

Mist: einde van het jaar is een risicoperiode

1 op 4 verkeersdoden is ouder dan 65 jaar

30 jaar zone 30

Analyse van bijna-ongevallen: voordelen voor de verkeersveiligheid

4.

KORTE BERICHTEN

De wereld van verkeersveiligheid in één oogopslag.

8.

GEDRAG

8. Ondanks de vele waarschuwingen vergeten we onze richtingaanwijzers al te vaak. We kunnen haast beginnen denken dat hij niet geliefd is bij de automobilisten.

10. Het percentage personen dat in de wagen zijn veiligheidsgordel draagt, is nog nooit zo hoog geweest in België.

13.

HANDHAVING

Midden oktober werd de tiende editie van de Flitsmarathon gehouden. Het bilan van deze editie was positief.

14.

VERKEERSOMSTANDIGHEDEN

14. Bij de omschakeling naar de wintertijd is er een stijging van het aantal dode en zwaargewonde voetgangers met 60% tijdens het spitsuur.

16. Bij mist passen de bestuurders hun gedrag niet voldoende aan. We brengen de belangrijkste regels graag in herinnering.

19.

WETGEVING

Moet de verkoop van alcohol in tankstations langs de autosnelwegen verboden worden omdat ze enkel met de wagen bereikbaar zijn? Het lijkt logisch.

20.

INFRASTRUCTUUR

Op 1 november vierden de zones 30 hun 30ste verjaardag. Vias institute heeft daarom over dit thema een enquête gehouden.

22.

VOERTUIGEN

Exact 1 maand na een eerste test in Han-sur-Lesse werd in Eigenbrakel een tweede test met een autonome shuttle gehouden over een traject dat 5x zo lang is.

24.

WEGGEBRUIKERS

Van nu tot 2050 zal het aandeel senioren in onze bevolking verdubbelen. Het is dus nodig dat er maatregelen genomen worden om hen veilig aan het verkeer te laten deelnemen.

26.

COMMUNICATIE

In 2017 waren er 4210 ongevallen met doden of gewonden waarbij een bestuurder onder invloed van alcohol betrokken was. Om bij te dragen aan een mentaliteitswijziging blijven de BOB-campagnes meer dan ooit nodig.

28.

ONGEVALLEN

Videoanalyse van bijna-ongevallen biedt enorme voordelen voor de verkeersveiligheid.

COLOFON

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

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

Layout: Ria De Geyter

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

Tel.: 02/244.15.11 - E-mail: info@vias.be - internet: www.vias.be

ISSN: 0755-9010

VIAS
institute



Lid van de Unie
van de Uitgevers van
de Periodieke Pers

Colloquium van mobiliteitsexperten

Eind november werd het Colloque des Experts de la Mobilité gehouden in Louvain-la-Neuve. Dit colloquium had tot doel alle mobiliteitsspelers in België samen te brengen: gemeentelijke mobiliteitsadviseurs, mobility managers van bedrijven, opvoeders in mobiliteit en verkeersveiligheid, experts en adviesbureaus, mobiliteitsonderzoekers... Deze eerste editie was een groot succes: er waren meer dan 300 deelnemers ingeschreven voor de verschillende workshops. En Vias was goed vertegenwoordigd: 2 van de 18 presentaties op het programma. Tijdens de eerste presentatie werden de activiteiten van Vias voorgesteld op het gebied van autonome shuttles, meer bepaald de kansen en uitdagingen verbonden aan hun gebruik op de openbare weg in België. Een eerste terugblik op onze ervaringen in Han-sur-Lesse en Waterloo maakte het onderwerp voor heel wat deelnemers concreter. De vraag of deze voertuigen op onze wegen horen werd op een ludieke manier benaderd met een vragenlijst. Ook het project Monitor, dat er weldra aankomt, werd voorgesteld. Dit project bestudeert de mobiliteit en veiligheid van de Belgische bevolking met behulp van een online vragenlijst voorgelegd aan meer dan 10.000 Belgen. Aan de hand van de verzamelde gegevens worden het aandeel van de verschillende vervoerswijzen en de kenmerken van de trajecten van de ondervraagde personen (tijd doorgebracht in de wagen, afstand afgelegd met de fiets, enz.) bestudeerd. De "cost-effective" methodologie was een groot succes. Wij hopen dat het rapport de mobiliteitsactoren de gelegenheid biedt om duurzame mobiliteitsplannen op te stellen.



Het donkere kantje van verkeersongevallen

Ongevallen gerelateerd aan snelheid, alcohol achter het stuur en de verblindende novemberzon komen vrij regelmatig aan bod in de pers. Bepaalde andere, minder courante, maar zeker geen onbelangrijke types van ongevallen worden duidelijk minder vaak vermeld. Dit geldt onder andere voor aquaplaning, een fenomeen dat zich voordoet wanneer er water tussen de banden en het wegdek stroomt zonder dat het afgevoerd kan worden. Hierdoor is er geen contact meer met het wegdek en verliest de bestuurder de controle over zijn voertuig. In 2017 werden er in België 271 ongevallen met gewonden vastgesteld. Dit is verrassend genoeg bijna evenveel als tien jaar geleden. De kwaliteit van het wegennet is immers verbeterd en er is bijvoorbeeld heel wat minder spoorvorming op de autosnelwegen. We zouden uit deze statistiek dus kunnen afleiden dat het fenomeen meer te wijten is aan de infrastructuur. Alles welbeschouwd is aquaplaning nog altijd elke week verantwoordelijk voor vijf ongevallen met doden of gewonden. Ook een ander gegeven vraagt om meer uitleg: het verlies van lading veroorzaakt één ongeval met gewonden per week! Bij 43 van deze crashes bevond de lading zich al op het wegdek op het ogenblik van het ongeval. Dit wil zeggen dat een voertuig ingereden is op een lading die een andere bestuurder verloren heeft. Vorig



jaar waren 53 ladingverliezen het gevolg van een ongeval. Ook hier zakt dit cijfer niet, terwijl er toch een algemene dalende trend van het aantal ongevallen is. We noteren bovendien dat 120 ongevallen veroorzaakt worden door een ander ongeval: ze gebeuren meteen na de eerste crash. Dit noemen we een "bijkomend ongeval". Een reden om te wijzen op het belang van een correcte signalisatie bij problemen op de weg. Tot slot vlogen 40 voertuigen in brand in 2017 na een ongeval. Er kan helaas niet veel ondernomen worden om dit fenomeen te bestrijden. Toch moeten we hier in de toekomst meer aandacht voor hebben. Benzineauto's hebben namelijk sneller de neiging om vlam te vatten dan dieselwagens. Benzine krijgt nochtans langzaam de overhand op diesel: we moeten dus de mogelijke invloed hiervan bestuderen.

12 keer minder ongevallen op een rotonde

De laatste jaren werden er tal van rotondes aangelegd in heel België. Deze hebben ongetwijfeld bijgedragen tot een daling van het aantal verkeersdoden. In het algemeen veroorzaken kruispunten over heel het land 12 keer meer ongevallen met gewonden dan rotondes! In 2017 telden we bovendien 15.588 slachtoffers (gewonden) bij een ongeval op een kruispunt tegenover slechts 1194 slachtoffers op een rotonde. Dat is een verhouding van 1 op 13! We nemen nagenoeg dezelfde

trend waar bij het aantal doden: 131 personen kwamen om het leven op een kruispunt in 2017 tegenover 13 op een rotonde. Het aantal kruispunten en rotondes in ons land is niet gekend, maar het grote verschil blijft ondanks alles significant. De ongevallen op een rotonde vertegenwoordigen slechts 2,7% van alle ongevallen. Ter vergelijking, 15% van de ongevallen vindt plaats op kruispunten met een stopbord of voorrangregeling, 8% met voorrang van rechts en 7% met verkeerslichten. We moeten hier wel nuanceren: er gebeuren inderdaad minder ongevallen op rotondes, maar ze zijn meestal ernstiger. Sommige bestuurders komen namelijk tegen een te hoge snelheid op de rotonde. Ongevallen waarbij de bestuurder de controle over het voertuig verliest, komen drie keer vaker voor op een rotonde (20%) dan op de andere types van kruispunten (6%).



Binnenkort wagens zonder achteruitkijkspiegels

In de volgende versie staat de wegcode het gebruik van "zichtvoorzieningen" in plaats van achteruitkijkspiegels toe. Door deze wijziging in de regelgeving mogen de achteruitkijkspiegels weggehaald en vervangen worden door camera's, meer bepaald om het verbruik van het voertuig te doen dalen. De Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa (EEG-UNO), gevestigd in Genève, zou de constructeurs binnenkort namelijk toelaten wagens te ontwikkelen en te verkopen zonder achteruitkijkspiegels. Deze worden dan vervangen door camera-systemen die in verbinding staan met een boordscherm. In combinatie met andere sensoren maakt het systeem, dat reeds de naam "Sightstream" (Camera Monitoring System) kreeg, het ook mogelijk om de dode hoeken te controleren, portieren te openen dankzij de detectie van andere voer-

tuigen en vlotter van rijstrook te veranderen of in te halen. Het weghalen van de buitenspiegels moet de constructeurs in de eerste plaats in staat stellen de voertuigen gestroomlijnder te maken. De buitenspiegels vormen een aanzienlijke weerstand voor de wagen, waardoor het verbruik toeneemt. Volgens een Franse studie kan er door het weghalen van de achteruitkijkspiegels 1,3 g CO2 per km bespaard worden, een niet te verwaarlozen voordeel op een moment dat de Europese regelgeving strenger wordt. De fabrikanten van elektronische apparatuur, de specialisten in rijkhulpsystemen (camera, sensoren, ...), zien in deze veranderende regelgeving een belangrijke markt. Op termijn zal ook de binnenspiegel verdwijnen om het ontwerp van de achterraut te verbeteren en deze gestroomlijnder te maken. Toch rijzen er nog verschillende vragen. In de eerste plaats gaan die over de veiligheid. We mogen er niet aan denken dat het camera-systeem zou crashen door een bug. Vervolgens moet de integratie in de cabine gepreciseerd worden. Zo moet de weergave van de informatie strikt bepaald worden, opdat de bestuurder niet in de war gebracht wordt. Zijn aandacht wordt immers al opgeëist door allerhande informatie.



Rijden met een aanhangwagen: tips

Gezien het vrij hoge aantal ongevallen met een voertuig met aanhangwagen loont het de moeite om de belangrijkste tips hier even op een rijtje te zetten:

- Breng de lading van het voertuig en de aanhangwagen in evenwicht.
- Rijdt soepel en gelijkmatig (vermijd schokken, bruusk remmen en optrekken, ...).
- Vergeet niet dat het geheel van voertuig + aanhangwagen langer en zwaarder is,

dus moeilijker te besturen, vooral in de stad en op kleine wegen.

- Het voertuig wordt zwaarder met een aanhangwagen en doet er 2 keer langer over om te stoppen. Pas uw snelheid dus aan de vlotheid van het verkeer aan, vergroot de veiligheidsafstand en anticipeer meer dan anders op elk manoeuvre.
- Het acceleratievermogen neemt af: een parameter waarmee u rekening moet houden wanneer u inhaalt!

Een slingerende aanhangwagen is heel gevaarlijk. Matig uw snelheid als uw aanhangwagen heen en weer begint te bewegen.



Minder dan 6 op de 100 automobilisten met schade aan hun wagen

Vorig jaar moesten in België minder dan 6 op de 100 automobilisten schade aangeven aan hun verzekeraar. "De frequentie van schadegevallen is voor de eerste keer onder de grens van 6% gezakt, dit is een belangrijke stap", vindt Assuralia, de beroepsvereniging van de verzekeringsondernemingen. Er waren in totaal 342.876 schadeclaims op 5,7 miljoen verzekerde wagens. De gemiddelde premie voor burgerlijke aansprakelijkheid (BA) voor een wagen is lichtjes gedaald van 323 naar 318 euro. De gemiddelde kost van een schadegeval is een beetje gestegen tot 3513 euro. Het aantal ernstigere ongevallen, met een kost van meer dan 125.000 euro, bleef vrij stabiel in vergelijking met 2016, met 782 tegenover 779 vorig jaar. Ze waren in totaal goed voor 330,5 miljoen euro. Dat is 27,44% van de totale schadelast voor slechts 0,23% van alle ongevallen.



Nieuwe alcoholgedragmeting

In om het even welk land is rijden onder invloed van alcohol een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid. Ons land is zeker geen uitzondering. Om de follow-up van deze problematiek te verzekeren, doet Vias institute sinds 2003 regelmatig nationale metingen van de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol. Aan de hand van deze gedragsmetingen worden ook de kenmerken van bestuurders bepaald die achter het stuur kruipen terwijl ze gedronken hebben en kan de evolutie van deze kenmerken in de loop der jaren gevolgd worden. In de herfst van 2017 voerde Vias institute de 7e editie van deze meting uit. Hierbij worden bestuurders willekeurig onderworpen aan een alcoholcontrole om een representatief beeld te krijgen van rijden onder invloed van alcohol in het verkeer. De gedragsmetingen gebeuren in samenwerking met de diensten

van de lokale en federale politie. Zij voeren op verzoek van Vias institute een bepaald aantal alcoholcontroles uit en volgen hierbij enkele specifieke instructies. Om de representativiteit van de resultaten te garanderen, worden de plaats en het moment van de controles random geselecteerd door Vias. De controles als zodanig verlopen op aselectieve wijze (er is met andere woorden geen enkel objectief of subjectief criterium doorslaggevend om te bepalen welke bestuurders onderworpen worden aan een ademtest).

ULiège: nieuwe leerstoel innovatie

De Universiteit van Luik richtte de innovatieleerstoel "Health and Well-Being in Transport" op met de steun van Valeo, technologisch marktleider op het gebied van autonome, geconnecteerde en elektrische voertuigen. De leerstoel heeft tot doel origi-

neel interdisciplinair onderzoek te promoten binnen het domein van de technologie, op het raakvlak tussen gezondheid, geneeskunde en engineering, en in verband met transport en mobiliteit. Deze overeenkomst heeft betrekking op de financiering van drie tot vier doctoraats- en postdocbeurzen in geïdentificeerde prioritaire domeinen, zoals de fysiologische en leermodellen voor een geïndividualiseerde en gepersonaliseerde controle van het comfort in de cabine, de gezondheid van de passagiers die vervoerd worden in de afgesloten cabine en de slimme auto ten dienste van de verkeersveiligheid en de gezondheid van de gebruiker.

Het gaat om interdisciplinaire onderzoeksprojecten, want er zullen verschillende onderzoekscentra van ULiège bij betrokken worden die gespecialiseerd zijn in gezondheid, geneeskunde en engineering. Het is de bedoeling dat er gedurende de komende vijf jaar een internationale competentiepool ontwikkeld wordt op het gebied van gezondheid en welzijn in autovervoer door zich te verbinden met wetenschappelijke en industriële partners in Europa en de wereld. Zo werd er een eerste club van industriële opgericht met verschillende Belgische en Waalse technologiebedrijven. "De wagen van de toekomst moet niet alleen vriendelijk zijn voor het milieu maar ook voor de inzittenden, zodat de verplaatsingstijd een unieke, gezonde en aangename ervaring wordt", benadrukt de Universiteit van Luik.

Meer politiebrigades per fiets in Brussel

In de hoofdstad zal de capaciteit van de Brusselse politie verhoogd worden voor efficiëntere interventies in wijken, in voetgangerszones, op fietspaden en op plaatsen voorbehouden voor het openbaar vervoer. Er zal hiervoor een subsidie van 1,2 miljoen euro toegekend worden aan de zes politiezones van het Brusselse Gewest. Hiermee kunnen zij controle materiaal, fietsen en de benodigde uitrusting voor de fietsbrigades aanschaffen. In totaal zullen er 60 fietsen en aanvullende uitrusting (verlichting, jasjes en ander winter- en zomermateriaal, zones voor het parkeren en herladen van elektrische fietsen, enz.) aangekocht worden.



Naast de aankoop van moderne radars, die onmisbaar zijn voor snelheidscontroles, zal het Brusselse Gewest de politiezones ook bijstaan in hun werk op het terrein om de verkeersveiligheid van de burger te verhogen, in het bijzonder die van de zwakke weggebruiker. Het Gewest wil ook de strijd tegen onwettelijk gedrag opvoeren waardoor gevaarlijke situaties ontstaan of de vlotte doorstroming van het verkeer gehinderd wordt.

In specifieke situaties zijn politieagenten op de fiets doeltreffender, omdat zij gemakkelijk kunnen ingrijpen bij overtredingen die even onaanvaardbaar zijn als overdreven snelheid, zoals parkeren op een fietspad of rijden op een busbaan. Het aantal bekeuringen van de fietsbrigades bleef gedurende de laatste jaren stijgen: meer dan 40.000 alleen al voor de politiezone Brussel-Elseine in 2017. De subsidies worden toegekend dankzij het Verkeersveiligheidsfonds van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, dat de ontvangsten van de geïnde boetes voor verkeersovertredingen toegewezen krijgt. In drie jaar tijd vertegenwoordigt dit een totaal van 4,4 miljoen euro.



Waremmes: geen alcohol meer sinds 1 december

Sinds 1 december kan je geen alcohol meer kopen in de tankstations en restaurants van de 'aire de Waremmes' (Borgworm) langs de E40. Deze beslissing werd genomen door de raad van bestuur naar aanleiding van

de vernieuwing van de concessie van de 'aire' voor een duur van 20 jaar. De 'aire de Waremmes' volgt het voorbeeld van de 'aire de Bierges', waar er sinds september 2017 geen alcohol meer te krijgen is. Het verbod, dat Sofico hoopt te kunnen uitbreiden telkens als er een concessie van een 'aire' vernieuwd wordt, heeft tot doel de compulsieve aankopen van bestuurders die halt houden aan tankstations langs de autosnelweg zoveel mogelijk te beperken.



De wegen steeds dodelijker: 1,35 miljoen verkeersdoden per jaar wereldwijd

Elk jaar sterven volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) 1,35 miljoen mensen door verkeersongevallen. Ruim een kwart van alle slachtoffers zijn voetgangers en fietsers, berichtte de WHO in Genève. "Dat is een onaanvaardbare prijs die we voor mobiliteit betalen", zei algemeen directeur Tedros Adhanom Ghebreyesus.

In het rapport over verkeersveiligheid komt ook naar voor dat verkeersongevallen belangrijkste doodsoorzaak zijn voor kinderen en jongeren tussen 5 en 29 jaar.

Hoe verkeersongevallen te vermijden, is duidelijk. Meer regeringen moeten adviezen in de praktijk omzetten zoals snelheidsbeperkingen, gordel- en helmplicht, veilige voet- en fietspaden, een alcoholverbod achter het stuur, veiligheidsnormen voor voertuigen en effectieve controles.

In de rijkere landen is de situatie de laatste jaren verbeterd, maar de situatie in de armste landen is dramatisch. Sinds de laatste editie van het rapport 3 jaar geleden, zijn er 3 regio's die een daling van het aantal dode-

lijke ongevallen op hun wegen hebben laten optekenen: Amerika, Europa en Oceanië.

In Europa komen per 100.000 inwoners volgens de statistieken jaarlijks 9,3 mensen bij verkeersongevallen om het leven. In Afrika zijn dat er 26,6. Over het algemeen is er tegenover 2014 met 1,25 miljoen verkeersdoden een lichte stijging. Maar rekening houdend met de bevolkingsgroei is dat gemiddelde gestabiliseerd.

In meer dan honderd landen met samen 5,3 miljard inwoners is het dragen van de autogordel verplicht, maar slechts 44 landen met 2,3 miljard inwoners hebben effectieve wetten tegen alcohol achter het stuur. Kinderzitjes zijn slechts in 33 landen met 652 miljoen inwoners verplicht, luidt de kritiek bij de WHO.

"Safety Earworms"

Brussel Mobiliteit lanceert een nieuwe sensibiliseringscampagne: 'Safety Earworms'. Die plant de Brusselaars liedjes in het hoofd zodat ze niet langer naar muziek hoeven te luisteren onderweg. Zo wil de campagne de weggebruikers eraan herinneren dat de geluidsomgeving een belangrijke rol speelt in onze veiligheid op de weg.

De 'Safety Earworms'-campagne weerklinkt doorheen de hele hoofdstad. Posters met teksten van cultliedjes hangen naast de vaakst gebruikte fietspaden, zodat het voor fietsers niet meer nodig is om oortjes in te steken om naar hun favoriete liedjes te luisteren tijdens hun rit.

Doel is om dit mogelijk gevaarlijk gedrag terug te dringen. Je in het verkeer begeven vergt niet alleen visuele aandacht, maar uiteraard ook auditieve aandacht.

Omgevingsgeluid, zoals dat van motoren, claxons of fietsbellen helpt ons om te anticiperen op het gedrag van de andere weggebruikers. Zo kunnen mogelijke ongevallen vermeden worden.



Je richtingsaanwijzers: enige middel om te communiceren in het verkeer

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

Naast de toeter is de richtingsaanwijzer 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.

Een irritant gedrag

Volgens een enquête van Vias institute is het niet gebruiken van de richtingsaanwijzer het gedrag dat op de derde plaats staat van 'ergerlijke gedragingen' in het verkeer, na middenvakrijden en bumperkleven.

1 op 2 bestuurders gebruikt de richtingsaanwijzer niet

Een studie die dit jaar door de 'Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la Fran-

ce' (Sanef) werd gedaan, heeft aangetoond dat meer dan één bestuurder op 3 (37%) zijn richtingsaanwijzer niet gebruikt om in te halen. Daarentegen is het percentage weggebruikers die de richtingsaanwijzer 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 richtingsaanwijzers niet wanneer ze van file of van rijstrook 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 richtingsaanwijzers 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 richtingsaanwijzer 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 richtingsaanwijzer te gebruiken. Het is zowel belangrijk voor je eigen veiligheid als die van de andere bestuurders om de richtingsaanwijzers 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 richtingsaanwijzers. Deze aanduiding moet ophouden zodra de zijdelingse verplaatsing of de wijziging van richting uitgevoerd is."

Het gebruik van de richtingsaanwijzers 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 richtingsaanwijzers gebruiken om andere bestuurders tijdig te waarschuwen voor de vertraging die vaak optreedt vóór een manoeuvre of een richtingverandering. De wegcode zegt verder niets over de afstand vanwaar de bestuurder zijn richtingsaanwijzers 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 richtingsaanwijzers nog niet gebruiken als je pas op het volgende kruispunt wil afslaan: andere weggebruikers kunnen hierdoor misleid worden. De richtingsaanwijzers dienen uitgezet te worden van zodra de richtingverandering uitgevoerd is.

Richtingsaanwijzer ≠ voorrang

Heel wat bestuurders denken ten onrechte dat ze door hun richtingsaanwijzers te gebruiken, voorrang hebben en bijvoorbeeld mogen invoegen 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 richtingsaanwijzers 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 rechterraand 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 richtingsaanwijzer 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 richtingsaanwijzers 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 richtingsaanwijzers niet moeten gebruikt worden. Het verlaten van een rotonde is een richtingsverandering waarbij de richtingsaanwijzers wel gebruikt moeten worden."

Het gebruik van de richtingsaanwijzers is dus enkel verplicht wanneer men een rotonde verlaat

Dit is wat de "Postal" 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



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



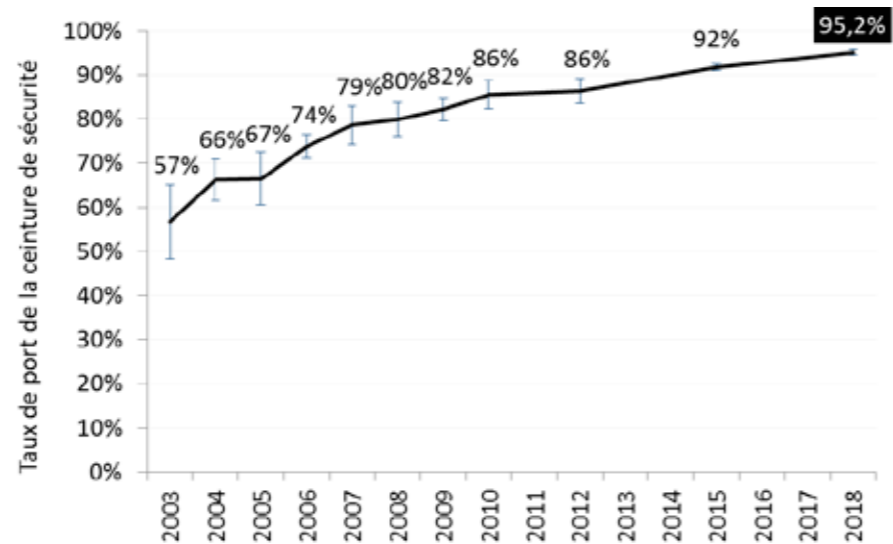
Op 15 jaar is het percentage mensen dat de gordel draagt gestegen van 57 naar 95%!

Volgens een nieuwe gedragsmeting van Vias institute is het percentage personen dat in de wagen zijn veiligheidsgordel draagt nog nooit zo hoog geweest in België : 95% van de personen vooraan draagt hem en 86% van de inzittenden achteraan. Daarentegen heeft de gordel opvallend minder succes bij de bestuurders van bestelwagens: slechts 85% van hen zijn vastgeklemd. De afgelopen 3 jaar zijn door de stijging van het percentage mensen die hun gordel draagt meer dan 40 doden en zwaargewonden op onze wegen vermeden. Het is belangrijk om erop te wijzen dat weggebruikers ook zelf voor een stuk instaan voor hun eigen veiligheid.

Gordeldracht in de wagen

+38 procentpunt in 15 jaar!

Het percentage mensen dat de gordel draagt is momenteel 95,2% vooraan. Er is quasi geen verschil tussen bestuurders en passagiers vooraan. Tijdens de eerste gedragsmeting van Vias institute in 2003 bedroeg dat 56,6%. De stijging is dus immens op 15 jaar.



Achteraan is het percentage inzittenden dat de gordel draagt 86,3%. Er is quasi geen evolutie ten opzichte van de vorige meting in 2015. Toen droeg 85% van de inzittenden achteraan de gordel.

Vrouwen dragen de gordel meer

Zowel vooraan als achteraan dragen de vrouwen eerder hun gordel dan de mannen. Vooraan draagt 96,2% hem ten opzichte van 94,4% bij de mannen. Achteraan is het verschil iets groter: 82,3% tegen 79,5% voor de mannen. Deze resultaten zijn niet echt verrassend: mannen nemen ook wat betreft alcohol en snelheid meer risico's in het verkeer.

De gordel wordt meer gedragen op de autosnelweg

Hoe hoger de snelheidslimiet, hoe meer de gordel wordt gedragen. Zo draagt 96,2% van de inzittenden hem op de autosnelweg, tegenover 92,8% in de zones 30.

Dit verschil valt te verklaren omdat sommige bestuurders de gevolgen onderschatten van een ongeval aan een lage snelheid. Ze denken dat het niet nodig is om zich vast te klikken bij een lage snelheid. Nochtans bestaat al bij aanrijding aan 20 km/u de kans om te sterven als je je gordel niet aanhebt. Een andere reden is dat trajecten binnen de bebouwde kom in het algemeen korter zijn dan die op snellere wegen. Een kleine afstand afleggen is één van de meest aangehaalde redenen om het niet-dragen van de gordel te rechtvaardigen.

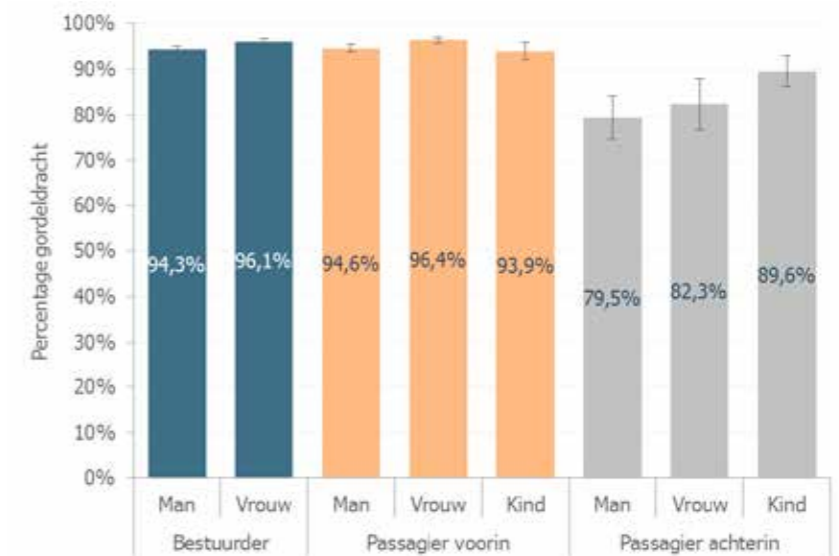
De gordel wordt iets meer gedragen in Brussel

Het percentage inzittenden dat zijn gordel draagt, is ongeveer hetzelfde in de 3 regio's. In Brussel ligt de gordeldracht het hoogst: 96,6% (tegenover 95,9% in Vlaanderen en 94,7% in Wallonië). In Wallonië is de sterkste vooruitgang geboekt in vergelijking met de vorige meting van 2015 (+ 4,7 procentpunten).

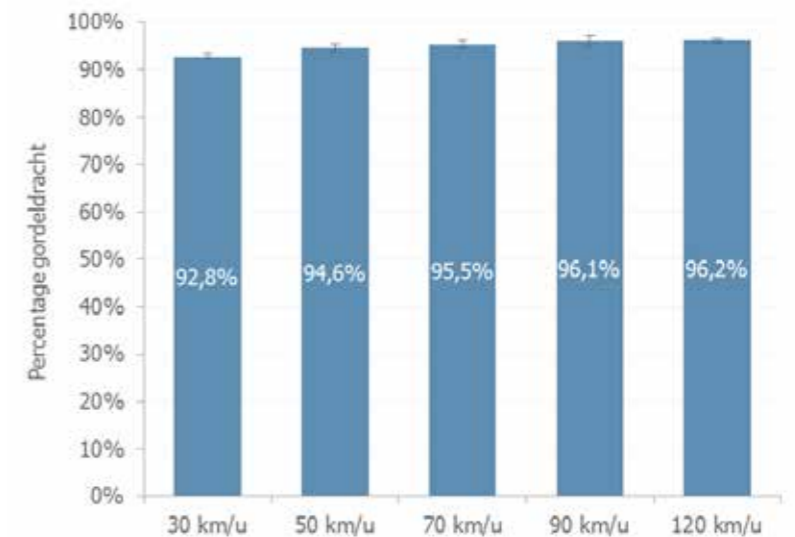
De bestuurder niet vastgemaakt? Dan de inzittenden ook niet.

Het percentage passagiers die zijn gordel draagt, is veel hoger wanneer de bestuurders vastgeklemd is, (95,4%) dan wanneer die niet is vastgemaakt (slechts 48,1% van de passagiers draagt dan zijn gordel). Er is dus een zeer hechte relatie tussen het gedrag van de bestuurders en dat van zijn passagiers.

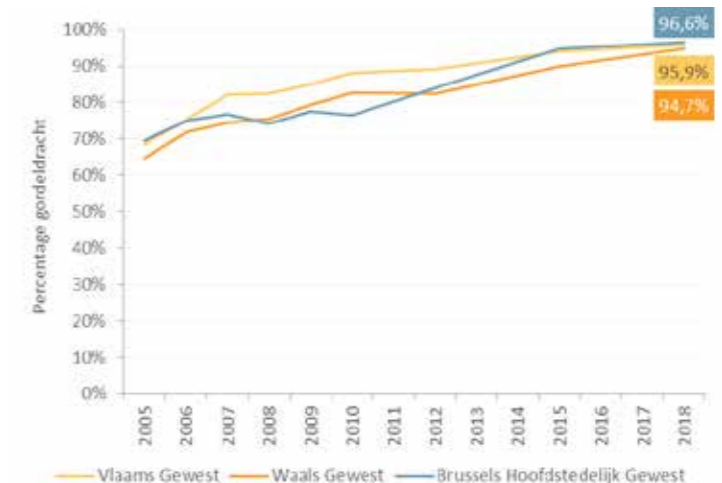
Percentage gordeldracht volgens type inzittende en de plaats in het voertuig



Percentage gordeldracht in de wagen (alle inzittenden samen) in 2018, volgens het snelheidsregime.



Evolutie van het percentage gordeldracht voorin de wagen (bestuurders en passagiers samen) in de verschillende gewesten van het land.



Gordeldracht van inzittenden van bestelwagens

De resultaten zijn dus uitstekend voor de inzittenden van personenwagens, maar de gordel kent minder succes bij de bestelwagens: slechts 85,5% van de bestuurders draagt zijn gordel (of een verschil van bijna 10 procentpunten).

Dit verschil is te verklaren omdat bestelwagens meestal gebruikt worden om veelvuldige leveringen te doen op korte trajecten, meestal binnen de bebouwde kom. Die bestuurders nemen dus vaak niet de tijd om zich vast te maken.

Conclusie

Er is een grote vooruitgang vast te stellen in het percentage bestuurders dat de gordel draagt de laatste 15 jaar. Het percentage gordel dragers vooraan steeg van 57% in 2003 naar meer dan 95% in 2018. Toch is er nog ruimte voor verbetering. In Frankrijk, Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk ligt het percentage auto-inzittenden dat vooraan de gordel draagt op ten minste 97%.

Toch blijft er nog veel werk aan de winkel om het aantal mensen dat de gordel draagt achteraan in de wagen te verhogen, zowel voor de volwassenen als voor kinderen. Het doel moet zijn in de komende jaren om de gordeldracht op elke plaats in de wagen op hetzelfde hoge niveau te krijgen. Daarom hopen we dat binnenkort de plannen om verplicht voor elke positie (dus ook achteraan) een gordelverklikker met een geluidssignaal te installeren van kracht worden.

Daarnaast moeten extra inspanningen geleverd worden om de gebruikers van bestelwagens te overtuigen dat ook zij in alle omstandigheden hun gordel moeten dragen. Het feit dat ze eerder kleine afstanden afleggen vermindert hun risico op een ongeval niet. Het is dus nodig om de bedrijven te sensibiliseren over verkeersveiligheid en hun aan te sporen om een politiek uit te werken om hun werknemers aan te moedigen hun gordel te dragen. Zelfs voor leveranciers die vaak moeten stoppen.

De gordel in drie cijfers



Is de gordel ook verplicht voor zwangere vrouwen?

Ja, die is verplicht en dat is maar logisch ook want het is de veiligheidsgordel die het best de mama en zijn baby beschermt bij een ongeval. Om efficiënte bescherming te bieden moet de gordel onder de buik bevestigd worden en niet erop. Op die manier zijn het de onderste ruggenwervels die de eventuele schok opvangen en niet de buik. Het diagonale gedeelte van de gordel moet over de schouder lopen (niet over de hals) en tussen de twee borsten. Net zoals voor elke bestuurder en passagier moet de gordel nauw aansluiten: er mag geen speling zijn tussen het lichaam en de gordel. Voor bestuurders is een afstand van ongeveer 25 centimeter tussen het midden van het stuur en borstbeen nodig. Eventueel kan je de zetel wat achteruit schuiven en een beetje in de hoogte verstellen. De schouders moeten wel altijd in contact zijn met de rugleuning.

Benoit GODART



Op 17 en 18 oktober vond de tiende editie van de flitsmarathon plaats. Tussen woensdagochtend 06u00 en donderdagochtend 06u00 organiseerden 130 politiezones en de Federale Wegpolitie over het hele land snelheidscontroles. 2,54 procent van de gecontroleerde bestuurders werd hierbij betrapt op te snel rijden, in totaal werden er 27.877 snelheidsovertredingen vastgesteld. Tijdens de vorige editie, in april 2018, hielden 33.500 bestuurders zich niet aan de aangepaste snelheid.

De bedoeling van de flitsmarathon is heel duidelijk: door steeds op voorhand aan te kondigen dat de politie massaal zal controleren, hopen we dat bestuurders zich bewuster worden van hun rijgedrag en dat ze de snelheidslimieten respecteren met zo een veiliger verkeer als resultaat.

Vanuit dat opzicht werd de tiende editie van de flitsmarathon afgetrapt door het voorstellen van de site www.ikflitsmee.be, waar iedereen een locatie kon doorgeven waar zijzelf vinden dat men er te snel rijdt. Maar deze site is niet de enige bijzonderheid van deze verjaardagseditie...

Voor de eerste keer heeft Vias institute snelheidsmeters opgehangen op plaatsen waar

de politie controleerde tijdens de flitsmarathon. De snelheid werd niet alleen gemeten tijdens de flitsmarathon maar ook exact één week ervoor. Bedoeling was om na te gaan wat de impact van dit evenement was op het gedrag van de bestuurders.

De conclusies zijn duidelijk: op de dag van de flitsmarathon reden de bestuurders minder snel en het percentage bestuurders dat een overtreding begin was ook minder bij de gekozen flitslocaties. Zo was er...

Een daling van de gemiddelde snelheid met 3 à 7%

Het gaat over een belangrijke winst voor de verkeersveiligheid: binnen de bebouwde kom zorgt een daling met 1km/h van de gemiddelde snelheid voor een daling van het aantal letselongevallen met doden en gewonden met 4%. Een daling van de gemiddelde snelheid met enkele kilometers per uur heeft dus een nog grotere, positieve impact op de verkeersveiligheid.

Aantal voertuigen in overtreding daalt zelfs tot 25%

Tijdens de flitsmarathon zijn de excessen ook minder groot. De hoogste gemeten snelheid in een zone 50 een week voor de flitsmarathon was 116km/u! Tijdens de flitsmarathon was de hoogste gemeten snelheid op die plaats 83 km/u.

Conclusie

Dit experiment toont duidelijk aan dat de aankondiging van snelheidscontroles en het effectief handhaven een grote impact heeft op de gereden snelheden op onze wegen. Op alle gemeten locaties ligt de gemiddelde snelheid lager tijdens de flitsmarathon dan tijdens exact een week ervoor. De flitsmarathon draagt zo actief bij tot een betere verkeersveiligheid.

Alle resultaten zijn terug te vinden op: ikflitsmee.be/resultaten-experiment

BENOIT GODART



Overgang naar de wintertijd gevaarlijk voor voetgangers

Bij de omschakeling naar de wintertijd wordt het een uur vroeger donker en het zijn vooral de voetgangers die hiervan de gevolgen dragen. Volgens een nieuwe statistische analyse van Vias institute is er een stijging van het aantal dode en zwaargewonde voetgangers met 60% tijdens het spitsuur. In Vlaanderen zijn er 54% meer zwaargewonden en doden bij de voetgangers. Deze stijging valt nog meer op in Wallonië(+67%) en in Brussel (+76%). Het is belangrijk om op dit moment de voornaamste veiligheidsredenen voor voetgangers en automobilisten nog eens te herhalen.

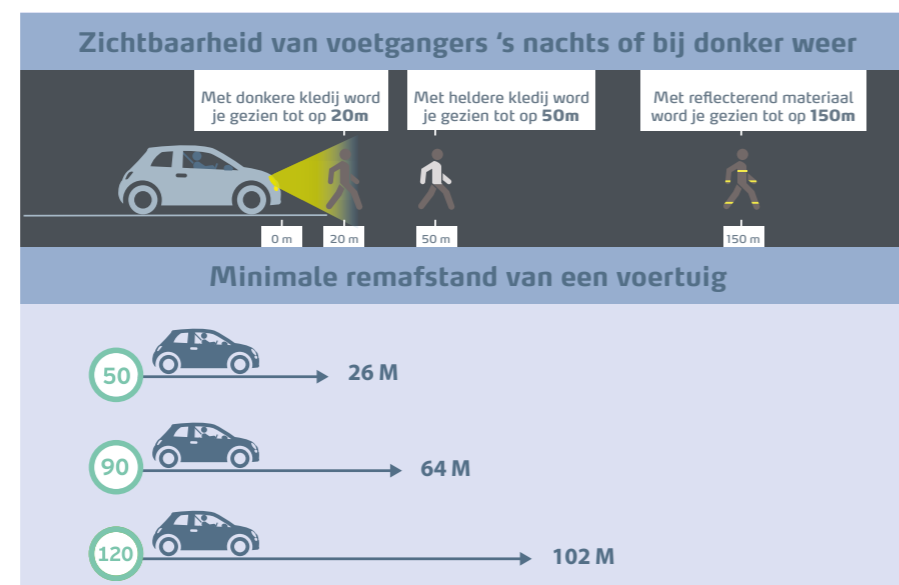
Meer ongevallen en meer ernstige ongevallen

De overschakeling naar de wintertijd is de start van een risicovolle periode. Van oktober tot november stijgt het aantal letselongevallen met voetgangers in de avondspits met 34%. Het aantal zwaargewonde en doden bij voetgangers neemt zelfs met 60% toe. Er zijn dus niet alleen meer ongevallen, ze zijn ook ernstiger. Zo stellen we 15 doden per 1000 letselongevallen vast in oktober,

tegenover 30 doden per 1000 ongevallen na de verandering van het uur.

Het is aannemelijk dat de impactsnelheid bij botsingen hoger ligt na de verandering van het uur omwille van de verminderde

zichtbaarheid. Sommige bestuurders zien de voetganger niet en remmen later of helemaal niet. Natuurlijk is het ook zo dat trajecten die normaal gezien in het licht gebeuren, nu in schemering of in het donker afgelegd worden.



Evolutie van het aantal letselongevallen tussen de maand oktober en november, met een voetganger tussen 16 u en 19u periode 2008-2017

	België	Wallonië	Vlaanderen	Brussel
Aantal letselongevallen met een voetganger	+ 34%	+ 39%	+ 29%	+ 36%
Aantal dode of zwaargewonde voetgangers	+ 60%	+ 67%	+ 54%	+ 76%
Ernst van ongevallen met voetgangers. (aantal dode en zwaargewonde voetgangers /1000 letselongevallen met een voetganger)	+ 20%	+ 20%	+ 19%	+ 30%

Bron: Vias institute

Twee types ongevallen

Twee ongevalstypes doen zich voor wanneer een bestuurder een voetganger aanrijdt die binnen de bebouwde kom oversteekt.

1. De voetganger steekt over op een brede straat met verschillende stroken per richting. Hij doet op of vlakbij een oversteekplaats. De geparkeerde of stilstaande voertuigen hinderen de zichtbaarheid van zowel de voetganger als de bestuurder.

De voetganger kijkt niet goed om zich heen. De bestuurder ziet de voetganger niet of te laat om nog plots te kunnen uitwijken.

2. De bestuurder merkt de voetganger op, hoewel die vaak niet reglementair oversteekt. De automobilist is al te zeker over zijn voorrang en anticipeert niet op de overstekende voetganger. De omgekeerde situatie komt eveneens vaak voor bij ongevallen met een voertuig dat naar

links of rechts afdraait: de voetganger merkt het voertuig op, maar gaat ervan uit dat de bestuurder de voorrangsregels zal naleven. De voetganger houdt er dus geen rekening mee dat de bestuurder hem mogelijk niet heeft opgemerkt omdat die zijn aandacht afgeleid was door andere zaken.

Benoit GODART

3 tips voor voetgangers

1. Het is enorm belangrijk dat je als voetganger goed zichtbaar bent. Kies dus voor reflecterende kledij of fluomateriaal. Daarmee word je veel beter opgemerkt door automobilisten. Met reflecterende kledij word je immers al tot op 150 meter opgemerkt. Met donkere kledij zien autobestuurders je slechts vanop 20 meter. Ter herinnering: aan 50 km/h op een droog wegdek heeft een wagen minimum 26 meter nodig om tot stilstand te komen.
2. Kijk verschillende keren vooraleer je oversteekt. Door het licht van de koplampen is het vaak moeilijk om oogcontact te maken, maar vergewis je er zeker van dat de autobestuurder is gestopt vooraleer je oversteekt. Voorrang hebben wil niet noodzakelijk zeggen dat je zomaar blind moet oversteken.
3. Gebruik de oversteekplaatsen voor voetgangers. Ondanks het feit dat er zich soms ongevallen op voordoen, blijven ze de meest veilige plekken om over te steken. De wegcode stelt dat je ze moet gebruiken als er zich eentje 30 meter in de buurt bevindt.



3 tips voor automobilisten

1. In november begint er een periode op onze wegen waarbij we extra alert moeten zijn. Pas je gedrag aan, zeker door te vertragen in de buurt van oversteekplaatsen voor voetgangers. Een autobestuurder moet in staat zijn te stoppen voor elke oversteekplaats, zelfs als een voetganger zich erop waagt zonder te kijken.
2. Een voetganger kan zich achter een andere verschuilen. Als je stopt om een voetganger over te laten, kijk nog eens extra vooraleer je terug vertrekt dat er geen andere voetganger vlak achter hem volgt.
3. Steek niet voorbij op een oversteekplaats voor voetgangers. Het is niet alleen verboden, maar ook gevaarlijk.



Mist: het einde van het jaar is een risicoperiode

Rijden bij mistig weer is nooit aangenaam. We constateren echter dat bestuurders in de praktijk hun gedrag niet voldoende aanpassen bij dichte mist, wat nefaste gevolgen kan hebben voor de verkeersveiligheid. We gaan na waarom dit zo is.

Mist is op zich geen courant weersverschijnsel. Jaarlijks zijn er 600 personen die sterven of gewond raken bij ongevallen waarbij de zichtbaarheid minder was dan 100 meter. De ernst van ongevallen die bij mist voorkomen is groter dan bij het gemiddel-

de van de andere ongevallen (25 doden per 1000 letselongevallen tov 18) hoewel je logischerwijze een minder hoge ernst zou verwachten door de verwachte lagere snelheid van de weggebruikers.

In het algemeen is het risico op een ongeval bij mist twee keer hoger dan bij een normale zichtbaarheid. Kortom: mist is een belangrijke ongevalsfactor en verdient daarom onze bijzondere aandacht.



Aantal letselongevallen en slachtoffers naargelang meteorologische omstandigheden (2015-2017)

	letselongevallen		doden 30 dagen		Totaal aantal slachtoffers		Ernst van de ongevallen (doden 30 dagen per 1000 ongevallen)
Normaal	89219	75,3%	1613	78,8%	117244	76,3%	18
Regen	12251	10,3%	246	12,0%	16195	10,5%	20
Mist	471	0,4%	12	0,6%	644	0,4%	25
Hevig wind, rukwinden	312	0,3%	13	0,6%	384	0,3%	42
Sneeuw	554	0,5%	10	0,5%	792	0,5%	18
Hagel	120	0,1%	2	0,1%	165	0,1%	17
Combinatie van neerslag met andere meteorologische omstandigheden (bijvoorbeeld mist)	178	0,2%	9	0,4%	233	0,2%	51
Andere (dichte rook,...)	498	0,4%	10	0,5%	640	0,4%	20
Onbepaald	14840	12,5%	132	6,4%	17290	11,3%	9
Total	118443	100,0%	2047	100,0%	153587	100,0%	17

Bron: Statbel / Infografie: Vias

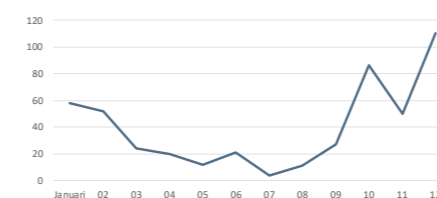
Einde van het jaar is risicoperiode

Als we maand per maand de analyse maken van het aantal ongevallen bij mist, dan valt op dat vooral bij het einde van het jaar het risico het hoogst is: meer dan de helft van de ongevallen (52%) gebeuren tijdens de laatste 3 maanden van het jaar. December is de gevaarlijkste maand. Bijna een kwart van alle ongevallen in de mist (23%) gebeurt dan.

Letselongeval bij mist per maand (2015-2017)

	Aantal	Percentage
Januari	58	12%
Februari	52	11%
Maart	24	5%
April	20	4%
Mei	12	3%
Juni	21	4%
Juli	4	1%
Augustus	11	2%
September	27	6%
Oktober	86	18%
November	50	11%
December	110	23%
Totaal	475	100%

Aantal letselongevallen bij mist per maand (2015-2017)



Voorzichtig zijn? Och...

Door de beperkte zichtbaarheid zou men veronderstellen dat de bestuurders bij mistig weer extra voorzichtig zijn. Dit is niet steeds het geval, verre van zelfs...

De meeste bestuurders blijven zo snel rijden, dat hun stopafstand langer is dan hun zichtbaarheid.

Ook de tussenafstand tussen de voertuigen is vaak te klein. Paradoxaal genoeg stijgt het percentage bestuurders dat de veiligheidsafstand niet naleeft bij mist, terwijl de zichtbaarheid dan juist afneemt !

Psychologische mechanismen

Er werden twee psychologische hypothesen geformuleerd voor het rijgedrag bij mistig weer.

De eerste steunt op de sociale psychologie. Door de afwezigheid van objectieve criteria voor de evaluatie van de eigen rijvaardigheid bij mist, gaat men, om zich aan te passen aan de situatie, gewoon het rijgedrag aannemen van de andere wagens in de file, waarbij het gevaar wordt onderschat.

De tweede hypothese heeft te maken met perceptieproblemen. Bij mistweer verliest men verder gelegen oriëntatiepunten uit het oog, waardoor men potentiële hindernissen te laat opmerkt. Het is bekend dat de hersenen een minimum aan informatie nodig hebben om goed te functioneren. Als de toevoer van visuele informatie beperkt wordt, resulteert dit in beoordelingsfouten. Zo toonde een studie via een rijimulator aan dat bestuurders bij mistweer hun eigen snelheid 10 à 20 % lager inschatten dan ze in werkelijkheid is. Dit zou kunnen verklaren waarom de veiligheidsafstanden te kort zijn. Bestuurders die hun eigen snelheid onderschatten, zullen immers ook minder afstand houden ten opzichte van hun voorligger.

Stofzuigereffect

Bij dichte mist met een zichtbaarheid van minder dan 100 meter, verliest de automobilist alle oriëntatiepunten in het verkeer. Hij kan dan angstig worden. Om niet uit koers te geraken, wil hij de lichten van zijn voorligger blijven zien, waardoor hij dichterbij gaat rijden. Hij moet dan oppassen voor het "stofzuigereffect". Enerzijds zal het achteropkomende voertuig versnellen om zijn voorligger niet uit het oog te verliezen. Anderzijds zal de automobilist die een voertuig achter zich ziet opdoemen, geneigd zijn te versnellen uit angst om langs achter aangereden te worden. In plaats van te vertragen, de aangewezen voorzorgsmaatregel bij mistweer, gaat het verkeer dus versnellen.

De perceptie van de bestuurders wordt beïnvloed door de aanwezige mist. Zo zal men 's nachts bij dichte mist de afstand tot de

voorligger met 55% overschatten, vergeleken met normale omstandigheden. Concreet betekent dit, dat wanneer de bestuurder denkt dat hij 20 meter verwijderd is van zijn voorligger, de afstand in werkelijkheid slechts 9 meter bedraagt. Dit verklaart waarom de bestuurders meer geneigd zijn om bij mist de veiligheidsafstand niet te respecteren. Dit fenomeen treedt vooral op bij extreme omstandigheden, waar voertuigen alleen maar waarneembaar zijn via hun lichten. De mate van overschatting stijgt of daalt naargelang van de hoeveelheid visuele informatie die de bestuurder bereikt ondanks de mist. Er is geen sprake meer van overschatting als de contouren van de voorligger duidelijk zichtbaar zijn.

Mist: wat zegt de wegcode

Aangezien het sowieso al moeilijk is om bij mist te rijden, is het van het grootste belang om de regels die de wegcode oplegt, na te leven. Achteraan het voertuig is het gebruik van de achtermistlichten verplicht:

- Bij mist die de zichtbaarheid vermindert tot minder dan 100 m;
- Bij sneeuwval die de zichtbaarheid vermindert tot minder dan 100 m;
- Bij felle regen.

Deze lichten mogen in geen andere omstandigheden gebruikt worden. Vooraan mogen de mistlichten (die trouwens facultatief zijn) vervangen worden door de dimlichten, die ook beiden gelijktijdig gebruikt mogen worden in geval van mist, sneeuwval of felle regen. Vaak rijden automobilisten ook bij normale weersomstandigheden met de voormistlichten aan. Dit is uiteraard verboden, ook al kan het een mooi effect geven !

Inzake snelheid stelt de wegcode dat elke bestuurder zijn snelheid moet regelen zoals vereist gezien de weersomstandigheden, het zicht, enz. De bestuurder moet bovendien, rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand houden.

Benoit GODART

8 tips om veilig in de mist te rijden

- 1** *Lichten zorgen ervoor dat je de weg goed kan verlichten.*
Gebruik je mistlichten. Vergeet ze niet af te zetten wanneer de mist verdwenen is.
- 2** *Trager rijden, vergroot je veiligheidsafstand*
Bij mist moet je je snelheid en je veiligheidsafstand aanpassen. Als je rekening houdt met remafstanden wordt er geschat dat als de zichtbaarheid beperkt is tot 50 meter dat de automobilist niet sneller dan 50km/u mag rijden. Voor een zichtbaarheid van 100 meter is 80 km/u het maximum. Voor een zichtbaarheid van 150 meter is 100 km/u de aangewezen maximumsnelheid.
- 3** *Zet je raam open om de situatie in te schatten .*
Een andere tip is om je venster van je voertuig open te zetten, tenminste voor eventjes. Zo kan je beter inschatten wat er rond jou gebeurt en kan de bestuurder de dikte van de mist vaststellen.
- 4** *De voorruit vrijhouden*
Om de vochtigheid die de mist met zich meebrengt te elimineren moet je op regelde tijdstippen je ruitenwissers gebruiken. Als er aan de binnenkant van de ruit wasem is, is het aan te raden om de voorruit te ventileren, of je raam lichtjes open te zetten zodat er frisse lucht binnen kan.
- 5** *Altijd rechts rijden*
Op de autosnelweg of autowegen moet je altijd rechts houden en inhalen proberen te vermijden. Als de mist erg dicht is, richt je dan op de volle witte lijn rechts van je. Reken niet op het voertuig voor jou. Als je een fout maakt of verstrooid bent, kan je in een ongeval terechtkomen.
- 6** *Rustig remmen*
Gebruik de rem op een rustige manier om te vermijden dat je banden gaan blokkeren. Gebruik hem liever iets vroeger dan normaal en met tussenpauzes. Zo weet elk voertuig dat achter je rijdt dat hij voldoende veiligheidsafstand moet laten.
- 7** *Minder geluid, meer concentratie*
In deze omstandigheden is het beter om in alle stilte te rijden, zonder muziek of radio. Wanneer de zichtbaarheid beperkt is, kan je immers nog altijd horen, vb als een voertuig nadert. Bij kruispunten kan je je raam naar beneden laten en de oren spitsen.
- 8** *Blijf kalm*
Een belangrijk sleutel tot je veiligheid : blijf kalm. Wanneer de omstandigheden slecht voor alle bestuurders, moet je traag rijden en kalm blijven.

Benoit GODART

De verkoop van alcohol weldra verboden in tankstations

Het is een onderwerp dat regelmatig in de media verschijnt: moet de verkoop van alcohol in tankstations langs de autosnelwegen verboden worden omdat ze enkel met de wagen bereikbaar zijn? Het lijkt logisch en wordt nu stap bij stap in Wallonië uitgevoerd bij het vernieuwen van de concessies. Voor het moment is er in de tankstations van Wareme en Bierges langs de E411 geen alcohol meer te verkrijgen. Nog meer tankstations kunnen volgen.

Drinken en rijden, een echte plaag

Rijden onder invloed van alcohol is één van de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen. Men schat dat bijna 25% van de verkeersdoden in de Europese Unie te wijten zijn aan alcohol, terwijl er slechts 1,6% van het totaal aantal kilometers wordt afgelegd door bestuurders met een alcoholgehalte van 0,5 ‰ of meer. In België is er bij meer dan 4200 letselongevallen minste één weggebruiker onder invloed van alcohol. Dit is dus meer dan 12% van alle ongevallen samen. Dat betekent dat één letselongeval op 8 te wijten is aan alcohol. Aangezien niet alle bestuurders die bij een letselongeval betrokken waren getest worden op alcohol, betekent dit dat deze cijfers slechts een minimum aan letselongevallen weergeeft waarbij alcohol de oorzaak is.

Daarbij merken we op dat het percentage positieve blazers aanzienlijk hoger is wanneer de tests worden gedaan bij bestuurders die betrokken waren in letselongevallen dan wanneer deze worden uitgevoerd in het kader van alcoholcontroles. Dit onevenwicht geeft duidelijk aan dat het ongevalsrisico dat gelinkt is aan rijden onder invloed wel degelijk groot is.

Vooraf symbolische maatregel

Aangezien alcohol achter het stuur een groot probleem is, lijkt het logisch dat het beter zou zijn van de verkoop van alcohol te verbieden op plaatsen die alleen meteen gemotoriseerd voertuig te bereiken zijn. Vanuit een communicatief en sensibiliserend standpunt heeft dergelijke maatregel een onmiskenbare toegevoegde waarde. Winkels langs de autosnelwegen zijn onlosmakelijk verbonden met de weg.

De verkoop van alcohol verbieden in die winkels geeft aan dat rijden en drinken niet samen gaan. De onderliggende boodschap is dat er geen enkele reden is om alcohol te koop aan te bieden in dit soort winkels. Uiteraard is zo'n maatregel in de eerste plaats een symbolische maatregel. Een bestuurder die absoluut alcohol wil kopen, kan evengoed de autosnelweg verlaten om daar zijn drank kopen. Dit geldt ook voor gewone passagiers of inzittenden van een autobus. Het is niet schadelijk voor de verkeersveiligheid als zij uitstappen om een alcoholisch drankje te

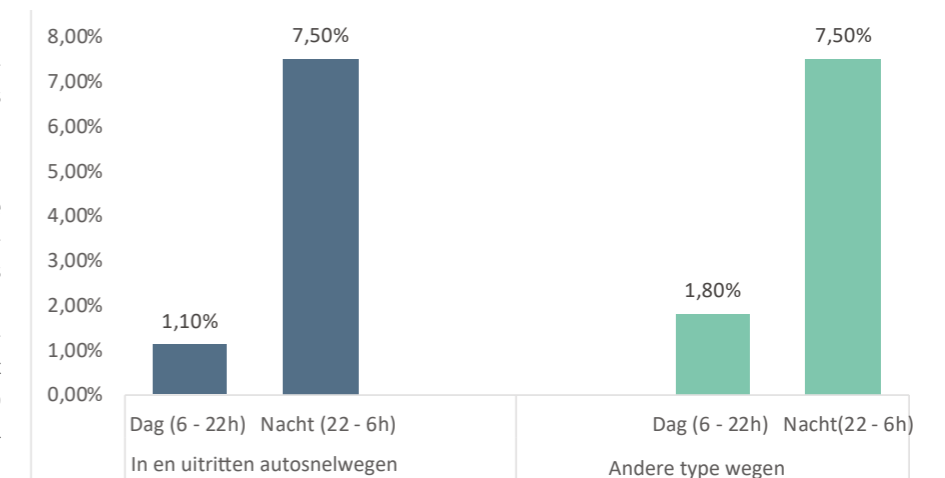
gaan kopen. Het is daarentegen wel choquerend als je een bestuurder terug in zijn wagen ziet stappen met blikjes bier in zijn handen.

Op welke tijdstippen?

In de statistieken voor Vlaanderen zien we dat het percentage alcoholgerelateerde ongevallen op autosnelwegen lager ligt dan op de andere wegen. Maar de bestuurders kunnen uiteraard hun alcohol langs de autosnelweg kopen, al rijdend consumeren, de afrit nemen en daar een ongeval krijgen. De indicatoren geven ook aan dat er een groter probleem is tussen 22u en 6u 's nachts, ongeacht het type weg. Vias institute is nochtans geen voorstander om alleen 's nachts een verbod in te stellen op de verkoop van bier en wijn. De boodschap die moet meegegeven worden aan de weggebruikers is dat rijden en drinken nooit samen gaan. Door het alleen op bepaalde tijdstippen te verbieden, zoals in Frankrijk en Duitsland bijvoorbeeld, lijkt het alsof het drinken van alcohol en rijden op bepaalde uren minder gevaarlijk is.

Benoit GODART

Percentage bestuurders of voetgangers onder invloed van alcohol (in letsel-ongevallen) op autosnelwegen (Vlaanderen; 2013-2017)



Bron: Nationale gedragsmeting alcohol 2012



Bijna 6 op de 10 Belgen vinden dat de zones 30 slecht zijn aangegeven

Volgens een nieuwe enquête van Vias institute woont meer dan 1 Belg op 4 momenteel in een zone 30. 85% is daar tevreden over, vooral omwille van verkeersveiligheidsredenen en een beperking van de geluidshinder. 6 op de 10 Belgen zijn voorstander van een zone 30 in het centrum van alle steden, op voorwaarde dat de maximumsnelheid op de grote verkeersassen 50 of 70 km/u blijft. Bijna 6 op de 10 Belgen vinden ook de zones 30 slecht zijn aangegeven. Deze enquête werd uitgevoerd naar aanleiding van de de 30ste verjaardag van de opname van het begrip zone 30 in het verkeersreglement. In Vlaanderen werden in Wervik de eerste zones 30 ingevoerd.

Resultaten van de enquête

Bijna op de 2 Brusselaars woont in een zone 30

In totaal woont bijna 1 Belg op 4 (28%) momenteel in een zone 30. In Brussel gaat het zelfs over bijna 1 op 2 inwoners (47%). In Vlaanderen is dat bijna 1 op 3 (32%), in Wallonië gaat het over 1 persoon op 7 (15%).

85% van de personen zijn tevreden om te wonen in een zone waar de maximumsnelheid 30 km/u is. De redenen die ervoor aangehaald worden zijn: verkeersveiligheid (59%), beperktere geluidsoverlast (42%) en minder sluijverkeer (26%). Opvallend: in Brussel geven de inwoners het beperken van de geluidsoverlast (49%) als belangrijkste positieve factor aan, boven de verkeersveiligheid (43%). Het sluijverkeer terugdringen wordt door de Walen (36%) meer aangegeven dan de Brusselaars (31%) en de Vlamingen (23%).

2 Belgen op 3 zijn van mening dat de toename van de zones 30 de laatste jaren ertoe heeft bijgedragen dat de verkeersveiligheid verbeterde. Vlamingen (73%) zijn meer overtuigd dan de Walen en de Brusselaars (55%).

Overall zone 30 in de centra : ja, maar ...

Slechts 1 Belg op 8 (12%) wil onvoorwaardelijk van het centrum van alle steden een zone 30 maken. De overgrote meerderheid, 6 Belgen op 10 (58%) zijn voorstander van een uitbreiding van de zones 30, op voorwaarde dat de maximumsnelheid op de grote assen 50 of 70 km/u blijft.

De Brusselaars (39%) zijn meer gekant tegen een veralgemeende zone 30 dan de Walen (34%) en de Vlamingen (26%).

De Vlamingen willen aangepaste zones 30

Bijna 6 op de 10 Belgen (56%) vinden in het algemeen dat de zones 30 slecht zijn aangegeven. In Brussel vindt zelfs 7 op de 10 dat (68%). Het gevolg is dat bijna alle bestuurders (88%) al eens in een zone 30 hebben rondgereden en dat pas na een tijdje gemerkt hebben.

De Belgen zijn globaal genomen voorstander om de zones 30 aan te passen, om zo de bestuurders te verplichten om te vertragen (63%). De Brusselaars (51%) zijn daar minder voorstander van dan de Walen (69%) en de Vlamingen (61%).

Dergelijke aanpassingen zijn vooral nodig omdat 2 op 3 Belgen (64%) aangeven moeite te hebben om dat snelheidslimiet in een zone 30 te respecteren. De Brusselaars (70%) hebben het meeste moeite om zich aan deze regel te houden.

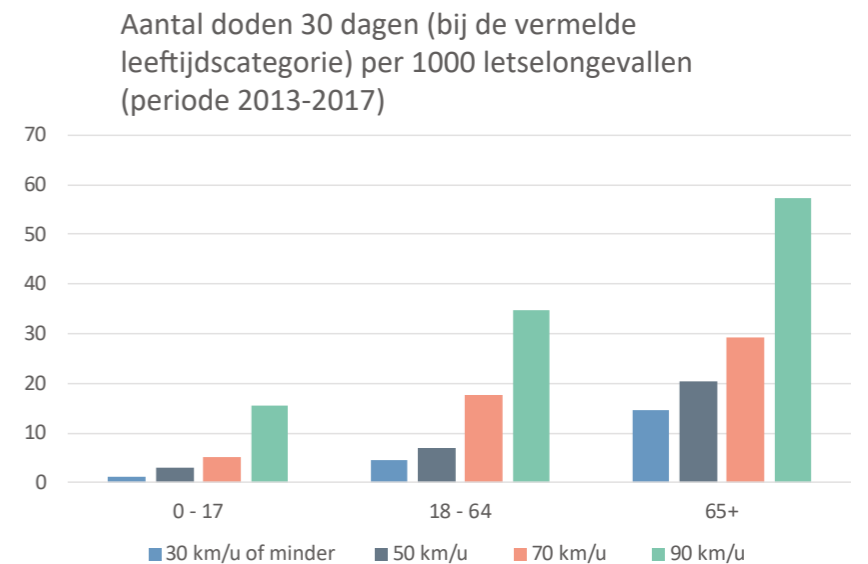
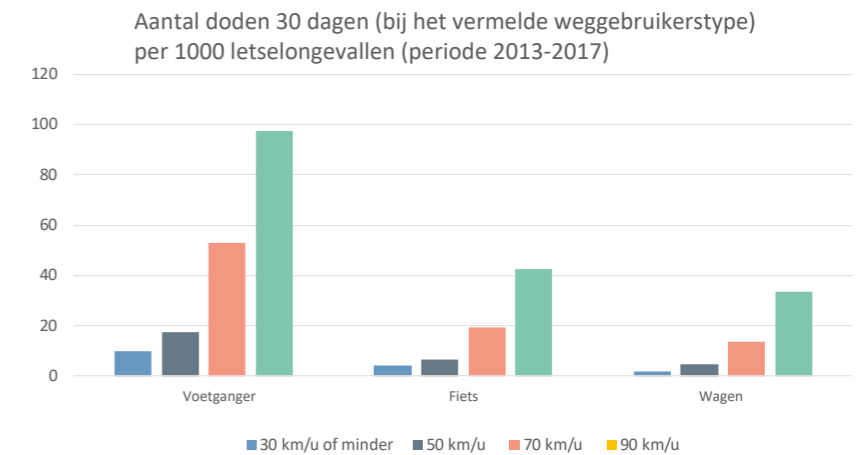
Ter herinnering, een meting uitgevoerd door Vias institute in 2016 heeft aangetoond dat 90% van de bestuurders de snelheid niet respecteert in een niet-aangepaste zone 30. De gemiddelde snelheid lag er iets boven de 43 km/u.

Statistische analyse

In 2017 waren er 2420 ongevallen in zones waar de snelheid beperkt is tot 30 km/u, ofwel 6% van alle ongevallen. Daarentegen stellen we er 'maar' 2% van de dodelijke slachtoffers vast (12 doden). De ongevallen met voetgangers in een zone 30 zijn bijna 2x minder dodelijk dan in zones waar de maximumsnelheid 50 km/u is en 5 keer minder dodelijk dan de wegen waar de snelheidslimiet 70 km/u is. We stellen immers bij de voetgangers 10 doden per 1000 ongevallen vast in een zone 30, 18 in een zone 50 en 53 in een zone 70.

Conclusie

Een meerderheid van de Belgen steunt de uitbreiding van zones 30 in het centrum van steden, op voorwaarde dat de grote verkeersassen 50 en 70 km/u blijven en dat er aanpassingen komen die het makkelijker maken om de snelheidslimiet te respecteren. Het installeren van een zone 30 in het centrum van steden is daarnaast onontbeerlijk omdat het ook gunstige neveneffecten heeft op onze levenskwaliteit. Zo hebben zones 30 niet alleen een positieve impact op de verkeersveiligheid, maar ook op de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast. Door de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u te brengen, wordt het geluid met 3 tot 4 decibels verminderd. Dat komt overeen met een halvering van het verkeersvolume op een weg met gemiddelde drukte.



De afremming van het verkeer in een zone 30 kan gebeuren door

- het systematisch toekennen van voorrang aan de aangrenzende straten (vb: door voorrang aan rechts)
- door de breedte die je geeft aan de voetgangers (vb: verhoogd trottoir dat over de rijbaan doorloopt, minder laterale parkeerplaatsen)
- door een aanpassing van de geometrie van de weg (vb. auto's laten zigzaggen, asverschuivingen)
- door een visueel aansprekende signalisatie (vb: radar die snelheid aangeeft) of meer dwingend (vb: verkeersremmers, verkeerslichten die gekoppeld zijn aan een snelheidsmeter)
- door het instellen van een circulatieplan dat een ontradend effect heeft op het gemotoriseerde verkeer.

Benoit GODART



Busje zonder bestuurder rijdt over een traject van meer dan 2 kilometer aan de leeuw van Waterloo

Exact 1 maand nadat in Han-sur-Lesse de eerste test op de openbare weg met een zelfrijdende shuttle gebeurde, werd in aanwezigheid van federaal Minister van Mobiliteit François Bellot in Eigenbrakel een tweede test met een autonome shuttle gehouden. Het busje rijdt in de buurt van de Leeuw van Waterloo over een traject dat 5x zo lang is en op technologisch vlak complexer dan bij de eerste test.

Nog grotere uitdagingen

Dag op dag één maand geleden vond in Han-sur-Lesse de allereerste test met een autonome shuttle op de openbare weg in ons land plaats. Op een traject van ongeveer 500 meter rijdt sindsdien een zelfrijdend busje zonder bestuurder rond. In Eigenbrakel rijdt sinds vandaag een soortgelijke shuttle over een traject van 2,4 kilometer, ofwel bijna 5x zo lang. Hij rijdt vanaf de Leeuw van Waterloo tot aan de hoeve van Hougomont.

De uitdagingen tijdens deze nieuwe test zijn groter dan bij de eerste test. Bij de eerste test ging het over een traject dat vrijwel rechtdoor ging, nu zitten er enkele bochten in het parcours dat bovendien licht glooi-

end is. De weg is op sommige stukken veel smaller en wordt niet alleen gebruikt door fietsers en voetgangers, maar ook door boeren die met hun tractor naar het veld rijden. De shuttle detecteert al deze weggebruikers en past zijn gedrag hierop aan. Hij zal vertragen of stoppen als er potentieel gevaar op een botsing dreigt.

Sensoren worden meer gebruikt in Eigenbrakel

De grootste uitdaging bestaat erin dat het voertuig onder de bomen (en dus het bladerdek) zijn juiste koers moet kunnen bepalen. In Han-sur-Lesse was de hele route op voorhand zo geconfigureerd dat de shuttle tijdens zijn rit zich enkel richt op het GPS-signaal baseerde. Enkel in geval van problemen met het GPS-signaal werden de Lidarsensoren gebruikt, die de gebouwen als referentie-elementen gebruikten.

Bij deze tweede test gebruikt de shuttle niet enkel het GPS-signaal. Wanneer hij onder de bomen rijdt positioneert hij zich voortdurend door middel van zijn Lidarsensoren die welbepaalde obstakels langs de weg detecteren.

De vallende bladeren op het wegdek vormen een extra probleem. De sensoren mogen die niet als 'obstakel' detecteren, want dan gaat de shuttle niet verder rijden.

Een maand autonome voertuigen: een evaluatie

Na één maand in Han-sur-Lesse kunnen we een eerste positieve balans opmaken. In totaal maakten al iets meer dan 1000 personen gebruik van de shuttle die rijdt van de parking van de Grotten van Han tot aan het gemeenteplein. Zes begeleiders hebben ervoor gezorgd dat deze shuttle goed kon functioneren. Het voertuig heeft wel de nieuwsgierigheid opgewekt van de mensen die het tegenkwamen. De meest gestelde vragen gingen over de wijze waarop de shuttle functioneert, of hij wel gaat stoppen als er mensen voor de shuttle passeren en wat de toekomstmogelijkheden zijn.

De shuttle heeft weinig technische problemen gehad. Hij heeft talloze voertuigen gekruist zonder problemen en hij heeft niemand aangereken. Het minibusje heeft aan een kruissnelheid van 15 km/u gereden, maar met pieken tot 18 km/u. Soms is hij wel gestopt voor een plastic zakje dat voorbijvloog.

Voor deze tests is er steeds een begeleider aan boord die op elk moment de controle over het voertuig kan overnemen. Hij heeft enkele malen manueel het commando moeten overnemen omdat voertuigen fou-

tief geparkeerd stonden en de doorgang van de shuttle blokkeerden. De huidige technologie laat nog niet toe dat de shuttle zelf obstakels ontwijkt. De volgende generatie zal dat wel kunnen. Hij zal dan de vrije ruimte naast elk obstakel kunnen berekenen en zelf inschatten of hij het veilig kan omzeilen.

Zelfrijdende shuttle opstap naar zelfrijdende wagen

De zelfrijdende shuttles zijn ideaal om te gebruiken op campussen, pretparken en om mensen van de parking van een ziekenhuis naar de ingang te vervoeren. Zo kunnen ze de mobiliteit verhogen van ouderen of mensen die moeilijk te been zijn, want ze zijn aangepast om bijvoorbeeld rolstoelgebruikers mee te nemen. Niet alleen de technologie van de zelfrijdende shuttles, maar ook van de zelfrijdende personenwagens evolueert steeds sneller. Verschillende merken testen in het buitenland hun nieuwe modellen op de openbare weg.

Vertrouwen van de burger

Essentieel in het verhaal van alle zelfrijdende voertuigen is het vertrouwen dat mensen in deze technologie hebben. Uit een enquête van Vias institute blijkt dat meer dan 4 op 10 Belgen (42%) meent dat het grootste nadeel van de autonome voertuigen verlies van hun vrijheid achter het stuur is. Zij willen zelf de controle over hun voertuig houden en niet de 'bevelen' overlaten aan een 'computer'. De rol van de media voor het creëren van een draagvlak voor de nieuwe technologie bij de burger valt niet te onderschatten. Elk ongeval met een zelfrijdend voertuig krijgt grote aandacht. In de meeste gevallen had het ongeval ook door een bestuurder niet vermeden kunnen worden. Studies van de NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) in de Verenigde Staten voorspellen tegen 2035 dat er een daling is van het aantal ongevallen met 80% dankzij autonome en geconnecteerde wagens.

Benoit GODART



Navette sans chauffeur | Zelfrijdend pendelbusje
Fahrerloser Kleinbus | Self-driving shuttle

VIAS
institute

Braine-l'Alleud | Eigenbrakel

Mémorial 1815 ↔ Hougomont

Vivez l'expérience, montez à bord !
Stap in en geniet van de rit!
Steigen Sie ein und genießen Sie die Fahrt!
Climb aboard and enjoy the ride!



Service gratuit | Gratis dienst | Kostenlose Fahrten | Free rides

BLA KEOLIS Baloise MARSH



Een kwart van de verkeersdoden op onze wegen is ouder dan 65 jaar

Il y a 10 ans, une personne sur 6 tuée sur la route était un senior; aujourd'hui, il s'agit d'une personne sur 4. Par kilomètre parcouru, le risque d'être tué ou gravement blessé est 4 fois plus élevé pour une personne âgée que pour l'ensemble des usagers. Un tiers des accidents graves impliquant un automobiliste de plus de 65 ans est provoqué par un problème médical: infarctus, problèmes d'orientation, hypoglycémie, etc. D'ici 2050, la part des seniors dans la population aura doublé et des mesures sont donc nécessaires pour garantir leur sécurité dans le trafic.

10 jaar geleden was één verkeersdode op 6 in ons land een senior, vandaag gaat het om 1 persoon op 4. Per afgelegde kilometer is het risico om zwaargewond te raken of te sterven 4 keer hoger voor oudere personen in vergelijking met alle andere weggebruikers. Een derde van de zware auto-ongevallen met iemand boven de 65 jaar wordt veroorzaakt door een medisch probleem: hartinfarct, flauwvallen door een te laag bloedsuikergehalte, desoriëntatie, etc. Van nu tot 2050 zal het aandeel senioren in onze bevolking verdubbelen. Het is dus nodig dat er maatregelen genomen worden om hen veilig aan het verkeer te laten deelnemen. Sinds 2008 is het aandeel senioren die omkomen in het verkeer gevoelig gestegen. Toen ging het om 1 op 6 verkeers-

doden (16%), momenteel gaat het over 1 verkeersdode op 4 (25%). In 2017 kwamen zo 151 personen ouder dan 65 jaar om het leven. Senioren met de wagen hebben een verhoogd risico om gewond te raken of te sterven in een ongeval, zeker als ze ouder zijn dan 75 jaar. Per afgelegde kilometer is hun risico 4 keer hoger dan dat van een gemiddelde autobestuurder. Het risico is even groot als dat voor bestuurders tussen 18 en 24 jaar. Daar staat tegenover dat het risico om iemand anders zwaar te verwonden veel lager is voor senioren dan voor jongeren. Het verhoogd risico bij oudere weggebruikers is vooral te wijten aan hun verhoogde kwetsbaarheid. Bij oudere mensen breken de botten gemakkelijker en verwondingen genezen moeilijker. Een derde van de zware ongevallen met een autobestuurder boven de 65 jaar wordt daarentegen veroorzaakt

door een medisch probleem: hartinfarct, flauwvallen door een te laag bloedsuikergehalte, desoriëntatie, etc.

Karakteristieken van een ongeval met senioren

Veel gewonden op een kruispunt

Bij 1 op 3 senioren die gewond raken, is dat in een ongeval op een kruispunt (35%). Voor de gehele bevolking gaat het over 1 ongeval op 5 (20%). Vooral op kruispunten met voorrangsborden kennen senioren problemen: ze moeten alert zijn voor verschillende weggebruikers op hetzelfde moment, goed hun snelheid inschatten en snel reageren. Die vaardigheden zijn soms afgenomen en maken deze situaties potentieel gevaarlijk



voor hen. Vooral links afslaan is een specifiek probleem.

Vrouwen meer betrokken

Het aandeel van de gewonde mannen na een ongeval ligt binnen de hele bevolking hoger dan bij de vrouwen. De percentages gewonde mannen en vrouwen in het verkeer bij de 65-plussers lopen echter wel gelijk, beiden zijn goed voor 50% van de slachtoffers. Bij de doden is 75% van alle verkeersdoden een man, bij de senioren gaat het over 62%.

Fietsers en voetgangers het vaakst betrokken

Bij de senioren is het aandeel van de voetgangers en de fietsers bij de dodelijke verkeersslachtoffers bijna twee keer zo hoog dan wanneer we dat over alle leeftijden samen bekijken. De voetgangers en de fietsers maken bijna 60% uit van de slachtoffers bij de senioren. Dat valt te verklaren doordat senioren zich eerder te voet en minder als automobilist verplaatsen.

Minder ongevallen tijdens het spitsuur

Tijdens de week is de piek van de ongevallen met senioren later op de ochtend en vroeger op de middag dan voor de rest van de bevolking. Dat komt omdat de senioren proberen de filetijden te omzeilen door 's morgens later te vertrekken en 's avonds eerder terug te keren. De senioren zijn bovendien minder betrokken in nachtelijke ongevallen, vooral in het weekend.

Maatregelen die genomen moeten worden

Maatregelen op verschillende domeinen kunnen genomen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op het vlak van infrastructuur is het belangrijk dat de kruispunten overzichtelijk zijn aangelegd (vb duidelijke signalisatie ruim op voorhand, conflictvrije lichtenregeling voor links-afslaand verkeer, bij oversteekplaatsen over een brede rijweg de mogelijkheid voorzien voor midden eilandjes waar voetgangers veilig kunnen wachten, etc). Op het gebied van de voertuigen moeten enkele elementen

gestimuleerd worden bij senioren wanneer ze een wagen kopen: automatische versnellingsbak, anti-botssystemen, dodehoekdetectie, en time-gap-assistent (systeem dat bij het links afslaan aangeeft of men voldoende tijd heeft om nog voor de tegenligger het manoeuvre uit te voeren, etc.). Belangrijk is dat de ouderen voldoende uitleg en vorming krijgen om deze systemen goed te kunnen gebruiken. Wat de rijgeschiktheid betreft, heeft onderzoek aangetoond dat een verplichte medische screening vanaf een bepaalde leeftijd de verkeersveiligheid niet noodzakelijk verbetert. Vias institute is dus geen voorstander van zo'n verplichte screening. Het is niet alleen een stigmatiserende maatregel, maar veroudering is bovendien een persoonlijk proces. Sommige gaan al achteruit vanaf de leeftijd van 50 jaar terwijl andere nog in blakende gezondheid verkeren op hun 75ste. We kunnen ons wel inbeelden dat bij de vernieuwing van het rijbewijs, wat momenteel een strikt administratieve procedure is, er een rijgeschiktheidsbeoordeling volgt door de huisarts.

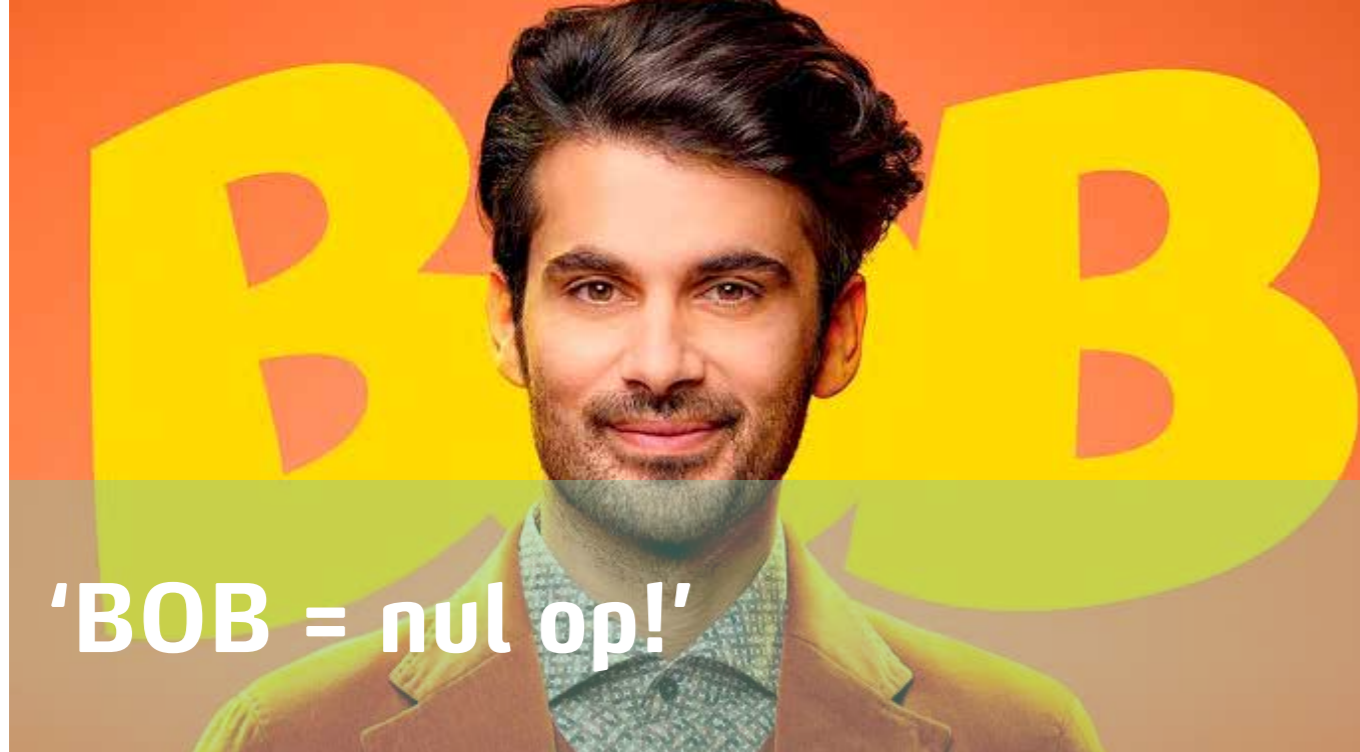
Zo is er een medische screening doorheen heel de carrière van de automobilist en niet alleen vanaf een bepaalde leeftijd.

Conclusie

We worden steeds ouder en de babyboomgeneratie van vlak na de oorlog is de meest gezonde generatie senioren die er ooit was. Tussen 2017 en 2050 zal het aandeel mensen dat ouder wordt dan 60 jaar verdubbelen. In de huidige samenleving spelen senioren een steeds actievare rol. Het is daarom belangrijk om een duurzame en veilige mobiliteit te garanderen. Per afgelegde kilometer, is hun risico om gewond te raken of te sterven immers 4x zo hoog dan het gemiddelde. Ze hebben zo een even groot risico als bestuurders tussen 18 en 24 jaar. Daarentegen is hun risico om iemand te verwonden lager voor senioren dan voor de jongeren. Kortom, ze zijn eerder zelf in gevaar dan dat ze anderen in gevaar brengen.

Benoit GODART





De boodschap van de nieuwe campagne : 'BOB = nul op!'

Met de nieuwe wintercampagne 'BOB = nul op!' benadrukken de gewesten, Assuralia, de Belgische Brouwers en Vias institute om je verantwoordelijk te gedragen op onze wegen tijdens de eindejaarsfeesten.

Ambassadeurs geven het goede voorbeeld

De wintercampagne 'BOB = nul op!' stelt daarom de boodschap opnieuw scherp: rij-

den en drinken gaan niet samen. Daarbij zet BOB sterk in op de sociale impact, met ambassadeurs die trots zijn op hun verkeersveilig gedrag. Zo roepen wielrenners Sven Nys en Philippe Gilbert in online video's op om altijd 100% alcoholvrij te rijden, zeker als je naar een sportwedstrijd gaat. Acteur Christophe Haddad, die in de tv-serie 'Thuis' de rol van Bob vertolkt, zet ook graag zijn schouders onder de BOB-campagne. Hij haalt het belang aan om ook bij culturele uitstappen vooraf een veilige thuiskomst te plannen.

Net als vorig jaar trekt ook deze winter de BOB-bende eropuit. Ze gaan naar veldrit-

wedstrijden met onder meer de Superprestige in Zonhoven, de Wereldbeker veldrijden in Namen en de gloednieuwe Brussels University Cyclocross. Naast deze terreinacties omvat de campagne traditioneel ook een radiospot, baanaffiches en bestickerde bussen. Verder liggen er deze winter 840.000 BOB-sleutelhangers klaar voor wie negatief blaast tijdens een controle.

www.bob.be

Benoit GODART

In 2017 waren er 4210 ongevallen met doden of gewonden waarbij een bestuurder onder invloed van alcohol betrokken was. Dat komt neer op 1 ongeval elke 2 uur. Dat aantal daalt elk jaar, maar slechts zeer traag. Het probleem in ons land blijft de sociale norm: nog te vaak durft de Belg niets zeggen als iemand die gedronken heeft nog wil gaan rijden. Om bij te dragen aan een mentaliteitswijziging blijven de BOB-campagnes meer dan ooit nodig. De slogan van dit jaar is kort maar krachtig: 'BOB = nul op!'

Problematiek van alcohol achter het stuur

1 ongeval elke twee uur

In 2017 waren er 4210 ongevallen met doden of gewonden waarbij een bestuurder onder invloed van alcohol betrokken was. Dat komt neer op 1 ongeval elke 2 uur. Dat aantal daalt elk jaar, maar de daling gaat traag. (-2% in vergelijking met 2016, -7% in vergelijking met 2012).

Tijdens de weekendnachten is bij bijna 1 op de 2 ongevallen (43%) een bestuurder onder invloed van alcohol betrokken. Tijdens de weeknachten gaat het over 1 bestuurder op 3 (32%). Maar alcohol is natuurlijk ook aanwezig tijdens de ongevallen tijdens

de dag: ongeveer 1 op 8 ongevallen (12%) tijdens het weekend en 1 op 25 tijdens de weekdagen (4%). Er zijn ook verschillen tussen de regio's: in Wallonië is bij 13% van alle letselongevallen een bestuurder onder invloed van alcohol betrokken, in Vlaanderen is dat 8% en in Brussel 7%.

1,7% is het gemiddelde alcoholgehalte bij een letselongeval op elk moment van de dag

Volgens een nieuwe statistische analyse van Vias institute is het gemiddelde alcoholgehalte van bestuurders die betrokken zijn in een letselongeval 1,7‰, ofwel 3 keer meer dan de wettelijke limiet. Dit alcoholgehalte is quasi gelijk op elk uur van de dag. Anders gezegd: er zijn natuurlijk meer ongevallen te wijten aan alcohol 's nachts, maar het gemiddelde alcoholgehalte van betrokken bestuurders is niet hoger om 2 uur 's nachts dan om 2 uur 's middags.

Nog een opvallende vaststelling: het aantal ongevallen te wijten aan alcohol is het hoogst tijdens de weekendnachten, maar we zien al verschillen vanaf... woensdagavond. Zo gebeuren op maandag en dinsdag de meeste ongevallen tussen 17u en 21u. Op woensdag zit die piek tussen 17u en 23u. Donderdag ligt de piek zelf tussen 17u en 3u 's nachts! Er zijn dus bepaalde personen die tijdens de week uitgaan en mogelijk denken dat het risico om gecontroleerd te worden dan lager ligt.

Een mentaliteitsprobleem in België

In verschillende landen en vooral de Scandinavische landen is niet drinken en rijden ingebakken in onze cultuur. Er is een sterke sociale druk tegen rijden onder invloed van alcohol. Dit is in België nog steeds niet het geval. Dat bleek ook in een recente Europese enquête van de Fondation Vinci. Als iemand te veel gedronken heeft en nog wil gaan rijden, zegt 1 Belg op 4 (24%) niets. Dat is het hoogste percentage van Europa en veel meer dan het Europese gemiddelde (16%). Het is zelfs twee keer zo veel dan Zweden bijvoorbeeld.

Mede daarom rijden de Belgen gemiddeld 2 keer vaker rond met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet dan de Europeanen (23% ten opzichte van 10% gemiddeld). Dit afwijkend gedrag vertaalt zich ook rechtstreeks op onze wegen. Ongeveer 1 Belg op 12 (8%) heeft al een ongeval, of een bijna-ongeval gehad dat de wijten was aan overmatig alcoholgebruik. Dat is twee keer meer dan de Britten bijvoorbeeld (4%).





Analyse bijna-ongevallen verhoogt verkeersveiligheid

Videoanalyse van bijna-ongevallen biedt enorme voordelen voor de verkeersveiligheid. Met gespecialiseerde software identificeren we risico's vóór er ongevallen gebeuren.

In recent onderzoek toonden we aan dat we door beelden van "bijna-ongevallen" te analyseren met gespecialiseerde videoanalyse software snel en nauwkeurig verkeersveiligheidsrisico's kunnen opsporen en

maatregelen evalueren. Zo kunnen we ingrijpen vóór er slachtoffers vallen.

Eigenlijk is die aanpak heel logisch. In de luchtvaart wacht men ook niet tot er effectief een vliegtuig crasht. Zodra daar een bijna-ongeval gebeurt, spit men het voorval tot in detail uit om te kijken hoe men zulke situaties in de toekomst kan vermijden. Nu doen we dat dus ook bij wegverkeer. Zo leggen we de nadruk op "voorkomen", in plaats van op "genezen".



Met videoanalyse software kunnen we sinds kort bijna-ongevallen efficiënt en betrouwbaar detecteren en analyseren.

Klassieke ongevalgegevens: too little, too late

Traditioneel bestuderen we de verkeersveiligheid via data over verkeersongevallen. Het cynische aan die aanpak is dat er eerst slachtoffers moeten vallen voordat we kunnen ingrijpen. Pas nadat verschillende ongevallen op dezelfde plaats gebeurd zijn, ontdekken we dat het een gevaarlijk punt is. En pas dan bestuderen we hoe we de veiligheid kunnen verbeteren.

We weten ook dat niet alle ongevallen in de statistieken terechtkomen – het gekende probleem van onderrapportering. Daardoor lijkt het alsof ze nooit gebeurd zijn. Ongevalgegevens geven daardoor een onvolledig, en soms zelfs een vertekend beeld. Want we weten dat sommige types ongevallen, zoals ongevallen met fietsers, systematisch vaker onder de radar blijven dan anderen.

Van de ongevallen die wél geregistreerd werden, weten we eigenlijk alleen ruwe, algemene informatie. Die volstaat vaak niet om écht te begrijpen hoe het ongeval nu precies is ontstaan. En dus ook niet om te weten wat we best doen om zulke ongevallen te voorkomen.

Bijna-ongevallen geven ons veel sneller inzicht in de verkeersveiligheid, omdat we geen jaren moeten wachten op voldoende ongevalldata. En doordat we bijna-ongevallen in detail kunnen analyseren op beel-

den, begrijpen we veel beter hoe gevaarlijke situaties ontstaan. Ook de ongevalstypes die anders onder de radar blijven.

Analyses van bijna-ongevallen zijn daarom een bijzonder geschikte diagnostool om snel en nauwkeurig te identificeren welke risico's zich voordoen op een specifieke locatie, zoals een kruispunt. Maar het is ook een uitermate geschikte evaluatietechniek voor nieuw aangelegde infrastructuur, en voor infrastructurele proefprojecten.

Ontwerprichtlijnen gemengde busbanen herbekijken

Een concreet voorbeeld van de toepassingsmogelijkheden van deze techniek, is een recente studie naar de veiligheid van fietsers op gemengde busbanen. Dat zijn busbanen waar ook fietsers op mogen rijden. Via analyses van bijna-ongevallen, stelden we vast dat deze busbanen niet goed zijn voor de veiligheid van fietsers. Er vinden niet alleen veel gevaarlijke inhaalmanoeuvres plaats, maar ook wanneer de bus achter de fietser blijft rijden, blijkt dat niet zonder gevaar. Vaak begint de buschauffeur dan te 'spatbordkleven', wat storend en onveilig is voor de fietser.

Een verrassende conclusie was dat de Vlaamse ontwerprichtlijnen voor deze busbanen niet goed leken te werken. De ontwerprichtlijnen geven aan dat gemengde busbanen smal genoeg moeten zijn (smaller dan 3,50m), zodat een bus een fietser niet kan inhalen zonder de busbaan te verlaten. Als de busbaan breder is (breedte van 3,50m tot 4,50m), zou een bus zich voorbij een fietser kunnen 'wringen' op een gevaarlijke manier. Dat is althans de theorie.

Maar uit de observaties blijkt net dat fietsers zich oncomfortabel voelen met een bus achter hen. Ze willen ingehaald worden als er een bus aankomt. Daarom gaan ze zodanig dicht tegen de kant rijden dat de bussen hen zelfs op zeer smalle busbanen toch nog kunnen inhalen. En dat leidde net tot méér gevaarlijke situaties op de (voorgescreven) smalle busbanen dan op bredere busbanen.

In vele landen legt men dergelijke busbanen

Videoanalyse toont veiligheidsrisico's voor fietsers op gemengde busbanen: gevaarlijke inhaalmanoeuvres (boven) en 'spatbordkleven' (onder).



in bepaalde situaties aan, meestal wanneer er te weinig plaats is voor zowel een busbaan als een fietspad. In Vlaanderen zijn het er een tiental. Maar wereldwijd bestond er nog geen enkel onderzoek naar de veiligheid van die busbanen. Door het lage aantal locaties, en dus ook het kleine aantal ongevallen, wisten we niet of zulke busbanen veilig zijn voor fietsers en hoe we ze best zouden ontwerpen. Maar net dát willen we graag weten voor we ze (eventueel) massaal zouden gaan aanleggen...

Om tot zulke inzichten te komen via ongevalsanalyses, zouden we tientallen busbanen moeten aanleggen, wat heel duur is. Maar we zouden ook eerst tientallen verkeersslachtoffers moeten accepteren, en dat is onbetaalbaar.

Bijna-ongevallen objectief meten op camerabeelden

Voor dit onderzoek lieten we ons inspireren door het onderzoek van de universiteit van Lund in Zweden. Zweden is op vlak van ver-

keersveiligheid één van de beste leerlingen van de klas. In België vallen jaarlijks meer dan 600 verkeersdoden. In Zweden, dat bijna evenveel inwoners heeft, zijn dat er zo'n 250.

Aan de universiteit van Lund experimenteerden ze al in de jaren '70 en '80 met methodes om op een objectieve manier bijna-ongevallen te detecteren en analyseren. Toen gebeurde dat nog met menselijke observatoren op het terrein. Omdat die terreinobservaties erg tijdrovend en soms ook onbetrouwbaar waren, brak de methode nooit echt door.

Maar recente evoluties in het domein van videoanalyse hebben er voor gezorgd dat we bijna-ongevallen nu wél efficiënt en betrouwbaar kunnen detecteren en analyseren. We gebruiken daarvoor gespecialiseerde software, waarmee we heel precieze metingen doen van de beweging van de weggebruikers op de videobeelden.

We werkten samen met de Zweedse onderzoekers om videoanalyses van bijna-ongevallen voor het eerst toe te passen in België, en om de bestaande methodes verder te

verbeteren. Zo combineerden we het analyseren van de bijna-ongevallen met een sterke focus op metingen van het gedrag van de weggebruikers. Dat gaat dan bijvoorbeeld over hoe een ontmoeting tussen twee weggebruikers precies verloopt, welke laterale positie op de weg een weggebruiker inneemt

Bijna-ongevallen als glazen bol

Bijna-ongevallen komen zo'n duizend keer vaker voor dan echte ongevallen. Maar de gedragingen en situaties die leiden tot bijna-ongevallen blijken zeer gelijkaardig aan degenen die leiden tot echte ongevallen. Door te kijken naar bijna-ongevallen, kijken we dus als het ware in een glazen bol die ons toont hoe ongevallen in de toekomst zullen ontstaan. We hoeven dus niet meer te wachten tot ongevallen gebeuren om te weten hoe we ze kunnen voorkomen.

Tim DE CEUNYNCK

Meer weten?

Voor vragen en opmerkingen kan u contact opnemen met de auteur via tim.deceunynck@vias.be.

Dit artikel is afgeleid van het volgende doctoraatsproefschrift: De Ceunynck, T. (2017). Defining and applying surrogate safety measures and behavioural indicators through site-based observations. Doctoraatsproefschrift, Universiteit Hasselt, België, & Universiteit Lund, Zweden. ISBN 9789089130587.

Referentie onderzoek busbanen (de studie is tevens opgenomen in het doctoraatsproefschrift): De Ceunynck, T., Dorleman, B., Daniels, S., Laureshyn, A., Brijs, T., Hermans, E., & Wets, G. (2017). Sharing is (s)caring? Interactions between buses and bicyclists on bus lanes shared with bicyclists. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46(B), pp. 301-315.



