



Alcohol achter het stuur: goede voorbeelden uit het buitenland

- ✓ Wat moeten we weten over “dashcams”?
- ✓ Invloed van het weer op de verkeersveiligheid.
- ✓ Opfrissing van de regels op een rotonde.

GO FOR ZERO



Voetgangersset voor kinderen van 5 tot 8 jaar

Pedagogische gids voor het gebruik van de miniposters en de maquette

25 EUR – set bestaande uit posters, maquette en pedagogische brochure voor voetgangerstraining bij 5-8-jarigen rond oversteken en verplaatsingen op de stoep.



KORTE BERICHTEN

4 Nieuws over verkeersveiligheid in een notendop.

KORTE BERICHTEN

8 Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van het BIVV is het aantal verkeersdoden in ons land lichtjes gedaald in 2014. Dit betekent een nieuw laagterecord.

INFRASTRUCTUUR

11 De straatverlichting doven op bepaalde tijdstippen zou een energiebesparing kunnen opleveren voor de steden en gemeenten. Maar welke impact heeft dit op de verkeersveiligheid?

UITRUSTING

12 Meer en meer bestuurders installeren een dashcam in hun wagen. Is dat wel een goed idee? Welke regels moet men respecteren?

WETGEVING

14 Korte opfrissing van de geldende regels op een rotonde.

16 Ieder jaar zijn er 8.000 letselongevallen waarbij een wagen betrokken is die langs achter werd aangereden! Eén van de oorzaken van dit type ongeval is het niet respecteren van de veiligheidsafstand.

HANDHAVING

18 Samenvatting van een rapport van het BIVV over de doelstellingen, de werking en de gevolgen van een rijbewijs met punten.

VERKEERSOMSTANDIGHEDEN

22 Naast het opvolgen van evoluties in de statistieken, heeft het BIVV de rol deze geobserveerde tendensen te verklaren. We deden een studie over de invloed van het weer op de ongevallen.

GEDRAG

25 Alcohol achter het stuur: het BIVV bestudeerde een aantal maatregelen die hun nut bewezen in het buitenland en die ook in ons land toegepast zouden kunnen worden.

WEGGEBRUIKERS

28 Het BIVV deed een snelheidsmeting van de gemotoriseerde tweewielers in België en onderzocht de manier waarop ze filefilteren.

Via Secura is een uitgave van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel.
Tel.: 02/244.15.11 - Fax: 02/216.43.42 - E-mail: info@bivv.be - Internet: www.bivv.be

Hoofredacteur: Benoit GODART - e-mail: benoit.godart@bsr.be

Hebben meegewerkt aan dit nummer: Emmanuelle DUPONT, Nathalie FOCANT, Benoit GODART, Liesbeth HOLLANTS VAN LOOKE, Alexandre LEFEBVRE, Catherine MARQUES-MIRANDA, Heike MARTENSEN, Koen PEETERS, Uta MEESMANN, Myriam ROSSI, Mathieu ROYNARD, Annelies SCHOETERS, Philip TEMMERMAN, Josiane VAN CAUWELAERT, Wouter VAN DEN BERGHE, Philip VANEERDEWEGH, Véronique VERHOEVEN.

Verantwoordelijke uitgever: Karin GENOE, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel

Abonnementen: Voor alle inlichtingen: Francis MOENS - 02/244.15.18

Maquette: TAM TAM

Layout: Ria DE GEYTER

ISSN: 0755-9010

1 voetganger op 5 negeert rood licht

Het BIVV deed een gedragsmeting om een beter inzicht te krijgen in het gedrag van voetgangers bij oversteekplaatsen met verkeerslichten. De studie biedt een basis voor mogelijke maatregelen die een veiliger oversteekgedrag kunnen bevorderen. Het gaat om de eerste nationale studie over dit onderwerp. Eind 2014 werden er in totaal 1320 observatiemomenten georganiseerd in de 9 dichtstbevolkte steden van ons land. Meer dan 1 voetganger op 5 (20,85%), zo blijkt uit de studie, steekt over bij een rood voetgangerslicht. Het BIVV merkte wel op dat dit resultaat kan variëren naargelang de specifieke context. Zo was er op sommige plaatsen slechts 15% van de voetgangers die overstaken bij rood licht en op andere plaatsen tot wel 30%. Het feit dat er op bepaalde oversteekplaatsen meer dan 30% van de oversteekbewegingen door het rood gebeuren, is een belangrijk probleem voor de verkeersveiligheid. Zelfs wanneer in een specifieke situatie oversteken bij rood niet onmiddellijk tot een ongeval leidt, kan dit gedrag via individuele en sociale beïnvloe-

ding wel aanleiding geven tot een ongeval in een andere situatie (bv.: een volwassene loopt door het rood in aanwezigheid van een kind. Het kind zal dit voorbeeld kopiëren op een ander moment). Het BIVV heeft een aantal factoren kunnen identificeren die een rechtstreekse invloed hebben op de beslissing van de voetgangers om al dan niet door het rood over te steken: de drukte van het verkeer (het percentage inbreuken is lager wanneer er druk verkeer is), de aanwezigheid van andere voetgangers (hoe meer voetgangers er zijn, hoe minder inbreuken op de wegcode), het aantal rijrichtingen (hoe meer rijvakken, hoe minder voetgangers die door het rood oversteken), de aanwezigheid van een bus of tram (voetgangers zullen terughoudender zijn om door het rood over te steken als er een busstrook of een tramspoor is), de aanwezigheid van een drukknop (dit heeft blijkbaar een negatief effect), visuele of auditieve signalen (deze hebben blijkbaar een positief effect, vooral de bieptoon), de zichtbaarheid van de oversteekplaats: wanneer de wegmarkering in slechte staat is, zijn de voetgangers meer geneigd om door het rood over te steken.

www.bivv.be



Let op met elektronische alcoholtesters

Zeker zijn van de betrouwbaarheid van alcoholtesters die verkrijgbaar zijn op de Belgische markt is niet alleen belangrijk voor personen die zo'n toestel willen aankopen, maar ook voor heel wat preventieadviseurs, ziekenhuizen, organisaties enz. die dergelijke toestellen gebruiken voor het opsporen en beteugelen van alcoholmisbruik. Voor het BIVV de reden om de toestellen die in België worden verkocht, uitgebreid te testen. De test ging alleen over elektronische alcoholtesters die meermaals gebruikt kunnen worden om de alcoholconcentratie te meten in de uitgeademde lucht. Het ging dus niet over de toestellen die door de politie worden gebruikt die aan zeer strenge normen moeten voldoen en waarvan de betrouwbaarheid niet ter discussie staat. Ook de chemische alcoholtesters werden niet onderzocht in deze studie. Het BIVV testte 24 verschillende toestellen: 17 daarvan waren uitgerust met een elektrochemische sensor en 7 toestellen werkten met een halfgeleidersensor. Het onderzoek gebeurde door het laboratorium Alcometrie van het BIVV dat hiervoor geaccrediteerd is volgens de ISO17025-norm. De proeven die werden uitgevoerd, gebeurden volgens de internationale norm EN16280 voor testtoestellen voor persoonlijk gebruik. In een eerste test ging het BIVV na of de toestellen wel voldoende nauwkeurig waren. Vervolgens werden de toestellen opnieuw getest nadat ze in extreme klimatologische omstandigheden werden bewaard. Daarna werd gekeken of de toestellen bij 40°C, de temperatuur in een wagen die in de zon staat, nog voldeden. Er werd rekening gehouden met een marge van 20% voor de 2 tests. Op de 24 geteste toestellen waren er slechts 6, dus niet meer dan 25%, voldoende nauwkeurig tijdens de laboproeven. De duurste toestellen bieden niet altijd een garantie voor kwaliteit en nauwkeurigheid. Toch situeren de toestellen die aan de testen voldeden, zich alle in de prijsklasse van meer dan

100 euro. Van de alcoholtesters die op een smartphone konden worden aangesloten, voldeed geen enkele aan de nauwkeurigheidsvorschriften.



Studie van FEBIAC over "de wagen"

In maart van dit jaar kreeg een studiebureau van FEBIAC de opdracht om een diepgaand onderzoek uit te voeren rond mobiliteit, autobezit en -gebruik bij meer dan 2000 Belgische consumenten in de leeftijdscategorie 15-70 jaar. De resultaten werden vervolgens door de Universiteit Gent opgesplitst in verschillende categorieën, waardoor er drie mobiliteitsprofielen ontstonden: de "suburban car supporters", de "pragmatic mobility changers" en de "urban mobility ideologists". Uit het onderzoek blijkt dat de auto een belangrijke rol speelt in de mobiliteit van de Belgen en dat deze tendens niet meteen drastisch zal veranderen in de komende 5 tot 10 jaar. Hoewel er zichtbare verschillen bestaan in het gebruik van de wagen, de fiets en het openbaar vervoer tussen stads- en voorstadsbewoners, zijn die verschillen niet zo extreem als we zouden verwachten. De algemene overtuiging dat problemen die gepaard gaan met persoonlijke mobiliteit, zoals vervuiling en files, opgelost zullen worden door de overheid of door andere instanties en niet door een verandering van onze individuele gewoonten, vindt alleen veel bijval bij de "urban mobility ideologists". De doorsnee Belg beschikt over minstens één auto en één fiets voor volwassenen. Voor een scooter of een motorfiets is dat gemiddeld amper 15% van de bevolking. Sommigen denken

dat jongeren minder bezig zijn met auto's en autorijden dan de vorige generaties. Dit wordt door het onderzoek niet ondersteund want meer dan 80% van de groep 19-24 jarigen heeft al een rijbewijs of is begonnen met het te behalen. De gegevens wijzen aan dat het behalen van een rijbewijs vandaag de dag voortvloeit uit een gepercipieerde noodzaak, eerder dan uit een emotionele band met autorijden of de auto op zich. De factoren die de aankoopbeslissing beïnvloeden zijn grotendeels rationeel. Deze rationele aankoopbeslissing is grotendeels gemeenschappelijk voor alle groepen, maar bij de meerderheid bestaat er wel een grote inertie wat de merkkeuze betreft, maar kopen ze het merk dat ze zelf leuk vinden, ondanks de grote inspanningen van fabrikanten en dealers om hen te overtuigen.

www.febiac.be



Fietsgerinkel in de wagen...

De Jaguar Land Rover groep is volop bezig met het op punt stellen van een nieuwe reeks technologieën. Hierbij gebruiken ze kleuren, geluiden en vibraties binnen in de wagen met de bedoeling bestuurders te waarschuwen voor mogelijke gevaren op de weg en vooral voor fietsers en motorrijders. De sensoren die in het voertuig werden geïnstalleerd kunnen detecteren wanneer er een andere weggebruiker dichtbij komt en ook bepalen of het om een fietser of een motorrijder gaat. Het systeem, Bike Sense genaamd, zal de bestuurder waarschuwen voor gevaar nog voor dat hij het zelf kan zien. In plaats van het klassieke

verklipperlichtje of geluidssignaal, waar de hersenen even tijd voor nodig hebben om die te verwerken, gebruikt Bike Sense originele alarmsignalen die de bestuurder instinctief zullen linken aan mogelijk gevaar. Om de bestuurder aan te geven waar een fietser zich bevindt ten opzichte van de wagen, zal het audiosysteem het geluid van een fietsbel of van een motorfietsclaxon doen weerklinken via de luidspreker die zich het dichtst bij de fiets bevindt. Wanneer er een fiets of een motorfiets op de rijbaan komt achter de wagen, zal het systeem detecteren of die de wagen zal voorbij steken en zo ja, langs welke kant. Dankzij een luchtkussen bovenaan in de stoel kan de bestuurder vervolgens een tikje tegen de linker- of rechterschouder krijgen. Opzet hiervan is dat de bestuurder instinctief over zijn schouder zal kijken om te zien of er mogelijk gevaar is. Wanneer er een fietser of een motorrijder dichtbij de wagen rijdt, zal er een LED-strip over het dashboard van geel naar rood verkleuren, al naargelang hoe dicht de tweewieler zich bevindt.



Luxemburgse campagne

De Luxemburgse verkeersveiligheid heeft, in samenwerking met het Ministerie van Duurzame ontwikkeling en Infrastructuur, de campagne "La route, c'est nous tous" (= de weg, dat zijn wij allemaal) gelanceerd. Affiches langs de kant van de wegen of autosnelwegen en kleinere wijdverspreide posters, moeten de bestuurders oproepen tot meer hoffelijkheid voor elkaar en minder egoïstisch en respectloos gedrag. De campagne werd gelanceerd op het moment dat de tweewielers door het

mooie weer terug talrijk de baan opgaan. Uitgangspunt is het feit dat we allemaal -in de eerste plaats- voetgangers zijn, maar dat ons standpunt wel enorm wijzigt als we een bestuurder worden van een -al dan niet- gemotoriseerd voertuig.



Frankrijk: 26 maatregelen voor een betere verkeersveiligheid

Bij onze Franse burens zien de verkeersveiligheidsstatistieken voor 2014 er slecht uit. Zo is het aantal verkeersdoden gestegen met 3,7% (+120 doden) en het aantal gewonden met 2,5% ten opzichte van 2013. Deze stijging is in de eerste plaats te verklaren door een aanzienlijke toename van het aantal verkeersdoden van drie categorieën zwakke weggebruikers: de voetgangers (+8%), de fietsers (+8%) en de bromfietzers (+6%). Naar aanleiding van deze resultaten heeft de overheid beslist van een pragmatisch en ambitieus actieplan op te stellen om de verkeersongevallen tegen te gaan. Het plan bevat 26 maatregelen die rond 4 pijlers werden opgesteld: sensibilisering, bescherming van de meest kwetsbaren, de strijd tegen zware inbreuken en de verbetering van de veiligheid van de voertuigen en de infrastructuur. Graag geven we u enkele interessante maatregelen mee: de creatie van de website van het CNSR (= het Franse Instituut voor de Verkeersveiligheid) om het grote publiek beter te kunnen sensibiliseren rond verkeersveiligheid; de daling van het wettelijk toegelaten alcoholgehalte van 0,5 g/l naar 0,2 g/l voor beginnende bestuurders; versterkte controles van de ca-

féuitbaters die verplicht een alcoholtester ter beschikking moeten stellen; het verbod voor voertuigen om 5 meter vóór een oversteekplaats voor voetgangers te parkeren (alsook een verhoging van de boetes voor bestuurders die op het voetpad of op de oversteekplaatsen parkeren enz.); de verplichting voor bestuurders van gemotoriseerde tweewielers om een fluohesje te dragen wanneer ze in panne staan (wat nu al het geval is voor de automobilisten); de modernisering van de 4200 flitspalen; het terugbrengen -bij wijze van experiment- van de maximumsnelheid op bepaalde weggedeeltes van 90 naar 80 km/u en het verbod op het dragen van eender welk systeem van koptelefoon, oortjes of helm dat zowel de aandacht als het gehoor van de bestuurders zou kunnen beperken.



Binnenkort verboden?

Intelligente wagens

In vergelijking met een handmatige bediening, kan een stemherkenningssysteem de bestuurder helpen om zijn ogen op de baan te houden. Toch neemt het niet alle visuele afleiding weg. Onderzoekers van het IIHS en het Massachusetts Institute of Technology Age Lab hebben de vergelijking gedaan van ingebouwde stemherkenningssystemen van twee voertuigen met de vocale interface van een smartphone. Er waren grote verschillen tussen de drie systemen qua visuele input, de benodigde tijd en de nauwkeurigheid. De bestuurders vonden de spraakinvoer eenvoudiger dan de traditionele manieren van invoeren, maar de onderzoekers ondervonden toch lichte veranderingen in het rijgedrag en

een toename van het stressniveau. Technologieën om aanrijdingen te voorkomen blijven de beste manier om het risico van afleiding achter het stuur aan te pakken.

Nieuwe technologieën

Nieuwe voertuigtechnologieën en een uitbreiding van de Europese regelgeving voor de veiligheid van de infrastructuur, zouden duizenden ongevallen op autosnelwegen kunnen voorkomen. Dit zegt een nieuw rapport van ETSC (European Transport Safety Council). Eén van de belangrijkste elementen uit het rapport is het feit dat in verschillende landen tot 60% van de dodelijke slachtoffers op snelwegen hun veiligheidsgordel niet droegen. De auteurs roepen de EU daarom op om intelligente autogordelverklippersystemen verplicht te maken voor alle passagiersstoelen in nieuwe wagens. Momenteel is dit systeem alleen verplicht voor de stoel van de bestuurder. De EU onderzoekt momenteel de veiligheidseisen waaraan alle nieuwe voertuigen die in Europa verkocht worden, moeten voldoen. Er wordt een nieuw voorstel verwacht later dit jaar (de laatste update van de regelgeving dateert van 2009). De auteurs van het rapport raden de EU ook aan om "Intelligente snelheidsaanpassers (ISA)" en "Waarschuwingssystemen bij het Onvrijwillig Overschrijden van een Wegmarkering (LDW)" te laten installeren in nieuwe voertuigen. De "Intelligente snelheidsaanpasser" is een geïntegreerd systeem in de wagen dat gebruik maakt van gps-gegevens en camera's die verkeersborden kunnen herkennen, om bestuurders te helpen de snelheidslimieten te respecteren. Deze technologie zou een daling van 20% van het aantal verkeersdoden kunnen opleveren. Een LDW-systeem waarschuwt de bestuurder als hij afwijkt van zijn rijstrook of tekenen van vermoeidheid of afleiding vertoont. Dit systeem is ondertussen verplicht voor nieuwe vrachtwagens en autobussen. Het rapport wijst ook op de noodzaak voor de Europese Unie om extra inspanningen te leveren om het aantal verkeersdoden op stedelijke en

landelijke wegen terug te dringen, aangezien de cijfers aantonen dat het aantal doden sneller afneemt op autosnelwegen dan op de rest van het wegennet. Tussen 2004 en 2013 daalde het aantal verkeersdoden op de Europese snelwegen gemiddeld met 8% per jaar, ten opzichte van 6,5% op andere wegtypen. De auteurs vinden dat de verkeersveiligheidsaudits een essentieel element vormen voor de EU-regels rond infrastructuur. Deze audits kunnen levens redden. Daarom zouden de audits ook moeten gebeuren voor andere wegtypen. De evaluaties van de invloed van de verkeersveiligheid op nieuwe projecten, het aanpakken van zwarte punten op bestaande wegen en regelmatige veiligheidsinspecties zijn van cruciaal belang om de verkeersveiligheid te bevorderen. Een onafhankelijk onderzoek, dat uitgelicht wordt in dit rapport, toont aan dat dergelijke maatregelen het aantal ongevallen kan terugdringen met bijna 20%.

Het rapport "Ranking EU Progress on Improving Motorway safety" van ETSC kan gedownload worden via www.etsc.eu/pin.

Dynamische borden

Opdat bestuurders op drukke plaatsen aandachtiger zouden zijn voor voetgangers en fietsers, en zeker voor kinderen, zou het nuttig kunnen zijn om verkeersborden wat dynamischer te maken. Dit is wat drie Amerikaanse onderzoekers aan de universiteit van Michigan bevestigen alsook een onderzoeker van de Brigham Young universiteit. In plaats van rustig overstekende kinderen te tonen op een verkeersbord, zouden de kinderen beter al lopend voorgesteld worden. De bestuurder zal daardoor minder snel gaan rijden. "Een verkeersbord dat een beweging voorstelt verhoogt de risicoperceptie bij de bestuurder, die daardoor aandachtiger zal zijn en geneigd om sneller te remmen." Dat schrijven de auteurs in het magazine Journal of Consumer Research. Voor hun onderzoek hebben de wetenschappers verschillende meetinstrumenten gebruikt, waaronder een rijimulator en een oculometer (dit is een toestel dat

oogbewegingen kan volgen en registreren). Resultaat: de deelnemers hebben effectief (gemiddeld) 50 milliseconden sneller gereageerd om te remmen wanneer het dynamische bord verscheen. Dit resultaat kan op papier wel bescheiden zijn, toch kan het op de weg een reëel verschil betekenen. Bij een wagen die aan 100 km/u rijdt, betekent dit dat de bestuurder 1,4 meter minder nodig heeft om tot stilstand te komen...



Twee nieuwe tracés met trajectcontrole in Vlaanderen

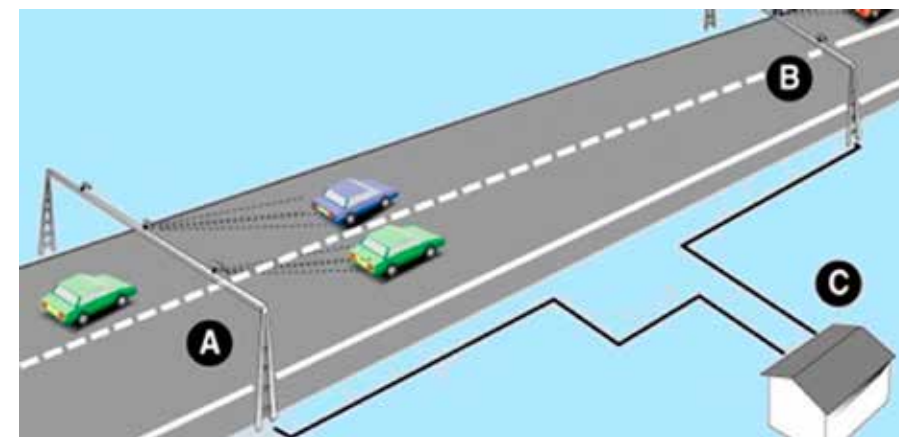
Vanaf volgend jaar komen er twee nieuwe tracés met trajectcontrole bij. Eén op de E40 tussen Sint-Stevens-Woluwe en Heverlee en één op de E313 tussen Antwerpen-Oost en Ranst. 'Trajectcontrole' werkt echt. Het systeem zorgt voor duurzame positieve effecten op het rijgedrag, minder

ongevallen en meer verkeersveiligheid. Op het tracé op de E40 autosnelweg Brussel-Oostende tussen Erpe-Mere en Wetteren, is er sinds de invoering van de trajectcontrole geen enkel verkeersslachtoffer meer gevallen. Het aantal ongevallen daalde er met 43%. De keuze van de twee nieuwe tracés kwam er na een advies van een speciale werkgroep, die op zoek ging naar tracés waar snelheid veel letselongevallen veroorzaakt. In het totaal werd er een budget van €365.000 vrijgemaakt om de nieuwe trajectcontroles in de markt te zetten. Volgend jaar moeten ze operationeel zijn.

Touring lanceert "Samen delen we de weg"

Met de komst van het mooie weer, zijn er terug meer tweewielers op de baan. Dit kan soms problemen veroorzaken. Ook Touring lanceert een sensibiliseringscampagne die iedereen uitnodigt om meer respect te hebben voor de andere weggebruikers. Zo zullen er 1 miljoen stickers verdeeld worden onder de bevolking. De kleine stickertjes doen de autobestuurders eraan herinneren dat er ook tweewielers op de baan zijn. Deze actie kadert in de campagne "Think Bikes" die in de lidstaten van de EU gelanceerd werd door de FIA (Internationale Automobielfederatie), als ook in ons land onder de naam "Samen delen we de weg". Deze actie krijgt trouwens de steun van Eddy Merckx en Jacky Ickx.

www.samendelenwedeweg.be



Kleine daling aantal verkeersdoden op onze wegen in 2014

Volgens de verkeersveiligheidsbarometer van het BIVV, is het aantal verkeersdoden in ons land in 2014 lichtjes gedaald. Dat is een nieuw historisch laagterecord. We zien nochtans wel opvallende verschillen tussen de gewesten. Ook zorgwekkend is een stijging van het aantal dodelijke slachtoffers bij ongevallen met vrachtwagens.

Om het definitieve aantal doden op de wegen te kennen, moeten we bij het aantal doden ter plaatse ook het aantal gewonden rekenen die binnen de 30 dagen na het ongeval aan hun verwondingen overlijden. Volgens schattingen van het BIVV zal het aantal doden 30 dagen in 2014 ongeveer 715 bedragen (ten opzichte van 724 in 2013). Deze te kleine daling zorgt ervoor dat we nog ver verwijderd zijn van onze doelstelling voor 2015 (maximum 630 doden) en voor 2020 (maximum 420 doden).

Daarnaast zien we in 2014 een stagnatie van zowel het aantal gewonden (van 53.271 naar 53.396, of +0,2%) als van het aantal letselongevallen (van 41.489 naar 41.651, of +0,4%).

We stellen een groot contrast vast tussen de eerste helft en de tweede helft van het jaar. Het aantal ongevallen is gestegen in de eerste twee trimesters, met een opvallend grote stijging in het eerste trimester die deels te wijten is aan het veel zachtere weer ten opzichte van diezelfde periode in 2013.

Daling van het aantal doden, status quo voor de ongevallen

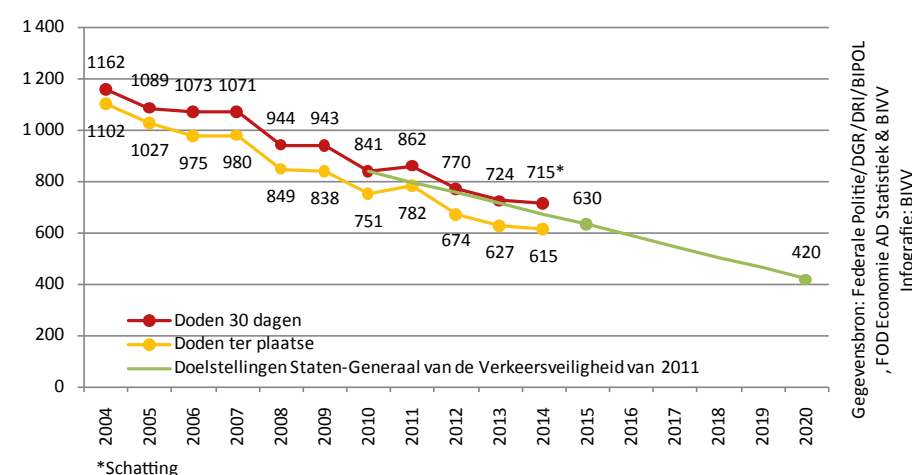
Het aantal doden ter plaatse op onze wegen kende een lichte daling vorig jaar: -1,9% ten opzichte van 2013 (of 615 doden ter plaatse in plaats van 627). Dit is het laagste cijfer dat ooit geregistreerd werd.

Evolutie tussen 2013-2014 van het aantal geregistreerde letselongevallen en slachtoffers, België

| | 2013 | 2014 | Evolutie 2013-2014 In absolute cijfers | Evolutie 2013-2014 % |
|--------------------------|------------|------------|---|-------------------------|
| Letselongevallen | 41.489 | 41.651 | + 162 | + 0,4% |
| Totaal slachtoffers | 53.898 | 54.011 | + 113 | + 0,2% |
| Doden ter plaatse | 627 | 615 | - 12 | - 1,9% |
| Gewonden | 53.271 | 53.396 | + 125 | + 0,2% |

Bron: Federale politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: BIVV

Evolutie op lange termijn (2004-2013) van het aantal doden ter plaatse en het aantal doden 30 dagen geregistreerd in België en federale doelstellingen met betrekking tot de doden 30 dagen



Beter dan onze burens

Verder blijkt België het relatief beter te doen dan de buurlanden waarover reeds cijfers beschikbaar zijn. Terwijl het aantal letselongevallen en gewonden in ons land quasi onveranderd bleef, kende Duitsland tijdens de eerste 11 maanden van 2014 een toename van 3,4% letselongevallen en 3,5% gewonden ten opzichte van dezelfde periode in 2013. Frankrijk noteerde voor het ganse jaar 2014 een toename van 1,7% letselongevallen en 2,5% gewonden ten opzichte van 2013. In tegenstelling tot de lichte daling van het aantal doden¹, die ons land registreerde, no-

teerden zowel Duitsland als Frankrijk een toename van respectievelijk 0,7% en 3,7% verkeersdoden.

Verschillen tussen de gewesten

Doden ter plaatse

Sinds 2011 kent het Waals Gewest een daling van het aantal doden ter plaatse. Deze positieve tendens zet zich ook in 2014 door: (van 288 naar 262, of -9,0%). Ook voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de balans positief. Na twee jaren van stijging, bereikt dit gewest opnieuw een laagterecord in 2014 (17 doden ter plaatse ten opzichte van 21 in 2013). De situatie is veel minder positief in Vlaanderen, waar het aantal doden ter plaatse toenam (van 318 naar 336, of +5,7%).

Letselongevallen

De evolutie van het aantal letselongevallen (+1,3%) en gewonden (+1,2%) in het Waals Gewest benadert het Belgisch gemiddelde. De opwaartse trend is een beetje duidelijker in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: zowel het aantal letselongevallen als het aantal gewonden stijgt (respectievelijk +3,3% en +3,9%). Het Vlaams Gewest is het enige gewest waar het aantal letselongevallen (-0,4%) en gewonden (-0,7%) niet is gestegen.



Aantal geregistreerde letselongevallen en slachtoffers in 2012, 2013 en 2014, Waals Gewest

| | 2012 | 2013 | 2014 | Evolutie 2013-2014 Aantal | Evolutie 2013-2014 % |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------------------------|-------------------------|
| Letselongevallen | 12 332 | 11 623 | 11 771 | +148 | +1,3% |
| Totaal slachtoffers | 16 580 | 15 646 | 15 804 | +158 | +1,0% |
| Doden ter plaatse | 321 | 288 | 262 | -26 | -9,0% |
| Gewonden | 16 259 | 15 358 | 15 542 | +184 | +1,2% |

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: BIVV

Aantal geregistreerde letselongevallen en slachtoffers in 2012, 2013 en 2014, Brussels Hoofdstedelijk Gewest

| | 2012 | 2013 | 2014 | Evolutie 2013-2014 Aantal | Evolutie 2013-2014 % |
|--------------------------|-----------|-----------|-----------|------------------------------|-------------------------|
| Letselongevallen | 3 891 | 3 596 | 3 716 | +120 | +3,3% |
| Totaal slachtoffers | 4 670 | 4 288 | 4 452 | +164 | +3,8% |
| Doden ter plaatse | 20 | 21 | 17 | -4 | -19,0% |
| Gewonden | 4 650 | 4 267 | 4 435 | +168 | +3,9% |

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: BIVV

Aantal geregistreerde letselongevallen en slachtoffers, 2012, 2013 et 2014, Vlaams Gewest

| | 2012 | 2013 | 2014 | Evolutie 2013-2014 Aantal | Evolutie 2013-2014 % |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------------------------|-------------------------|
| Letselongevallen | 28 161 | 26 270 | 26 164 | -106 | -0,4% |
| Totaal slachtoffers | 35 897 | 33 964 | 33 755 | -209 | -0,6% |
| Doden ter plaatse | 326 | 318 | 336 | +18 | +5,7% |
| Gewonden | 35 571 | 33 646 | 33 419 | -227 | -0,7% |

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: BIVV

¹De Belgische cijfers spreken over « doden ter plaatse » terwijl de cijfers in Frankrijk en Duitsland spreken van doden « 30 dagen ». In deze categorie zitten ook de slachtoffers die overleden zijn aan hun verwondingen binnen de 30 dagen nadat het ongeval heeft plaatsgevonden.

Tendensen naargelang het type weggebruiker

Doden ter plaatse

De meest zorgwekkende tendens zien we bij de ongevallen met vrachtwagens: het aantal doden ter plaatse is gestegen van 84 naar 121 (+37). Het aantal doden bij ongevallen met motorfietsers en met bestelwagens is sterk gedaald (respectievelijk van 91 naar 66 (-25) en van 75 naar 53 (-22)).

Letselongevallen en gewonden

De grootste stijging van het aantal letselongevallen merken we bij fietsers (+8,5%). We noteren ook een stijging bij motorfietsers (+3,8%) en vrachtwagens (+2,7%). Bij de andere types weggebruikers die we bestudeerden in deze verkeersveiligheidsbarometer, merken we daarentegen een lichte daling van het aantal letselongevallen, met volgende laagtereclords: bij bromfietsers (-3,2%), bestelwagens (-2,3%), personenwagens (-1,3%) en voetgangers (-0,9%).

Enkele positieve tendensen om in de kijker te zetten

Daling van het aantal letselongevallen op autosnelwegen

Het aantal letselongevallen op autosnelwegen is na een korte stijging in 2013 opnieuw afgenomen (-5,0%; -184) tot 3.501. Enkel het derde trimester noteerde een kleine stijging (+1,5%; +14). Het aantal doden ter plaatse is onveranderd gebleven (108). De daling van het aantal doden ter plaatse in de tweede helft van het jaar heeft de grote toename die tijdens het eerste trimester (+10) werd geregistreerd, kunnen goedmaken.

De letselongevallen tijdens de nachtdalen aanzienlijk

De evolutie van de letselongevallen en doden ter plaatse verschildte in 2014 ook tussen de verschillende periodes van de week. Terwijl de letselongevallen overdag een lichte toename kenden (+1,7%), werd er voor de letselongevallen 's nachts een

grote daling geregistreerd (-7,8%). De doden ter plaatse namen in elke weekperiode af behalve tijdens weekdagen (+7). De daling van het aantal doden tijdens weekendnachten (-4) is te danken aan de evolutie tijdens het vierde trimester (-13).

Daling van het aantal ongevallen met jongeren

Bij de positieve tendensen uit de barometer van het BIVV zien we een daling van het aantal letselongevallen met jonge automobilisten (18-24 jaar): -6,0% ten opzichte van 2013 (oftewel een laagtereclord van 7949 ongevallen). Deze daling is vooral te merken tijdens de nachten (van 121 naar 84 doden of -37).

Conclusie

Zelfs al kende ons land in 2014 een betere evolutie dan Frankrijk en Duitsland, waar er zowel een stijging was van het aantal ongevallen als van het aantal doden, toch zijn de resultaten van deze verkeersveiligheidsbarometer niet zo rooskleurig. Het aantal doden is dan wel gedaald, maar deze daling is te klein om de vooropgestelde doelstellingen te kunnen bereiken. Daarom zal het BIVV tegen het einde van 2015 een Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid organiseren om een status op te maken over de verdere te ondernemen acties en de middelen die nodig zijn om de doelstellingen te behalen.

De volledige barometer is terug te vinden via <http://www.bivv.be/nl/pers/verkeersveiligheids-barometer>.

Annelies SCHOETERS



Doven van de straatverlichting zonder gevaar voor de verkeersveiligheid?

In deze moeilijke tijden zijn gemeenten op zoek naar manieren om hun financiële toestand gezond te houden of te maken. Besparen op het energieverbruik kan door de straatverlichting tijdens bepaalde uren van de week te doven. De te verwachte winst is niet te versmaden: enkele tienduizenden euro's per jaar voor een middelgrote gemeente. Maar hoe zit het met de verkeers(on)veiligheid?

Nieuwe aanpak ontwikkeld

De onzekerheid over de mogelijke negatieve effecten van het doven van de straatverlichting op de verkeersveiligheid weerhoudt veel gemeenten om zelf de stap te zetten. Het BIVV heeft daarom een aanpak ontwikkeld om voor elke specifieke gemeente de eventuele pijnpunten aan het licht te brengen, en na te gaan op welke manier deze weggewerkt zouden kunnen worden. Deze methode werd uitgetest door middel van een proefproject voor de gemeente Heuvelland in West-Vlaanderen.

Terreinbezoek

Een team van verkeersveiligheidsinspecteurs van het BIVV heeft zowel voor als na het doven van de straatverlichting de van verlichting voorziene wegen van Heuvelland geïnspecteerd. Daarbij werden alle situaties waarbij door het doven van de straatverlichting de onveiligheid voor de verschillende weggebruikers zou kunnen toenemen in beschouwing genomen. Er werd gebruik gemaakt van video-opnames en foto's, en de coördinaten van de probleempunten werden door middel van

een gps opgeslagen. Alle opmerkingen werden genoteerd en na discussie binnen het team uitgeschreven in een omstandig en gedetailleerd rapport dat aan de gemeente werd voorgesteld.

Rapport

Van elk aangehaald probleempunt geeft het rapport een korte omschrijving ("vaststellingen"), en wordt vermeld voor wie dit een veiligheidsprobleem zou kunnen opleveren, wat de aard van de gevolgen zou kunnen zijn en hoe groot de risico's ingeschat worden ("risico's"). Tevens worden infrastructurale en andere maatregelen gesuggereerd ("aanbevelingen") die de veiligheidsproblemen zouden kunnen oplossen en daarom het doven van de straatverlichting toch op een veilige manier mogelijk zouden maken.

Mogelijke pijnpunten

Het veldwerk concentreerde zich op die aspecten van de wegen die door het doven van de verlichting de verkeersveiligheid in gevaar zouden kunnen brengen. Het gaat hierbij niet enkel over mogelijke problemen met de visuele geleiding van de weg, waardoor autobestuurders het verloop ervan minder goed kunnen inschatten en de kans verhoogt dat zij verrast worden door plotse bochten, kruispunten, snelheidsremmers, middenbermpjes, enzovoort. Het doven van de verlichting vergroot immers ook de onveiligheid als gevolg van de aanwezigheid van obstakels langs de rijbaan, zoals bomen, grachten, verlichtingspalen, enz. De kans dat obstakels op de rijbaan, zoals geparkeerde voertuigen of andere weggebruikers (al dan niet overstekende fietsers en voetgangers) aange-

reden worden is ook merkbaar groter bij gedoofde straatverlichting. Kruispunten bleken in Heuvelland 's nachts heel slecht zichtbaar te zijn, terwijl hier vaak toch voorrang moest verleend worden aan het verkeer uit de aansluitende takken.

Aanbod aan de gemeenten

Het onderzoek in Heuvelland werd door het BIVV zoals vermeld opgevat als een proefproject. Het gaf ons de kans om een aanpak uit te werken, te verfijnen en aan de praktijk te toetsen, en om enkele nieuwe medewerkers op te leiden. Het zal ons in de toekomst ook toelaten om een preciezere raming te maken van het aantal werkuren dat nodig is om een dergelijk onderzoek tot een goed einde te brengen, en bijgevolg om een gefundeerde offerte op te maken indien andere gemeenten geïnteresseerd zouden zijn in deze nieuwe dienst van het BIVV. Het rapport van Heuvelland kan hen dan duidelijk maken wat zij van een dergelijk onderzoek mogen verwachten, en kan hen eventueel overtuigen van het nut en het belang ervan voor de verkeersveiligheid.

Philip Vaneerdewegh
Projectleider Mobiliteit en Infrastructuur

Bij interesse kunnen gemeenten contact opnemen met het BIVV (02/244.15.11 of mobil@bivv.be).



Dashboard camera's onder de loep

Elke dag vinden we verschillende filmpjes van verkeersongevallen terug op het internet: ongevallen of "bijna-ongevallen", capriolen aan een hoge snelheid, vreemde voorvallen. Al deze beelden zijn meestal gefilmd met een dashcam. Dat is een cameraatje dat op het dashboard van de wagen staat. Momenteel worden er enorm veel van dergelijke dashboard camera's verkocht.

Regelmatig komen er filmpjes die door kleine ingebouwde camera's in de wagen zijn gefilmd in het nieuws. Zo was er ook het filmpje van het spectaculaire ongeval op de E40 in Aalter met een wagen en een vrachtwagen aan de uitrit van de autosnelweg. Het filmpje werd bijna 8 miljoen keer bekeken op Youtube! De vrachtwagen reed op het rechterrijvak en de auto helemaal links. De bestuurder van de auto haalde de vrachtwagen te snel in om alsnog de afrit van de autosnelweg te kunnen nemen. Door de vrachtwagen op het rechterrijvak kon de bestuurder echter niet zien dat de auto's op de afrit stilstonden. Zo knalde de wagen bruusk tegen een vrij hoge snelheid tegen de achterkant van een stilstaande vrachtwagen aan. Door de harde klap werd de wagen weggeslingerd en vervolgens door een andere vrachtwagen aangereden. Gelukkig overleefde de bestuurder het ongeval.

Het gaat hier duidelijk om spectaculaire beelden, maar we kunnen maar hopen dat ze andere bestuurders aanzetten tot nadenken over hun eigen rijgedrag (snelheid matigen, op tijd voorsorteren om de autosnelweg te verlaten, ervoor zorgen dat je

altijd tijdig voor een obstakel kan stoppen, enz.) om zo te vermijden een soortgelijke fout te begaan.

Legaal of niet?

Dashcams zijn wettelijk toegelaten in België. De automobilisten mogen filmen wat er op de rijbaan gebeurt. Als een persoon kan worden geïdentificeerd op basis van de beelden, moet die zijn toestemming geven voor verspreiding van de beelden. Maar wat zijn de andere regels voor een dashcam? De Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer maakt een onderscheid tussen drie soorten gebruik.¹

1. Dashcam voor recreatief gebruik

Een particulier kan een dashcam bijvoorbeeld gebruiken om zijn autovakantie-traject te filmen. Als hij de beelden van deze autorit thuis opslaat en enkel en alleen gebruikt voor "persoonlijke of huishoudelijke doeleinden" (bv. het herbekijken van de beelden thuis of in familieverband) zal de Privacywet niet van toepassing zijn en hoeft hij de regels van deze wet dan ook niet na te leven.

Zodra diezelfde persoon de beelden echter publiek maakt (bv. op het internet of deelt met een groot aantal mensen, zoals bv. tijdens een infoavond), zal de Privacywet wel van toepassing zijn en dient de betrokkene de verplichtingen van deze wet na te leven.

Hij zal beschouwd worden als de verantwoordelijke voor de verwerking. Als verantwoordelijke zal hij onder andere het

proportionaliteitsbeginsel dienen te respecteren, moeten voldoen aan de informatieplicht, de nodige veiligheidsmaatregelen moeten nemen en een aangifte moeten doen.

2. Dashcam voor gebruik als bewijsmateriaal bij aanrijding

Iemand kan een dashcam aankopen om bewijsmateriaal te vergaren in geval van een aanrijding. In dit kader spreken we niet over 'gewone' persoonsgegevens (zoals een naam, adres en telefoonnummer), maar over 'gerechtelijke' persoonsgegevens.

De verwerking van dergelijke gerechtelijke persoonsgegevens is door de Privacywet in principe verboden. Op dit verbod bestaan echter enkele uitzonderingen. Een mogelijke uitzondering waarop men hier een beroep zou kunnen doen, is indien de verwerking noodzakelijk is voor het beheer van geschillen. In dit geval zou het gebruik van een dashcam mogelijk zijn, mits inachtneming van de verdere bepalingen van de 'Privacywet'.

De betrokkene zal gezien worden als de verantwoordelijke voor de verwerking. Als verantwoordelijke zal hij het proportionaliteitsbeginsel dienen te respecteren (bv. de beelden 's avonds wissen als er overdag niets problematisch gebeurd is), moeten voldoen aan de informatieplicht (praktisch gezien zal dit bij een eerste contactname moeten gebeuren, bv. vlak na het ongeval als er met de tegenpartij wordt gesproken), de nodige veiligheidsmaatregelen moeten nemen en een aangifte moeten doen.

3. Dashcam voor gebruik binnenin een taxi

Als een taxaatschappij om veiligheidsredenen beslist om een camera in een taxi te installeren om te filmen wat er binnenin gebeurt (bv. om vandalisme of diefstal tegen te gaan of om de veiligheid van de chauffeur te verhogen), zal niet de Privacywet van toepassing zijn, maar wel de Camerawet omdat we hier kunnen spreken over een bewakingscamera. De Camerawet zal deze camera zien als een vaste bewakingscamera in een besloten plaats die voor het publiek toegankelijk is (namelijk de binnenkant van een taxi). De belangrijkste verplichtingen zijn het plaatsen van een pictogram om passagiers in te lichten dat er camerabewaking is en een aangifte doen.

Wat moeten we ervan denken?

Als ze verstandig gebruikt worden, kunnen

dashcams een preventieve werking hebben om de verkeersveiligheid verbeteren. Vanaf het moment dat bestuurders weten dat hun overtredingen op elk moment gefilmd kunnen worden, zullen ze hun gedrag wel aanpassen. Een ander voordeel is dat ze gemakkelijker geschillen tussen automobilisten kunnen oplossen. Vandaar dat sommige verzekeringsmaatschappijen het gebruik van een dashcam aanmoedigen. De beelden van het ongeval kunnen ook de behandeling van een dossier door de verzekeringsmaatschappijen versnellen. Zelfs de kosten voor de verzekeraar zelf kunnen aanzienlijk dalen door het gebruik van dashcams. Elders in Europa werden soortgelijke initiatieven reeds genomen. In het Verenigd Koninkrijk, waar de verzekeringsmaatschappijen aan bestuurders die een dashcam hebben geïnstalleerd een korting bieden op hun premie tot 12,5%, geeft de meerderheid van de gebruikers toe dat ze een dashcam kochten om bewijsmateriaal op beeld te hebben in geval van een ongeval (59%).

Zo kunnen de filmpjes eenvoudig de partij

aanduiden die in fout is. Dashcams beginnen dus een steeds belangrijkere rol te spelen bij onderzoek naar verzekeringsfraude en ongevallen. In geval dat de partijen onderling niet akkoord zijn, kunnen de beelden van het ongeval uitsluitel geven.

Benoit GODART

De mening van het BIW

Het verkeer filmen is wettelijk toegelaten en dit zal meer en meer gebeuren in de toekomst. Van zodra alle bestuurders een ingebouwde camera zullen hebben (zoals dat bijvoorbeeld al het geval is in Rusland), zal er waarschijnlijk heel wat minder extreem agressief gedrag voorkomen, wat uiteraard een positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid. Dashcams kunnen dus een preventieve rol spelen. We moeten het fenomeen natuurlijk maximaal kaderen en toch enkele voorzorgsmaatregelen meegeven om te voorkomen dat ze negatief gaan werken:

- bestuurders die voor de geringste inbreuk naar het gerecht stappen, zullen ervoor zorgen dat de parketten teveel werk krijgen;
- overdrijven (bv. bestuurders die filmpjes op het internet plaatsen waarbij de bestuurder herkenbaar is of stukjes uit het filmpje knippen die niet in hun voordeel pleiten);
- met iemand afrekenen (bv. ik heb problemen met mijn buurman. Ik zal hem eens volgen om vervolgens een compilatiefilmpje van zijn inbreuken op het internet te plaatsen).

1. Zie ook: www.privacycommission.be/nl/dashcams.

Rotondes: wat zijn de regels?

De afgelopen jaren is het aantal rotondes enorm toegenomen op onze wegen. Toch worden de regels er niet altijd even goed nageleefd door de weggebruikers. Tijd voor een kleine opfrissing...

In de meeste gevallen hebben rotondes heel wat voordelen ten opzichte van de klassieke kruispunten. Zeker als het gaat over de doorstroming en de veiligheid van het verkeer. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de rotondes in opmars zijn sinds de jaren 1990. Nochtans worden de verkeersregels niet altijd goed begrepen door de weggebruikers of kennen ze de regels niet.

Artikel 2.39 van de wegcode definieert een rotonde als volgt: “weg waarop het verkeer in één richting geschiedt rond een aangelegd middeneiland en gesignaaleerd met verkeersborden D5 en waarvan de toegangswegen voorzien zijn van verkeersborden B1 of B5.”

Dit betekent dat, volgens de wet, niet alle cirkelvormige plaatsen rotondes zijn en, omgekeerd, dat alle rotondes niet noodzakelijk een ronde vorm hebben. Vierkante, rechthoekige of andere vormen die aangeduid worden met een verkeersbord D5 kunnen dus wel plots een rotonde zijn volgens de wettelijke bepaling. Het middeneiland moet ook niet noodzakelijk verhoogd zijn om aan deze definitie te beantwoorden. Het kan bijvoorbeeld een eenvoudige geverfde wegmarkering zijn of een verschil qua bestrating.

Te respecteren regels

1. De rotonde oprijden

- Nog voor u een rotonde oprijdt, moet u proberen te zien waar u er vervolgens terug af gaat rijden (de richtingen worden soms aangegeven op de toegangsstroken). Zo vermijdt u onvoorzien manoeuvres als u zich op de rotonde zelf bevindt.
- Vertraag wanneer u een rotonde nadert. Op de toegangsstroken zijn er vaak oversteekplaatsen voor voetgangers of kruist er een fietspad. Wees dus extra voorzichtig en geef voorrang aan de weggebruikers die oversteken. Is er een apart fietspad op de weg waar u rijdt? Wees dan extra voorzichtig: op sommige rotondes met een apart fietspad, hebben de fietsers of bromfietzers voorrang. Het kan trouwens soms gaan om een fietspad in twee richtingen. Let goed op de signalisatie.
- Geef voorrang aan alle weggebruikers (dus ook aan fietsers en aan bromfietzers!) die zich reeds op de rotonde bevinden.
- Wanneer u een rotonde oprijdt, hoeft u uw richtingaanwijzers niet te gebruiken!

2. Op de rotonde

- Indien u op de rotonde de volgende afslag al moet nemen, dan kan u beter op de rechterrijstrook blijven rijden. Indien u de rotonde niet onmiddellijk moet verlaten, kan u ook op de linkerrijstrook blijven rijden. Vergeet niet dat u eerst terug naar de rechterrijstrook moet rijden alvorens de rotonde te verlaten.

- Indien dit betekent dat u daarvoor van rijstrook moet wisselen, bent u wel verplicht om uw richtingaanwijzers te gebruiken.
- Indien u, als fietser of bromfietser, op de rijbaan moet rijden op een rotonde, kan u beter niet teveel aan de rechterkant rijden. Eén meter afstand houden van de boord van de rijbaan is een goede afstand. Zo zal u beter zichtbaar zijn voor de andere weggebruikers.
- Let op voor weggebruikers die van links komen. Hoewel ze geen voorrang hebben wanneer ze een manoeuvre uitvoeren, kan het zijn dat ze u plots de weg afsnijden om het rond punt te verlaten.
- Wees als automobilist extra voorzichtig voor fietsers en bromfietzers!
- Als fietser of bromfietser moet u zelf ook erg oplettend zijn, zeker als er vrachtwagens rijden. Let op voor de dode hoek. Zorg ervoor dat alle weggebruikers u goed kunnen zien!

3. De rotonde verlaten

- Gebruik steeds uw rechter richtingaanwijzer om de andere weggebruikers te laten weten dat u op het punt staat de rotonde te verlaten. Dit is verplicht!
- Net voor het verlaten van de rotonde is het gemakkelijker dat u zich op de rechterrijstrook bevindt. Opgelet: wanneer u zich naar rechts begeeft, begaat u een manoeuvre. U bent dus verplicht om voorrang te verlenen aan de weggebruikers (ook aan de fietsers en bromfietzers) die rechts van u rijden op de rotonde.

- Op het moment dat u de rotonde verlaat, vergeet dan geen voorrang te verlenen aan de voetgangers die er

oversteken. De fietsers hebben eveneens voorrang wanneer ze zich op de rotonde bevinden of op een doorlo-

pend fietspad. Algemene regel: wees voorzichtig!

Benoit Godart

Aantal letselongevallen volgens het type infrastructuur per gewest (2009-2013)

| | JAAR | Op doorlopende weggedeeltes | Op een kruispunt met een bevoegde agent | Op een kruispunt met verkeerslichten | Op een kruispunt met verkeersborden B1 of B5 | Op een kruispunt met voorrang van rechts | Op een rotonde |
|--------|-----------|-----------------------------|---|--------------------------------------|--|--|----------------|
| België | 2009 | 31.392 | 89 | 3696 | 8078 | 4866 | 619 |
| | 2010 | 30.323 | 95 | 3530 | 7606 | 4520 | 655 |
| | 2011 | 31.089 | 63 | 3386 | 7277 | 4297 | 571 |
| | 2012 | 28.662 | 72 | 3712 | 7961 | 4434 | 676 |
| | 2013 | 26.771 | 83 | 3393 | 7409 | 4046 | 641 |
| | 2009-2013 | 148.237 | 62 | 3166 | 6816 | 3899 | 566 |

| 2009-2013 | Op doorlopende weggedeeltes | Op een kruispunt met een bevoegde agent | Op een kruispunt met verkeerslichten | Op een kruispunt met verkeersborden B1 of B5 | Op een kruispunt met voorrang van rechts | Op een rotonde | |
|--------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|--|--|----------------|------|
| Waals Gewest | 77% | 0,2% | 3,0% | 12,5% | 6,4% | 1,1% | 100% |
| Vlaams Gewest | 62% | 0,1% | 8,4% | 19,1% | 9,4% | 1,5% | 100% |
| Brussels Hoofdstedelijk Gewest | 55% | 0,5% | 16,3% | 8,2% | 18,6% | 1,2% | 100% |
| België | 65% | 0,2% | 7,6% | 16,3% | 9,3% | 1,4% | 100% |

Ongevallen

Slechts iets meer dan 1% van de letselongevallen gebeuren op een rotonde. Het toont aan dat dit soort infrastructuur redelijk “veilig” is. Dit is 7 keer minder dan ongevallen op een kruispunt met verkeerslichten.



Houd afstand!

Elk jaar gebeuren er tussen 8.000 en 9.000 letselongevallen waarbij een wagen betrokken is die langs achter aangereden werd! Dat is maar liefst één ongeval op vijf! Eén van de mogelijke oorzaken van dit type ongeval is het niet naleven van de veiligheidsafstand. Zo blijkt uit de nationale snelheidsmeting op autosnelwegen van het BIVV in 2011, dat 40% van de automobilisten de veiligheidsafstand niet voldoende naleeft.

Niets irritanter dan een agressieve en gehaaste bumperklever. Dergelijk onhoffelijk gedrag raakt jammer genoeg meer en meer ingeburgerd en kan verschrikkelijke gevolgen hebben: er hoeft maar een kleinigheid mis te gaan of je hebt al een ongeval...

In 2013 gebeurden er 7.950 letselongevallen waarbij een voertuig betrokken was dat langs achter werd aangereden. Daarbij komen nog eens 307 kettingbotsingen. Dit soort ongevallen komt minder vaak voor dan zijdelingse aanrijdingen, maar in totaal, gaat het toch om 22 ongevallen per dag!

Naast verstrooidheid van de bestuurder is het niet naleven van de veiligheidsafstand ontegensprekelijk één van de grootste oorzaken van aanrijdingen langs achter.

Wegcode

Vrachtwagens zijn het enige type voertuig waarvoor er een echte becijferde regel bestaat in de wegcode. Voor de andere voer-

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Kettingbotsing (4 bestuurders of meer) | 323 | 328 | 359 | 395 | 307 |
| Frontaal (of gekruist) | 5171 | 4834 | 4866 | 4497 | 4282 |
| Langs achter (of parallel) | 9272 | 9112 | 9224 | 8305 | 7950 |
| Zijdelings | 15752 | 15005 | 16395 | 15262 | 13949 |
| Met een voetganger | 4340 | 4056 | 4450 | 4414 | 4134 |
| Een weggebruiker tegen een obstakel op de weg | 1244 | 1163 | 1286 | 1113 | 1065 |
| Een weggebruiker tegen een obstakel buiten de weg | 7899 | 7639 | 7270 | 6515 | 6176 |
| Eén enkele weggebruiker, zonder obstakel | 2821 | 2812 | 2997 | 2681 | 2531 |
| Ander of onbekend | 975 | 970 | 1097 | 1052 | 887 |
| Subtotaal | 9595 | 9440 | 9583 | 8700 | 8257 |

Gewogen cijfers
Bron: FOD Economie AD Statistiek / Analyse: BIVV

tuigtypen is er geen echte kwantitatieve regel in verband met de veiligheidsafstand.

Art. 10.1.2
De bestuurder moet, rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand houden.

Art. 10.1.3
De bestuurder moet in alle omstandigheden kunnen stoppen voor een hindernis die kan worden voorzien.

Art. 18.2
Buiten de bebouwde kom moeten bestuurders van voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton of langer dan 7 meter, onder-

ling een afstand houden van ten minste 50 meter.

Wat is “voldoende”?

Eigenlijk is een “voldoende” veiligheidsafstand de afstand die men moet naleven wanneer men achter een ander voertuig rijdt aan dezelfde snelheid. De bestuurder moet genoeg ruimte hebben om tijdig tot stilstand te komen bij een bruusk remmanoeuvre. Wanneer er iets onverwachts gebeurt op de baan, reageert de bestuurder altijd met een kleine vertraging. Men moet dus zorgen voor een soort van “veiligheidszone”.

Twee seconden van levensbelang

Concreet gezien gaat men ervan uit dat de minimale onderlinge afstand tussen twee voertuigen bij normale verkeersomstandigheden (droog wegdek, goede zichtbaarheid) overeenkomt met de afstand die een voertuig aflegt gedurende ten minstens twee seconden. Dit is ook de definitie die gebruikt wordt in de Franse wegcode. Het gaat om de gemiddelde tijd die de hersenen nodig hebben om de informatie te ontvangen en te verwerken.

De afstand is natuurlijk afhankelijk van de snelheid: hoe sneller de bestuurder rijdt, hoe meer ruimte hij moet laten tussen zijn voertuig en de voorligger. Dit is niet altijd eenvoudig op onze steeds drukkeren wegen.

Hoe ga je te werk?

De volgende twee regeltjes kunnen wel helpen. De bekendste is de tweesecondenregel: neem een referentiepunt langs de weg (bv. een verlichtingspaal) dat zich

vóór jouw voorligger bevindt. Van zodra de voorligger ter hoogte van het referentiepunt rijdt, tel je twee seconden “een-en-twintig, twee-en-twintig”. Als je zelf voorbij het referentiepunt komt als je nog aan het tellen bent, dan rijdt je te dicht en moet je snelheid minderen. Opgelet: als het wegdek nat is, tel je er nog een seconde bij.

Het is ook mogelijk om volgende regel toe te passen: door je snelheid te delen door twee, verkrijgt je de minimumafstand die je zou moeten houden ten opzichte van je voorligger. Als je, bijvoorbeeld, 120 km/u rijdt, bedraagt de veiligheidsafstand dus 60 meter. Wetende dat de verlichtingspalen langs de autosnelweg ongeveer 40 meter uit elkaar staan, is het gemakkelijker om zich die afstand concreet voor te stellen.

Benoît GODART



(controleer uw veiligheidsafstand - 1 streep: gevaar - 2 strepen: veiligheid)
Op de Franse autosnelwegen, kan de veiligheidsafstand gecontroleerd worden aan de hand van de wegmarkeringen

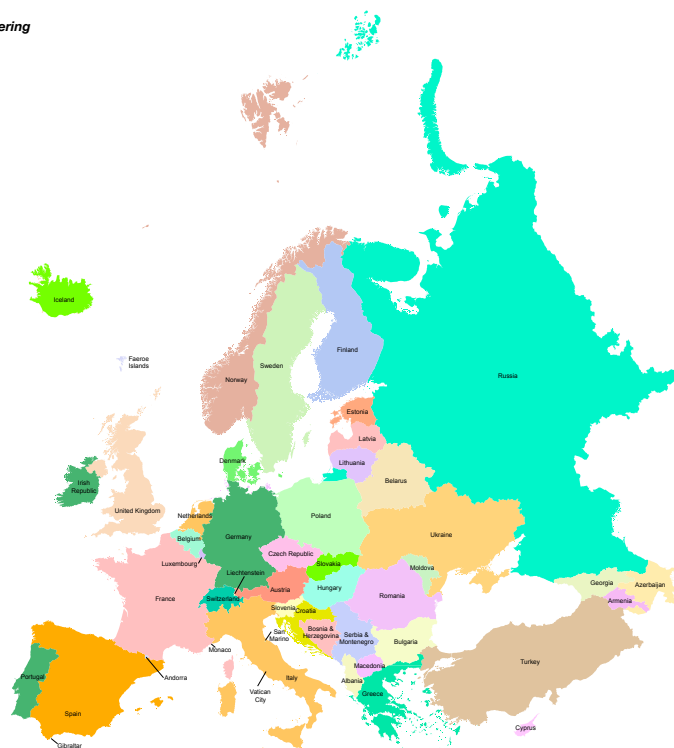


Een rijbewijs met punten in België?

Veel Europese landen hebben reeds een systeem van rijbewijs met punten. In België werd het rijbewijs met punten ook wettelijk ingevoerd in 1990¹, maar deze wet is tot op heden nog niet operationeel, omwille van het ontbreken van uitvoeringsbesluiten. Het BIVV heeft onlangs een rapport gepubliceerd met een overzicht van de doelstellingen, de werking en de effecten van een rijbewijs met punten zoals dat momenteel bestaat in verschillende Europese landen.

Overzicht Europese landen met een vorm van puntensysteem in functie van het jaar van invoering (BestPoint 2012)

| Lidstaat | Jaar van invoering |
|---------------------|--------------------|
| Verenigd Koninkrijk | 1972 |
| Duitsland | 1974 |
| Finland | 1981 |
| Frankrijk | 1992 |
| Polen | 1998 |
| Slovenië | 1998 |
| Bulgarije | 2000 |
| Cyprus | 2000 |
| Griekenland | 2000 |
| Hongarije | 2001 |
| Ierland | 2002 |
| Luxemburg | 2002 |
| Nederland | 2002 |
| Roemenië | 2002 |
| Italië | 2003 |
| Letland | 2004 |
| Malta | 2004 |
| Denemarken | 2005 |
| Oostenrijk | 2005 |
| Spanje | 2006 |
| Tsjechië | 2006 |
| Kroatië | Info ontbreekt |



Het BIVV voerde een literatuurstudie² uit over de werking, de beoogde doelstellingen en de effectiviteit van het rijbewijs met punten in Europa waar niet minder dan 22 landen een soort van rijbewijs met punten heeft.

Hierbij de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek en de aanbevelingen die het BIVV heeft gedaan opdat het puntensysteem zo doeltreffend mogelijk zou zijn.

rijbewijs met punten nuttig zou kunnen zijn voor ons land:

- Er is een groter effect te verwachten bij een laag verkeersveiligheidsniveau dan bij een hoog. België scoort op dit gebied gemiddeld in Europa. Er is dus a priori een groter effect te verwachten dan bijvoorbeeld in Zweden, waar de verkeersveiligheid veel hoger is.
- Een rijbewijs met punten werkt vooral in op de attitudes en het gedrag van bestuurders. Net op dit gebied scoren wij in ons land lager dan in onze buurlanden (overdreven snelheid, rijden onder invloed, gordeldracht) en het kan aanzien worden als één van de belangrijkste factoren voor het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers.
- De invoering van een rijbewijs met punten zal, minstens gedurende een aantal jaren, de publieke aandacht voor verkeersveiligheid doen toenemen en massale communicatie en sensibilisering vergen. Dit zal op zijn minst indirect een invloed hebben op de verkeersveiligheid.
- Deze maatregel vergt ook een centralisatie van de gegevens over de verkeersovertredingen. Dit zal op zijn beurt toelaten om het handhavingsniveau beter te monitoren (en desgewenst aan te passen) en ook de link tussen

overtredingen en ongevallen beter te begrijpen.

Hoewel directe vergelijking met cijfers uit onze buurlanden moeilijk is (de metingen gebeuren er op andere manieren) weten we o.m. uit de SARTRE-studies dat we op deze gebieden slechter scoren. Dit gedrag heeft zowel te maken met de attitude van onze landgenoten als op de gepercipieerde (subjectieve) pakkans.

Sociale aanvaardbaarheid

De invoering van een rijbewijs met punten is mogelijk geen populaire maatregel omdat deze vaak wordt geassocieerd met een (als onnodig gepercipieerde) verstrenging van de maatregelen. Toch wijzen we erop dat er voor bepaalde verstrengingen reeds een draagvlak bestaat. Vooral bij alcohol en drugs is het draagvlak voor verstrenging van de huidige maatregelen hoog. Uit de BIVV-attitudemeting 2012 weten we: "Belgische bestuurders vinden dat voornamelijk de regels rond drugs (89% van de respondenten) en alcohol (78% van de respondenten) in het verkeer strenger zouden moeten zijn. Voor het dragen van de veiligheidsgordel en zeker voor snelheid is het draagvlak voor het verstrengen van de regels heel wat kleiner (gordel: 59%; snelheid: 53%)."

Ook naar de houding t.o.v. de invoering van het rijbewijs met punten werd gepeild in 2012. Iets minder dan de helft van de respondenten bleek te vinden voor het invoeren van een rijbewijs met punten (49%). Dit cijfer zien we ook in onze VerkeersON-veiligheidsenquête terugkomen. Daar geeft 55% voorstander te zijn van het rijbewijs

met punten³. In vergelijking met de andere landen waarin het systeem werd ingevoerd is het draagvlak nog niet zo groot. Er zal dus zeker gewerkt moeten worden aan communicatie en sensibilisering bij het invoeren van de maatregel.

Hoe dan ook valt of staat het puntensysteem met het niveau van handhaving én communicatie. Complementaire handhavingsmaatregelen zijn essentieel, en een hoge pakkans en regelmatige media-aandacht onontbeerlijk. Bestuurders moeten overtuigd zijn dat er een grote kans is op politiecontrole. Dit vergt niet enkel regelmatige controle maar ook communicatie over de controles. Bestuurders dienen op de hoogte te worden gehouden van mogelijke controles, resultaten van controles en verkeersveiligheid in het algemeen.

Naast de gevolgen en de risico's van overtredend gedrag, is het ook van belang te kijken naar wat goed gaat in het verkeer en cijfers kenbaar te maken over goed gedrag. Mensen zijn immers geneigd de meerderheid te volgen, en willen sociaal wenselijk gedrag stellen. Als het gros van de bevolking zich dus houdt aan verkeersregels dan is het goed hier over te rapporteren. Communicatie dient met andere woorden te worden gericht op overtredingen, maar zeker ook op de meerderheid die geen overtredingen begaat.

Aanbevelingen vanuit BestPoint

Tussen 2010 en 2012 liep het Europese BestPoint-project over de invoering van

systemen voor een rijbewijs met punten. De finale rapporten werden opgeleverd in 2012. Naast een analyse van de verschillende soorten systemen in Europa werden ook richtlijnen geformuleerd om een zo optimaal mogelijk systeem te kunnen bewerkstelligen, met de aspiratie dat er in de toekomst meer samenwerking en harmonisatie mogelijk zou zijn.

De aanbevelingen zijn op basis van (evaluatie)studies geformuleerd, maar ook op basis van ervaringen in de landen waar het systeem is ingevoerd en op opinies van experts. Meer informatie is te vinden in de verschillende handboeken van BestPoint project. We vatten de belangrijkste aanbevelingen graag even voor u samen.

Algemene basisprincipes

- Het puntensysteem moet eenvoudig en duidelijk zijn, zodat bestuurders weten waaraan ze zich moeten houden en waaraan ze zich kunnen verwachten als ze een overtreding begaan.
- De overtredingen die punten opleveren dienen een duidelijke link met ongevallen te vertonen; voorbeelden zijn snelheid en alcohol. Ook gordeldracht is belangrijk.
- De punten dienen in functie van het risico of de ernst die een overtreding inhoudt te worden bepaald, m.a.w. hoe hoger het risico op een ongeval, hoe hoger de toegekende punten.
- De bestuurder moet kunnen worden geïdentificeerd bij het toekennen van de punten. Indien de bestuurder niet kan worden achterhaald, dient het punt naar de eigenaar van het voertuig gaan.
- Goed gedrag moet worden beloond, bv. een bepaalde termijn zonder over-

1. Wet van 18 juli 1990 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoelbehoren moeten voldoen (Belgisch Staatsblad, 8 november 1990).

2. De Schrijver G., Van den Berghe W. S.(2015) Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennende literatuurstudie. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

3. Hier werden enkel autobestuurders bevraagd in het kader van de attitudemeting.

trekkingen rijden kan een kwijtschelding of bonus van punten opleveren.

- De termijn waarop een punt op het rijbewijs blijft, dient minstens een jaar te zijn. Hoe ernstiger of frequenter de overtredingen hoe langer de termijn moet zijn. Er kan ook worden geopendeerd om per jaar een bepaald aantal punten als beloning te voorzien bij goed gedrag.
- Een puntensysteem waarbij bestuurders punten verliezen zou volgens psychologische theorieën beter werken dan een systeem waarbij punten worden opgeteld, aangezien mensen niet graag iets dat ze hebben verliezen.

Organisatie van het systeem

- De administratieve procedure voor het verwerken van de punten moet eenvoudig, transparant en efficiënt zijn.
- Er is een centraal register nodig waarin alle noodzakelijk informatie over de bestuurders kan worden opgeslagen en opgezocht.
- Er is een centrale administratieve dienst nodig die de beslissingen en informatie doorstuurt naar de bestuurders.
- De informatie moet up to date zijn en gemakkelijk te consulteren. Ook voor de bevolking moet ze makkelijk te consulteren zijn, bv. via internet (uiteraard met respect voor privacy).
- Vooral de drempelwaarde wordt bereikt moeten informatie- en waarschuwbrieven over het puntenaantal worden verstuurd.

Bijkomende maatregelen

- Handhaving en communicatie zijn es-

sentiële elementen om een puntensysteem te kunnen laten werken. Redelijke en regelmatige acties zijn belangrijk. Automatische snelheidscontroles en regelmatige alcoholtests zijn alleszins noodzakelijk.

- Variatie in handhavingsniveaus en communicatie zijn belangrijk om de bevolking alert te houden.
- Acties en controles zijn nodig om de neveneffecten te counteren, bv. controle op rijden zonder geldig rijbewijs, vluchtmisdrijf en handel in punten. Mensen dienen ook voldoende te worden geïnformeerd over de mogelijke gevolgen van deze overtredingen.
- Regelmatige statistieken zijn belangrijk, deze kunnen worden gebruikt in functie van communicatie. Ze zijn ook noodzakelijk voor evaluatie en opvolging van het puntensysteem.

Intrekken van het rijbewijs

- Wanneer een puntenlimiet is bereikt dient het rijbewijs te worden ingetrokken. De aanbevolen termijn van verval van rijbewijs is 3 tot 12 maanden.
- Rehabilitatievormingen na intrekking van het rijbewijs worden aangeraden.
- Als alternatief voor rehabilitatievormingen of intrekkingen kunnen ook voertuigverboden systemen worden gebruikt zoals alcolocks, snelheidsbegrenzers of blackboxes waarbij het rijgedrag wordt gemonitord.

Vormingen

- Door intermediaire maatregelen zoals waarschuwbrieven en vormin-

gen kan men korter op de bal spelen en een signaal geven aan de bestuurder.

- Vanaf 2 zware overtredingen zou een bestuurder een vorming moeten volgen.
- De vormingen moeten in functie van recidivebeperking worden opgesteld en dus rond attitude werken. Ze dienen op maat te worden gegeven, ingedeeld in kleine, homogene groepen zodat specifiek kan worden gewerkt.

Regels voor specifieke doelgroepen

- Voor jongeren moeten specifieke vormingen worden voorzien zodat vroeger kan worden ingegrepen en er gewerkt kan worden op gedragsverandering en risicoperceptie.
- Jongeren worden best snel naar een vorming doorverwezen.
- Jonge bestuurders zouden in een strenger systeem kunnen worden geplaatst gezien ze een risicogroep zijn (snellere intrekking), maar de evaluaties hieromtrent zijn niet eenduidig.
- Professionele bestuurders dienen opgenomen te worden in een rijbewijs met punten gezien hun grote inbreng in het verkeer. Er kunnen bijvoorbeeld specifieke overtredingen (bv. rusttijden) voor hen worden voorzien. Anderzijds kan een intrekking verregaande gevolgen hebben, en kan voor alternatieven worden geopteerd.
- Voor herhalende recidivisten, met name bestuurders die hun rijbewijs meermaals verliezen, is er nood aan doorgedreven rehabilitatie en therapie. Verlenging van het verval lost het probleem niet op.

BestPoint stelt ook dat internationale samenwerking essentieel is om het systeem rechtvaardig en operationeel te maken voor buitenlanders. Er wordt een vijfstapenmodel aangereikt om dit te doen:

1. een samenwerking tussen landen zodat informatie over overtredingen kan worden uitgewisseld.
2. het toepassen van richtlijnen in elk land zodat het systeem overal wordt ingevoerd op een gelijkvormige manier.
3. het creëren van een virtueel rijbewijs voor buitenlandse bestuurders.
4. een verplichte invoering in de Europese landen van een systeem met een beperkt aantal overtredingen, waarbij indien nodig een omzettingstabel wordt voorzien zodat punten kunnen worden berekend in functie van het land.
5. het invoeren van eenzelfde systeem op EU niveau.

Aanbevelingen voor een rijbewijs met punten in België

Uit deze studie blijkt dat een systeem van rijbewijs met punten kan helpen om de verkeersveiligheid te verhogen, op zijn minst gedurende de initiële periode na de invoering. Alvorens een systeem van rijbewijs met punten in te voeren, is echter een grondig voorafgaandelijk onderzoek nodig, zowel met betrekking tot de aard van het puntensysteem als over de operationele uitvoering en praktische implementatie. Ook de kosten voor het opzetten, uitrollen en onderhouden van het

systeem moeten grondig onderzocht worden en afgewogen worden tegenover de te verwachten verhoging van de verkeersveiligheid. Blijken de resultaten van een dergelijke kosten-batenanalyse positief, dan beveelt het BIVV aan om ook in België een systeem van rijbewijs met punten in te voeren.

Indien dit overhaast en zonder begeleiden de maatregelen zou worden ingevoerd, zal het effect echter gering zijn en niet blijvend. Bij de invoering zal de bevolking ook uitgebreid geïnformeerd moeten worden over het systeem en de beoogde doelstellingen. De invoering van een systeem van een rijbewijs met punten is slechts zinvol als men ook na de opstartfase een afdoend niveau van handhaving kan garanderen. Herhaalde communicatie en sensibilisering zullen nodig zijn om de effecten te behouden. Er zal ook moeten ingezet worden op een breed gamma aan maatregelen en alternatieve sancties op vlak van verkeersovertredingen om de effectiviteit te garanderen. Daarbij moet bijzondere aandacht gaan naar hoe een dergelijk puntensysteem ingebed kan worden in het Belgisch politieel en juridisch kader. Mede omwille van de regionalisering van een aantal overtredingen (bv. snelheidsovertredingen) zal hiervoor samenwerking tussen het federale en het regionale niveau nodig zijn vanaf 1 januari 2015.

Wouter VAN DEN BERGHE



Invloed van het weer op de

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid volgt de evolutie op van het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. De rol van het instituut beperkt zich niet tot het louter beschrijven van waargenomen tendensen, het probeert deze ook te verklaren. Daarom werd er een studie gewijd aan de invloed van het weer op de ongevallen¹.

Zorgen voor de statistische registratie van de evolutie van de verkeersveiligheid is een belangrijke missie van het BIVV. Het instituut vervult deze missie door de publicatie van jaarlijkse statistische en gewestelijke rapporten alsook een driemaandelijkse barometer van de verkeersveiligheid. De geobserveerde evoluties beschrijven is echter niet voldoende. Dit was dan ook de reden voor het BIVV om onderzoek uit te voeren om de evoluties te kunnen begrijpen en ze te verklaren.

Er zijn veel elementen die het aantal ongevallen kunnen beïnvloeden (doen stijgen of doen dalen). Op lange termijn zullen veranderingen qua opleiding van de bestuurders, wetgeving, economische omstandigheden, uitrusting van de voertuigen, infrastructuur, handhaving, strafrechtelijk beleid en zelfs qua klimaat de blootstelling aan het risico (hoeveel verkeer er is) en het ongevalsrisico doen variëren. In België zien we, ondanks een constante toename van het verkeer, een neerwaartse trend in het aantal letselongevallen.

Bij een benadering op korte termijn, zoals dat meestal het geval is voor de verkeers-

veiligheidsbarometer van het BIVV of voor de jaarlijkse statistische rapporten, kunnen er ook bepaalde eenmalige elementen een (directere) invloed hebben op het aantal ongevallen en het aantal geregistreerde slachtoffers. Deze elementen zullen ofwel de dalende trend versterken ofwel er net tegenin gaan.

De weersomstandigheden

Ook de weersomstandigheden zijn zo'n element. Zelfs al is het slechte weer zelden de directe oorzaak van een ongeval, toch kunnen we niet ontkennen dat de weersomstandigheden een invloed hebben op de blootstelling aan het risico (beslissing om zich al dan niet in het verkeer te begeven en de keuze van de manier van verplaatsen) en op het ongevalsrisico (stijging of daling van de kans op een ongeval op dezelfde afgelegde afstand). Zo beïnvloeden de weersomstandigheden op een bepaalde manier het aantal geregistreerde letselongevallen.

Meerdere Belgische en internationale studies tonen ook aan dat er een relatie bestaat tussen de weersomstandigheden en de verkeersongevallen. Het weer is dus een belangrijk omgevingsaspect waarmee rekening moet gehouden worden bij het analyseren van de ongevallenstatistieken. Dit doen ze trouwens ook in verschillende andere landen. In Frankrijk observeren ze de evolutie van het aantal ongevallen aan de hand van het Giboulée-model waarbij ze alle invloeden van de seizoenen of het

weer eruit kunnen halen. Idem in Duitsland (BAST) waar ze meteorologische parameters integreren in het projectiemodel van het aantal ongevallen.

Studie van het BIVV

De doelstelling van de studie is te achterhalen in welke mate de weersomstandigheden een invloed hebben (of niet) op het aantal letselongevallen en dodelijke ongevallen die dagelijks gebeuren in België. Om dit te kunnen doen heeft het BIVV het gemiddelde aantal geregistreerde ongevallen op dagen met 'uitzonderlijk' weer vergeleken met dagen met 'normaal' weer. De invloed van volgende zes parameters werd onderzocht: regen, sneeuw, mist, sterke wind, de temperatuur en twee samengestelde indicatoren die 'mooi' of 'slecht' weer aangeven. Het BIVV onderzocht ook in welke mate de invloed van een zelfde meteorologische parameter invloed kan hebben volgens het type weggebruiker (voetganger, fietser, motorrijder, wagen, bestelwagen of vrachtwagen) en het moment van de week (week of weekend).

De analyses gingen over de verkeersongevallen met gewonden (of doden) die geregistreerd werden in België tussen 2003 en 2012. De ongevallencijfers komen uit de databank van de letselongevallen die opgesteld wordt door de politiediensten en die ons ter beschikking gesteld wordt via de Algemene Directie Statistiek van de FOD Economie. De gegevens met betrekking tot de weersomstandigheden kregen we ofwel uit diezelfde databank ofwel via het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België.

verkeersveiligheid

Belangrijkste resultaten

Voor elke weersomstandigheid en voor elk type weggebruiker, werd het gemiddelde aantal letselongevallen dat geregistreerd werd per dag, vergeleken met het gemid-

delde aantal ongevallen dat geobserveerd werd op een normale dag. De figuur hieronder geeft een overzicht van deze vergelijkingen. De omstandigheden die ge-

| | Bestudeerde weer-factor | Regen | Sneeuw en regen | Mist en regen | Sterke wind en regen |
|------------------|-------------------------------------|--|--|--|---|
| | Periode waarin de analyse gebeurde | Jaar | Van december tot maart | Van september tot februari | Van november tot februari |
| | Geselecteerde dagen voor de analyse | Regendagen (regen alleen; strikte definitie) (702 dagen) | Dagen met sneeuw en regen alleen (151 dagen) | Dagen met mist en regen alleen (107 dagen) | Dagen met sterke wind en regen alleen (151 dagen) |
| | Controledagen | Normale dagen (555 dagen) | Normale dagen (95 dagen) | Normale dagen (123 dagen) | Normale dagen (95 dagen) |
| Letselongevallen | Totaal | → | ↘↘ | → | ↗↗ |
| | Voetganger | → | → | → | ↗↗ |
| | Fietser | ↘↘↘ | ↘↘↘ | ↘↘ | ↘↘ |
| | Motorrijder | ↘↘↘ | ↘↘↘ | ↘↘↘ | ↘↘ |
| | Wagen | ↗ | ↘ | → | ↗↗ |
| | Wagen alleen | ↗↗ | ↗↗ | ↗↗ | ↗↗ |
| | Wagen tegen wagen | ↗↗ | ↗ | ↗ | ↗↗ |
| | Lichte vrachtwagen | ↗ | → | → | ↗↗ |
| | Vrachtwagen | ↗ | → | → | → |

| | Bestudeerde weer-factor | Relatief koud | Relatief warm | Relatief slecht weer | Relatief mooi weer |
|------------------|-------------------------------------|---|---|--|---|
| | Periode waarin de analyse gebeurde | Jaar | Jaar | Jaar | Jaar |
| | Geselecteerde dagen voor de analyse | Relatief koude dagen voor het seizoen (763 dagen) | Relatief warme dagen voor het seizoen (750 dagen) | Relatief druilerige dagen voor het seizoen (355 dagen) | Relatief mooie dagen voor het seizoen (203 dagen) |
| | Controledagen | Dagen met een normale temperatuur (2140 dagen) | Dagen met een normale temperatuur (2140 dagen) | Normale dagen (265 dagen) | Normale dagen (265 dagen) |
| Letselongevallen | Totaal | ↘ | ↗ | ↘ | ↗↗↗ |
| | Voetganger | ↘ | ↗ | ↘ | ↗ |
| | Fietser | ↘ | ↗ | ↘↘↘ | ↗↗↗ |
| | Motorrijder | ↘ | ↗ | ↘↘↘ | ↗↗↗ |
| | Wagen | ↘ | ↗ | ↘ | ↗↗↗ |
| | Wagen alleen | → | → | ↗↗ | → |
| | Wagen tegen wagen | → | → | ↗ | ↗ |
| | Lichte vrachtwagen | → | ↗ | → | ↗ |
| | Vrachtwagen | → | ↗ | → | → |

1. Focant N. (2014) Zijn er meer verkeersongevallen als het regent? Verkennende analyse van de invloed van de weersomstandigheden op het aantal verkeersongevallen in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

associeerd worden met een hoger aantal ongevallen dan op een normale dag worden in het rood aangeduid, met opwaartse pijlen. De omstandigheden die gelinkt worden aan een lager aantal ongevallen worden in het groen aangeduid met neerwaartse pijlen. De sterkte van de invloed wordt voorgesteld door het aantal pijlen. Alleen statistisch significante invloeden werden opgenomen in deze figuur.

Dit zijn de opvallendste resultaten:

- De combinatie van droog-, relatief warm- en relatief zonnig weer voor het seizoen is de meteorologische toestand die het dagelijkse aantal ongevallen het meest beïnvloedt. Onder deze omstandigheden is het aantal geregistreerde letselongevallen per dag 18,5% hoger dan bij "normaal" weer.
- Sneeuw is de tweede invloedrijkste meteorologische factor en is gunstig op het gebied van verkeersveiligheid: vergeleken met « normale » dagen, is er op dagen met sneeuw en regen samen een daling van 12,2% van het aantal letselongevallen.

- Daarna volgen drie parameters waarvan de invloed statistisch gezien wel significant is, maar zwak. Slecht weer in het algemeen is goed voor een daling van 9,8% van het dagelijkse aantal letselongevallen. Een relatief koude dag voor het seizoen wordt geassocieerd met een daling van 7,1% van het aantal ongevallen. En een relatief warme dag geeft een stijging van 9,0% van het aantal ongevallen.
- Regendagen en dagen met zowel mist als regen geven schijnbaar geen verschil in het aantal ongevallen als we ze vergelijken met dagen met "normaal" weer.

De analyses tonen bovendien aan dat de verandering in het totale aantal ongevallen vaak het resultaat is van een sterk effect bij het aantal ongevallen met tweewielers (fietsers of motorrijders). Ongevallen waarbij deze weggebruikers betrokken zijn, zijn het meest gevoelig voor de weersomstandigheden. Het is erg waarschijnlijk dat in dat geval de geobserveerde stijgingen en dalingen van het aantal ongevallen een weerspiegeling zijn van een verandering van het aantal tweewielers op de weg, eerder dan van een verandering van het ongevalsrisico.

Aan de andere kant zijn er dan de letselongevallen met vrachtwagens waarvan het dagelijkse aantal nauwelijks varieert volgens de weersomstandigheden. De ongevallen met een wagen of een lichte vrachtwagen variëren meer, zonder dat de invloed van de meteorologische parameters erg uitgesproken is.

Bijkomende analyses

Er werden ook bijkomende analyses gedaan om de invloed van de weersomstandigheden op de ernst van de ongevallen te evalueren en te bekijken of de invloed varieert volgens het moment van de week (week versus weekend). Hieruit blijkt dat de ernst van de ongevallen doorgaans niet van de weersomstandigheden afhangt. Evenzo is de invloed van de meeste meteorologische parameters op het aantal ongevallen hetzelfde tijdens de week als in het weekend. Enkel in een beperkt aantal gevallen was er sprake van een significante interactie en dan betrof het meestal regendagen of dagen met slecht weer. Voor de motorfietsers leek het moment van de week echter wel een rol te spelen: de effecten van regen, hoge en lage temperaturen, en slecht weer (op het aantal motorfietsongevallen) waren sterker tijdens het weekend. Het is zeer waarschijnlijk dat de invloed van het weer op het aantal ongevallen grotendeels te wijten is aan een toename of een afname van de mobiliteit. Beschikken over gegevens rond de mobiliteit van de verschillende typen weggebruikers, over een beperkte tijdspanne, is noodzakelijk om de twee effecten te onderscheiden. Deze pilootstudie identificeert wel de meteorologische parameters die een positieve of, omgekeerd, een negatieve invloed kunnen hebben op de ongevallen in België. Bovendien toont deze studie aan hoe deze invloed varieert (of niet) volgens het type weggebruiker en de periode van de week en geeft ze een aantal eerste pistes voor de interpretatie van de evolutie van het aantal ongevallen, en vormt ze een basis voor toekomstige studies die meer in detail onderzoeken wat de invloed van het weer is op het gebied van verkeersveiligheid in België.

Nathalie FOCANT

Alcohol achter het stuur: goede praktijken uit het buitenland

De indicatoren rond rijden en drinken zijn zorgwekkend in België. Ons land behoort samen met Italië, Spanje en Portugal tot de groep waar rijden nadat men een glas of twee (in het beste geval!) heeft gedronken, de norm is. Bovendien wordt deze steeds vaker geschonden. Dit wordt dus een grote uitdaging voor België.

zoek¹ te doen met de bedoeling een aantal maatregelen te kunnen identificeren die in het buitenland reeds hun nut hebben bewezen en die ook in ons land toegepast zouden kunnen worden in de strijd tegen alcohol achter het stuur.

Methode

Met andere woorden gaat het hier om een verkennende studie om meer inzicht te krijgen in hoe andere landen succesvol zijn geweest in het tegengaan van rijden onder invloed van alcohol. Voor het onderzoek werden 4 landen gekozen die een lage prevalentie van rijden onder invloed van alcohol konden aantonen (Zweden, Finland, Polen en Estland), 2 landen omwille van een opvallende verbetering in de laatste jaren (Griekenland en Ierland) en het best presterende buurland van België (Nederland). Voor deze landen werden de maatregelen tegen rijden onder invloed van alcohol onderzocht en met elkaar vergeleken.

Overzicht geselecteerde nationale waarden m.b.t. rijden onder invloed

| Land | ROI ² | Wettelijke alcohol limiet | Jaarlijks nationaal alcoholgebruik | ROI vrienden ³ | Objectieve pakkans ⁴ | Subjectieve pakkans ⁵ |
|-------------|------------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|----------------------------------|
| | 2010 | 2012 | 2010 | 2010 | 2010 | 2010 |
| | % ooit | BAC g/l | l pure alcohol per capita (≥15) | % mee eens? (zeer/tamelijk) | % ooit | % ooit |
| Zweden | 1,53 | 0,2 | 9,2 | 2,7 | 56,9 | 80,0 |
| Finland | 2,11 | 0,5 | 12,3 | 4,6 | 68,1 | 87,3 |
| Polen | 2,25 | 0,2 | 12,5 | 14,1 | 42,4 | 54,5 |
| Estland | 3,69 | 0,2 | 10,3 | 19,3 | 69,1 | 68,9 |
| Nederland | 6,61 | 0,5 | 9,9 | 31,8 | 44,4 | 71,2 |
| Ierland | 9,02 | 0,5 | 11,9 | 7,7 | 34,7 | 72,1 |
| Griekenland | 14,48 | 0,5 | 10,3 | 21,8 | 39,6 | 81,4 |
| België | 26,48 | 0,5 | 11 | 41,9 | 32,7 | 74,5 |

Bron: Cestac & Delhomme (Eds.), 2012; WHO, 2014, ETSC, 2012; infografie: BIVV

1. Meesmann, U. & Rossi, M.. Good practices driving under influence of alcohol. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
2. ROI (rijden onder invloed van alcohol boven de wettelijke limiet): Hoe vaak heeft u de afgelopen maand auto gereden met misschien een wettelijk te hoog alcoholpromillage?
3. ROI vrienden (descriptive norm): De volgende uitspraken gaan over rijden onder invloed van alcohol. Gelieve voor elke uitspraak aan te geven in welke mate u daarmee eens bent. - De meeste van uw vrienden rijden wel eens onder invloed van alcohol.
4. Objectieve pakkans: Hoe vaak bent u gecontroleerd op rijden onder invloed van alcohol in de afgelopen drie jaren?
5. Subjectieve pakkans: Als u denkt aan een typische autoriteit die u wel vaker maakt, hoe waarschijnlijk is het dan dat u gecontroleerd zult worden op het rijden onder invloed van alcohol?

Het voorkomen van ROI

Zweden, Finland, Polen en Estland zijn in de SARTRE4-vergelijking van in totaal 19 Europese landen de 4 best presterende landen m.b.t. ROI. In een vergelijking tussen 2002 en 2010 (SARTRE3 en 4) op basis van de relatieve positie van de landen kon vastgesteld worden dat de situatie op vlak van ROI in Griekenland duidelijk verbeterd is en ook Ierland en Slovenië een verbetering kunnen aantonen. Desondanks toont Griekenland een relatief hoge prevalentie van ROI (net onder het gemiddelde van de 19 Europese landen).

Andere beschrijvende kenmerken

Opvallende bijkomende kenmerken van de landen met een zeer lage prevalentie van ROI (Zweden, Finland, Polen en Estland) waren:

- lage wettelijke alcohollimiet met een BAC van 0,2 g/l (met uitzondering van Finland);
- lage gepercipieerde prevalentie van ROI van vrienden (descriptieve norm) vooral in Scandinavische landen (Zweden en Finland); in de eerdere Oostbloklanden (Polen en Estland) ligt het ROI van vrienden rond het gemiddelde van de 19 landen.
- hoge objectieve pakkans;
- hoge subjectieve pakkans in Scandinavische landen maar niet in eerdere Oostblok landen;

Het jaarlijkse nationale alcoholgebruik lijkt niet rechtstreeks met het voorkomen van ROI verbonden te zijn. Polen bv. toont het hoogste nationale alcoholverbruik in ver-

gelijking met de 19 Europese landen en heeft toch het derde laagste cijfers voor ROI. In sommige landen zoals bv. in Polen en Finland heeft men bereikt dat er niet gereden wordt nadat men gedronken heeft, ook al wordt er veel gedronken.

Sociale aanvaardbaarheid ROI

ROI is volgens de nationale experts volstrekt onaanvaardbaar in Zweden, Finland, Polen en Ierland, onaanvaardbaar in Estland en eerder onaanvaardbaar in Griekenland. Voor de meeste Belgische bestuurders geldt ook dat ROI onaanvaardbaar is (84%), maar toch slechts voor iets meer dan de helft (59%) volstrekt onaanvaardbaar (Meesmann et al., 2014).

Beschikbaarheid van alcohol

In de meeste landen is alcohol vrij verkoopbaar vanaf 18 jaar. Enkel in Zweden en Finland is de verkoop beperkt. In Zweden mag enkel op restaurant vanaf 18 jaar en in specifieke alcoholwinkels vanaf 20 jaar alcohol gekocht worden. In Finland is de verkoop in supermarkten beperkt tot drank met lage alcoholconcentraties (< 4,7 vol.%). Sterke drank moet hier ook in gespecialiseerde winkels gekocht worden. Bovendien is in Nederland de verkoop van alcohol in tankstations langs de snelweg beperkt.

Wettelijke alcohol limiet

De meeste zeer goed presterende landen hebben een alcohollimiet van 0,2 ‰ (Zweden, Estland en Polen). In alle andere landen ligt de algemene alcohollimiet op 0,5 ‰. Deze landen met een 0,5 ‰ grens

voorzien allen, met de uitzondering van Finland, een lagere alcohollimiet (0,2 ‰) voor beginnende bestuurders en Griekenland en Ierland ook voor professionele bestuurders. Verder geldt in Griekenland de alcohollimiet van 0,2 ‰ ook voor gemotoriseerde twee- en driewielers.

Handhaving

Alle 7 geselecteerde landen controleren continu op het rijden onder invloed van alcohol, met versterkte controles in bepaalde periodes van het jaar zoals bv. kerstmis, nationale vakantie, midzomer, etc. Over een versterkte controleactiviteit werd in alle landen op de ene of andere manier naar het brede publiek gecommuniceerd. In bijna alle landen worden bestuurders die betrokken zijn in ongevallen met lichamelijke schade, verplicht om een alcoholtest te ondergaan. Enkel in Griekenland en Nederland is deze DRUID-aanbeveling tot op heden slechts gedeeltelijk omgezet in de praktijk.

Strafmaat

In vergelijking met België ligt in de meeste geselecteerde landen de strafmaat voor ROI hoger. In Zweden en Polen bijvoorbeeld ligt de minimale en maximale duur van het intrekken van het rijbewijs in geval van een eerste alcohol-overtreding tussen 1-3 jaar (Zweden) en 1-10 jaar (Polen) in plaats van 0-6 maanden zoals in België.

Rehabilitatie van de bestuurder

In de meeste zeer goed presterende landen (Estland, Zweden, Nederland en in Finland gedeeltelijk) zijn rehabilitatie-pro-

gramma's voorzien voor bestuurders die betrappt zijn geweest op ROI. Bovendien worden in Finland, Zweden en Nederland een alcoholslotprogramma aangeboden. Deze programma's zijn in de regel gecombineerd met rehabilitatie/behandeling en nauwe opvolging. Geen enkel land gebruikt tot heden alcoholsloten als verplichte technische standaardapparatuur voor bepaalde bestuurdersgroepen (bv. professionele bestuurders). Enkel in Finland moet schoolvervoer met alcoholsloten uitgerust zijn indien de gemeente dit voorgeschreven of betaald heeft, maar dit is in praktijk dus niet bij alle schoolvervoer het geval.

Educatie en campagnes

In alle geselecteerde landen wordt het thema "drinken en rijden" in de rijopleiding, en deels ook in de school, behandeld. Verder voeren de meeste landen systematisch campagnes tegen rijden onder invloed van alcohol, of informeren op andere manieren systematisch over de risico's van alcohol achter het stuur. De sensibilisatie-aanpak is in de meeste landen multidisciplinair, in coöperatie met verschillende sectoren zoals verkeersveiligheid, gezondheid en educatie.

Besluit

In alle landen met een laag voorkomen van ROI werd een uitgebreid systeem van maatregelen toegepast om alcohol achter het stuur tegen te gaan, bestaande uit verschillende elementen, zoals wetgeving, handhaving, rehabilitatie en sensibilisatie. De volgende denkpijsten voor een verbe-



tering van het beleid rond ROI in België kunnen uit de aanbevelingen van de internationale experts afgeleid worden:

- verhoging van handhavingsactiviteit gecombineerd met toename van selectieve tests, verplichte alcoholtests bij ongevallen en bijbehorende publiciteit rond de controles;
- verhoging van de strafmaat voor ROI;
- intensivering van rehabilitatieprogramma's voor alcoholovertreders;
- uitbouw van alcoholslotprogramma's met opvolging en begeleiding;
- werken aan de sociale aanvaardbaarheid van ROI;
- intensivering van de samenwerking met

verschillende sectoren betreffende educatie en campagnes.

De haalbaarheid en de overdraagbaarheid van deze aanbevelingen op de situatie in België zou verder onderzocht moeten worden.

Uta MEESMANN
Myriam ROSSI

Het BIVV meet de snelheid van motorrijders

Voor het eerst deed het BIVV een representatieve en objectieve snelheidsmeting van gemotoriseerde tweewielers in België. Tegelijk onderzocht het BIVV ook hun rijgedrag in de file. Ook al zijn de verschillen soms miniem, uit deze studie blijkt dat motorrijders in vergelijking met automobilisten sneller reden en ook meer snelheidsovertredingen begingen. Bestuurders van scooters daarentegen, begingen minder snelheidsovertredingen. Daarnaast hield de helft van de motorrijders zich niet aan de verkeersregels in de file.

Motorrijders zijn goed voor ongeveer 1% van de gereden kilometers. Toch zijn ze in 8% van de ongevallen betrokken en vertegenwoordigen ze 14% van de verkeersdoden. Ze zijn hiermee oververtegenwoordigd in het aantal verkeersslachtoffers. Snelheid is één van de belangrijkste oorzaken van deze ongevallen. Al uit een studie van het BIVV in 2013¹ bleek dat bij zware of dodelijke ongevallen 1 op 3 motorrijders te snel reed.

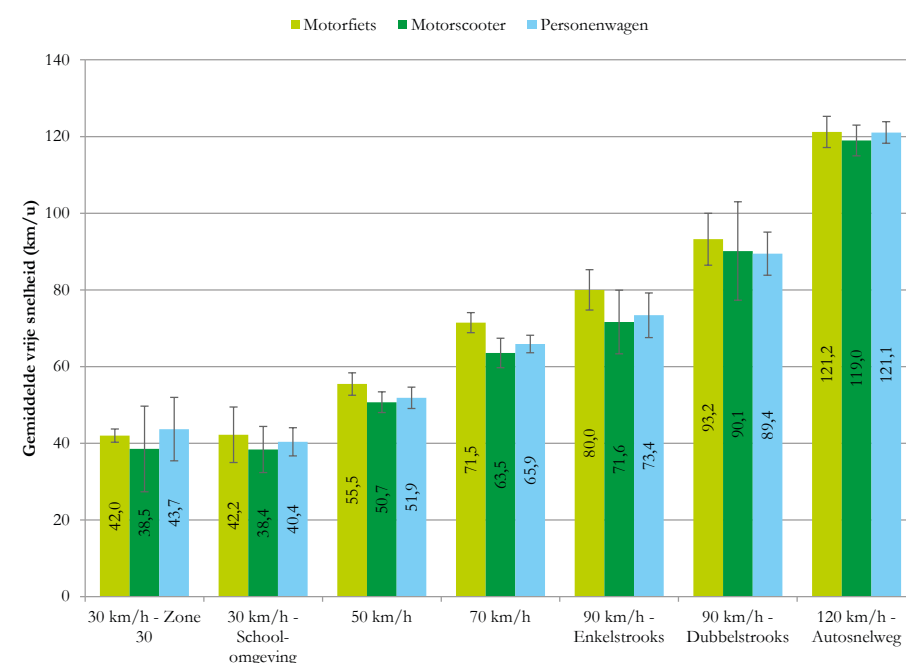
Vanuit deze vaststelling besliste het BIVV om op 300 verschillende locaties in het land de snelheid van motorrijders en bestuurders van scooters te meten. De metingen werden op verschillende tijdstippen gedurende de dag en de week gedaan en vergeleken met deze van automobilisten. Ook ging het BIVV tijdens de observaties na in hoeverre de verkeersregels bij het inhalen in files werden gerespecteerd.

Gemiddelde snelheid

In het algemeen reden motorrijders sneller dan automobilisten, behalve in de zone 30 (daar reden ze iets trager) en op snelwegen (even snel). De grootste verschillen die werden genoteerd zijn:

- 5 km/u op wegen met een snelheidslimiet van 70 km/u;
- 7 km/u op wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u met één rijstrook;
- 4 km/u op wegen met een snelheidslimiet van 90 km/u met twee rijstroken.

Op alle wegen, behalve op de 90 km/u-wegen met één rijstrook, lag de gemiddelde snelheid van de motorrijders iets hoger dan de toegelaten snelheid. In het totaal reed bijna de helft van de motorrijders te snel tijdens de observatie.

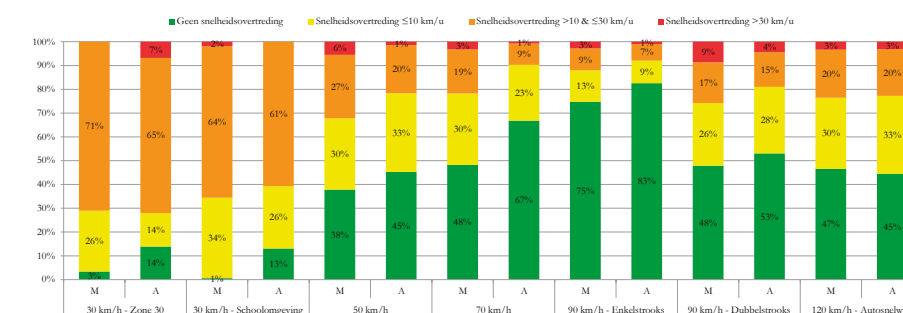


Gemiddelde snelheid per voertuigtype

Snelheids-overtredingen

Bij de hardrijders zagen we iets meer motorrijders dan automobilisten. Dit verschil is significant voor alle types van wegen, behalve voor de zone 30 waar het respecteren van de snelheidslimiet problematisch is voor alle categorieën weggebruikers.

- In de bebouwde kom was het aandeel motorrijders dat meer dan 30 km/u te snel reed veel hoger dan bij de automobilisten (6% ten opzichte van 1%). In totaal respecteerde slechts een derde van de motorrijders de snelheidslimiet van 50km/u binnen de bebouwde kom.
- Op wegen waar max. 70 km/u is toegelaten, reed 22% van de motorrijders meer dan 10 km/u te snel. Bij automobilisten was dat 10%.
- Op wegen met twee baanvakken in elke rijrichting en met een snelheidslimiet van 90 km/u reed 9% van de motorrijders sneller dan 120 km/u. Dat is aanzienlijk meer dan de automobilisten (9% ten opzichte van 4%).



Overdreden snelheid door motorfietsers (M) en autobestuurders (A)

Resultaten meer in detail

Gewesten

De gemiddelde snelheid van motorrijders was in de 3 gewesten min of meer gelijk. Er was wel een significant verschil voor wegen met een toegelaten snelheid van 90km/u: de gemiddelde snelheid van motorrijders lag in Vlaanderen 8 km/u hoger dan in Wallonië. De bochtige Waalse wegen die zich meer lenen voor toeristische

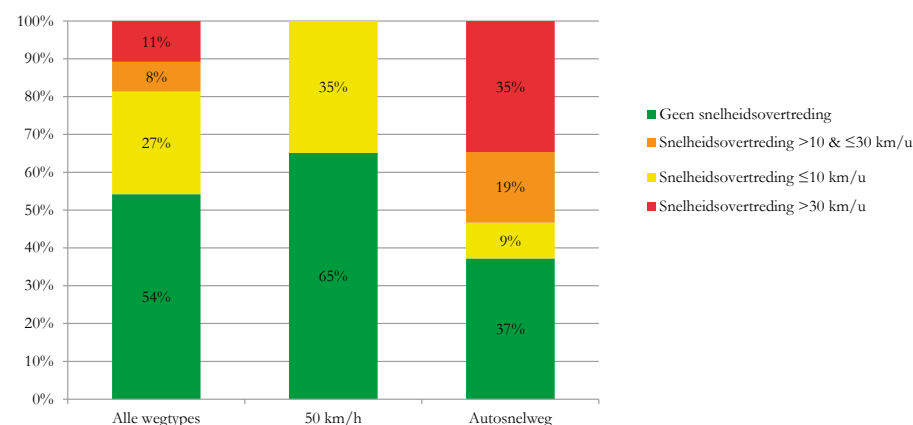
1. Martensen, H. & Roynard, M. (2013). MOTAC – Motorcycle accident causation. Diepteanalyse van zware en dodelijke ongevallen waarin motorfietsers betrokken waren. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Veiligheid – Kenniscentrum Veiligheid.



motortochten, kunnen dit verschil in snelheid verklaren.

Tijdstip van de week

De gemiddelde snelheid van motorrijders lag tijdens het weekend 3 tot 8 km/u hoger dan op weekdagen. Op snelwegen liep dit op tot 9 km/u.



Naleven van de 50 km/u-limiet door de motorfietzers tijdens het filefilteren.

Rijden in de file

Sinds september 2011 is het motorrijders toegestaan om tussen de files door te rijden. Ze mogen wel niet sneller dan 50 km/u rijden en het snelheidsverschil met de voertuigen in de file mag niet groter zijn dan 20 km/u. Vooral op de autosnelwegen liet het respect van deze verkeersregel te wensen over: de gemiddelde snelheid van de motorrijders bedroeg 72 km/u in de file. Vijfendertig procent reed sneller dan 80 km/u. En zelfs bij de groep motorrijders die niet sneller dan 50 km/u reed, reden sommigen nog te snel in verhouding tot het andere verkeer in de file. Alles in beschouwing genomen, kunnen we besluiten dat minder dan de helft van de motorrijders de verkeersregels voor het rijden in de file respecteerde.

Bestuurders van scooters

Het BIVV noteerde soms opmerkelijke verschillen tussen het gedrag van bestuurders van een scooter en dat van motorrijders. Zo was de gemiddelde snelheid van scooters gelijk aan, zo niet iets lager dan die van automobilisten. Bestuurders van scooters hadden ook meer respect voor de snelheidslimieten, behalve voor wegen met een snelheidsregime van 90 km/u en telkens 2 rijstroken in elke rijrichting. In vergelijking met motorrijders - en behalve in de zone 30 - begingen bestuurders van scooters over het algemeen minder grote snelheidsovertredingen.

Mathieu ROYNARD
Philip TEMMERMAN

FEESTJE BOUWEN EN TOCH VEILIG THUIS RAKEN?

MNM FRIENDS TAXI: DE CARPOOL-OPLOSSING VOOR FEESTBEESTEN



Gratis applicatie



GO FOR ZERO

SAMEN NAAR 0 VERKEERSDODEN



VERKEERSBORDEN VOOR KINDEREN

Het BIVV vernieuwt de brochure “Verkeersborden voor kinderen”.

Vanaf 10-11 jaar beginnen kinderen zelfstandig te fietsen. Het is dan ook belangrijk dat kinderen op die leeftijd de verkeersborden die op hen betrekking hebben, leren kennen en naleven.

Om de kinderen te helpen om al deze borden te begrijpen, ontwierp het BIVV een aantal pedagogische instrumenten.

In dit kader heeft het BIVV de poster en de brochure “Verkeersborden voor kinderen” heruitgegeven. De poster richt zich tot kinderen van 10 tot 12 jaar. Jongere kinderen die zich zelfstandig verplaatsen doen dit vooral te voet en slechts weinig verkeersborden hebben betrekking op het kind als voetganger. Vandaar heeft het weinig zin om kinderen de betekenis aan te leren van borden die voor hen geen belang hebben. Dat is meteen ook de reden waarom de poster en de brochure enkel de verkeersborden bevatten die voor 10-12 jarigen het belangrijkst zijn.

De poster geeft de belangrijkste verkeersborden weer, ingedeeld per categorie en voorzien van humoristische tekeningen, zodat het kind de betekenis van elk bord gemakkelijk begrijpt.

De brochure, die bestemd is voor volwassenen (leerkrachten, opvoeders, animatoren of ouders) legt, in voor kinderen verstaanbare taal, de betekenis uit van elk bord op de poster.

Ze bevat ook suggesties voor activiteiten.



De poster en de kleurenbrochure zijn verkrijgbaar bij het BIVV voor de prijs van € 3 (verzendingskosten inbegrepen).

Om de algemene verkoopvoorwaarden te raadplegen:

<http://webshop.bivv.nl/voorwaarden>

Bestellen kan:

via de webshop: webshop.bivv.be,

per fax : 02/244.15.28

per mail : shop@bivv.be.

Gelieve de volgende referentie te vermelden: N831.