermende kledij is verplicht voor motorrijders: een valhelm, handschoenen, een jas met lange mouwen, een lange broek of overall en laarzen of bottines die de enkels beschermen. Ongeacht het seizoen is deze uitrusting verplicht.

Voor de helm zijn er nog twee belangrijke opmerkingen. Vervang het vizier niet door een donker getint exemplaar, deze zijn doorgaans niet goedgekeurd voor gebruik



op de openbare weg. Kies liever voor een helm met een ingebouwde zonnebril die je eenvoudig voor de ogen kunt schuiven als dat nodig is.

Elke helm die een val of ongeval heeft meegemaakt, moet je onmiddellijk vervangen. Ook al is uiterlijk niets aan de helm te zien, door de schok is de binnenkant vervormd. Je helm biedt dat geen optimale beveiliging meer.

## Vervoer van kinderen

Kinderen onder de 3 jaar mogen niet vervoerd worden op een motorfiets. Kinderen tussen 3 en 8 jaar mogen enkel vervoerd worden op een motorfiets met een maximale cilinderinhoud van 125 cc, op voorwaarde dat dit gebeurt in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem. Vanaf 8 jaar mogen ze op alle motorfietsen vervoerd worden.

## Gebruik van lichten

Sinds 1984 is het in België voor bromfietzen en motoren verplicht om ook overdag met hun dimlicht te rijden. Goed gezien worden is als motorrijders superbelangrijk. Een opvallende uitrusting, met bijvoorbeeld een gekleurde helm of motor zorgt ervoor dat je tijdig gezien wordt. Een fluohesje kan helpen om je zichtbaarheid te verhogen.

## Plaats op de weg

Motorrijders moeten zich niet uiterst rechts op de rijbaan opstellen. Ze hebben de toelating om op 2/3 (dus iets centraler) van de rijstrook te rijden. Daar heb je een beter zicht op het verkeer en kunnen automobilisten je gemakkelijker opmerken in hun binnenspiegel.

## Wat bij file?

Motorrijders mogen bij file tussen de rijstroken rijden. Ze mogen wel niet meer dan 50 km/u rijden en het snelheidsverschil tussen de motorrijder en de voertuigen in de file mag niet meer dan 20 km/u zijn. De motorrijders mogen op autowegen en autosnel-

wegen enkel inhalen in een file tussen de twee meest links gelegen rijstroken.

## Mogen motorfietsers op busstroken rijden?

Motorfietsers mogen op de busstrook of de bijzonder overrijdbare bedding rijden, enkel

als het symbool van een motor is aangebracht op het bord van de busstrook of van de bijzondere overrijdbare bedding of op een onderbord. Er zijn niet zo veel plaatsen in België waar dat is toegestaan. Motorrijders mogen nooit op de pechstrook rijden.

Stef WILLEMS

## 10 tips voor motorrijders om veilig het motorrijseizoen in te zetten

- 1 Fris je manoeuvres op voor je na de winterperiode terug de weg op gaat. Zo krijg je terug 'voeling' met de motor.
- 2 Denk aan je zichtbaarheid! Gebruik niet alleen je dimlicht, maar draag ook kledij die opvalt.
- 3 Doe tijdig een technische check-up van je motor. Check zeker de banden, de bandenspanning en de remmen.
- 4 Check altijd op voorhand het weer! Zo kan je je kledij, je route en je gedrag aanpassen aan de omstandigheden.
- 5 Kies een geschikte helm. Donkere of getinte vizieren van de helm zijn handig bij zonnig weer, maar bij plotse veranderingen in het weer kunnen ze het zicht wegnemen.
- 6 Gebruik je richtingaanwijzers wanneer dat moet. Zo weten de andere weggebruikers je intenties.
- 7 Kijk uit voor onaangename verrassingen: wegmarkeringen, riooldeksels, steenslag, etc; zijn onschuldig voor automobilisten, maar kunnen gevaarlijk zijn voor motorrijders.
- 8 Positioneer je niet uiterst rechts op de rijstrook. Als je iets centraler rijdt kan je zelf het verkeer beter zien en ben je beter zichtbaar.
- 9 Pas op je tellen als je een file voorbijrijdt.
- 10 Als je in groep gaat rijden, laat de minst ervaren rijders vooraan rijden. Anders nemen ze misschien risico's om de groep bij te houden.



# Is een rijbewijs met punten in België noodzakelijk?

Op vraag van de minister van Mobiliteit, hebben Vias institute en de FOD Mobiliteit een grote studie uitgevoerd over het rijbewijs met punten. Het doel van dit onderzoek was om te bepalen onder welke voorwaarden de invoering van een rijbewijs met punten effectief zou kunnen zijn en om te evalueren welke andere maatregelen kunnen getroffen worden om recidiven voor verkeersovertradingen te voorkomen. Dit zijn de belangrijkste resultaten van de studie.

## Effecten op korte termijn

Wat het rijbewijs met punten betreft bleek uit een gedetailleerde analyse van de meeste recente systematische internationale literatuurstudies en meta-analyses dat de invoering van een puntensysteem in de meeste landen samenging met een tijdelijke daling van het aantal (ernstige) verkeersongevallen. Deze daling blijkt evenwel slechts tijdelijk – typisch ongeveer een jaar – en blijkt vooral te danken aan de tijdelijk verhoogde communicatie- en handavingsinspanningen die met de invoering van het puntensysteem samengaan.

De reden waarom de effecten niet duurzaam zijn in de tijd wordt deels toegeschreven aan de daling van de initieel verhoogde

de handavingsinspanningen na de initiële periode van euforie. Enkele onderzoekers schrijven dit effect toe aan het feit dat bestuurders in eerste instantie voorzichtig en behoudsgezend reageren, maar dat deze initiële gedragsaanpassing snel taant naarmate men ondervindt dat de kans om betrapt te worden even klein blijft. Ook bij bestuurders die al eens gevat waren voor verkeersovertradingen stelde men een gelijkaardig effect vast: voor kleine overtradingen bleken de effecten reeds na 3 à 4 maanden uitgedoofd, voor zwaardere overtradingen bleek het effect na 1 maand niet meer detecteerbaar. Zowel de kortstondige initiële effecten die samengaan met de invoering van heel het systeem als de zeer tijdelijke selecterende en corrigerend effecten van het toekennen van punten worden dus toegeschreven aan een te laag handavingsniveau.



## De pakkans is een doorslaggevende factor

Een voldoende hoge pakkans, die ook structureel in de tijd volgehouden wordt, wordt dan ook vooropgesteld als een noodzakelijke voorwaarde om een puntensysteem blijvend effectief te maken.

Om die reden werd een systematische analyse gemaakt van alle beschikbare informatie over de pakkans voor verschillende types overtradingen in België. Uit verschillende internationale vergelijkingen blijkt dat de pakkans - met uitzondering van de pakkans voor snelheidsovertradingen - in België lager ligt dan het Europese gemiddelde. Dit maakt duidelijk dat op dit moment een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle invoering van een puntensysteem niet is vervuld. Zonder aanpassingen aan het handavingsniveau kan van de invoering van een puntensysteem in België op dit moment hooguit een zwak effect verwacht worden.

Om die reden bevelen we in eerste instantie aan om de pakkans te verhogen, minstens tot op het niveau van het Europese gemiddelde. Los van de vraag naar het minimale handavingsniveau voor een effectief rijbewijs met punten is het opdrijven van het aantal politiecontroles niet alleen een effectief middel om verkeersovertradingen te

bestrijden, maar ook een middel om veelplegers sneller te kunnen vatten en op die manier aangepast te bestraffen.

## Lacunes in België

Op basis van een analyse van de verhouding tussen het aantal officieel door de politie geregistreerde verkeersovertradingen en schattingen van het aantal kilometers afgelegd in overtrading op basis van de gedragsmetingen van Vias institute, berekenden we de pakkans voor de belangrijkste en meest voorkomende verkeersovertradingen. Hieruit bleek dat men in België op dit moment gemiddeld 58.000 kilometer onder invloed moet rijden voor één vastgestelde overtrading door de politie, dat men 2000 kilometer te snel moet rijden voor één vaststelling, 110.000 kilometer zonder veiligheidsgordel moet rijden en 27.500 kilometer met een telefoon in de hand moet rijden. Deze cijfers illustreren dat de pakkans in België niet alleen te laag is om risicogedrag in het verkeer af te schrikken, maar ook dat de kans om herhaalde overtredders en recidive vast te stellen statistisch gezien bijzonder laag is.



Je moet 27.500 km afleggen met een telefoon in de hand voordat je wordt gecontroleerd.

Gezien alle mogelijke maatregelen tegen recidive uiteindelijk berusten op het identificeren en betrappen van herhaalde overtredders (zéker van ernstige en gevaarlijke overtradingen) kunnen deze alleen werken mits de pakkans een voldoende hoog niveau haalt. De hoofdconclusie van dit rapport is dan ook dat prioritair werk moet gemaakt worden van het minstens verdubbelen van de pakkans voor alle belangrijke overtradingen. Uit de literatuur blijkt dat dit een

kost-effectieve maatregel is om de verkeersveiligheid te verhogen. Uit alle Belgische enquêteonderzoek blijkt bovendien dat deze - in tegenstelling tot het rijbewijs met punten - door een grote meerderheid van de bevolking gedragen wordt, wat een noodzakelijke voorwaarde vormt om de maatregel duurzaam te blijven toepassen.

## Controles met staandhoudingen

Daarnaast moet in het bijzonder werk gemaakt worden van het verhogen van het aantal staandhoudingen door de politie. Met slechts 19% van de bestuurders die in het afgelopen jaar door de politie gestopt werden ligt België onder het Europese gemiddelde van 28%. Gezien het bestrijden van recidive grotendeels berust op het tijdelijk intrekken of opschorpen van het rijbewijs van herhaalde overtredders en de enige manier om te controleren of bestuurders zich effectief houden aan hun rijverbod is om hen staande te houden is dit eveneens een prioritaire maatregel.

Uit internationaal onderzoek blijkt immers dat veel bestuurders zonder rijbewijs toch nog blijven rijden én daarbij een sterk verhoogd risico hebben om verkeersongevallen te veroorzaken. Door het aantal staandhoudingen te vergroten valt dan ook winst te halen op meerdere vlakken. In de eerste plaats heeft dit een algemeen afschrikkend effect op alle bestuurders (primaire preventie) via het verhogen van de subjectieve pakkans. Maar daarnaast en even belangrijk kunnen daardoor reeds bestrafte overtredders en recidivisten aangepakt worden die toch nog blijven deelnemen aan het verkeer spijs verval.

## Definitie van recidive aangepast

Met het oog op de preventie van recidive in het verkeer werd op 1 januari 2015 de wettelijke definitie van recidive verruimd zodanig dat niet alleen herhaling van dezelfde gevaarlijke overtradingen maar ook de herhaling binnen de drie jaar van verschillende types van gevaarlijk risicogedrag volgens de wet als recidive beschouwd moeten wor-

den. Naast het verruimen van de definitie bepaalt de wet van 9 maart 2014 eveneens een sterk verruimde verplichting voor de politierechters om het herstel in het recht tot sturen afhankelijk te maken van het slagen in (psycho-medische als theoretische en praktische) examens. Op dit moment kan het effect van deze maatregel bij gebrek aan data nog niet geëvalueerd worden. Uit enquêteonderzoek blijkt wel dat de bevolking nauwelijks op de hoogte is van deze verstrenging, zodat ook gevreesd kan worden dat ook de potentiële recidivisten onvoldoende geïnformeerd zijn.

Uit statistieken over het aantal herstelexamens in 2016 blijkt wel dat het aantal gecombineerde examens sterk steeg van 2015 naar 2016 (van 38734 in 2015 tot 55514 in 2016) onder invloed van deze maatregel. Het systematisch diagnosticeren en evalueren van risicobestuurders wordt in internationaal onderzoek algemeen aanbevolen als best practice.

## Alternatieve maatregelen

Wat alternatieve maatregelen om recidive te bestrijden betreft, valt de evaluatie in de eerste plaats positief uit voor maatregelen die berusten op het systematisch controleren en superviseren van risicobestuurders door het monitoren van rijgedrag van recidivisten. Met de huidige technologie kan dit voor rijden onder invloed van alcohol reeds door het opleggen van een alcoholslotprogramma. Uit internationaal onderzoek blijkt dat dit 60 tot 90 procent effectiever is dan traditionele maatregelen zolang het alcoholslot geïnstalleerd is. Op basis daarvan moet dan ook aanbevolen worden om dit programma zoveel mogelijk uit te breiden, zowel naar eerste overtredders met zeer



gevaarlijke alcoholconcentraties als naar alle overtreeders die spijs eerdere veroordelingen toch hun gedrag niet aanpassen. Voor snelheidsovertredingen zou het potentieel van black box monitoring gekoppeld aan een ISA systeem moeten uitgetest worden op een testgroep van snelheidsovertreders. Gezien het systematisch monitoren van snelheidsgedrag via black box monitoring het potentieel heeft om gelijkaardige effecten als het alcoholslotprogramma te genereren bevelen we wat dat betreft in eerste instantie aan om te investeren in pilootprojecten om een aangepast programma te ontwerpen en in de praktijk uit te testen. Vias institute plant momenteel een experiment in die zin.

## Verschillende systemen geanalyseerd

Een evaluatie van het potentieel van het rijbewijs met punten roept bijna automatisch de vraag op naar de sociale onrechtvaardigheid van een systeem waarin herhaalde lichte overtredingen afzonderlijk administratief afgehandeld worden met een minnelijke schikking zonder dat daarbij het systematisch opstapelen en herhalen van dezelfde overtredingen specifiek bestraft wordt. Dit kan er onder meer toe leiden dat veelvermogenende bestuurders psychologisch weinig gevolgen ondervinden van de huidige bestraffing en op basis daarvan minder geneigd zijn om hun risicogedrag aan te passen.

Een van de belangrijkste redenen waarom het rijbewijs met punten vaak als rechtvaardig beschouwd wordt, is precies dat het de sociale ongelijkheid binnen het huidige systeem deels kan corrigeren. Theoretisch gezien bestaan er verschillende alternatieven om aan deze verzuchting tegemoet te komen. Inkomensafhankelijke boetes en progressieve boetesystemen zijn daar de bekendste voorbeelden van. De mogelijke impact van inkomensafhankelijke boetesystemen kan met de huidige wetenschappelijke kennis niet geëvalueerd worden. Volgens SWOV heeft het invoeren van een progressief boetesysteem slechts een zwak potentieel effect (daling van het aantal verkeersdoden met 5%), voornamelijk omdat de kans om op overtredingen betrapt te worden met het huidige handhavingsniveau erg klein is. Net zoals het rijbewijs met punten

wordt het potentieel van deze alternatieve vormen van bestraffing beperkt door het niveau van handhaving. Zolang de pakkans niet veel malen groter wordt dan het huidige niveau, lijkt de investering in complexere vormen van bestraffing een maat voor niets.

Deze conclusie wordt eveneens ondersteund door onderzoek naar de mogelijke impact van strafverzwaring. Niet alleen



blijkt het verstrengen van straffen slechts een zeer beperkt effect te hebben op het voorkomen

van risicogedrag, het te sterk verstrengen van straffen (met een factor van meer dan 10 bijvoorbeeld) blijkt zelfs een negatief effect te hebben op de verkeersveiligheid omdat de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de verkeershandhaving daardoor hun inspanningen verzwakken.

Meta-analytisch onderzoek over het effect van educatieve maatregelen zoals driver improvement cursussen maakt wel duidelijk dat het type straf wel een gunstig effect heeft op het voorkomen van recidive in het verkeer. Volgens de meest recente systematische literatuurstudie werden zelfs effecten tot 40 procent minder recidive vastgesteld. Gezien op dit moment slechts een fractie van alle veroordeelde bestuurders een verkeerscursus volgt moet dan ook aanbevolen worden om te onderzoeken hoe het toepassen van driver improvement cursussen als straf sterker kan veralgemeend worden.

Het potentieel van een puntensysteem moet geëvalueerd worden tegen de achtergrond van het algemeen verkeersveiligheidsniveau, de frequentie van overtredingen in de totale populatie bestuurders en de pakkans voor overtredingen. Een analyse van de Belgische situatie maakte in de eerste plaats duidelijk dat risicogedrag in het verkeer allerminst beperkt is tot een kleine groep herhaalde veelplegers, maar wijd verspreid is onder de totale populatie bestuurders. Dit weerspiegelt een lakse

en tolerante sociale norm ten aanzien van risicogedrag in het verkeer, waardoor het probleem permanent bestendig wordt. Op een jaarlijks totaal van 102 miljard in het verkeer afgelegde kilometers in België, worden in België elk jaar volgens onze ruwe schatting 6,8 miljard kilometers afgelegd boven de wettelijke limiet, 2,7 miljard kilometer onder invloed van alcohol, 3,2 miljard kilometer al telefonierend en 8,5 miljard kilometer zonder veiligheidsgordel.

Door de lage kans om effectief door de politie gecontroleerd te worden berust de identificatie van veelplegers niet alleen in eerste instantie in grote mate op toeval, maar wordt de tolerante maatschappelijke norm ook bevestigd vanuit de autoriteiten. De meest effectieve manier om zowel deze vicieuze cirkel te doorbreken en om recidivisten op een adequate manier te controleren en te bestraffen bestaat uit het drastisch en doorgedreven verhogen van de pakkans. Om de subjectieve pakkans maximaal te verhogen en om ongewenste motivationele neveneffecten hiervan te kanaliseren dient dit gepaard te gaan met een goed uitgekende communicatiestrategie. Voor bestuurders die herhaaldelijk betrapt werden op verkeersovertredingen lijkt het huidige arsenaal van straffen adequaat, hoewel straffen die steunen op educatieve programma's, het diagnosticeren van probleembestuurders en het permanent monitoren van probleembestuurders meer algemeen zouden moeten toegepast worden. Daarnaast wordt aanbevolen om de volledige overtredingsgeschiedenis van elke bestuurder te registreren in een register dat door de politierechter kan geconsulteerd worden tijdens het proces.

Het eventueel binnen de huidige context invoeren van een puntensysteem mag in elk geval niet de aandacht afleiden van de absolute noodzaak om de pakkans drastisch te verhogen. Het verhogen van de pakkans in algemene kwantitatieve termen (aantal controles per jaar per type overtreding) mag uiteraard niet ten koste gaan van de kwalitatieve organisatie van de controles in functie van doelgroepen, locaties en tijdstippen met een specifiek verhoogd risico. Naast kwantitatieve doelstellingen over het absolute aantal te realiseren controles dient dan ook een referentiekader uitgewerkt te worden voor aan de kwantitatieve doelstellingen te koppelen kwalitatieve doelstellingen.

## Conclusie

Het potentieel van een puntensysteem moet geëvalueerd worden tegen de achtergrond van het algemeen verkeersveiligheidsniveau, de frequentie van overtredingen in de totale populatie bestuurders en de pakkans voor overtredingen. Een analyse van de Belgische situatie maakt in de eerste plaats duidelijk dat risicogedrag in het verkeer allerminst beperkt is tot een kleine groep herhaalde veelplegers, maar wijd verspreid is onder de totale populatie bestuurders. Dit weerspiegelt een lakse en tolerante sociale norm ten aanzien van risicogedrag in het verkeer, waardoor het probleem permanent bestendig wordt. Op een jaarlijks totaal van 102 miljard in het verkeer afgelegde kilometers in België, worden in België elk jaar volgens onze ruwe schatting 6,8 miljard kilometers afgelegd boven de wettelijke limiet, 2,7 miljard kilometer onder invloed van alcohol, 3,2 miljard kilometer al telefonierend en 8,5 miljard kilometer zonder veiligheidsgordel.



Elk jaar wordt 6,8 miljard km afgelegd met overdreven snelheid.

Hoewel de pakkans in België in het laatste decennium aanzienlijk is verhoogd, berust - door de lage kans om effectief door de politie gecontroleerd te worden - de identificatie van veelplegers in grote mate op toeval. Bovendien bevestigt dit ook de tolerante maatschappelijke norm. De meest effectieve manier om zowel deze vicieuze cirkel te doorbreken en om recidivisten op een adequate manier te controleren en te bestraffen bestaat uit het drastisch en doorgedreven verhogen van de pakkans. Om de subjectieve pakkans maximaal

te verhogen en om ongewenste motivationele neveneffecten hiervan te kanaliseren dient dit gepaard te gaan met een goed uitgekende communicatiestrategie. Voor bestuurders die herhaaldelijk betrapt werden op verkeersovertredingen lijkt het huidige arsenaal van straffen adequaat, hoewel straffen die steunen op educatieve programma's, het diagnosticeren van probleembestuurders en het permanent monitoren van probleembestuurders meer algemeen zouden moeten toegepast worden. Daarnaast wordt aanbevolen om de volledige overtredingsgeschiedenis van elke bestuurder te registreren in een register dat door de politierechter kan geconsulteerd worden tijdens het proces.

Het eventueel binnen de huidige context invoeren van een puntensysteem mag in elk geval niet de aandacht afleiden van de absolute noodzaak om de pakkans drastisch te verhogen. Het verhogen van de pakkans in algemene kwantitatieve termen (aantal controles per jaar per type overtreding) mag uiteraard niet ten koste gaan van de kwalitatieve organisatie van de controles in functie van doelgroepen, locaties en tijdstippen met een specifiek verhoogd risico. Naast kwantitatieve doelstellingen over het absolute aantal te realiseren controles dient dan ook een referentiekader uitgewerkt te worden voor aan de kwantitatieve doelstellingen te koppelen kwalitatieve doelstellingen.

Er zijn op korte termijn verkeersveiligheidseffecten te verwachten van de invoering van een puntensysteem omdat dit samen gaat met een tijdelijke verhoging van de sensibiliserings- en handhavingsinspanningen. Een puntensysteem draagt daarnaast bij tot het identificeren van veelplegers. Tot dusver ontbreekt empirisch bewijs dat zo een systeem ook op lange termijn effectief is zonder een verhoogde controle. In elk geval moet in eerste instantie ingezet worden op een verhoging van de pakkans.

**Benoit GODART**  
**Peter SILVERANS**

De volledige studie kan bekeken worden op:

[www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/verwachte-effect-van-puntensystemen/](http://www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/verwachte-effect-van-puntensystemen/)





## Trajectcontroles zorgen voor helft minder zware ongevallen

**Trajectcontroles zorgen voor een daling van meer dan 50% van het aantal zware verkeersongevallen in het traject waar ze de snelheid controleren. De installatie en activering van trajectcontroles is de laatste maanden in Vlaanderen in een stroomversnelling gekomen. Vias institute is blij met deze evolutie, want snelheid blijft een groot probleem op onze wegen.**

### Daling aantal ernstige ongevallen met meer dan 50% door trajectcontroles

In ongeveer één derde van alle verkeersongevallen met een dodelijke afloop speelt overdreven snelheid een rol. Trajectcontroles en vaste snelheidscamera's hebben als doel het aantal ongevallen te verminderen door de snelheidslimieten te handhaven. Terwijl vaste snelheidscamera's de rijnsnelheid op een bepaald punt meten, meet trajectcontrole de gemiddelde rijnsnelheid over een langer weggedeelte. Uit internationaal en Belgisch onderzoek is gebleken dat zowel de vaste snelheidscamera's als trajectcontroles een gunstige invloed hebben op de verkeersveiligheid. Vaste snelheidscamera's verminderen het totale aantal letselongevallen met 20%. De gemiddelde vermindering van het aantal letselongevallen

bij trajectcontroles ligt nog een pak hoger. Zo is er een daling met 30% voor het totale aantal letselongevallen en zelfs 56% voor de ongevallen waarbij iemand sterft of zwaargewond is. Bovendien beperken de effecten van een trajectcontrole zich niet enkel tot de locatie waar de camera's opgesteld staan.

### Wat zijn de effecten van een trajectcontrole op de snelheid?

Een verklaring voor de verschillen in effecten tussen de snelheidscamera's en de trajectcontroles valt af te leiden uit de effecten op het snelheidsgedrag. Op de plaatsen waar losse snelheidscamera's staan, daalde de snelheid volgens Vlaams onderzoek gemiddeld met 4 km/u en is er vooral een duidelijke daling ter hoogte van de camera. Het aantal snelheidsovertredingen daalde met 53% en het aantal bestuurders dat meer dan 10% boven de toegelaten snelheid reed, daalde zelfs met 61%. Bij deze resultaten valt vooral op dat er een sterke daling is van de snelheid en het aantal overtreeders ter hoogte van de camera, maar geen sterke verschillen op de locaties voor en na de flitspaal. Bestuurders remmen vaak af voor de camera om daarna terug te versnellen naar hun oorspronkelijke snelheid. Bij trajectcontroles is dat niet het geval. Uit een wetenschappelijke evaluatie van de 7 kilometer lange trajectcontrole op de E40 tussen

Wetteren en Erpe-Mere bleek dat de snelheid op het traject daalde met gemiddeld 5 km per uur ten opzichte van de situatie voordien. Het aantal overtreeders en zware overtreeders daalde respectievelijk met gemiddeld 71% en 85%. Ook in een ruime zone voor en na de trajectcontrole daalde de snelheid en het aantal overtredingen. De metingen gaven ook aan dat het systeem leidt tot een veel gelijkmatiger snelheidsprofiel. Over een langere afstand zorgen trajectcontroles voor een rustiger wegbeeld. Bestuurders wisselen ook minder van rijstrook.

### Vias institute voert sinds kort eindkeuringen van trajectcontroles uit

Sinds april doet Vias institute technische eindkeuringen van trajectcontroles. Die eindkeuringen bestaan uit een reeks tests om zeker te zijn dat de camera's en de computers van de trajectcontrole exact de juiste snelheid meten en berekenen. Zo kan er op geen enkele manier een betwisting zijn over hun goede werking. Na de eindkeuring door Vias institute kan de politie beginnen verbaliseren. Het controleren van de werking van snelheidscontroles door Vias institute is een logische uitbreiding van hun activiteiten. Vias institute wil namelijk voor elk verkeersveiligheidsprobleem actief meezoeken naar een oplossing.

Stef WILLEMS



## Fact check: hoe effectief is een fietshelm?

**Er heerst nogal wat onzekerheid over de precieze effecten van een fietshelm en een eventuele fietshelmverplichting. In het vaak hevige debat rond deze onderwerpen is het daardoor niet altijd duidelijk of de opgeworpen argumenten, zowel pro als contra, voortkomen uit overtuiging dan wel uit wetenschappelijk bewijs. In dit artikel schetst Vias institute een overzicht van de meest recente wetenschappelijke inzichten rond de effecten van een fietshelm en een eventuele fietshelmverplichting.**

In dit artikel baseren we ons hoofdzakelijk op de resultaten van een zeer recente meta-analyse<sup>1</sup> naar de effecten van helmdracht en helmplicht, tenzij expliciet anders vermeld. Een meta-analyse is een statistische methode om resultaten van verschillende bestaande studies rond hetzelfde onderwerp te integreren tot één "beste schatting" van het werkelijke effect. Enkel studies van hoge wetenschappelijke kwaliteit worden opgenomen in een meta-analyse om de betrouwbaarheid van de eindresultaten te garanderen. In deze meta-analyse werden

de resultaten van 53 betrouwbare studies wereldwijd naar fietshelmdracht en fietshelmplicht uit de periode 1989-2017 samengevoegd.

### Welk effect heeft een fietshelm op letselernst en ongevalbetrokkenheid?

Uit de meta-analyse blijkt dat het dragen van de fietshelm in een ongeval de kans op het oplopen van een ernstig hoofdletsel met maar liefst 60% reduceert. Uit autopsies<sup>2</sup> van overleden fietsslachtoffers blijkt dat 37% van de dodelijke slachtoffers die géén fietshelm droegen het ongeval hadden kunnen overleven indien ze wél een fietshelm hadden gedragen. Een argument dat soms wordt aangehaald is dat het dragen van een fietshelm bij ongevallen zou kunnen leiden tot een toename in het aantal nekletsels. De meta-analyse vindt echter geen significante toename van het aantal ernstige nekletsels door het dragen van een fietshelm.

De fietshelm helpt weliswaar niet bij alle types ongevallen om de ernst te verminde-

ren. Als een fietser langs achteren wordt aangereden door een voertuig, blijkt de helm minder doeltreffend dan bij zijdelingse of frontale aanrijdingen. Bij 'hoogenergetische' ongevallen (aanrijdingen aan zeer hoge snelheid of door zware voertuigen), helpt de fietshelm vaak weinig of niet. Voor andere types ongevallen is de fietshelm dan weer uiterst doeltreffend. Zo blijkt bijvoorbeeld dat fietshelmen de ernst van enkelzijdige ongevallen sterk kunnen verminderen. Dat zijn ongevallen die plaatsvinden zonder een andere betrokken weggebruiker, zoals een valpartij of een botsing tegen een voorwerp.

Het belang van enkelzijdige fietsongevallen in de problematiek van fietsveiligheid mag trouwens niet onderschat worden. Uit internationale schattingen<sup>3</sup> blijkt dat 60-95% van de fietsers die opgenomen worden in een ziekenhuis of behandeld worden op de spoedafdeling hun verwondingen opliepen bij een enkelzijdig ongeval. Het aandeel van enkelzijdige ongevallen bij de dodelijke fietsslachtoffers is kleiner, maar zeker niet verwaarloosbaar; 5-30% van de dodelijke fietsslachtoffers valt bij een enkelzijdig fietsongeval.

1. Høye, A. (2017). Trafikksikkerhet for syklistar. Kapittel 6: Sykkelhjelme og sykkelhjelmpåbud [geschreven in het Noors]. TØI rapport 1597/2017. Institute of Transport Economics (TØI), Oslo, Noorwegen.

2. Bíl, M., Dobiás, M., Andrášik, R., Bílová, M., & Hejna, P. (2018). Cycling fatalities: When a helmet is useless and when it might save your life. *Safety Science*, 105, pp. 71-76.

3. Schepers, P., Agerholm, N., Amorós, E., Benington, R., Bjørnskau, T., Dhondt, S., de Geus, B., Hagemeister, C., Loo, B.P.Y., & Niska, A. (2014). An international review of the frequency of single-bicycle crashes (SBCs) and their relation to bicycle modal share. *Injury Prevention*, 21, 138-143.

Een andere relevante vraag is of het dragen van een fietshelm ook een effect heeft op de kans om betrokken te geraken in een ongeval. De meta-analyse onderzocht daarom eveneens of het dragen van een fietshelm een effect heeft op andere gedragingen. Meer bepaald werd onderzocht of het dragen van een fietshelm leidt tot 'compensatiegedrag' waarbij de fietsers zich onveilig gedragen wanneer ze een fietshelm dragen. De meta-analyse bestudeerde het effect van fietshelmdracht op meerdere vormen van risicovol gedrag (bv. fietssnelheid, fietsen onder invloed,...), maar vond geen bewijs dat fietsers die een helm dragen zich onveilig zouden gedragen.

Er zijn weinig studies die onderzochten of de andere weggebruikers zich anders gedragen ten opzichte van fietsers met fietshelm versus fietsers zonder fietshelm, waardoor de meta-analyse hierover geen uitspraak kon doen. Eén studie vond dat bestuurders fietsers die een fietshelm dragen inhalen met een kleinere laterale afstand dan fietsers zonder fietshelm<sup>4</sup>. Het effect was beperkt in grootte, maar wel statistisch significant. Een latere studie die deze data heranalyseerde nuanceerde echter dat het dragen van een fietshelm niet leidt tot meer gevaarlijke inhaalbewegingen (met een laterale afstand kleiner dan 1,0m), en dat het eerder gevonden effect dus enkel optrad bij inhaalsituaties waarbij de laterale afstand sowieso al voldoende groot was<sup>5</sup>.

## Kerncijfers voor België

- In 2016 overleden 71 fietsers bij verkeersongevallen en raakten er 9.604 fietsers gewond. Fietsers representeren 19% van het totale aantal verkeersslachtoffers in België. Zij zijn de grootste groep verkeersslachtoffers na auto-inzittenden<sup>6</sup>.
- België telt 7,4 fietsdoden per miljoen inwoners. Dat is het hoogste cijfer van

West-Europa, en dus ook méér dan Nederland en Denemarken, de landen waar het meest gefietst wordt in Europa<sup>7</sup>.

- Bij 26% van de gehospitaliseerde fietsers is een schedel- of hersenletsel de belangrijkste verwonding; en bij nog eens 9% is dat een hals-, gezichts- of ander hoofdletsel<sup>8</sup>.
- 85% van de fietsers die opgenomen worden in het ziekenhuis liepen hun verwondingen op in een enkelzijdig ongeval<sup>9</sup>.

## Wat zijn de effecten van een fietshelmverplichting?

Uit de resultaten van de meta-analyse blijkt duidelijk dat het invoeren van een helmplicht leidt tot meer helmdracht. Het gevolg hiervan is dat het aantal hoofdonden bij fietsers met in totaal 20% daalt, met over het algemeen een groter effect op ernstige hoofdonden.

Niet alle landen voeren een helmplicht voor alle types fietsers in. In sommige landen geldt enkel een fietshelmplicht voor kinderen tot een bepaalde leeftijd. Zowel een helmplicht voor alle fietsers als een helmplicht enkel voor kinderen blijken een positief effect te hebben op de verkeersveiligheid. Een helmplicht die enkel geldt voor kinderen, blijkt wel alleen gunstige effecten te hebben op de veiligheid van de fietsende kinderen zelf. Er is geen 'spillover' effect op volwassenen. Omgekeerd blijkt echter wél dat een helmplicht voor alle fietsers leidt tot een nog groter veiligheidseffect voor fietsende kinderen dan een helmplicht die enkel geldt voor kinderen. Wanneer dus ook volwassenen verplicht worden een helm te dragen, is het veiligheidseffect voor de kinderen groter. Wellicht is dat omdat volwassenen op die manier een positief rolmodel zijn voor de kinderen en er mogelijk ook

strenger op toezien dat hun kinderen een fietshelm dragen.

Vaak wordt gevreesd dat het invoeren van een helmplicht kan leiden tot een afname in het aantal fietsers. Dit zou een ongewenst neveneffect zijn, aangezien er duidelijke voordelen aan fietsen zijn vanuit gezondheidsoogpunt en vanuit het oogpunt van het verminderen van emissies en files. Daarnaast is er ook een bewezen 'safety-in-numbers' effect. Dit betekent dat naarmate meer mensen fietsen, het ongevalsrisico voor iedere fietser afneemt waardoor fietsen dus in feite veiliger wordt naarmate er meer mensen fietsen<sup>9</sup>.

Het wetenschappelijke bewijs rond de effecten van een helmplicht op het fietsgebruik is echter zeer uiteenlopend. Er bestaan zowel studies die inderdaad een daling vonden van het aantal fietsers na invoering van een fietshelmplicht als studies die geen effect vonden op fietsgebruik, en zelfs studies die een toename in fietsgebruik vonden na de invoering van een helmplicht. Ook is het vaak moeilijk om aan te tonen of een verandering in fietsgebruik wel echt terug te leiden is tot de helmwetgeving. Uit onderzoek blijkt namelijk dat mensen een eventuele helmplicht veel minder doorslaggevend vinden bij hun keuze voor de fiets dan andere factoren die fietsgebruik kunnen aan- of ontmoedigen. De aanwezigheid van goede en veilige fietsinfrastructuur speelt bijvoorbeeld een veel grotere rol.

In de meeste studies waarbij een daling van het fietsgebruik wordt gevonden na invoering van een helmplicht, bleek dit slechts een vrij beperkt en korte termijneffect dat op langere termijn weer verdween. Ook bleek dat mensen die stoppen met fietsen na de invoering van een helmplicht vooral degenen zijn die sowieso al erg weinig fietsen.

## Conclusie

Ondanks de kanttekening dat de fietshelm niet in alle ongevallen kan bijdragen tot een vermindering van de letselernst, is het globale gunstige effect van de fietshelm op letselernst duidelijk bewezen en zeer aanzienlijk. De kans op het oplopen van een ernstig hoofdletsel vermindert met 60%, en er is geen significante toename in het aantal nekletsels.

Of een fietshelm een invloed kan hebben op het risico om in een ongeval betrokken te geraken is minder duidelijk. De meta-analyse onderzocht of het al dan niet dragen van een fietshelm een effect heeft op het gedrag van de fietsers, en concludeerde dat er geen toename is van risicovol gedrag bij fietsers indien ze een helm dragen. Er bestaat zeer weinig onderzoek rond eventuele gedragseffecten op de overige bestuurders, waardoor hierover geen zinvolle conclusies getrokken kunnen worden.

Een fietshelmverplichting, zowel een gedeeltelijke verplichting die enkel voor kinderen geldt als een algemene verplichting, draagt bij aan een verhoging van de helmdracht en een vermindering van het aantal hoofdletsels. Of een fietshelmplicht een effect heeft op het fietsgebruik is onduidelijk. Hierover is het beschikbare wetenschappelijk bewijs sterk verdeeld. Een daling in het aantal fietsers als gevolg van een fietshelmverplichting zou kunnen optreden, hoewel in eerdere studies een eventuele daling veelal beperkt bleek in omvang en hoofdzakelijk een korte termijneffect dat op langere termijn weer verdween.

## Het standpunt van Vias institute

Op basis van het beschikbare wetenschappelijke bewijs, ziet Vias institute geen redenen waarom het dragen van een fietshelm niet actief gepromoot zou moeten worden.

Aan het vrijwillig dragen van een fietshelm lijken geen nadelen verbonden te zijn.

Vias institute is tevens voorstander om op korte termijn een fietshelmplicht voor kinderen tot en met 14 jaar in te voeren. Hiermee geven we prioriteit aan het beschermen van de meest kwetsbare fietsers

Hoewel de fietshelm een bewezen meerwaarde biedt bij het reduceren van de letselernst van een ongeval, moet er benadrukt worden dat er prioriteit gegeven moet worden aan het verminderen van het aantal fietsongevallen. Het stimuleren dan wel verplichten van een fietshelm dient te kaderen in een én-én verhaal, waarbij de fietshelm een aanvulling is op (en geen alternatief voor) andere maatregelen zoals het aanleggen van veilige fietsinfrastructuur.

Tim DE CEUNYNCK



4. Walker, I. (2007). Drivers overtaking bicyclists: Objective data on the effects of riding position, helmet use, vehicle type and apparent gender. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 417-425.
5. Olivier, J., & Walter, S.R. (2013). Bicycle Helmet Wearing Is Not Associated with Close Motor Vehicle Passing: A Re-Analysis of Walker, 2007. *PLOS ONE* 9(1): 10.1371/annotation/7e009550-a92d-49a2-8053-e6fcf7612966.
6. Lequeux, Q. (2017). rapport statistique 2017 – Accidents de la circulation. Rapport D/2017/0779/85. Bruxelles, Belgique: institute Vias.
7. European Road Safety Observatory (2017). Traffic Safety Basic Facts 2017 – Cyclists.
8. Dupont, E., & Meunier, J-C. (2017). Lésions subies suite à l'implication dans un accident de la circulation: Quelles sont les spécificités des cyclistes et des motards? Une analyse descriptive des données hospitalières récoltées entre 2009 et 2011 pour l'ensemble de la Belgique, Rapport D/2017/0779/51. Bruxelles, Belgique: institute Vias.
9. Elvik, R., & Bjørnskau, T. (2017). Safety-in-numbers: A systematic review and meta-analysis of evidence. *Safety Science*, 92, 274-282.



# De Belgen zijn van alle Europese bestuurders het meest gestresseerd

Meer dan 1 Belg op 7 zegt zich gestresseerd te voelen achter het stuur. Dat is het hoogste percentage van heel Europa. Dat vertaalt zich onder meer door het steeds toenemende gebruik van de claxon: bijna 6 op 10 gebruikt hem onnodig, bijna zoveel als de Italianen en de Grieken. Daarentegen vergeten wel steeds minder Belgische bestuurders om hun gordel te dragen: 12% vergeet hem nog wel eens, ten opzichte van gemiddeld 21% in Europa. Deze resultaten komen uit een enquête in 11 Europese landen uitgevoerd door la Fondation Vinci Autoroutes. Vias institute verspreidt de re-sultaten hiervan in België.

La Fondation Vinci Autoroutes heeft in 11 Europese landen een representatief staal van de bevolking bevestigd over risicogedrag achter het stuur. Dit zijn de voornaamste resultaten voor België.

## De Belgische bestuurders zijn gestresseerd

Meer dan 1 op 7 Belgische bestuurders (15%) zegt zich gestresseerd te voelen. Dat is het hoogste percentage van alle landen waarin de enquête gehouden werd. In Nederland voelt zich 8% maar gestresseerd, dat is dus ongeveer de helft van in België. In dezelfde lijn stellen we ook vast dat slechts 4 op

de 10 Belgen (41%) zichzelf kalm voelen in het verkeer. Europees ligt dat gemiddeld op 57% en voor Nederland gaat het om 71% van de bevestigde personen. De toename van de files kan voor een stuk de stress van de Belgische bestuurders verklaren, maar daarnaast speelt ook de ruimtelijke ordening een rol. Door de lintbebouwing langs vele wegen, moet je in België continu alert zijn voor alle soorten weggebruikers.

## Belgen zijn specialist in het gebruik van de claxon

De Belgische bestuurders zijn de kampioenen als het gaat over twee gedragingen in het bijzonder:

- Onnodig claxonneren naar de andere be-

stuurders die hen enerveren (58% van de Belgen zeggen het vaak te doen ten opzichte van gemiddeld 50% in Europa). In vergelijking met vorig jaar is dit een stijging met 5%. De Belgen komen zo zelfs in de buurt van de Grieken en de Italianen (60%).

- Rechts inhalen op de autosnelweg (40% tegenover 34% gemiddeld).

Ondanks dit gedrag hebben de Belgische bestuurders een goede reputatie in de ogen van de andere Europese bestuurders. 73% van de andere Europese bestuurders kleefte hen één of meerdere negatieve adjectieven op. Dat kan veel lijken, maar op Europees vlak ligt het gemiddelde op 83%. De Grieken hebben de slechtste reputatie. 94% van de andere Europeanen wijst tenminste één negatief adjectief aan hen toe.



\*links voor het Verenigd Koninkrijk



## De Belgen rijden te hard aan wegenwerken...

In Europa zijn het de Belgische bestuurders die aangeven het minst de snelheidslimieten in de buurt van wegenwerken op autosnelwegen te respecteren (67% van de Belgen geeft aan de snelheden niet te respecteren ten opzichte van het Europees ge-



middelde van 55%). De grote hoeveelheid werven op onze autosnelwegen kan waarschijnlijk deze neiging om te snel te rijden verklaren.

## ...maar ze dragen wel hun gordel

Daarentegen respecteren de Belgen wel beter de veiligheidsafstanden. (enkel de Spanjaarden doen beter) en dragen steeds vaker hun gordel: 12% vergeet hem af en toe te dragen ten opzichte van gemiddeld 21%. In België is de vooruitgang op het vlak van het dragen van de gordel het grootst.

Belgische bestuurder op 5 (21%) telefoneert nog zonder handvrije kit. Dat is veel, maar is toch een pak minder dan het Europese gemiddelde van 30%. Het gebruik van

een bluetoothsysteem is daarentegen fors toegenomen in ons land: +8% ten opzichte van vorig jaar. 1 bestuurder op 2 gebruikt nu zo'n systeem in België. Dat is iets meer dan het Europese gemiddelde (45%).



## Alcohol blijft de achilleshiel van de Belgen

Alcohol achter het stuur blijft een groot probleem in België, zo blijkt uit deze enquête. De Belgen kruipen 2 keer vaker achter het stuur wanneer ze mogelijk boven de wettelijke alcohollimiet zitten (23% in België ten opzichte van 10% gemiddeld).

Op de vraag: 'Vanaf hoeveel glazen verbied je jezelf om nog te rijden?', zitten de Belgen boven het gemiddelde. (2,5 glazen tov gemiddeld 1,9).

Dit gedrag en deze attitude ten opzichte van alcohol achter het stuur vertaalt zich ook meteen op onze wegen. 1 Belg op 12 (8%) heeft een ongeval of een bijna-ongeval gehad dat te wijten was aan overmatig drankverbruik. Dat is 2 keer meer dan de Engelsen bijvoorbeeld. (4%)



Het probleem in ons land blijft de sociale norm: als iemand te veel gedronken heeft en nog wil rijden zegt 1 Belg op 4 (24%) niets. Dat is het hoogste percentage van heel Europa en ligt ook veel hoger dan het Europese gemiddelde (16%). Dat is 2 keer hoger dan in Zweden (11%).

Nochtans zijn de Belgen zich bewust van de ongevalsrisico's van alcohol achter het stuur. Zo zegt 63% dat alcohol en drugs één van de belangrijkste ongevalsoorzaken zijn op onze wegen (tegenover gemiddeld 56% in Europa). 40% zegt dat het gebruik van deze middelen op de autosnelweg één van



de belangrijkste oorzaken is van ongevallen (ten opzichte van gemiddeld 27%).

## Belgen doen vaker een dutje om vermoeidheid tegen te gaan

Als de Belgen een lang traject moeten afleggen (ten minste 3 uur), dan stopt 83% van de Belgen op hun weg om een dutje te doen. Dat is veel meer dan het Europese gemiddelde (58%). En is bijna 2x zoveel dan de Nederlanders (44%).

Daarentegen komen de Belgen niet graag tussen als ze een vermoeide bestuurder

achter het stuur zien plaatsnemen. Bijna de helft van de Belgen (47%) zegt niets (ten opzichte van gemiddeld 33%).

## Gebruik van platform voor carpooling: België loopt achter

1 Belg op 12 (8%) heeft al een platform voor carpooling gebruikt. Dat is twee keer minder dan het Europese gemiddelde (16%) en zelfs 3 keer minder dan Frankrijk (27%).

*Benoit GODART*



Tijdens de zomer gebeuren per dag 12 verkeersongevallen waarbij een bestuurder onder invloed van alcohol is. De vele festivals, sportmanifestaties en andere evenementen nodigen uit om een glas te drinken. Uit een enquête van Vias institute blijkt dat 1 op de 2 Belgische bestuurders op zomerfestivals alcohol drinkt terwijl ze nog met de auto moeten rijden. Een derde van de bevroegde chauffeurs houdt rekening met de wettelijke limiet, maar 1 op de 5 past zijn alcoholgebruik helemaal niet aan. De nieuwe BOB-zomercampagne, die op 8 juni 2018 van start gaat, wil hier verandering in brengen.

In 2017 gebeurden er in totaal 4209 verkeersongevallen onder invloed van alcohol. Dat wil zeggen dat in 11% van alle ongevallen waarbij iemand gewond raakte of om het leven kwam, een bestuurder onder invloed van alcohol was.

In de maanden juni, juli en augustus gebeuren er nog heel wat ongevallen onder invloed van alcohol. Er zijn vele muziekfestivals, culturele activiteiten en uiteraard ook grote sportmanifestaties die een massa volk op de been brengen. Uit een enquête van Vias institute blijkt dat 1 op de 2 Belgische bestuurders op zomerfestivals alcohol



drinkt voordat ze met de auto terug naar huis keren. Een derde van de bevroegde chauffeurs houdt rekening met de wettelijke limiet, maar 1 op de 5 past zijn alcoholgebruik helemaal niet aan.

In 2011 werd er mede daarom voor de eerste keer een jaarlijks terugkerende BOB-zomercampagne georganiseerd. In 2010 vonden in totaal nog 1607 ongevallen onder invloed van alcohol plaats in de maanden juni, juli

en augustus. In 2017 waren er dat nog 1094, ofwel een daling met 32%. Toch gebeuren in de zomer nog altijd 12 ongevallen per dag waarbij een bestuurder onder invloed van alcohol is.

## BOB ... en trots erop

Ook na al die jaren blijft het nodig om te herhalen dat drinken en rijden niet samen gaan. De BOB-campagne heeft één mis-

sie voor ogen: het aantal verkeersslachtoffers ten gevolge van alcohol blijvend laten dalen.

BOB zijn betekent voor 80% van de Belgische bestuurders dat je helemaal niet drinkt als je met de wagen bent. Maar het houdt net zo goed in dat je vooraf zorgt voor een veilig alternatief om thuis te geraken als je weet dat je gaat drinken. Dat kan door op voorhand een taxi te regelen, een hotel te reserveren of een traject met het openbaar vervoer uit te stippelen.

Een BOB denkt dus aan de veiligheid van zichzelf en van de andere weggebruikers. Zonder blozen mag je dan terecht uitdragen: BOB ... en trots erop!

### BOB Bende supportert mee

Samen met Assuralia en de Belgische Brouwers, sturen de VSV, Brussel Mobiliteit en AWSR de BOB Bende op pad.

De BOB Bende gaat gedurende de hele zomer langs verschillende festivals, terrasjes en WK-events op zoek naar positieve verhalen van mensen die trots zijn om BOB te zijn. De verhalen kan je volgen op de Instagram- en Facebookpagina van BOB. De echte BOB's kunnen bovendien een zonnebril verdienen met de slogan 'Je verzekeraar is trots op BOB'.

Wie wil weten of zijn zaak of event BOB-proof is, kan dat met de checklist van de BOB Bende. Staan er BOBtails of andere alcoholvrije dranken op de kaart? Is er voldoende info over het openbaar vervoer of over overnachtingsmogelijkheden in de buurt? Zijn er afspraken gemaakt met een taxidienst? Wie hoog scoort, maakt kans op de BOB Onderscheiding.

De BOB Bende is onder meer te vinden op Suikerrock, Brussels Summer Festival, Dra-router, Les Fêtes de la Musique, Couleur

Café, ... en op lokale WK-events in Hasselt, Antwerpen, Brussel, Bergen en Luik. De volledige lijst vind je op bob.be. Daar vind je ook de recepten voor lekkere alcoholvrije BOBtails, en uiteraard alle info om steeds veilig thuis te geraken. BOB tref je deze zomer ook in het dagelijks verkeer, op de affiches langs de (auto)wegen in Vlaanderen en op de bussen van De Lijn. Evenzeer in Brussel rijden de MIVB-bussen gedurende de hele campagne in de zomerfrisse BOB-kleuren.

Vias institute is al meer dan 20 jaar de drijvende kracht achter BOB. Samen met zijn onmisbare partners, de Belgische Brouwers en Assuralia, de Beroepsvereniging van Verzekeringsondernemingen, doen zij BOB leven in het Brussels Hoofdstedelijk, het Vlaams en het Waals Gewest.

*Benoit Godart*



# Safety Day 2018

De Safety Day is een unieke samenwerking tussen Vias institute en Securitas. Zo kan u op 18 oktober kiezen uit een 15-tal verschillende animaties en workshops. In totaal staan er meer dan 60 sessies ingepland. Zowel veiligheid op het werk en privé als veilige verplaatsingen komen ruimschoots aan bod. Integrale veiligheid dus die overal en altijd toepasbaar is.

**De Safety Day vindt plaats op 18 oktober bij Vias institute van 8:30-18:00 uur**

**Schrijf u in op : [www.safetyday2018.be](http://www.safetyday2018.be)**





