

VIA SECURA

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VAN HET BELGISCH INSTITUUT VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

SEPTEMBER 2016
NR. 96



Kom alles te weten over bromfietsongevallen

- ✓ 1970-2015: een overzicht van de verkeersveiligheid in België
- ✓ Werken retroreflecterende verfsprays echt?
- ✓ Richtingaanwijzer te weinig gebruikt

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 De wereld van verkeersveiligheid in één oogopslag.

GEDRAG

- 8 Ongevallen met een bestuurder zonder rijbewijs raken iedereen omdat het vaak om jonge bestuurders gaat. Het BIVV boog zich over dit onderwerp.
9 Het BIVV analyseerde de gegevens van 850 bestuurders die veroordeeld werden tot het volgen van een sensibiliseringscursus als gevolg van een vluchtmisdrijf. We onderzochten hun motieven.
11 Ondanks de vele waarschuwingen vergeten we onze richtingaanwijzer veel te vaak.

WEGGEBRUIKERS

- 13 Dagelijks gebeuren er ongeveer 11 ongevallen met bromfietzers. De cijfers zijn wel gedaald, maar blijven toch zorgwekkend.
17 Het BIVV heeft samen met de VUB een analyse gedaan van gegevens uit de spoeddiensten van ziekenhuizen. Dit om fietsongevallen te analyseren.

STATISTIEKEN

- 18 In een kwarteeuw is er al een enorme vooruitgang geboekt op het gebied van verkeersveiligheid. Toch blijft er nog een hele weg af te leggen.
22 Volgens de officiële statistieken van de FOD Economie stierven er 732 personen in een verkeersongeval in 2015 ten opzichte van 727 in 2014.

UITRUSTING

- 24 Sinds kort worden er retroreflecterende verfsprays verkocht die je kan aanbrengen op kledij. Het BIVV testte deze sprays uit.
26 Het BIVV heeft in samenwerking met UGent, een onderzoek uitgevoerd om na te gaan welke analysemethoden het meest doeltreffend werken om alcoholverbruik tijdens de afgelopen maanden te meten.

HANDHAVING

- 28 Ondanks alle waarschuwingen werden er heel wat Belgen beboet voor te snel rijden in Frankrijk.

RIJOPLEIDING

- 30 Het BIVV herlanceerde de "Middagen van de verkeersveiligheid". Het eerste thema was de rijopleiding.

COMMUNICATIE

- 32 Het BIVV en Telenet sloegen de handen in elkaar met de nieuwe sensibiliseringscampagne 'Smart Phones, Smart Drivers', die jongeren moet waarschuwen voor de gevaren van smartphonegebruik achter het stuur.

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

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

Hebben meegewerkt aan dit nummer: Grégory DUGERNIER, Nathalie FOCANT, Jean-François GAILLET, Benoit GODART, Michèle GUILLAUME, Ludo KLUPPELS, Alexandre LEFEBVRE, Nina NUYTENS, Anneleen POLL, Annelies SCHOETERS, Véronique VERHOEVEN, Stef WILLEMS.

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

Belgen rijden te snel

Het BIVV doet al meer dan tien jaar gedragsmetingen naar de snelheid van automobilisten. In de lente van dit jaar, werden de resultaten van de laatste gedragsmeting bekend gemaakt.

Op de autosnelwegen en op tweevaksbanen (90 km/u) of eenvaksbanen (70 km/u), is de gemiddelde snelheid hoger dan de toegelaten snelheid en dit zowel in Vlaanderen als in Wallonië. Enkel bij de snelheidsregimes 120 km/u op tweevaksbanen en 90 km/u op eenvaksbanen, noteerden we een gemiddelde snelheid die lager ligt dan de maximum toegelaten snelheid. Uit een vergelijking tussen de twee gewesten blijkt dat de gemiddelde snelheden in Wallonië hoger liggen dan in Vlaanderen (behalve op 70 km/u-wegen). De gemiddelde snelheid op de autosnelwegen in Wallonië overschrijdt de 120 km/u-limiet met 6 km/u (ten opzichte van 1 km/u in Vlaanderen). Het grootste verschil tussen de beide gewesten werd vastgesteld op eenvaksbanen (90 km/u), hoewel de snelheden onder de limiet blijven.

Op autosnelwegen werden er 21,6% lichte overtredingen vastgesteld en 31% overtredingen van meer dan 10 km/u. In 14,3% van die gevallen ging het om een overtreding van de maximumsnelheid met meer dan 20 km/u. In totaal begingen 52,6% van de geregistreerde voertuigen een overtreding.

De gemiddelde snelheid van vrachtwagens op autosnelwegen en 120 km/u-wegen ligt heel dicht bij 90 km/u, wat wellicht het gevolg is van de snelheidsbegrenzers. Zo zijn ook alle gemiddelde snelheden lager dan de maximaal toegelaten snelheden. Behalve bij één snelheidsregime: het regime op een eenvaksbaan (90 km/u) waar de maximaal toegelaten snelheid voor deze categorie voertuigen 75 km/u bedraagt.

In datzelfde regime worden ook de grootste regionale verschillen genoteerd (een verschil van meer dan 4,5 km/u). Terwijl de gemiddelde snelheid in Vlaanderen onder de limiet blijft, ligt ze in Wallonië meer dan 3 km/u hoger dan de toegelaten snelheid.

Het percentage overtredingen ligt in de buurt van de 10% op autosnelwegen en tweevaksbanen (120 en 90 km/u). Op eenvaksbanen (70 en 90 km/u) ligt het aantal overtredingen echter veel hoger. Op eenvaksbanen (90 km/u) rijdt bijna één op twee vrachtwagens meer dan de toegelaten 75 km/u. Eén vrachtwagen op vijf rijdt zelfs meer dan 10 km/u te snel. Op eenvaksbanen met een toegelaten snelheid van 70 km/u rijdt meer dan één vrachtwagen op vier te snel, en rijdt 10% meer dan 10 km/u te snel.

Zelfs al gebeuren er in dit snelheidsregime door vrachtwagens de helft minder overtredingen dan bij personenwagens, toch lijkt ons dit een verontrustende vaststelling. Omdat vrachtwagens veel meer wegen dan auto's, zijn ongevallen met een identieke impactsnelheid veel ernstiger als er een vrachtwagen bij betrokken is.



Club Brugge en het BIVV lanceren 'Champions go for zero'

Tijdens een persconferentie in het Jan Breydelstadion, hebben Club Brugge en het BIVV hun engagement uitgesproken voor de campagne "Champions go for zero". Deze slogan werd hernomen op de shirts voor de voorbereidingsmatches, maar de samenwerking gaat veel verder dan dat. "Jaarlijks zijn er in België 52.000 gewonden bij een verkeersongeval, zo veel als 2 keer het Jan Breydelstadion", verklaarden de verantwoordelijken van de landskampioen. "Meer dan 720 mensen verongelukten vorig jaar in het verkeer, dat zijn er te veel en Club wil hier iets aan doen. Daarom slaan we de handen in elkaar met het BIVV". Club Brugge wordt

zo de eerste Belgische club uit de eerste klasse die de verkeersveiligheid meer onder de aandacht wil brengen en ook andere organisaties wil stimuleren om hun verantwoordelijkheid te nemen. Zo schaaft Club Brugge zich mee achter de doelstelling van 0 verkeersdoden tegen 2050. Om dat doel te bereiken, zullen de medewerkers van het BIVV een interactieve cursus geven over de belangrijkste gevaren in het verkeer. Er zullen ook sensibiliseringsacties opgestart worden in samenwerking met de Club Academy. Naar de fans toe zal de sensibilisering van het BIVV zich vooral richten op het promoten van de BOB-campagne.



ESRA vergelijkt de verkeersveiligheid in 17 Europese landen



Belgen zijn massaal voorstander van een nultolerantie voor beginnende bestuurders (83%), maar zijn in de minderheid als het op de verplichting van een fietshelm aankomt (46%). Bijna één Belg op 5 (19%) werd tijdens het afgelopen jaar gecontroleerd door de politie. Dit is minder dan het Europese gemiddelde (29%). Meer dan 1 Belg op 8 (13%) kreeg in diezelfde periode een snelheidsboete. Dit is slechts een greep uit de resultaten van de grote Europese ESRA-studie die de meningen en gedragingen van bestuurders vergelijkt in 17 Europese landen.

Op initiatief van het BIVV, hebben 17 Europese landen deelgenomen aan de grote

studie die ESRA heet (European Survey of Road users' safety Attitudes). Deze uitgebreide studie maakt een vergelijking tussen de verschillende deelnemende landen op het vlak van 6 belangrijke domeinen binnen de verkeersveiligheid: de pakkans en ondersteuning van de maatregelen, de risicoperceptie in het verkeer, rijden onder invloed van alcohol, snelheid, gordel, afleiding (en vermoeidheid).

Naast een nultolerantie voor beginnende bestuurders, is de Belgische bevolking ook erg te vinden voor volgende maatregelen: de installatie van een alcoholslot voor recidivisten (80% ten opzichte van 76% in Europa) en de verplichting voor voetgangers en fietsers om 's nachts een fluohesje te dragen (68% ten opzichte van 62% in Europa).

Anderzijds zijn de Belgen niet gewonnen voor de verplichting van winterbanden (34% ten opzichte van 55% in Europa).

Een ander opvallend element is dat van de 17 landen die meegedaan hebben aan de studie, de Belgische voetgangers zich het minst veilig voelen in het verkeer. Idem voor de motorfietsers (alleen Griekenland scoort slechter hierop). De fietsers voelen zich ook niet zo op hun gemak. Er zijn dus nog grote inspanningen nodig in ons land om de trajecten voor de zwakke weggebruikers veiliger te maken, zeker nadat uit de barometer van het BIVV voor de eerste drie maanden van het jaar gebleken is dat het aantal ongevallen met voetgangers en fietsers gestegen is.

Over het algemeen worden alcohol en snelheid door de Belgische (en Europese) bestuurders terecht beschouwd als de belangrijkste risicofactoren in het verkeer. We merken hierbij op dat de Belgen (22%), samen met de Italianen (24%) het vaakst aangeven dat files een mogelijke oorzaak kunnen zijn van een ongeval!

Iets minder dan 1 Belg op 5 (18%) verklaart het stuur te hebben genomen terwijl ze de wettelijke alcohollimiet hadden overschreden. Afgezien van Frankrijk (22%) is dit het slechtste resultaat van Europa; 9 keer meer dan de Zweden (2%) en 3 keer meer dan de Nederlanders (6%). Zo denkt 30% van de Belgen dat hun vrienden het

aanvaardbaar vinden om nog te rijden nadat men gedronken heeft. Dit is het hoogste percentage van heel Europa en ligt ook ver boven het gemiddelde (22%). De studie bewijst dus nog maar eens dat de Belgische samenleving veel te tolerant is ten opzichte van drinken en rijden.

De gegevens die in het kader van deze ESRA-studie werden verzameld zijn van groot belang voor de 17 deelnemende landen. Dankzij deze gegevens weten de betrokken landen op welke gebieden ze beter/slechter scoren dan de andere landen en kunnen ze eventueel maatregelen treffen om de situatie recht te trekken. De studie zal op regelmatige basis herhaald worden om de evolutie van de attitudes en de meningen op te volgen en om te zien of de genomen maatregelen effectief hun vruchten hebben afgeworpen.

De rapporten van de ESRA-studie zijn terug te vinden op de website: www.esra-net.eu.

How traffic law enforcement can contribute to safer roads

In hun nieuw rapport vermeldt het ETSC (European Transport Safety Council) dat het aantal pv's voor het gebruik van de gsm achter het stuurgedaald is in meer dan de helft van de landen waarvan er gegevens beschikbaar zijn.

Afleiding door de gsm is één van de belangrijkste oorzaken van een ongeval. In Zweden, Nederland en Finland gaat de vermindering van het aantal pv's gepaard met een vertraging van de curve van de verkeersdoden sinds 2010.

Naast deze vaststellingen, heeft het ETSC ook de Europese prestaties op het vlak van verkeersveiligheid bekeken tijdens hun "10th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report". De organisatie heeft hierbij Noorwegen beloond voor hun mooie resultaten: het laagste aantal verkeersdoden van de hele EU (23 verkeersdoden per miljoen inwoners), de grootste vermindering van het aantal verkeersdoden in de afgelopen 5 jaar (44%) en van 2015 (20%). Een voorbeeld voor iedereen!



Een vluchtdoorgang in geval van file



Aan de hand van een grote voorlichtingscampagne, vragen de Luxemburgse autoriteiten aan de weggebruikers om een doorgang vrij te maken tussen de rijvakken in, zodat de hulp- en sleepdiensten snel door kunnen in geval van file. Het mag zeker niet de bedoeling zijn om zelf op deze "vluchtdoorgang" te gaan rijden omdat men zagezegd gehaast is. Alleen voertuigen van de hulpdiensten met sirene en zwaailichten aan mogen er rijden. Tot aan de lente zal de oproep om plaats te maken en doorgang te geven op affiches langs de weg gecommuniceerd worden, alsook via het internet, folders, stickers en in de pers. Op verschillende drukbezochte plaatsen, zullen er ook specifieke borden opgehangen worden.

Spiegels, de mirakeloplossing?

Moeten er spiegels komen te staan op alle kruispunten waar de zichtbaarheid een probleem vormt? Of zijn er andere oplossingen mogelijk? Het BIVV is van mening dat spiegels geen mirakeloplossing zijn want het inschatten van de afstanden is

moeilijker via een spiegel (vooral 's nachts) en bij sommige weersomstandigheden werken de spiegels niet (zoals bij sneeuw/regen/mist). Bovendien moeten ze regelmatig gepoetst worden. Daarom is het beter om op een andere manier te werken aan een betere zichtbaarheid op de kruispunten. Het probleem is vaak dat men parkeerplaatsen of bomen moet verwijderen om de zichtbaarheid te verbeteren. De wegbeheerders krijgen daarbij tegenkanting van burgers die dan toch een spiegel verkiezen boven het weghalen van parkeerplaatsen of bomen.

NN zorgt ervoor dat zwakke weggebruikers gezien worden

Een verminderde zichtbaarheid is een van de belangrijkste oorzaken van ongevallen met voetgangers of fietsers. Dat is niet alleen zo in de donkere wintermaanden, want uit cijfers van het BIVV blijkt dat één op de vier nachtelijke ongevallen met een voetganger of fietser in juli of augustus plaatsvindt. Verzekeraar NN bood de zwakke weggebruikers daarom tijdens de zomer een extra tool aan om op te vallen in het verkeer: een reflecterende spray die in het donker oplicht. De actie kadert in een sensibiliseringscampagne onder het motto 'Safety on the road', waarmee NN zich engageert om de veiligheid op de weg te helpen verhogen.

In de mooie zomermaanden zijn de dagen langer en worden er meer activiteiten buitenshuis georganiseerd, wat maakt dat er meer voetgangers en fietsers op de baan zijn. NN wil met deze campagne de zwakke weggebruikers zichtbaarder maken in het verkeer, waardoor die sneller opgemerkt worden.

Het BIVV heeft zijn steun verleend aan NN in het kader van hun sensibiliseringscampagne rond de verschillende risico's waarmee weggebruikers geconfronteerd worden.

De zichtbaarheid in het verkeer is en blijft een problematisch gegeven. Het fluohesje is de beste oplossing om 's nachts zichtbaar zijn, maar als de zwakke weggebruiker

er geen voorhanden heeft, kan een reflecterende verf wel een goed alternatief zijn om meer zichtbaar te zijn. Concreet heeft NN de hele zomer lang 10 reflecterende sprays per week uitgedeeld via een online wedstrijd op www.nn.be/safetattoo.



Minder rijbewijzen

In 2015 werden er in ons land 122.772 nieuwe rijbewijzen uitgereikt, 2,7 procent minder dan in 2014 en meer dan 10 procent minder dan in 2010. Dat blijkt uit cijfers van de FOD Mobiliteit. Iets meer dan de helft (56,7%) werd uitgereikt aan jongeren tussen 18 en 20 jaar. Sinds 2010 merken we een daling van het aantal uitgegeven rijbewijzen bij 18-jarigen (-10,3%) en bij 19-jarigen (-15%). Dat is mogelijk te wijten aan het feit dat jongeren langer in de stad of bij hun ouders blijven wonen na hun studies en daardoor meer de gewoonte hebben aangenomen om het openbaar vervoer te nemen. Ook het succes van de sociale media speelt hier een



rol in: om met vrienden te spreken, hoeft je alleen maar op het internet te gaan in plaats van je effectief te verplaatsen.

Er worden ook steeds minder rijbewijzen uitgereikt aan 70-plussers (7 in 2015, ten opzichte van 35 in 2010 en 93 in 2005). Twintig jaar geleden waren er veel weduwen die hun rijbewijs nog wilden behalen nadat hun partner was overleden. Een generatie later hebben de 70-plussers al geruime tijd hun rijbewijs.

Alle verkeersinbreuken op één website

De geïntegreerde politie (federale en lokale) presenteerde voor het eerst een totaaloverzicht van de verkeersstatistieken, in aanwezigheid van de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken Koen Geens en Jan Jambon, de commissaris-generaal van de Belgische federale politie Catherine Bolle, en de voorzitter van de vaste commissie van de lokale politie, Guido Van Wymersch. Er werden meer dan 4,5 miljoen verkeersovertredingen vastgesteld in 2015, waarvan 5.852 wegens rijden onder invloed van drugs. Dat is een sterke stijging ten opzichte van 2012. Toen werden er 2.560 overtredingen van dit type vastgesteld. De cijfers blijven op zich wel laag, zeker in vergelijking met het aantal overtredingen voor overdreven snelheid (3,2 miljoen per jaar).

De stijging betekent wel dat er meer controles op drugs worden uitgevoerd, maar de cijfers van de politie geven informatie over de controles en niet over het daadwerkelijke gedrag van de weggebruikers. Bestuurders die onder de invloed van drugs rijden zijn voornamelijk mannen (94%) binnen de leeftijdsgroep 21-30 jaar (54,48%). De overtredingen vinden vooral plaats tijdens de weekendnachten (1.444) op gemeentewegen (2.964) en nationale wegen (2.746). Rijden onder invloed van drugs verhoogt het risico op een ongeval en is één van de prioriteiten van het nationale veiligheidsplan 2016-2019. De politie gebruikt speekseltests wanneer ze uitwendige tekenen zien die vermoedelijk wijzen op druggebruik. Koen Geens, minister van Justitie, kondigde aan dat de budgetten voor speekseltests aanzienlijk zullen verhoogd worden. Er werd een budget van €432.000 ingepland voor 2017, ten opzichte van €180.000 in 2016.



www.stat.policefederaale.be

Een nieuwe wettelijke regeling voor de gemeentewegen

Het decreet van 6 februari 2014 voor gemeentewegen heeft de volledige juridische structuur die ontwikkeld werd voor de openbare gemeentewegen sinds 1841, overhoop gehaald.

De wens bestond al langer om een eenvoudige cartografie te maken die toegankelijk is voor iedereen. Daarom vond de Waalse wetgever het opportuun om zich te buigen over de vraag naar een wettelijke regeling van het volledige wegennet.

Zo werd er een nieuw boek ontwikkeld dat bestemd is voor alle partijen die betrokken zijn bij de gemeentewegen (burgemeesters, gemeentelijke ambtenaren, vrederechters, sanctionerende ambtenaren, vaststellende agenten, agenten en politieambtenaren...), en meer in het algemeen, voor iedereen die meer duidelijkheid wenst rond het nieuwe wettelijke kader dat ingevoerd werd door het wegendecreet.



www.uvcw.be/publications/commandes/2

Monowheel voortaan toegelaten op de openbare weg

Voortbewegingstoestellen zoals hoverboards, Segways en steps zijn al langer populair. Volgens de huidige definitie in de wegcode moeten dergelijke toestellen twee wielen hebben. Daar komt vanaf 1 oktober verandering in. Dan zijn ook gemotoriseerde eenwielaars of monowheels officieel toegelaten. Een Segway en een eenwiel bewegen zich allebei voort volgens hetzelfde principe, namelijk door de beweging van het lichaam. Het BIVV doet momenteel een verkennende studie rond deze gemotoriseerde voortbewegingstoestellen. We evalueren wat de mogelijke gevaren/risico's zijn van deze voertuigen en formuleren aanbevelingen om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Sommige pendelaars nemen hun voortbewegingstoestel mee als ze het openbaar vervoer gebruiken, omdat het makkelijk transporteerbaar is. De voortbewegingstoestellen helpen om de laatste kilometers af te leggen tussen het station, de metro of de bus en het werk of naar thuis. Dit zorgt voor heel wat tijdswinst tijdens de laatste etappe van het traject.

Hun plaats op de openbare weg, zal op 1 oktober niet aangepast worden in de wegcode. Dat wil zeggen dat wanneer ze op het voetpad rijden, ze niet sneller dan stapvoets mogen gaan. Wanneer ze toch sneller rijden, mogen ze niet meer dan 18km/u rijden en moeten ze dezelfde regels volgen als de fietsers. Er is geen minimumleeftijd om zich te mogen verplaatsen met een voortbewegingstoestel.

Wat verandert er nog? 'Spitsstrook' staat voortaan ook in de wegcode. Dat is een rijstrook (meestal de pechstrook) die open gaat (meestal) tijdens de avondspits om de verkeersdoorstroming te bevorderen. De spitsrijstrook is herkenbaar aan de markeringen: de witte lijn is dikker en de afstand tussen twee strepen is kleiner dan bij de gewone rijstroken. Wanneer u op deze rijstrook rijdt terwijl een rood kruis aangeeft dat de rijstrook gesloten is, begaat u een overtreding van de derde graad en krijgt u

een boete van €165. Ook wanneer de lichten niet werken, mag u er niet rijden. Spitsrijstroken zijn enkel open voor het verkeer wanneer het groene licht brandt.

Autonome en geconnecteerde wagens zijn de toekomst van de verkeersveiligheid. Volgens Amerikaanse studies zou het aantal ongevallen met 80% kunnen dalen als de zelfrijdende wagen een wereldwijd succes wordt. Momenteel zijn er nog veel technische en ethische vragen rond deze autonome voertuigen. De autosnelweg lijkt de geknippede plaats om een aantal prototypes uit te testen die uitgerust zijn met deze moderne technologieën. Vanaf 1 oktober kunnen deze tests uitgevoerd worden op de Belgische wegen. Er moet wel bepaald worden op welke wegen en in welke omstandigheden deze tests uitgevoerd kunnen worden.

De wegcode werd ook aangepast om 'platooning'-tests mogelijk te maken. Een aantal vrachtwagens wordt dan met elkaar verbonden en rijden op een korte afstand van elkaar. Vroeger moesten de vrachtwagens 50 meter afstand houden. Volgens de aangepaste wegcode, mogen ze nu dichter bij elkaar rijden. Zo nemen de geconnecteerde vrachtwagens minder plaats in op de weg, wat beter is voor de mobiliteit. Daarnaast rijden ze altijd op dezelfde afstand van elkaar en passen ze hun snelheid aan in functie van de anderen. Allemaal goed voor de verkeersveiligheid dus. Het BIVV houdt deze nieuwe technologische ontwikkelingen nauw in de gaten.



Dit bord is van kracht op 1/10 en laat het verkeer van "snelle" elektrische fietsen toe.

Bestuurders zonder rijbewijs: een moeilijk te vatten fenomeen

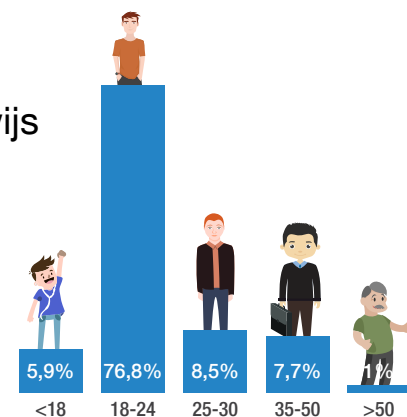
Regelmatig verschijnen er ongevallen in de pers waarbij bestuurders betrokken waren die geen rijbewijs hebben. Dit is moeilijk te vatten fenomeen. Deze ongevallen raken ons altijd omdat het vaak om jonge bestuurders gaat. Het BIVV boog zich over dit onderwerp...

Definitie

Er bestaan verschillende types « bestuurders zonder rijbewijs »:

- Personen die nooit hun rijexamen succesvol hebben afgelegd en personen die er nooit in gelukt zijn om het te behalen (bv.: een jongere die een ritje gaat doen met de wagen van de ouders, een vreemdeling die hier onwettig verblijft).
- Personen die toch blijven rondrijden ondanks dat hun rijbewijs werd ingetrokken of dat ze een verval van het recht tot sturen kregen. In Nederland schat men dat 5% van de personen die niet meer mogen rijden, toch nog het stuur nemen. In het Verenigd Koninkrijk, geeft 12% van de personen met een verval van het recht tot sturen toe dat ze nog rondrijden tijdens de periode dat ze niet meer mogen rijden.
- Personen die niet meer mogen rijden omwille van medische redenen maar die toch de wagen nemen van zodra ze zich beter voelen (zonder een rijgeschiktheidsattest te hebben).

Profiel van een bestuurder zonder rijbewijs



Gevaarlijk

Personen die rijden zonder rijbewijs hebben 2,5 keer zoveel risico op een ongeval dan personen die wel een rijbewijs hebben. Meestal begaan de bestuurders zonder rijbewijs nog wel andere inbreuken, zowel in het verkeer (alcohol, door het rood rijden enz.) als daarbuiten. Dergelijk gedrag getuigt meestal van een algemeen gebrek aan burgerzin.

Omvang fenomeen

Het is onmogelijk om te weten hoeveel bestuurders er zonder rijbewijs rondrijden. In 2015, werden er 34.091 overtredingen vastgesteld door de politie. Dit is een stijging van 20% als we vergelijken met 2007. In 2014 werden meer dan 15.000 personen veroordeeld voor de rechtbank wegens rijden zonder rijbewijs (dat zijn er ongeveer 50 per dag). Daarvan reden er 1794 rond terwijl ze een verval van het recht tot sturen hadden.

Profiel van bestuurder zonder rijbewijs

Tussen 2004 en 2016 volgden heel wat bestuurders verplicht een sensibiliseringscursus bij het BIVV als alternatieve straf. Ze werden allen door de rechtbank veroordeeld wegens het rijden zonder geldig rijbewijs. In totaal hebben er 1161 overtreders een cursus gevolgd nadat ze zonder

rijbewijs hadden gereden. De grote meerderheid waren mannen (87%). De gemiddelde leeftijd van de bestuurders die zonder rijbewijs reden is lager dan de gemiddelde leeftijd van de bestuurders die andere overtredingen begaan. Het overgrote deel bestaat uit jongeren die jonger zijn dan 24 jaar (83%). Sommige van deze jongeren had wel degelijk een rijbewijs, maar respecteerden de opgelegde voorwaarden niet.

Sancties

De sancties zijn behoorlijk streng met boetes tussen €1.200 en €12.000. De overtreder loopt trouwens ook het risico op een verval van het recht tot sturen van 8 dagen tot 5 jaar. De zware sancties kunnen een recidive echter niet beletten. Als we vergelijken met andere overtredingen, is de kans op recidive het hoogst bij het rijden zonder rijbewijs (38% binnen de twee jaar). Kortom, het blijkt niet alleen een fenomeen te zijn dat moeilijk te vatten is. Het is ook iets wat moeilijk te bestrijden valt.

Soms ook vals rijbewijs

Elke buitenlander die zich wenst te vestigen in België, kan zijn nationaal rijbewijs inwisselen tegen een Belgisch document. Het probleem is dat de eisen qua rijvaardigheid kunnen verschillen van land tot land. Het inwisselen van het rijbewijs gebeurt bij de gemeentelijke diensten. Indien het rijbewijs vals blijkt te zijn, wordt het dadelijk naar de lokale politie gestuurd en kan het uiteraard niet ingewisseld worden. In geval van twijfel kan de gemeente het rijbewijs ook doorgeven aan de politie ter verificatie of zelfs aan het Centraal Bureau voor Fraudebestrijding dat ook een controle kan uitvoeren. Uiteindelijk is het de FOD Mobiliteit die beslist of het rijbewijs ingewisseld kan worden of niet. In 2015 werden er 8167 controles uitgevoerd: 390 rijbewijzen bleken vals te zijn en 185 waren “twijfelachtig”.

Benoît GODART
Ludo KLUPPELS

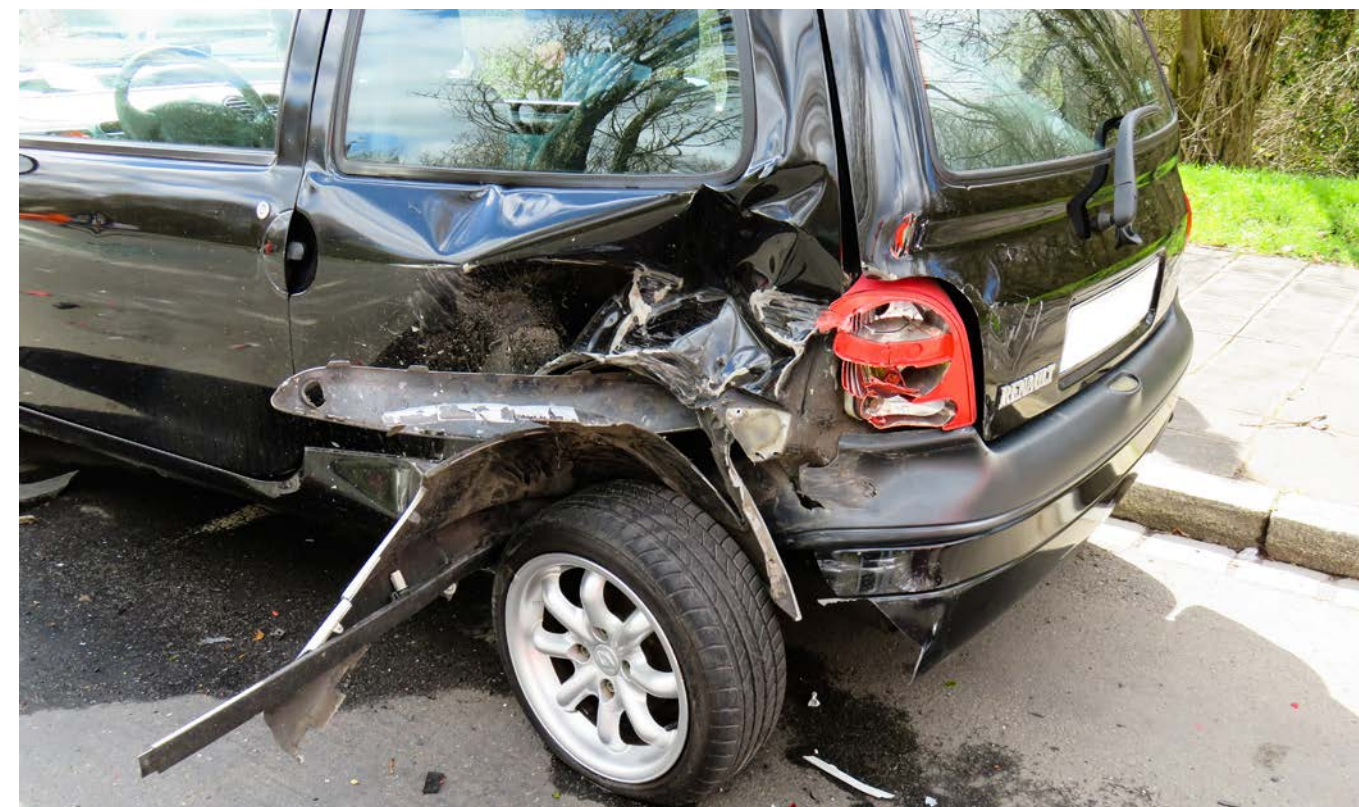
Vluchtmisdrijf bij 1 ongeval op 10

Een vergelijkende studie tussen acht Europese landen toont aan dat het aandeel vluchtmisdrijven bij dodelijke verkeersongevallen in België veel hoger ligt dan in andere landen. Bij 1 op de 25 dodelijke ongevallen is er sprake van vluchtmisdrijf, alleen Groot-Brittannië doet slechter. Om de motivatie van de daders te achterhalen, heeft het BIVV de gegevens geanalyseerd van 850 bestuurders die na hun veroordeling een verplichte sensibiliseringscursus volgden na het plegen van een vluchtmisdrijf. Het gaat meestal om jonge mannen en in bijna de helft van de gevallen reden zij onder invloed van alcohol.

In ons land worden elke dag meer dan 200 ongevallen met vluchtmisdrijf geregistreerd. In 2014 ging het om bijna 75.000 ongevallen, waarvan 4416 met lichamelijk letsel tot gevolg. Er vielen ook 26 doden te betreuren. In totaal wordt bij minstens 1 letselongeval op 10 en 1 dodelijk geval op 25 vluchtmisdrijf gepleegd. Een vergelijking met andere Europese landen toont aan dat die verhouding in België veel hoger ligt dan in bijvoorbeeld Frankrijk, Zwitserland en Duitsland. Om te kijken hoe dit probleem aangepakt kan worden, analyseerde het BIVV het profiel van 850 bestuurders die door een rechter veroordeeld werden. Zij moesten allen een sensibiliseringscursus volgen nadat ze betrokken waren in een ongeval met vluchtmisdrijf.

Vooraf jonge mannen

86% van de 853 ondervraagde mensen waren mannen. Meer dan 50% hiervan was jonger dan 25 jaar op het moment dat ze vluchtmisdrijf pleegden. Bij 42% van de ongevallen was de bestuurder onder invloed van alcohol en/of drugs. 16% reed rond zonder geldig rijbewijs of verzekering. De meesten van hen waren jonge bestuurders die niet mochten rijden tijdens de weekendnachten of die te jong waren om hun rijbewijs te halen. Enkele oudere bestuurders waren al veroordeeld tot een verval van recht tot besturen na het plegen van andere misdrijven.



Welke factoren bevorderen vluchtmisdrijf?

De meeste mensen hebben genoeg zelfcontrole om met emoties van schaamte, angst en schuld om te gaan en proberen na een ongeval de situatie op te lossen door het slachtoffer te helpen om de schade zoveel te beperken of te herstellen. Bij wie toch vluchtmisdrijf pleegt, spelen volgende factoren vaak een rol:

- **Alcohol of drugs, papieren niet in orde:** Alcohol en drugs bemoeilijken het nemen van rationele beslissingen. Bestuurders hebben schrik om gestraft te worden. De kans om gepakt en strenger gestraft te worden voor het vluchtmisdrijf dan voor de oorspronkelijke reden van het ongeval, komt simpelweg niet in hem op. Nochtans ligt de kans om gepakt te worden na een vluchtmisdrijf tussen 30 en 50%. Hoe ernstiger het ongeval, hoe groter die kans om gepakt te worden is.
- **Schrik voor hun imago:** Sommige ouders maken zich zorgen over hun imago en hun sociale positie. Gepakt worden als ze een zware overtreding hebben begaan, kan hun reputatie schaden. Ze willen kosten wat het kost vermijden dat dit naar buiten komt.
- **Omstandigheden:** Vaak komt vluchtmisdrijf voor op meer eenzame wegen, die slecht verlicht zijn en wanneer er geen andere mensen in de buurt zijn. Bij lichte ongevallen met alleen materiële schade kan het beschadigde object ook een rol spelen in de beslissing om de vlucht te nemen. Wanneer een bestuurder enkel een verkeersbord of achteruitkijkspiegel beschadigt, is de verleiding groter om de vlucht te nemen.
- **Afwezigheid van moreel besef:** Voor een kleine groep van ouders is het niet de angst die hen aanzet om de vlucht te nemen, maar eerder een totaal gebrek aan moreel besef. Die mensen kunnen in twee groepen verdeeld worden: de 'gokkers' en de 'egoïsten'. De 'gokkers' houden ervan om risico's te nemen. Vluchtmisdrijf plegen is in die zin een uitdaging voor hen. Ze tartten het lot en maken zich niet ongerust over mogelijke gevolgen. De egoïsten zijn rationeler en houden simpelweg geen rekening met anderen. Ze hanteren hun eigen regels en ze zijn ervan overtuigd dat het ongeval te wijten is aan het slachtoffer.

Conclusie

Uit ons onderzoek blijkt duidelijk dat vluchtmisdrijven te wijten zijn aan een mix van schaamte, angst en schuld. Niemand veroorzaakt opzettelijk een ongeval. Door het schuldgevoel is het mogelijk dat we onze fout ontkennen of de fout in iemand anders zijn schoenen willen duwen. Om vluchtmisdrijven te voorkomen, moeten er snellere, betere controles en aangepaste maatregelen komen, in combinatie met gerichte campagnes.

Je zou denken dat strengere straffen ook goed werken. Toch mogen we niet al te optimistisch zijn over hun afschrikkende werking. Volgens verschillende studies heeft het het verhogen van de pakkans meer invloed.

19 veroordelingen per dag voor vluchtmisdrijf

De politierechters hebben vorig jaar 6901 bestuurders veroordeeld voor vluchtmisdrijf na een ongeval. Dat zijn er 19 per dag. Ze hebben trouwens 22 bestuurders moeten veroordelen voor vluchtmisdrijf na een dodelijk verkeersongeval in 2015, ten opzichte van 13 geopende dossiers in 2014. In 5524 gevallen ging het alleen maar om materiële schade, maar de bestuurders zijn toch voor de rechter moeten verschijnen. De boetes kunnen gaan tot twee jaar celstraf en zelfs tot 4 jaar voor bestuurders die de overtreding opnieuw begaan.

www.ikstopnaeenverkeersongeval.be

Benoît GODART
Ludo Kluppels

Je richtingaanwijzers gebruiken, dat is goed voor de veiligheid!

Ondanks de vele waarschuwingen, vergeten we onze richtingaanwijzers al te vaak. We kunnen haast beginnen denken dat hij niet geliefd is bij de automobilisten. Nochtans is de richtingaanwijzer niet gebruiken één van de meest irritante gedragingen in het verkeer. Tijd om de regels even op te frissen...

Naast de toeter is de richtingaanwijzer voor bestuurders het enige middel om met elkaar te communiceren en aan te kondigen wat ze van plan zijn. Maar je hoeft niet ver te rijden om vast te stellen dat automobilisten het soms niet zo nauw nemen met het gebruik ervan.

1 op 2 bestuurders gebruikt de richtingaanwijzer niet

Een studie die dit jaar door de 'Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France' (Sanef) werd gedaan, heeft aangetoond dat meer dan één bestuurder op 3 (37%) zijn richtingaanwijzer niet gebruikt om in te halen. Daarentegen is het percentage weggebruikers die de richtingaanwijzer vergeten om in te voegen gedaald: van 45% tegenover 59% vorig jaar.

In ons land heeft Touring ongeveer hetzelfde vastgesteld: bijna de helft van de bestuurders gebruiken hun richtingaanwijzers niet wanneer ze van file of van rij-

strook veranderen op de autosnelweg. 4 op de 10 gebruiken ze niet wanneer ze een andere straat inslaan.

Waarom

Er zijn verschillende redenen mogelijk waarom heel wat automobilisten het nalaten om hun richtingaanwijzers te gebruiken. In sommige gevallen (bv. Bij ronde punten), kennen sommige weggebruikers het verkeersreglement eenvoudigweg niet. Soms zijn er personen die gewoon verstrooid zijn of aan het bellen zijn en daardoor de richtingaanwijzer niet gebruiken. Door dit te doen, begaan ze wel twee overtredingen tegelijkertijd! Maar in de meeste gevallen zijn de mensen gewoon te nonchalant. Nochtans is er niets irritanter dan aan een kruispunt te moeten staan wachten omdat de bestuurder op het andere rijvak de moeite niet doet om de richtingaanwijzer te gebruiken. Het is zowel belangrijk voor je eigen veiligheid als die van de andere bestuurders om de richtingaanwijzers te gebruiken. Het is een erg belangrijk middel om de andere automobilisten aan te geven welke, soms delicate, manoeuvres je gaat uitvoeren. Het blijft het belangrijkste communicatiemiddel om begrepen te worden door de andere weggebruikers.



Wat zegt de wet?

Artikel 13 van de Wegcode stelt: "Alvorens een manoeuvre of een beweging uit te voeren die een zijdelingse verplaatsing vereist of een wijziging van richting veroorzaakt, moet de bestuurder zijn voornemen tijdig genoeg kenbaar maken met de richtingaanwijzers. Deze aanduiding moet ophouden zodra de zijdelingse verplaatsing of de wijziging van richting uitgevoerd is."

Het gebruik van de richtingaanwijzers is dus verplicht bij elke zijdelingse verplaatsing, zelfs wanneer geen enkele andere weggebruiker in de buurt is en het manoeuvre dus niemand kan hinderen.

Niet te vroeg maar ook niet te laat

Je moet vroeg genoeg je richtingaanwijzers gebruiken om andere bestuurders tijdig te waarschuwen voor de verandering die vaak optreedt vóór een manoeuvre of een richtingverandering. De wegcode zegt verder niets over de afstand vanwaar de bestuurder zijn richtingaanwijzers moet beginnen te gebruiken. Alles hangt af van de omstandigheden, de weginrichting en de snelheid van de voertuigen. De waarschuwing moet duidelijk en doeltreffend gebeuren, dus ook niet te vroeg. Zo mag je als je aan een kruispunt komt je richtingaanwijzers nog niet gebruiken als je pas op het volgende kruispunt wil afslaan: andere weggebruikers kunnen hierdoor misleid worden. De richtingaanwijzers dienen uitgezet te worden van zodra de richtingverandering uitgevoerd is.





Richtingaanwijzer ≠ voorrang

Heel wat bestuurders denken ten onrechte dat ze door hun richtingaanwijzers te gebruiken, voorrang hebben en bijvoorbeeld mogen in-

voegen op de eerste rijstrook van de autosnelweg door zich een weg te banen tussen de andere voertuigen. Dit is uiteraard niet zo! Overeenkomstig art. 12.4 van de wegcode, moet de bestuurder die een manoeuvre wil uitvoeren, voorrang verlenen aan de andere weggebruikers.

Voorbeelden van gevallen waarin men zijn richtingaanwijzers dient te gebruiken:

- In geval men van rijstrook verandert, bijvoorbeeld om een stilstaand of geparkeerd voertuig voorbij te rijden.
- In geval men van rij verandert. Echter, de bestuurder die de rechterrand van de weg volgt en zich naar links begeeft omwille van een wegversmalling, verandert niet van rijstrook en voert dus geen manoeuvre uit. Integendeel, hij heeft voorrang van rechts ten opzichte van diegene die zich links van hem bevindt.
- Om een parkeerplaats te verlaten of op te rijden.
- Om een privé-eigendom of een garage te verlaten.
- Om te keren of achteruit te rijden.
- Voor elke inhaalbeweging, ook bij het inhalen van een tweewieler. Op het einde van de inhaalbeweging moet de bestuurder, na gebruik van de rechter richtingaanwijzer zo snel mogelijk zijn plaats opnieuw rechts innemen.
- Bij het veranderen van richting: de bestuurder die rechts of links wil afslaan om de rijbaan te verlaten of die zijn voertuig langs de linkerkant van een rijbaan met éénrichtingsverkeer wil opstellen moet op tijd zijn richtingaanwijzers inschakelen, die gedurende de ganse beweging in werking moeten blijven.



De rotonde, een bijzonder geval

Art. 19 van de wegcode met betrekking tot de verandering van richting preciseert: "Het oprijden van een rotonde wordt beschouwd als een richtingsverandering waarbij de richtingaanwijzers niet moeten gebruikt worden. Het verlaten van een rotonde is een richtingsverandering waarbij de richtingaanwijzers wel gebruikt moeten worden. **Het gebruik van de richtingaanwijzers is dus enkel verplicht wanneer men een rotonde verlaat.**

Dit is wat de "Postal"¹ zegt: "het is onontbeerlijk dat de bestuurder die de rotonde verlaat tijdig zijn voornemen te kennen geeft door middel van de rechterknipperlichten: hoewel eenieder door de plaatsgesteldheid zelf verwittigd is van het feit dat een bestuurder de rotonde gaat oprijden, is het niet even evident te weten wanneer hij de rotonde gaat verlaten; deze aanduiding moet tijdig gegeven worden, dat wil zeggen niet te vroeg (in ieder geval niet vóór de voorgaande uitrit), maar ook niet te laat, teneinde de andere weggebruikers niet te misleiden."

Benoit GODART

Een sterke daling van de bromfietsongevallen

In 2014 waren er meer dan 4000 bromfietsslachtoffers van een verkeersongeval in België, ofwel ongeveer 11 per dag. Deze cijfers zijn dus enorm gedaald, maar blijven toch verontrustend omdat de slachtoffers vooral jongeren zijn tussen 16 en 20 jaar oud. De verplichte nummerplaat voor alle type bromfietsen die sinds maart 2014 werd ingevoerd, vergemakkelijkt de controles en zou ervoor moeten zorgen dat de statistieken nog verbeteren.

Zeer gunstige evolutie

Het aantal gedode en zwaargewonde bromfietssers is sinds 2005 opmerkelijk gedaald: -41%. Dit is een aanzienlijke afname ten opzichte van het gemiddelde voor alle weggebruikers (-37 %). Het aantal lichtgewonden daalde echter minder sterk sinds 2005 (- 35%), wat de minder uitgesproken daling van het totaal aantal slachtoffers verklaart (-36%).

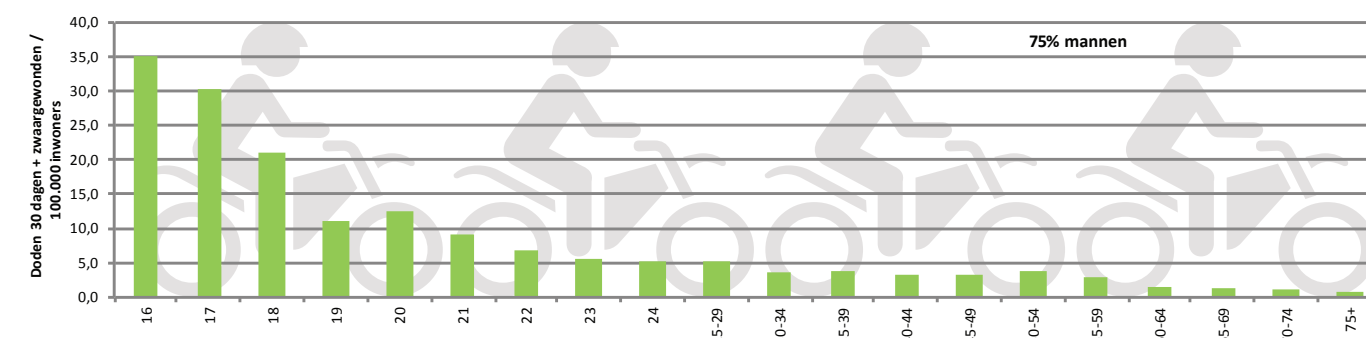
In totaal waren 3797 bromfietssers slachtoffer van een letselongeval in 2014, ofwel een tiental per dag, waarvan 373 doden of zwaargewonden. Dit aantal ligt in werkelijkheid waarschijnlijk nog hoger omdat niet alle ongevallen worden gemeld aan de politie (dat geldt vooral voor de ongevallen waarbij enkel de bromfietser zelf betrokken is).

Evolutie van het aantal slachtoffers onder bromfietssers

	Lichtgewonden	Zwaargewonden	Doden 30 dagen	Totaal Slachtoffers	Doden 30 dagen + Zwaargewonden
2005	5298	600	30	5.928	630
2006	5003	576	35	5.614	611
2007	5291	587	26	5.904	613
2008	4875	532	32	5.439	564
2009	4597	432	26	5.055	458
2010	4235	451	22	4.708	473
2011	4857	464	20	5.341	484
2012	4237	450	14	4.701	464
2013	3774	350	13	4.137	363
2014	3424	346	16	3.797	373
Evolutie 2005-2014	-1874	-254	-14	-2.131	-257
	-35,4%	-42,3%	-46,7%	-35,9%	-40,8%

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: BIVV

Aantal gedode of zwaargewonde bromfietssers per 100.000 inwoners, per leeftijdscategorie, 2010-2014



Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: BIVV

1. Uittreksel uit "De Postal. Praktisch- Snel- Gecommentarieerd", Deel I A, commentaar op art.13, blz. 16.

Omstandigheden en gevolgen van de ongevallen

Over het algemeen spelen meerdere factoren een rol bij bromfietsongevallen:

- leeftijd: jongeren die hun eerste bromfiets kopen, zijn opgroeiende adolescenten, die streven naar onafhankelijkheid en die hun grenzen steeds willen verleggen. In het verkeer komt dit tot uiting door een overdreven blootstelling aan risico's door gebrek aan ervaring, overschatting van hun kunnen, en tevens door een groot aantal verkeersovertredingen. Uit de INRETS-studie blijkt dat jonge bestuurders van bromfietsen in 1 op 5 ongevallen opzettelijk een fundamentele verkeersregel overtreden.
- hun opleiding laat hen niet steeds toe om hun theoretische kennis van de wegcode om te zetten in veilig gedrag in het verkeer of om hun machine onder controle te houden in complexe situaties.
- de snelheid, die vooral te wijten is aan het feit dat heel wat bestuurders met een opgefokte bromfiets rijden waarmee abnormaal hoge snelheden bereikt kunnen worden.
- het niet dragen van de helm of het verkeerd gebruik van de helm: sommige jongeren dragen geen helm, vooral 's zomers als het warm is, anderen zetten hun helm op maar zonder het bandje vast te maken; nog anderen dragen hun helm... aan hun arm, met als voorwendsel dat de wegcode enkel bepaalt dat men een helm moet "dragen", zonder daarbij te vermelden waar of hoe men de helm moet dragen!

Bromfietzers zijn bijzonder kwetsbare weggebruikers omdat ze vaak niet wor-

den opgemerkt door andere bestuurders. Bovendien houden automobilisten te weinig rekening met hen. In sommige gevallen merkt de automobilist de bromfietser niet, of niet op tijd, op. Toch zijn bromfietzers niet onzichtbaar en automobilisten zijn niet blind voor hun aanwezigheid in het verkeer. Maar een autobestuurder kan zich om meerdere redenen door een bromfietser laten verrassen: een bromfiets is veel smaller dan een auto en dus moeilijker waar te nemen, of de bestuurder van de bromfiets gedraagt zich niet zoals men van hem zou mogen verwachten.

L'INRETS heeft ook de volgende kenmerken vastgesteld met betrekking tot de geanalyseerde ongevallen:

- in meer dan 7 op 10 gevallen, gaat het om mannelijke bromfietsbestuurders die bij een ongeval betrokken zijn
- er gebeuren meer ongevallen met bromfietzers in september en oktober;
- 1 op 5 bromfietsongevallen vindt plaats tussen 16 en 18u;
- 1 op 6 bromfietsongevallen gebeurt op een vrijdag;
- 3 op 4 keer gebeurt het ongeval binnen de bebouwde kom;
- in 6 op 10 gevallen gebeurt het ongeval niet op een kruispunt;
- in 6 op 10 gevallen verandert de bestuurder niet van richting.

De bromfiets opfokken

Het gemak waarmee bromfietsen opgedreven kunnen worden vormt een groot probleem. Er bestaan geen officiële cijfers over dit fenomeen maar heel wat jongeren scheppen hier "plezier" in. Tijdens controles neemt de politie zelfs scooters in beslag waarvan de snelheid gemakkelijk 100km/u overschrijdt!

Hoewel een bromfiets gemakkelijk kan worden opgefokt, zijn hieraan aanzienlijke gevaren verbonden wat de veiligheid betreft.

- Het remvermogen is onvoldoende omdat de fabrikanten geen grote remschijf monteren op een bromfiets die in principe niet sneller gaat dan 25 of 45 km/u.
- Bepaalde bromfietsen waarvan de op-hanging werd verhoogd, worden minder stabiel bij het remmen.
- Door de wendbaarheid van de bromfiets kan de bestuurder zich gemakkelijk van links naar rechts verplaatsen. Hij kan bepaalde situaties gemakkelijk voorzien. Automobilisten kunnen zich echter laten verrassen doordat ze een bromfietser niet zo snel op een bepaalde plaats verwachten.
- Een opgefokte bromfiets veroorzaakt meer lawaai- en milieuhinder.

Wat zegt de wet?

Een bromfiets en de bijbehorende uitrusting moeten beantwoorden aan het technische reglement. Onderdelen wegnemen of toevoegen om zo het vermogen van de motor te verhogen, is dus helemaal uit den boze. De snelheid van bromfietsen klasse A is beperkt tot 25 km/u en die van bromfietsen klasse B tot 45 /u.

De politiecontroles gebeuren met een curvometer, een groot roltapijt waarop het voertuig wordt geplaatst. De politie beschikt ook over sonometers waarmee wordt gecontroleerd of het toegestane geluidsniveau niet wordt overschreden. De wet stelt de politie in staat om onderdelen waarmee de bromfiets werd opgedreven in beslag te nemen. De politie kan de brommer ook onmiddellijk in beslag

nemen en immobiliseren gedurende een periode van 30 dagen, op risico van de eigenaar.

Bovendien zijn de jongere en zijn ouders niet meer verzekerd wanneer er met de bromfiets geknoeid is. Dit heeft tot gevolg dat wanneer de bestuurder van een opgefokte bromfiets bij een ongeval betrokken is, de verzekeringsmaatschappij het slachtoffer zal vergoeden, maar zich vervolgens tot haar verzekerde zal richten. Ze zal dan eisen dat de bestuurder de kosten terugbetaalt, die in de duizenden euro's kunnen lopen.

De wet verbiedt bovendien «de vervaardiging, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, het te koop aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben. Het is ook verboden om hulp of advies te verlenen om deze uitrustingen te monteren». Op overtredingen staan een gevangenisstraf van 8 dagen tot 3 maanden en/of een boete van 60 tot 60.000 euro. «

Benoit GODART



	 BROMFIETSER KLASSE A	 BROMFIETSER KLASSE B
 Kracht	max. 50 cm³	max. 50 cm³
 Snelheid	max. 25 km/u	max. 45km/u
 Nummerplaat	<ul style="list-style-type: none"> geel plaatje, vóór april 2014 S-AAA 123 sinds april 2014 	<ul style="list-style-type: none"> geen vóór april 2014 S-BAA 123 sinds april 2014
 Boord-documenten	<ul style="list-style-type: none"> identiteitskaart geen rijbewijs verzekering conformiteitsattest 	<ul style="list-style-type: none"> identiteitskaart rijbewijs type AM verzekering conformiteitsattest
 Leeftijd	<ul style="list-style-type: none"> 16 jaar alleen 18 jaar met passagier 	<ul style="list-style-type: none"> 16 jaar alleen 18 jaar met passagier
 Uitrusting	helm verplicht voor bestuurder en passagier	helm verplicht voor bestuurder en passagier
 Lichten	kruislichten permanent verplicht	kruislichten permanent verplicht

0,2 % ook voor bestuurders van een bromfiets klasse A?

Binnenkort mogen beginnende bestuurders niet meer dan 0,2 % alcohol in het bloed hebben, en dit gedurende drie jaar na het behalen van hun rijbewijs. Deze regel zal niet alleen gelden voor automobilisten, maar ook voor onervaren motorfietser en bromfietser van klasse B. Deze promillegrens zal echter niet gelden voor fietsers en voor bromfietser klasse A omdat zij immers geen rijbewijs nodig hebben. Een bestuurder als onervaren kwalificeren is alleen mogelijk op basis van een rijbewijs en de datum waarop dat rijbewijs behaald werd.

0,2 % voor wie en waarom?

Van zodra de nieuwe wetgeving inzake alcohol in zijn voege zal treden, zullen de onervaren bromfietser klasse A een andere, minder strenge alcohollimiet moeten naleven (0,5%), dan de andere onervaren bestuurders van een gemotoriseerd voertuig (0,2%). De limiet van 0,5 % zal ook blijven gelden voor alle fietsers. In theorie is er geen fundamenteel verschil tussen de gebruikers van een elektrische fiets en bromfietser klasse A. De meeste fietsers rijden aan 25 km/u. Dat is de theoretische maximumsnelheid van een bromfietser klasse A.

Beginnende bestuurders hebben nog niet voldoende controle over hun voertuig en rijden vergt heel wat van hun aandacht. Er zal dus minder "ruimte" zijn voor cognitieve acties zoals risicoperceptie, inschatting van het gedrag van de andere weggebruikers, zelfbeheersing, enz. Alcohol (zelfs in kleine hoeveelheden) heeft een impact op de cognitieve functie. Daarom zijn

wij ook voorstander van een nultolerantie voor onervaren bestuurders. Het verschil tussen een autobestuurder of motorfietser en een fietser of bromfietser klasse A is uiteraard de tijd die de bestuurder heeft om te kunnen reageren (of om verkeerde reacties te corrigeren). Het risico om andere weggebruikers te verwonden is ook kleiner (omdat de impact minder groot is).

Moet er een klasse A blijven?

De categorie bromfietser klasse A is behouden gebleven in België om de mobiliteit van bepaalde groepen personen te bevorderen. De klasse A bromfietser zijn eigenlijk gericht naar een categorie van weggebruikers waarvoor het gebruik van een fiets te veel inspanning of energie vraagt. Met een bromfiets is het ook gemakkelijk om langere afstanden op een redelijk veilige en comfortabele manier af te leggen. Door de snelheid van de bromfiets te beperken is het net alsof ze een elektrische fiets met een hulpmotorje gebruiken. De komst van de elektrische fiets (met assistentie tot 25 km/u) maakt de specifieke functie van de bromfietser klasse A eigenlijk een beetje overbodig. Gebruikers van een bromfiets klasse A dwingen om hun rijbewijs te behalen door te slagen voor een theoretisch en een praktisch examen zou misschien wel een positieve invloed kunnen hebben op de verkeersveiligheid. Door een examen van dit type af te leggen, worden ze zich meer bewust van de risico's die inherent zijn aan dergelijke voertuigen, maar de positieve bijdrage zal eerder beperkt zijn.

Door een rijbewijs te verplichten voor het gebruik van een bromfiets klasse A, riskeert het aantal gebruikers (net de perso-

nen die zo'n bromfiets wel nodig hebben) te verminderen. Jongere mensen zullen dan sneller opteren voor een bromfiets klasse B, die nog meer risico met zich meebrengt. En zo zou er uiteindelijk geen verschil meer bestaan tussen een bromfiets klasse A of klasse B. Vanwege de gelijkenissen tussen de bromfiets klasse A en een standaard elektrische fiets zou er voor deze laatste ook een rijbewijs moeten ingevoerd worden. Het is wel waar dat bromfietser klasse A vaak opgevoerd worden. Maar dat probleem zal niet opgelost worden door een rijbewijs in te voeren. Dan is het beter om meer te controleren op het opfokken van bromfietser. Meer controles met bijpassende sancties voor het rijden onder invloed van alcohol of drugs, voor de slechte staat van het voertuig en het niet dragen van de helm, zijn van essentieel belang. Het BIVV is dus geen voorstander van de invoering van een rijbewijs voor bromfietser klasse A, maar wel voor een verscherping van de controles, zodat het gebruik van een bromfiets klasse A gereguleerd blijft.

Het verlagen van het toegestane alcoholpromillage is dus zeker een belangrijke veiligheidsmaatregel voor jonge bestuurders van motorvoertuigen, maar deze maatregel blijkt niet geschikt te zijn voor een bestuurder van een bromfietser klasse A, vooral vanwege zijn maximumsnelheid. Het behouden van de categorie bromfietser klasse A zonder rijbewijs lijkt dus wel gerechtvaardigd op voorwaarde dat de controles van deze voertuigen niet uit het oog worden verloren.

Ludo KLUPPELS
Nina NUYTENS

9 op de 10 fietsongevallen zijn eenzijdige ongevallen

Dagelijks belanden er 60 fietsers op de spoed na een verkeersongeval. In 9 op de 10 gevallen is alleen de fietser zelf betrokken bij het ongeval. Vooral jongeren tussen 10 en 19 jaar en 50-plussers lopen het meeste risico. Dat zijn de eerste bevindingen die blijken uit een groot onderzoek¹ van het BIVV en de VUB bij de spoeddiensten van Belgische ziekenhuizen. Het is de eerste keer dat een dergelijke studie werd uitgevoerd.

Het aantal fietsongevallen wordt zwaar onderschat in de statistieken van de FOD Economie. Er zijn immers maar weinig fietsers die na een val de politie opbellen. Naar schatting ligt het aantal zwaargewonde fietsers 5 keer hoger in de realiteit ten opzichte van de officiële cijfers van de FOD Economie.

Studie op spoeddiensten

Om de exacte omvang van de problematiek van de fietsongevallen te kennen, heeft het BIVV, samen met de VUB een analyse gedaan van gegevens uit de spoeddiensten van alle ziekenhuizen in België. Zowel cases op spoeddiensten als hospitalisaties tussen 2009 en 2011 werden meegenomen in het onderzoek. Het is de allereerste keer dat op zo'n grote schaal ziekenhuiscijfers gebruikt worden.

Belangrijkste resultaten

- Gemiddeld komen er jaarlijks zo'n 22.000 fietsers op de spoedafdeling terecht. Dat zijn 60 fietsers per dag. Uiteraard zijn er pieken gedurende het jaar met hogere aantallen. Zo worden er in juni 3 keer meer fietsers in het ziekenhuis opgenomen dan in februari.
- Bijna 9 op de 10 fietsongevallen zijn eenzijdige ongevallen waarbij alleen

fietsers betrokken zijn. Het gaat dan om ongevallen waarbij fietsers tegen elkaar rijden of waarbij de fietser tegen een obstakel of een voetganger botst of om een val.

- Jongeren tussen 10 en 19 jaar en 50-plussers vormen de grootste risicogroep. In totaal is maar liefst 33% van de fietsers en 65% van de zwaargewonde fietsers die op de spoed belanden ouder dan 50 jaar. Ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn die ouder zijn dan 50 jaar, zijn dus ernstiger dan ongevallen met jongere personen. Dit is logisch: personen van zijn kwetsbaarder op oudere leeftijd en lopen een groter risico op breuken wanneer ze vallen.

Besluit

De overgrote meerderheid fietsongevallen zijn eenzijdige ongevallen. Kinderen en 50-plussers zijn het vaakst betrokken. Vandaar de noodzaak om hen te sensibiliseren rond het dragen van een fietshelm.

Daarnaast is het ook van groot belang dat de fiets technisch in orde is. Let erop dat uw remmen, lichten en uw fietsbel goed werken en in prima staat zijn.

Benoît GODART
Nina NUYTENS



Evolutie van de verkeersveiligheid van fietsers (2005-2015)

Jaar	Fietsers Doden 30 dagen	Gewonde fietsers	Totaal aantal slachtoffers fietsers	Letsel-ongevallen met fietsers	Zwaargewonde fietsers	Lichtgewonde fietsers
2005	71	8002	8073	7850	964	7038
2006	91	7757	7848	7606	909	6848
2007	90	7964	8054	7760	936	7028
2008	86	8036	8122	7908	905	7131
2009	88	8027	8115	7883	915	7112
2010	70	7737	7807	7546	867	6871
2011	70	8795	8865	8603	1029	7767
2012	69	8471	8540	8345	1002	7469
2013	73	8152	8225	7964	1044	7108
2014	76	9820	9896	9637	1048	8772
2015	83	9237	9320	9166	910	8327

1. De studie heet RECOVER (REGistratie en KOSTen van VERkeersongevallen).

115.000 verkeersslachtoffers in België sinds 1950

Iets meer dan 45 jaar geleden werd de zwartste bladzijde uit de geschiedenis van de verkeersveiligheid in België omgeslagen: in 1970, verloren er meer dan 3000 mensen het leven in het verkeer. Dat is vier keer zoveel als vorig jaar. En dat aantal steeg nog tot 3101 in 1972. Die piek was voor de overheden een ware shock. Vanaf dat moment zouden onze bestuurders de koe bij de hoorns vatten en een aantal radicale maatregelen invoeren. In iets meer dan vier decennia is er al een enorme vooruitgang geboekt, maar we zijn er nog lang niet.

Dat onze verkeersveiligheid al langer een probleem vormt, kan niemand ontkennen. In de gespecialiseerde lectuur sprak men er al over in 1903, naar aanleiding van de noodlottige rally Parijs-Madrid, waarbij de deelnemers voorbij zoefden met snelheden van meer dan 100 km/u. Deze problemen veranderden mettertijd, maar het verkeer heeft altijd al veel slachtoffers geëist.

Tussen 1950 en 2015 stierven in België bijna ongemerkt meer dan 115.000 personen. Dat zijn evenveel personen als het inwonersaantal van de stad Namen!

1950 - 1970 : onbezorgde tijden

Meer dan een derde van die verkeersdoden vielen tussen 1950 en 1970, hoewel er toen 5 tot 10 keer minder motorvoertuigen waren dan vandaag. De Belgische conjunctuur kende een grote bloei en het aantal wagens nam ieder jaar vrij snel toe. De auto was een nieuw verschijnsel

en groeide uit tot een statussymbool. De "ongemakken" (een duizendtal doden per jaar) werden beschouwd als de prijs die betaald moest worden voor de vooruitgang.

Het rijbewijs bestond nog niet en men kocht eerst een wagen alvorens te leren rijden. Hierbij kwamen nog andere problemen, zoals bijvoorbeeld rijden onder invloed, wat veel meer voorkwam dan nu. De Belgen moesten bovendien nog vertrouwd raken met de wagen, wat niet van een leien dakje liep: ongeveer 50% van de verkeersdoden waren voetgangers en fietsers. Dezen onderschatten vaak de kracht van de auto's, terwijl de bestuurders moeilijkheden ondervonden om hun voertuig met precisie te besturen of zelfs gewoon maar onder controle te houden. Zo werden in 1960 1.782 doden geregistreerd op een totaal aantal van 1.160.000 voertuigen, wat overeenkomt met 1 op 650. In 2015 waren er 732 doden op 7.175.162 voertuigen. Dat is dus in verhouding 1 op 9802, ofwel 15 keer minder!



Eén van de eerste campagnes, die dateert uit 1970

Niemand was zich echter bewust van het bloedbad dat werd aangericht op de weg. De kwaliteit van het wegennet nam toe, de auto's boden steeds meer comfort en werden steeds krachtiger. Waarom

zich dan zorgen maken om een probleem waaraan bovendien zeer weinig aandacht werd besteed in de pers?

Pas vanaf het midden van de jaren '60 drong de ernst van de situatie door. Dit besef leidde onder meer tot de oprichting van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid (HRVV), tot de eerste sensibilisatiecampagnes en tot de invoering van het rijbewijs.

1970 - 2000 : bewustwording en nieuwe maatregelen

Ondanks dit alles was het wachten tot 1970, het jaar waarin de kaap van 3.000 doden werd overschreden, alvorens de overheid de koe bij de hoorns vatte en ingrijpende maatregelen nam.

In 1971 mislukte een eerste poging om een snelheidsbeperking van 90 km/u in te voeren op onze wegen (behalve autosnelwegen en wegen met 2 x 2 rijstroken), maar de toon was gezet. De slogan "mijn auto, mijn vrijheid" blijft echter nog twee jaar overeind. In 1973, één jaar nadat een triest historisch record werd bereikt (3.101 doden), werden er snelheidsbeperkingen ingevoerd in het kader van de oliecrisis. In 1974 werd de beperking van 120 km/u op



In 1973 was de gordel nog niet verplicht, maar wel ten zeerste aangeraden.

de autosnelwegen en 90 km/u op de andere wegen, definitief ingevoerd. Dit was het begin van een hele reeks maatregelen die de verkeerssituatie aanzienlijk verbeterden. In 1984 lag het dodencijfer voor de eerste maal opnieuw lager dan 2.000 en in 1995 was dit cijfer gedaald tot minder dan 1.500.

2000-2010 : aanzienlijke vooruitgang

In de periode van 1973 tot 2013 steeg het aantal voertuigkilometers met 209%. Wanneer we alleen naar de evolutie sinds 2000 kijken, zien we een stijging van het aantal voertuigkilometers van 13%. Het

sprekt voor zich dat het aantal verkeersslachtoffers en ongevallen met lichamelijke schade in verhouding zijn met het aantal voertuigkilometers dat op het Belgische grondgebied wordt afgelegd. Hoe hoger het aantal afgelegde kilometers, des te hoger het risico op letselongevallen.

Wanneer we echter het 'ongevalsrisico' (aantal letselongevallen per miljard afgelegde kilometers) en het risico op overlijden op de weg analyseren, stellen we vast dat die cijfers tussen 2000 tot 2013 met respectievelijk 22% en 40% zijn gedaald.

In 2015 vielen er 732 verkeersdoden te betreuren. Dit betekent dat er geen verbetering meer is sinds de twee afgelopen

jaren (724 in 2013, 727 in 2014). De tussentijdse doelstelling van 630 doden maximum in 2015 werd dus lang niet behaald. Er is echt een ommezwaai nodig om deze onrustwekkende tendens te keren. Ook de goede voornemens die tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in december vorig jaar werden besproken, moeten geconcretiseerd worden. Het zal een uitdaging worden om de doelstelling van 2020 te behalen, maar het aantal verkeersdoden zou tegen dan toch al significant moeten gedaald zijn.

Benoit GODART
Nathalie FOCANT

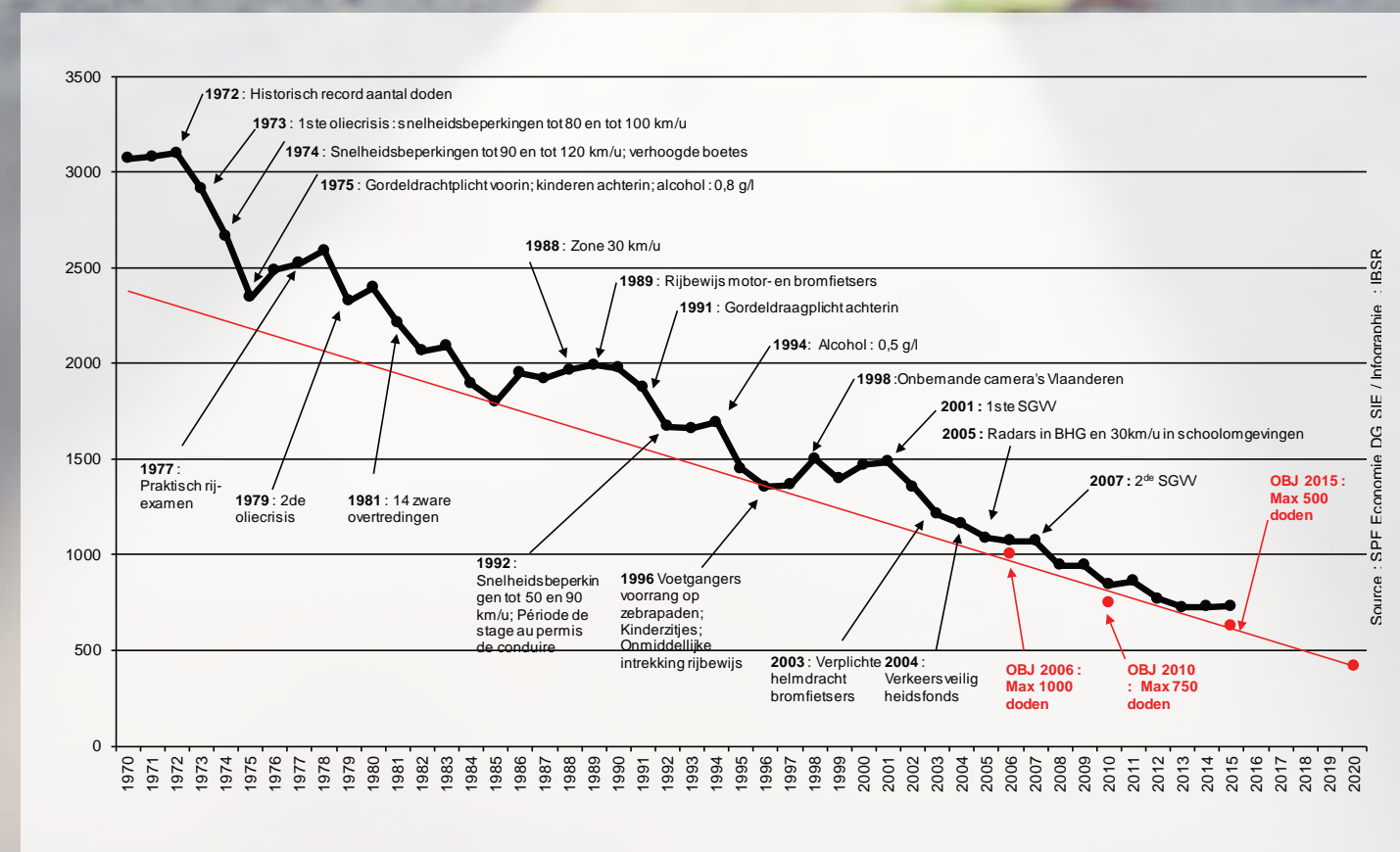


1. Depuis quand ? Les origines des choses de la vie quotidienne, Editions du Club France Loisirs, Paris, 1982.

VERKEERSVEILIGHEID: ENKELE OPVALLENDE MAATREGELEN

- 1958 rijden onder invloed: 1,5‰ - bloedafname
- 1959 veralgemening van de autokeuring
- 1967
 - rijbewijs: theoretisch examen
 - rijden onder invloed: ademtest
- 1968 60 km/u in de bebouwde kom
- 1971
 - verplichte aanwezigheid van gehomologeerde gordels vooraan in nieuwe voertuigen
 - 90 km/u op wegen met maximaal drie rijstroken buiten de bebouwde kom
- 1973 economische maatregelen: 80 km/u op de wegen en 100 km/u op autosnelwegen en op wegen met 2 x 2 rijstroken
- 1974 120 km/u op autosnelwegen en op wegen met 2 x 2 rijstroken + 90 km/u op de andere wegen
- 1975
 - gordeldraagplicht voorin + kinderen moeten achterin plaatsnemen
 - 13 zware overtredingen
 - toegelaten promillage: 0,8‰
- 1976 helm draagplicht voor bromfietzers klasse B
- 1977 rijbewijs: praktisch examen / attest voor bromfietzers
- 1978 woonerven
- 1981 14 zware overtredingen
- 1984 verplichting dimlichten voor motoren en bromfietsen
- 1988 zones 30
- 1989
 - minimum profieldiepte van de banden: 1,6 mm
 - rijbewijs motorfietzers en bromfietzers

- 1991 gordeldraagplicht achterin
- 1992
 - 50 km/u in de bebouwde kom + 90 km/u op wegen met 2 x 2 rijstroken zonder fysieke scheiding
 - rijbewijs: stageperiode
- 1994 rijden onder invloed: 0,5‰
- 1996
 - voorrang voor voetgangers op voetpaden
 - beschermingsmiddelen voor kinderen (kinderzitjes,...)
- 1997 voorrang voor verkeer op rotondes
- 1998
 - nieuw rijbewijs A voor motorfietzers
 - nieuwe medische criteria
 - onbemande camera's
- 1999 wetgeving drugs in het verkeer
- 2000
 - verplichting van handenvrije GSM-kit
 - richtlijn inzake verkeersagressie
- 2004
 - invoeren van 30 km/u in de onmiddellijke nabijheid van scholen
 - beperkt eenrichtingsverkeer voor fietsers
- 2006
 - autozitjes voor kinderen kleiner dan 1,35 m
 - hervorming van de rijopleiding
- 2007
 - inhaalverbod voor vrachtwagens
 - voortbewegingstoestellen
 - reflecterend veiligheidshesje
- 2011 dagrijverlichting voor nieuwe voertuigen
- 2013 wijzigingen in de rijopleiding
- 2014
 - ritsprincipe
 - nummerplaat voor alle bromfietsen en lichte vierwielers
- 2016 wetgeving elektrische fietsen



2015, een zwart jaar voor de motorrijders op onze wegen: + 15 doden

Volgens de officiële statistieken van de FOD Economie zijn er vorig jaar 732 mensen overleden na een verkeersongeval tegenover 727 in 2014. Dat is een lichte stijging van 0,7%. De situatie verschilt van gewest tot gewest. In Wallonië is het aantal doden gestegen met 6,9%. In Vlaanderen en Brussel is het aantal doden gedaald. In het voorbije jaar kwamen er vooral meer motorrijders (+15) om het leven; in de provincie Luxemburg vielen er zelfs 24 doden meer. In de volgende maanden zal het kenniscentrum van het BIVV deze cijfers grondig analyseren om de oorzaken van deze resultaten te achterhalen.

Daling van het aantal ongevallen maar stijging van het aantal doden

Het aantal doden is het afgelopen jaar lichtjes gestegen op onze wegen: +0,7% ten opzichte van 2014 (ofwel 732 doden in plaats van 727). Ter herinnering, in 2013 vielen er 724 doden. Dat betekent dat we voor het tweede jaar op rij een lichte stijging van het aantal doden op onze wegen vaststellen. Deze stijging betekent dat België zich nog verder verwijderd van de doelstellingen die tegen 2020 werden vastgelegd (maximum 420 verkeersdoden).

Evolutie 2014-2015 aantal geregistreerde letselongevallen en slachtoffers in België

	2014	2015	Evolution 2014-2015 En chiffres absolus	Evolution 2014-2015%
Accidents corporels	41.481	40.303	-1.178	-2,8%
Total victimes	53.975	52.571	-1.404	-2,6%
Décédés 30 jours	727	732	+5	+0,7%
Blessés	53.248	51.839	-1.409	-2,3%

Gegevensbron: FOD Economie, AD Statistiek; Infografie: BIVV

Daarentegen zijn wel het aantal gewonden (van 53.248 naar 51.839, of -2,6%) en het aantal letselongevallen (van 41.481 naar 40.303, of -2,8%) gedaald in 2015.

Contrasten tussen de gewesten

Stijging van het aantal doden in Wallonië, daling in Vlaanderen.

Ten opzichte van 2014, werden er in Wallonië 21 doden meer geregistreerd (van 305 naar 326, +6,9%). Deze stijging betekent het einde van een continue daling sinds 2011. Het aantal doden is quasi stabiel gebleven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten opzichte van 2014 (van 29 doden naar 28). Dit aantal varieert niet veel meer sinds 2010. Het Vlaams Gewest is het enige gewest waar we een echte daling van het aantal verkeersdoden opmerken (van 393 naar 378, -15). Dit aantal schommelt lichtjes sinds 2012, maar is over het algemeen stabiel.

Daling van het aantal ongevallen in Wallonië en Vlaanderen

Zowel het aantal ongevallen als het aantal gewonden zijn gedaald in Wallonië (-2,3% en -2,1%) en in Vlaanderen (-3,7% en -3,4%). Daarentegen is er een stijging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: +1,3% voor de ongevallen; +1,2% voor de gewonden.

Stijging aantal doden en ongevallen in Luxemburg

De provincie Luxemburg is de enige provincie in het land waar zowel het aantal ongevallen (+9,6%) als het aantal doden (van 35 tot 59) gestegen zijn. Ook de provincie Henegouwen kent een grote stijging van het aantal doden 30 dagen: van 103 naar 119. Daarentegen noteerden we in de provincie Namen een laagterecord wat het aantal doden 30 dagen betreft (van 65 naar 48).

In Vlaanderen stijgt alleen het aantal doden in Oost-Vlaanderen (van 80 naar 97). Antwerpen en Limburg behaalden een laagterecord qua aantal doden 30 dagen (80 en 64).

Tendens in functie van het type weggebruiker

Stijging van het aantal doden bij motorrijders

De belangrijkste stijging van het aantal doden wordt geobserveerd bij de motorrijders (van 85 naar 100). Ook het aantal dodelijke slachtoffers bij de bromfietzers is gestegen, maar in mindere mate (van 17 naar 19). In totaal zorgen gemotoriseerde tweewielers voor ongeveer 1 op de 6 van de dodelijke slachtoffers op onze wegen. De zachte weersomstandigheden, vooral op het einde van het jaar, kunnen voor een stuk deze stijging bij de gemotoriseerde tweewielers verklaren.

We merken graag op dat 2016 niet zo best begonnen is voor deze categorie weggebruikers: volgens de barometer van

de verkeersveiligheid, is het aantal doden ter plaatse bij de gemotoriseerde tweewielers van 13 naar 15 gestegen in het eerste trimester in vergelijking met dezelfde periode in 2015.

Besluit

Na een stijging in 2014, daalt het aantal letselongevallen en gewonden opnieuw. De evolutie van het aantal doden 30 dagen is echter minder gunstig. Voor het tweede jaar op rij is er een stijging in 2015. Dit is

vooral te wijten aan een sterke stijging van het aantal doden in Wallonië.

Ook verontrustend is de stijging van het aantal doden bij de motorrijders, zelfs na een jaar waar het aantal slachtoffers opvallend gedaald was.

Benoit GODART



Reflecterende verf op kledij: werkt dat?

Sinds kort, worden er “retroreflecterende” verfsprays verkocht die men op kledij kan spuiten om beter zichtbaar te zijn in het donker. De verf beschadigt de kledij niet en verdwijnt bij het wassen. Het BIVV heeft deze sprays uitgetest om te kijken of ze effectief zijn en kunnen bijdragen aan een betere verkeersveiligheid.

Om effectief te zijn, moet de “retroreflecterende” verf goed zichtbaar zijn wanneer er een lichtstraal op schijnt en onzichtbaar in andere omstandigheden. Zo zou de verf een alternatief kunnen vormen voor de fluohesjes, die vaak onpraktisch of omslachtig bevonden worden. Maar als de spray niet voldoet aan de verwachte resultaten, kan het de zwakke weggebruikers anderszijds een vals gevoel van veiligheid geven.

Tijdens een onderzoek hebben we verf-stalen getest op verschillende stoffen die vaak buitenshuis gedragen worden en ook op bouwmaterialen. We hebben ook een aantal stalen, al dan niet voorzien van een waterafstotende laag, blootgesteld aan verschillende weersomstandigheden (regen, zon, vochtigheid,...). De coëfficiënten van de retroreflectie van deze stalen hebben we vergeleken met de geldende normen (ISO 20471 en CE 1150) voor veiligheidskledij zoals fluohesjes.

Methodologie en materialen

Er werden twee types verf getest: een onzichtbare verf om op stof te gebruiken (verf A) en een gemetalliseerde verf om op structurele materialen te gebruiken zoals hout of metaal (verf B). De eerste verf A

werd getest op 3 verschillende stoffen: katoen, polyester (“polar”) en polyamide (“nylon”). Verf B werd op katoen en polyester aangebracht, alsook op hout en reeds geverfd metaal. Door verf B ook op stof te testen konden we evalueren of deze verf geschikt zou zijn om er permanente markeringen op te maken. De kledij werd gedurende 48u blootgesteld aan verschillende weersomstandigheden: regen, droog weer en ochtendmist.

Resultaten

In de meeste gevallen is gebleken dat de blootstelling aan de weersomstandigheden een negatief effect had op de retroreflectie van verf A, behalve bij polyamide en rode polyester.

De drie stalen die het beste resultaat gaven, waren de stalen op een polyamide oppervlak. Verf A zag er wel zeer uitgesproken metallic uit op dit type stof, in plaats van dat ze onzichtbaar bleef.

Verf B gaf betere resultaten dan verf A op stof. Bijvoorbeeld op blauw polyester had

de verf een retroreflectie-coëfficiënt van 21,6 cd/lx/m² terwijl verf A niet beter deed dan 5,2 cd/lx/m².

Een aanrakingstest heeft echter aangetoond dat verf B minder goed op de stof bleef dan verf A. In feite ging de verf er al af door eenvoudig met de vinger over de stof te wrijven.

De resultaten die we verkregen op wit katoen zijn te wijten aan het feit dat de verf bijna volledig verdwenen was na een blootstelling van 48u.

De stalen op hout en metaal gaven de beste resultaten, met op sommige platen meer dan 70 cd/lx/m².

Behalve op de vest in polyamide/rode polyester, was de regen de oorzaak dat er een deel van de verf afgegaan was. Dat we een waterafstotend product gebruiken, leverde geen opmerkelijke verschillen op bij de resultaten. Bij de vest in polyamide/rode polyester is het mogelijk dat deze behandeld werd met een beschermend product, nog voor de testen gedaan werden. De verf is daardoor op de oppervlak-

te van de kledij blijven hangen, maar dit product is mogelijk uitgevaagd doordat de vest blootgesteld werd aan verschillende weersomstandigheden. Deze hypothese wordt nog bevestigd door het feit dat de verf op de oppervlakte van de stof is gebleven, waardoor de vest er tegelijkertijd minder aantrekkelijk uitziet door de metallic kleur.

Besluit

Gezien de resultaten, kan het BIVV het gebruik van dit type retroreflecterende verf niet aanraden als alternatief voor veiligheidskledij.

Hoewel de onzichtbare verf, indien ze correct wordt toegepast, ervoor zorgt dat je

beter gezien kan worden, werkt het toch minder goed dan de traditionele fluohesjes. De fluohesjes zijn daarom veruit de beste keuze om in het donker beter gezien te worden. Indien er geen gehomologeerde kledij voor handen is, kan de onzichtbare retroreflecterende verf wel een goede manier zijn om beter gezien te worden, maar de gebruiker moet zich dan wel bewust zijn van de beperkte werking ervan.

De metallic verf geeft wel goede resultaten op hout, wanneer ze goed gespoten wordt. Zo zou de verf in sommige situaties een positief effect kunnen hebben op de zichtbaarheid van gevaarlijke obstakels. Toch zouden er nog verdere tests moeten gebeuren om te bepalen of deze verf een haalbare oplossing zou kunnen zijn in ver-

gelijking met andere waarschuwingselementen die momenteel gebruikt worden zoals reflecterende borden of paaltjes.

Kortom, het BIVV is wel tevreden met het initiatief en ziet wel potentieel in bepaalde producten. De verf heeft een groot aanpassingsvermogen en kan in principe van elk kledingstuk een retroreflecterend oppervlak maken. Deze kwaliteiten kunnen ervoor zorgen dat de zwakke weggebruikers beter zichtbaar zijn voor de andere, gemotoriseerde, weggebruikers. Gezien de vooruitgang van de technologie blijft het fluohesje (dat gehomologeerd werd met ISO20471 of CEN1150) momenteel de beste oplossing wanneer men zich in het donker moet verplaatsen.

Grégory DUGERNIER



Hoe alcoholverbruik meten voor een rijgeschiktheidsevaluatie?

Tijdens een rijgeschiktheidsexamen wenst de arts vaak meer te weten te komen over het alcoholverbruik van de bestuurder tijdens de afgelopen maanden. Het BIVV heeft, in samenwerking met UGent, een onderzoek uitgevoerd om na te gaan welke analysemethoden het meest doeltreffend werken.

Waardevolle gegevens uit het laboratorium

Wanneer een chauffeur aangehouden wordt wegens dronken sturen of in recidive, dan legt de rechter een herstelonderzoek op als bijkomende voorwaarde om het rijbewijs terug te krijgen na verval. Dit herstelonderzoek bestaat uit een medisch en een psychologisch onderzoek en heeft als doel om na te gaan of de persoon rijgeschikt is bevonden.

Het medisch onderzoek bestaat uit een grondige anamnese, een klinisch onderzoek en indien de arts het nodig acht kan hij de medische geschiktheid afhankelijk stellen van het ondergaan van een bloedanalyse in geval van alcoholovertreding. De informatie die een kandidaat aanlevert tijdens een herstelonderzoek is steeds on-

derhevig aan een bepaalde sociale wenselijkheid en tegen dit licht is de informatie van de labo-analyse waardevol.

Biomarkers

Om het alcohol verbruik te meten in het kader van een rijgeschiktheidsonderzoek wordt in België de analyse van indirecte biomarkers gebruikt zoals CDT, GGT en AST, ALT en MCV. Het BIVV heeft in samenwerking met NICC en UGent een onderzoek uitgevoerd om het nut en gebruik van directe ethanol markers te exploreren via methodes die niet- of minimaal invasief zijn. Volgende 3 gevalideerde methodes werden getest: Ethylgluconoride (EtG) in het haar en de urine, ethyl sulfaat (EtS) in urine phosphatidylethanol (PEth) in C-DBS (capillary dried blood spots). 50 vrijwilligers die herstelonderzoeken aflegden in verschillende vestigingen van het BIVV werden getest op alle verschillende markers, die op de dag van het herstelonderzoek werden afgenomen.

Resultaten

Uit de resultaten blijkt dat de parameters EtG uit haar en C-DBS PEth meer sensitief zijn om alcohol te detecteren dan

de gebruikelijke indirecte parameters. De metingen geven elk informatie over een verschillende periode van verbruik. Zo zijn de metingen uit de urine informatief over de alcoholconsumptie van de afgelopen dagen, voor C-DBS is dat ongeveer een maand en een haaranalyse levert informatie op over een periode van meer dan 6 maanden. Op basis van deze bevindingen werd een voorstel gemaakt om aan de hand van de combinatie van verschillende metingen een uitspraak te kunnen doen over de problematiek (zie schema hieronder). Belangrijke kanttekening hierbij is wel dat de diagnose van verslaving of middelproblematiek steeds verbonden is aan de relatie van het product en de persoon en zich niet beperkt tot het verbruik van het product.

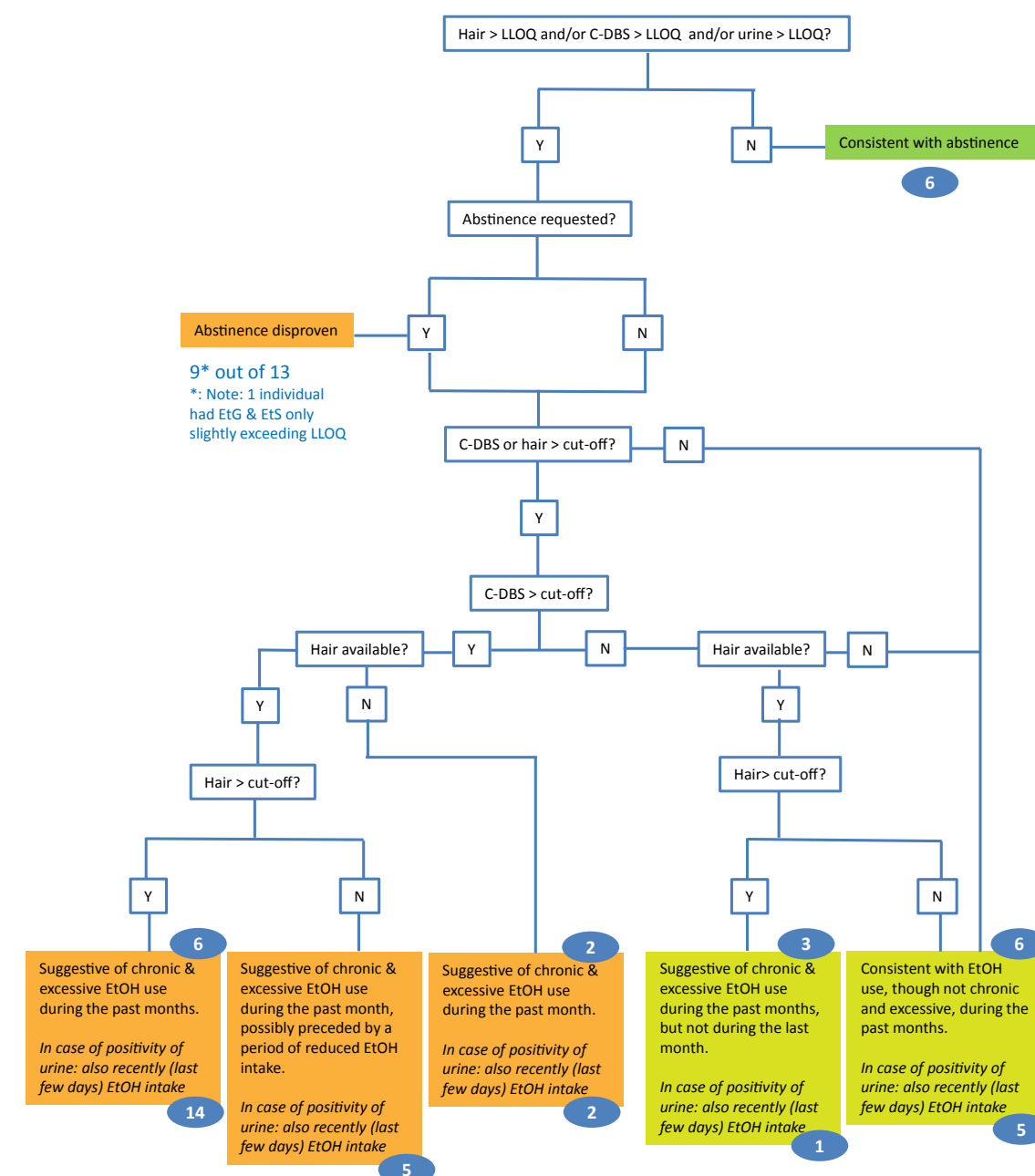
Besluit

Conclusie van dit onderzoek was dat het gecombineerd gebruik van meerdere strategieën tot betere inferentie leidt over het verbruik van alcohol voor de afname. Het gebruik van minimaal invasieve methodes zoals C-DBS en haar en urine biedt mogelijkheden om het proces van herstelonderzoeken te verbeteren.

Anneleen POLL



Direct EtOH markers in fitness-to-drive assessment



Color Code:

Influence on the fitness-to-drive decision:

- Positive influence
- Moderately positive influence (depending on context): EtOH use (though not chronic & excessive) and/or reduced EtOH use during the past month
- Negative influence

Belgen, 2^{de} slechtste leerling op de Franse wegen

Ondanks alle waarschuwingen kregen in de eerste 5 maanden van 2016 bijna 135.000 landgenoten een bekeuring voor overdreven snelheid. Belgen zijn hiermee, samen met de Luxemburgers, de slechtste leerlingen op de Franse wegen.

Elk jaar gebeuren er in Frankrijk meer dan 10 000 letselongevallen en vallen er meer dan 700 verkeersdoden in de twee vakantieperiodes. Hoofdoorzaak van de meeste ongevallen is nog steeds overdreven snelheid.

Snelheid: Belgen zijn slechte leerling

Tussen 2011 en 2015, was er van versnelling van het aantal pv's dat door onze landgenoten ontvangen werd.

Elke week worden in Frankrijk meer dan 7600 Belgen geverbaliseerd voor overdreven snelheid. Voor de eerste 5 maanden van 2016, zijn er al ongeveer 135 000 Belgen die een boete hebben opgelopen. Als we dit tempo aanhouden, gaat het aantal boetes van 2015 overtroffen worden.

Wanneer je naar de cijfers kijkt, in functie van het aantal inwoners, kunnen we vaststellen dat van alle Europese lidstaten, de Belgen samen met de Luxemburgers het meest geflitst worden in Frankrijk. Gemiddeld krijgen de Belgen 11x meer pv's dan de Engelsen en 7x meer pv's dan de Duitsers. Dit is opvallend aangezien de Engelsen en de Duitsers zich talrijker in Frankrijk begeven dan onze landgenoten.

EU-land	Aantal pv's voor snelheidsinbreuken in 2015	Aantal pv's per 1000 inwoners
Luxemburg	100.516	179
België	395.863	35
Nederland	362.426	21
Portugal	186.825	18
Roemenië	178.318	9
Spanje	379.325	8
Italië	419.656	7
Duitsland	374.171	5
Polen	157.679	4
Groot-Brittannië	200.588	3

Nieuwigheden die niet zo bekend zijn bij de Belgen

De veranderingen in internationale uitwisselingsakkoorden met België hebben ervoor gezorgd dat het nationaal agentschap voor automatische behandeling van overtredingen (ANTAI), de boetes rechtstreeks naar de Belgische overtreeders kan sturen.

Via de site www.antai.fr zijn er sinds kort nieuwe diensten beschikbaar voor Belgische bestuurders die een boete hebben gekregen:

- overtreeders kunnen de verschillende etappes volgen waarin het boetedossier zich bevindt;
- overtreeders die beboet zijn door een radarcontrole kunnen ook online en gratis hun boete betwisten, als ze daar gegronde argumenten voor zouden hebben. Door het online te doen, besparen ze bovendien op de verzendingskosten.

Risico's die de Belgen lopen in Frankrijk

Het is belangrijk om even stil te staan bij de mogelijke gevolgen voor de Belgen die in het buitenland een overtreding begaan. Vooral als ze door de Franse ordiediensten worden tegengehouden:

- een directe storting van een forfaitair bedrag;
- in het geval dat je niet betaalt, kan je voertuig in beslag worden genomen;
- een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, zelfs een inbeslagname van het voertuig bij ernstige overtredingen.




Herhaling van de snelheidsregels in Frankrijk

Hieronder vind je de belangrijkste verkeersregels en snelheidslimieten die gelden in Frankrijk. Belangrijk: bij regen daalt de snelheidslimiet niet alleen automatisch op de autosnelweg, maar ook op de wegen buiten de bebouwde kom.



Snelheid

Over het volledige Franse wegnnet, geldt er een maximumsnelheid. Hoeveel je precies mag rijden wordt telkens aangegeven bij de overgang naar een andere snelheidslimiet. Bij slecht weer verlaagt de maximum toegelaten snelheid.

	NORMALE VERKEERS-OMSTANDIGHEDEN	BIJ REGEN OF ANDERE NEERSLAG	ZICHTBAARHEID MINDER DAN 50 METER
Autosnelweg	 130	110	50
Stedelijke autosnelweg en tweevakbaan met centrale middenberm	110	100	50
Andere wegen	 90	80	50
Bebouwde kom	 50	50	50

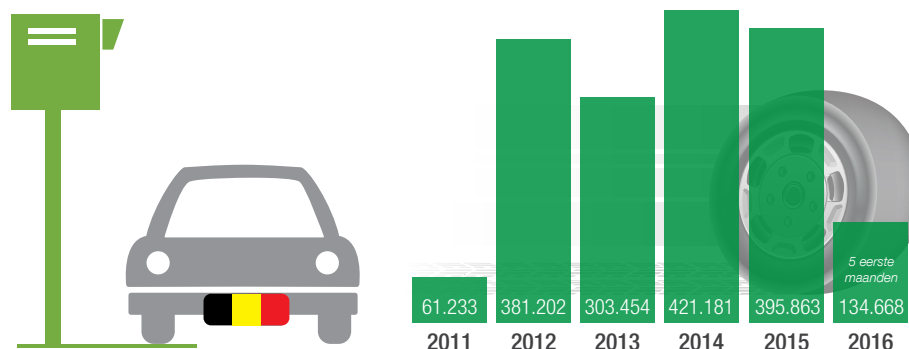
Sancties: Reed je maximum 20 km/u te snel (buiten de bebouwde kom), riskeer je een boete van €68*. Reed je meer dan 20 km/u te snel, maar minder dan 50km/u te snel, dan ben je strafbaar met een boete van €135*. Reed je 50 km/u te snel of meer, dan riskeer je een boete van maximum €1500 en een immobilisering of inbeslagname van het voertuig. Het is verboden om een radardetector te bezitten, te vervoeren of te gebruiken. Indien je deze maatregel niet naleeft, ben je strafbaar met een boete van €1500.

Conclusies

Buitenlandse bestuurders zijn in de EU zone goed voor ongeveer 15% van het totaal aantal boetes. Maar in Frankrijk ligt dat aandeel hoger met 21% en zelfs 25% in de zomer (50% in de grensstreek). Daarom is het belangrijk om de Belgische bestuurders op te roepen tot voorzichtigheid en hen te wijzen op een aangepast rijgedrag op de Franse wegen, ook na afloop van hun vakantie.

Benoît GODART

Evolutie van aantal Belgen die in Frankrijk geflitst werden



Heropgestarte 'Middagen van de Verkeersveiligheid' meteen een succes!

Op 14 juni 2012 bracht het BIVV voor het eerst verschillende betrokkenen samen om door te denken rond enkele interessante thema's tijdens de "Middagen van de Verkeersveiligheid". Politici en mensen uit het werkveld worden op zo'n middag geconfronteerd met enkele experts die hun onderzoek of hun visie ter discussie voorleggen. Het initiële initiatief werd een tijdje stopgezet maar ondertussen terug hernomen sinds juni van dit jaar. En het thema deze keer was: de rijopleiding.

Een nieuw elan

Na de hertekening van de politieke bevoegdheden en ook de vernieuwde opdracht van het BIVV, leek een heropstart van een dergelijk overleg meer dan gewenst. De focus van de middagen ligt nu nog sterker op de politieke wereld. Gezien de gewesten nu een ruimere bevoegdheid hebben inzake verkeersveiligheid, kiest het BIVV ervoor om voor elk parlement (gewesten en federaal) thema's aan te bieden die binnen hun bevoegdheid passen.

Deze initiatieven worden georganiseerd in overleg met de verschillende betrokken kabinetten. Bij de invulling ervan doet het BIVV beroep op zowel internationale experts als regionale collega's (AWSR, VSV, Brussel Mobiliteit).

Vlaanderen bijt de spits af

Het Vlaamse Parlement gaf als eerste groen licht voor de vernieuwde 'Middagen van de

Verkeersveiligheid' die op 23 juni plaatsvond in een van de commissiezalen. Het thema van die middag was 'rijopleiding'. Een brandend actueel thema. Het BIVV is net klaar met een brede studie rond de rijopleiding en minister Weyts heeft samen met de werkgroep van het Vlaams Huis van de verkeersveiligheid een grondige vernieuwing van de rijopleiding voorbereid.

De aanwezige Vlaamse parlementsleden kregen drie korte uiteenzettingen te horen. Eerst presenteerde Gregor Bartl (directeur van het 'alles-fürherschsein'-instituut) zijn ervaringen met de nascholingscursus voor beginnende bestuurders in Oostenrijk. Hilde Bruynseels van het VSV gaf een overzicht van de stand van zaken van de werkgroep rond de vernieuwing van de rijopleiding. Het BIVV presenteerde zijn nieuwe studie over de effecten van de 'Graduated Driver Licensing' systemen en projecteerde een ideaalbeeld voor de opleiding in ons land.

Vanuit de aanwezige politici kwamen er heel wat vragen en werd deze formule als verrijkend ervaren.

De 'ideale' rijopleiding

De rijopleiding is één van de tools om de verkeersveiligheid van hoofdzakelijk beginnende bestuurders te verbeteren. En helaas scoren we op dit vlak in ons land niet zo best. Het aantal beginnende bestuurders die omkomen in een verkeersongeval is in ons land bijna het hoogst in vergelijking met andere Europese landen.

De rijopleiding is natuurlijk niet de enige factor die daartoe bijdraagt, maar het is wel een belangrijk en misschien zelfs doorslaggevend startpunt voor kandidaat-be-

stuurders. Al decennia sleutelen experts in heel Europa aan de rijopleidingen. Ook in België moesten de inhoud, de lengte én de structuur van de opleidingen dringend in vraag gesteld worden.

Alvast één voordeel van het feit dat we zo lang gewacht hebben met het overgaan tot actie: er zijn intussen genoeg goede voorbeelden uit het buitenland om onze eigen ideale rijopleiding op te baseren. Want op verschillende vlakken kunnen we nog leren. Zo volgen kandidaat-bestuurders in alle Europese lidstaten verplicht minstens enkele uren rijles bij professionele rijinstructeurs. België is daarop de enige uitzondering.

De vrije opleiding afschaffen? Geen goed idee!

Hiermee pleiten we er niet voor om de vrije opleiding af te schaffen. Die vrije opleiding biedt namelijk ook een belangrijk voordeel: de kandidaat-bestuurder kan zo immers langer en veelvuldig oefenen. Dat is iets wat een rijsschool slechts in beperkte mate kan aanbieden. Langer oefenen blijkt in vele evaluatiestudies met betrekking tot het leren rijden juist een doorslaggevende factor te zijn. In Amerika en de Oceanische staten maakt men al decennia lang gebruik van een getrapte opleiding die gespreid is over jaren. In een eerste fase mag men enkel rijden onder begeleiding (= leerfase), dan volgt er een periode waarin men zelfstandig kan leren rijden, maar onder strenge restricties inzake passagiers, tijdstippen en alcohol (= oefenfase). Pas daarna (en dan zijn er vaak meer dan 15

maanden gepasseerd) kan men een volwaardig rijbewijs bekomen.

Tevens bleek uit verschillende onderzoeken dat de inkorting van deze periode van vrije opleiding en het feit dat ze vervangen wordt door het volgen van een professionele scholing eerder een negatief effect had op het aantal ongevallen. Lang oefenen onder bepaalde omstandigheden is dus doorslaggevender dan een goede instructie.

In Oostenrijk werd vastgesteld dat de invoering van een terugkomdag, na enkele maanden met een volwaardig rijbewijs te hebben gereden, nog een extra vermindering van het aantal ongevallen bij jongeren met zich meebracht.

Dat deed ons besluiten dat een optimale rijopleiding een combinatie zou moeten zijn van een leerfase met een professionele begeleider en een uitgebreid oefenprogramma met een vrije begeleider. En deze opleiding zou zich best spreiden over ongeveer 1 jaar alvorens men een volwaardig rijbewijs kan behalen. Tevens zien we dat een nascholing waarbij de nadruk vooral ligt op zelfreflectie en het werken aan risicoperceptie en zelfkennis zeker een goede oplossing is.

Er staan nog middagen op de agenda

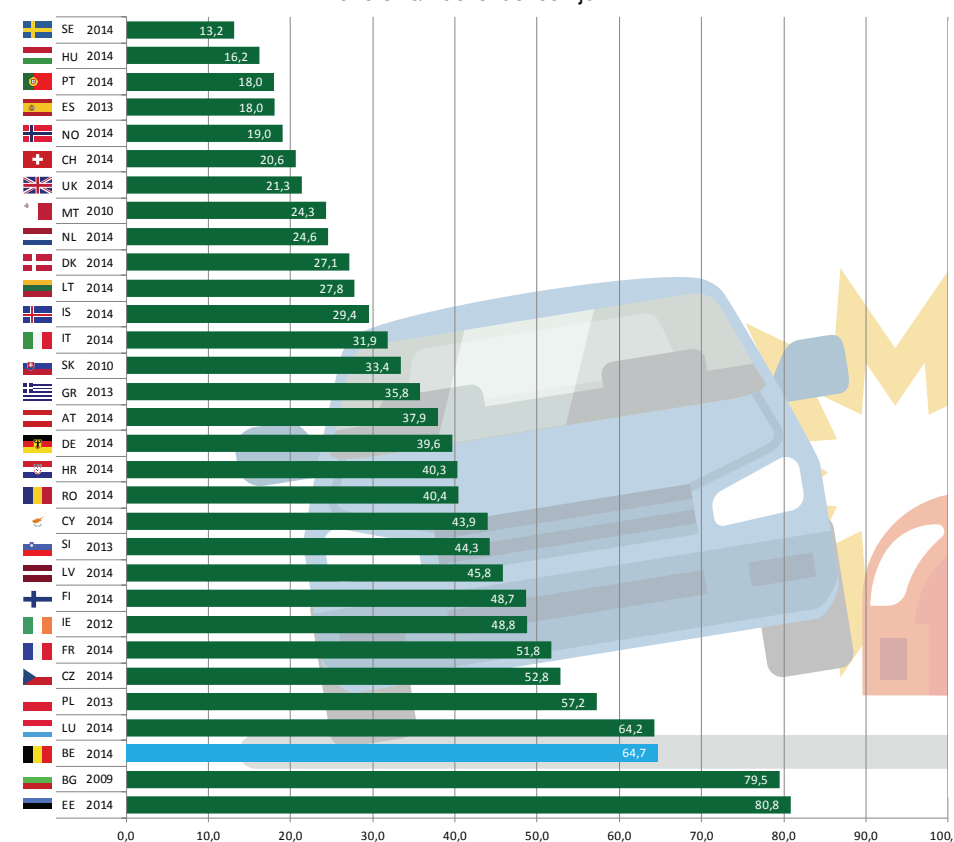
Dat onze eerste herneming van de 'Middagen van de Verkeersveiligheid' niet onopgemerkt voorbij ging, was te merken in een opiniestuk dat in Trends op 29 juni verscheen en dat overgenomen werd door het vakblad van de Nederlandse rijinstructeurs verkeerspro.nl.

Ondertussen worden verdere contacten gelegd met de andere regionale Kabinetten en Parlementen om ook daar een vernieuwde 'Middag van de Verkeersveiligheid' te organiseren. Het thema zal uiteraard afhankelijk zijn van de heersende actualiteit en de samenwerking met de regionale organisaties.

Ludo Kluppels



Aantal verkeersdoden bij automobilisten 18-24 jaar per miljoen inwoners van dezelfde leeftijd



Bron: http://ec.europa.eu/transport/road_safety - Infografie: BIVV

« Smart Phones, Smart Drivers »

Volgens een nieuwe enquête van het BIVV, gebruikt meer dan 1 jongere op de 5 die een smartphone bezit, minstens 1 keer per rit zijn toestel tijdens het rijden. Ze surfen daarbij vooral naar de sociale media zoals Facebook, Whatsapp en Snapchat in de auto. Het BIVV en Telenet sloegen de handen in elkaar met de nieuwe sensibiliseringscampagne 'Smart Phones, Smart Drivers', die jongeren moet waarschuwen voor de gevaren van smartphonegebruik achter het stuur.

Resultaten van de enquête van het BIVV¹

6% van de jongeren verknocht aan hun smartphone

Meer dan 1 op de 5 van de ondervraagde bestuurders (23%) die jonger zijn dan 34 jaar gebruikt hun smartphone minstens 1 keer per rit. Dat is meer dan voor de categorie 35-54 jaar (20%) en de 55+ (8 %). 6% van de jongeren gebruikt hem zelfs systematisch, meer dan 3 keer per traject. In het algemeen, gebruikt 8 op de 10 ondervraagden zijn smartphone maar af en toe.

Telefoneren zonder handsfree kit: vooral in Wallonië

Twee derde van de ondervraagden gebruikt hun smartphone om een sms of mail te lezen (66%) of om er een te sturen (64%). De jongeren sturen vaker een sms of mail (69%) dan de categorie 34-55 jaar (63%) en de 55-plussers (42%). Dat is gevaarlijk gedrag, zeker als je weet dat je 23 keer meer kans maakt op een ongeval als je een sms verzendt achter het stuur,

zo blijkt uit onderzoek van de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

Ook opmerkelijk: 45% van de bevrageden belt nog steeds niet handsfree. Niet handsfree bellen is gedrag dat opvallend vaker voorkomt in Wallonië (56%) dan in Vlaanderen (36%).

Facebook en Whatsapp achter het stuur

Facebook (21%) en Whatsapp (19%) zijn veruit de populairste apps achter het stuur bij jongeren. Ook Instagram (9%) en Snapchat (8%) zijn populair.

Eén op de 10 ondervraagden gebruikt zijn smartphone op de autosnelweg

Ruim de helft (51%) van de bevrageden grijpt naar zijn smartphone voor een rood licht of overweg. Dat is zeker verboden, maar vanuit verkeersveiligheidsstandpunt niet uitzonderlijk gevaarlijk, maar het hindert wel aanzienlijk de mobiliteit en de doorstroming omdat ze trager reageren als de auto's voor hen weer in beweging schieten. Verder is het ook opmerkelijk dat 59% van de ondervraagde Vlamingen voor een spoorweg of rood licht naar zijn smartphone grijpt, terwijl dat in Wallonië maar 42% is.

Bijna één derde van de ondervraagden (32%) gebruikt zijn smartphone in de file. Dat is mogelijk de oorzaak van vele kop-staartaanrijdingen in de files. Nog meer zorgwekkend is dat 9% toegeeft zijn smartphone op de autosnelweg te gebruiken. In de bebouwde kom is dat 'slechts' 3%.

« Smart Phones, Smart Drivers »

'Smart Phones, Smart Drivers' is een nationale campagne, die de ambitie heeft de komende maanden en jaren verder aandacht te vragen voor het probleem van afleiding door smartphones. Dit jaar lag de focus op jongeren. Met opvallende slogans werden zij aangesproken om hun smartphone en apps zoals Facebook, Snapchat en Whatsapp niet te gebruiken wanneer ze zich als bestuurder, zowel als fietser, bromfietser als autobestuurder, in het verkeer begaven. Enkele slogans waren 'Van Genk tot De Haan, raak ik Facebook niet aan' en 'Van Knokke tot in 't Stad rij ik zonder Snapchat'.



De campagne bestond uit verschillende delen:

- **Radiospots:** Korte, krachtige spots in sappige dialecten, die werden uitgezonden op jongerenzenders.
- **Affiches** die via het netwerk van het BIVV lokaal verdeeld werden en ook in jeugdhuizen opgehangen werden.
- **Zomerfestivals:** De campagne was aanwezig op 7 zomerfestivals in het land. Het campagneteam deelde er leuke zonneschermen uit.
- **Sociale Media:** Ook op de sociale media was de campagne aanwezig, onder andere door banners die via de Telenet, Base en BIVV kanalen verspreid werden.
- **Ikrijsmartphonevrij.be** **campagnewebsite & wedstrijd:** degene die de leukste slogan bedacht won een prijs! De slogan die won was: 'Van Brugge tot Wetteren ga ik niet op Messenger tetteren'.

Besluit

Afleiding achter het stuur is een probleem dat steeds groter lijkt te worden op onze wegen. Minstens een kwart van de tijd in de wagen, zijn we met andere zaken bezig dan ons te focussen op het verkeer. En dat leidt tot veel te veel verkeersongevallen. Jongeren zijn sowieso een risicogroep in het verkeer en zij onderschatten vaak de gevaren die er zijn in ons verkeer. Met deze campagne wil het BIVV en Telenet iedereen alvast attent maken op het gevaar van smartphonegebruik achter het stuur. En zo kunnen we hopelijk een pak ongevallen vermijden in de toekomst."

Het engagement van Telenet is uniek in de telecommunicatiesector. "We zien dat het mobiel dataverbruik in België elke 12

teren'. De winnares won een weekend weg in een minibusje met vrienden.

maanden verdubbelt", zegt Ann Caluwae- rts, SVP Corporate Affairs and Communication. "Jongeren communiceren vandaag vooral via apps, ook in de auto, zoals bijvoorbeeld via Whatsapp, Facebook of Snapchat. Bij Telenet vinden we het natuurlijk belangrijk dat iedereen altijd en overal mobiel internet heeft, maar zeker niet ten koste van de veiligheid. Daarom sporen we iedereen aan om de smartphone aan de kant te leggen tijdens het rijden. Als grote telecomspeler én als belangrijke werkgever willen we graag het voortouw nemen in deze nieuwe campagne, maar we hopen dat ook andere bedrijven én de bevoegde overheden zich achter dit initiatief zullen scharen."

Benoit GODART



1. De onderstaande resultaten hebben dus betrekking op een representatief staal van de bevolking dat aangaf een smartphone te bezitten en hem achter het stuur te gebruiken.

Wat is het ongevalsrisico van afgeleide bestuurders?

Een causaal verband tussen afleiding en verkeersongevallen is erg moeilijk vast te stellen. Naar schatting speelt afleiding een rol bij 5% tot 25% van alle

verkeersongevallen. De schattingen verschillen van studie tot studie. Ongevalenstudies geven aan dat afleiding een rol speelt in 10 tot 12% van de ongevallen. Dit percentage is waarschijnlijk een onderschatting.

De politie kan niet alle soorten afleiding detecteren en het bewijs is gebaseerd op informatie van de bestuurder of getuigen. Uit rijgedrag-studies in reële omstandigheden blijkt dat afleiding een rol speelt in 23% van de ongevallen en bijna-ongevallen. Diepteonderzoek levert gelijkaardige percentages op.

De '100 car naturalistic-driving'-studie is een vaak geciteerde studie. Hierin werden meer dan 100 autobestuurders gedurende 18 maanden geobserveerd. Deze data representeren dan ook alledaags, normaal rijgedrag in een grootstedelijke omgeving.

De onderzoekers geven een overzicht van het risico van verschillende soorten potentieel afleidende activiteiten op individueel niveau. Een 'odds ratio' hoger dan 1 wijst op een verhoogd risico. De onderzoekers berekenden ook het percentage ongevallen waarin een bepaalde afleidende activiteit een rol speelde (risico in de populatie).

Met je hand naar een bewegend object reiken, naar een object buiten het voertuig kijken, lezen, persoonlijke hygiëne en een nummer intoetsen (met een mobiele telefoon in de hand), blijken zeer gevaarlijke activiteiten te zijn die het individuele ongevalsrisico sterk verhogen. Ook een cd in de cd-speler steken, met je hand naar een niet-bewegend object reiken en handenvrij bellen, verhogen het individuele ongevalsrisico lichtjes. De aanwezigheid van een passagier vooraan of achteraan verlaagt het individuele ongevalsrisico.

De onderzoekers berekenden ook het percentage ongevallen waarin een bepaalde afleidende activiteit een rol speelde. Hieruit kunnen we afleiden dat sommige activiteiten voor een hoog individueel risico zorgen, maar toch in slechts een klein percentage ongevallen een rol spelen. Als we bijvoorbeeld naar de activiteit 'lezen' kijken, zien we dat het individuele ongevalsrisico met een factor drie verhoogt, maar dat deze activiteit in slechts 2,85% van de ongevallen meespeelde.

Onderzoek toont aan dat het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden het ongevalsrisico met een factor 4 verhoogt.

Een meta-analyse van Elvik toonde aan dat de inschatting van het risico van bellen tijdens het rijden sterk verschilt per studie. Hij besluit dat het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden het risico met een factor 3 verhoogt. Ook uit de '100 car naturalistic driving'-studie blijkt dat complexe secundaire taken die meerdere stappen, oogbewegingen of drukken op een knop vereisen, het ongevalsrisico met

een factor 3 verhogen.

Sms'en tijdens het rijden speelt een rol in 2 à 3% van de verkeersongevallen. Onderzoek naar het ongevalsrisico als gevolg van reclameborden langs de kant van de weg levert dubbelzinnige resultaten op. Tantala en Tantala deden een voor- en na-studie, waarin ze nagingen of na de plaatsing van reclameborden langs een weg meer ongevallen plaatsvonden dan voor de plaatsing. Hieruit bleek dat reclameborden geen invloed hebben op verkeersongevallen. Ook Smiley et al. en Dukic et al. vonden geen effect van reclameborden op verkeersongevallen. Uit een rijnsimulatorstudie van Young et al. bleek dat er wel meer ongevallen gebeuren in de aanwezigheid van reclameborden. Ook Backer-Grøndahl en Sagberg concludeerden aan de hand van een vragenlijststudie dat kijken naar reclameborden het risico op een ongeval sterk verhoogt.

Voor professionele bestuurders geldt dat handsfree bellen met een mobiele telefoon tijdens het rijden geen invloed heeft op het ongevalsrisico. Reiken naar een telefoon of naar een ander toestel zorgt echter wel voor een verhoging van het ongevalsrisico met een factor 3. Professionele bestuurders die aan het sms'en zijn, hebben 23 keer meer kans om in een ongeval of bijna-ongeval betrokken te raken.

Ondanks deze hoge individuele ongevalsrisico's, is slechts een klein percentage ongevallen te wijten aan sms'en tijdens het rijden. Een toename van dit fenomeen zou grote gevolgen kunnen hebben voor de verkeersveiligheid.

RoadSafety@Work



- Wil u het **aantal schadegevallen** in uw wagenpark en de bijhorende kosten, inclusief stijgende verzekeringspremies, fors terugdringen?
- Wil u **afwezigheid van uw medewerkers** – wegens een ongeval, een rechtszaak of een medisch onderzoek – voorkomen?
- Hebt u genoeg van de administratieve rompslomp die **boetes en beschadigingen van uw voertuigen** met zich meebrengen?
- Wil u het **tijdsverlies en de kosten** na een verkeersongeval beperken?
- Wil u vermijden dat u aansprakelijk wordt gesteld als gevolg van **ontbrekende preventieve maatregelen**?
- Wil u voorkomen dat uw onderneming **imago schade** oploopt door onaangepast rijgedrag van uw personeel?
- Wil u uw **sociale verantwoordelijkheid** tonen aan uw klanten, partners, leveranciers?

Zorg dan dat uw werknemers alle kaarten in handen krijgen om zich veilig in het verkeer te begeven. Hoe? Om dit te bereiken biedt het BIVV een oplossing op maat, op basis van zes pijlers:

- 1 Analyse van de verkeersrisico's
- 2 Workshops
- 3 Animaties
- 4 Sensibiliseringscampagnes
- 5 Verkeersveiligheidsinspecties en -audits
- 6 ISO 39001

Hebt u interesse in ons aanbod?

Neem dan contact op met één van onze medewerkers via tel. **02/244 15 11** of e-mail **rsw@bivv.be**. U ontvangt dan een gedetailleerde prijsofferte op maat.

Veilig verkeer rendeert ... ook voor bedrijven!
www.bivv.be

FIETSERS EN DE WEGCODE



BIVV

Een brochure van meer dan 40 pagina's met uitleg over de belangrijkste verkeersregels uit de wegcode voor fietsers. In de brochure vind je ook een aantal verplichtingen die gelden voor de andere weggebruikers indien er fietsers in de buurt zijn. Er staan ook tips in voor een preventief rijgedrag. € 4,5 - webshop.bivv.be/nl.