



### Meer ongevallen bij wegenwerken

*Vias institute publiceert zijn  
memorandum*

---

*Automobilisten zijn een  
kwart van hun tijd afgeleid*

---

*Elektrische steps: 10 tips  
voor de gebruikers*

---





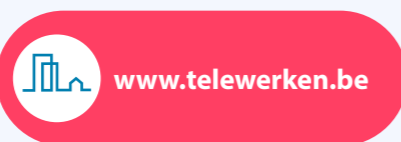
# Telewerken?

Ben je geïnteresseerd in thuis- of telewerk? Op het internet is zoveel informatie te vinden dat je soms door de bomen het bos niet meer ziet. Wat is nu juist nuttige informatie als je als werkgever een telewerkbeleid wilt uitstippelen? De toolbox [www.telewerken.be](http://www.telewerken.be) wil je op weg helpen.

Ook als werknemer vind je er handvol informatie en nuttige tips, alsook alle voor-en nadelen netjes op een rijtje.

Vias institute en de FOD Mobiliteit en Vervoer willen met deze website zoveel mogelijk antwoorden geven op ieders vragen rond thuis- of telewerk.

Daarnaast is er ook een heleboel praktische hulpmiddelen terug te vinden. Neem zeker een kijkje!



## INHOUD

**4.**

### KORTE BERICHTEN

De wereld van verkeersveiligheid in één oogopslag.

**8.**

### WETGEVING

8. Exact 5 jaar nadat het ritsprincipe van kracht werd, blijft het belangrijk om iedereen te informeren, zodat het systeem zijn nut kan bewijzen.

10. Een Europese richtlijn maakt het mogelijk om de minimumleeftijd op 16 jaar te zetten om met een motorfiets A1 te mogen rijden. Is dat een goed idee?

**12**

### MOBILITEIT

De site [www.telewerken.be](http://www.telewerken.be) is vanaf nu de referentie over telewerken.

**14.**

### RIJGESCHIKTHEID

14. Vias institute en Belgian Cycling werken samen om bestuurders in het wielervedronnen te testen op hun rijgeschiktheid.

16. Om de gevaren van medicatie achter het stuur te bestrijden, doet Vias institute de aanbeveling om pictogrammen op het doosje aan te brengen.

**18.**

### VIAS INSTITUTE

Juist voor de verkiezingen, heeft Vias institute een memorandum verstuurd naar alle politieke partijen.

**20.**

### GEDRAG

Afleiding achter het stuur is een groot probleem in ons verkeer. Dit is een kort overzicht van welke gevaren hierdoor veroorzaakt kunnen worden.

**24.**

### ONGEVALLEN

Ongevallen in de buurt van wegenwerken dubbel zo ernstig als andere ongevallen en zijn met 30% toegenomen de laatste 3 jaar.

**26.**

### ENQUÊTE

26. 83% van de Belgische bestuurders heeft schrik van het agressief gedrag van de andere weggebruikers. Dat blijkt uit een Europese enquête van de Fondation Vinci Autoroutes.

28. ISAAC is een Europees project dat actieve verkeersmodi wil stimuleren zonder dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt

**30.**

### WEGGEBRUIKERS

Elektrische steps, via deelplatformen of individueel, duiken steeds vaker op in onze steden. Ze zijn het symbool geworden van de micromobiliteit of de multimodaliteit.

## COLOFON

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

Redactie: Tim De Ceunynck, Benoit Godart, Julien Leblud, Quentin Lequeux, Heike Martensen, Uta Meersman, Nina Nuytens, Annelies Schoeters, Freya Sloomans, Stef Willems.

Layout: Ria De Geyter

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe, Vias institute, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel.  
Tel.: 02/244.15.11 - E-mail: [info@vias.be](mailto:info@vias.be) - internet: [www.vias.be](http://www.vias.be)  
ISSN: 0755-9010

De artikels uit dit tijdschrift mogen overgenomen worden in andere publicaties op voorwaarde dat de bron duidelijk wordt vermeld. De redactie kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor de inhoud van de advertenties.

**VIAS**  
institute



Lid van de Unie  
van de Uitgevers van  
de Periodieke Pers



## Brusselse keuken steunt hoffelijkheid in het verkeer

Begin maart werd in Brussel een sensibiliseringscampagne gelanceerd rond hoffelijkheid en wederzijds respect op de weg. Het thema werd niet toevallig gekozen. Volgens een enquête die vorig jaar gehouden werd door het Brusselse Gewest vindt 80% van de inwoners van de hoofdstad dat het gebrek aan respect en hoffelijkheid onder de weggebruikers het onveiligheidsgevoel in het verkeer aanwakkert. Om extra indruk te maken, raken de slogans van de campagne een gevoelige snaar bij de weggebruiker: de Brusselse keuken. "Hoffelijkheid op de weg, dat is zoals de mayonaise op je frieten: onmisbaar"; "hoffelijkheid in het verkeer, dat is zoals stoemp met worst, onafscheidelijk" en "respect in het verkeer, dat is zoals witloof met hesp: onafscheidelijk" zijn de drie belangrijkste slogans van de campagne. Deze campagne wordt op verschillende manieren verspreid: via radiospotjes, affiches, placemats voor de horeca, sociale media, trams van de MIVB...

"Wij leggen vooral de nadruk op drie eisen in het verkeer: mensen laten oversteken aan zebapaden, minstens één meter afstand houden tussen voertuig en fiets bij het voor-

bijsteken van fietsers en aandacht besteden aan de dode hoeken", zegt Bianca Debaets, Brussels Staatssecretaris voor verkeersveiligheid. Via de placemats en Facebook worden de mensen uitgenodigd om actiever deel te nemen door zelf slogans te verzinnen rond het thema van de campagne. De deelnemers met de origineelste ideeën winnen een gepersonaliseerd hesje met de slogan van hun auteur.

## Noodremstelsysteem

Verschiede landen, waaronder die van de EU en Japan, hebben bij de VN een akkoord bereikt over een ontwerp van reglement betreffende het automatisch noodremstelsysteem in steden voor auto's en lichte bedrijfsvoertuigen. Een geavanceerd noodremstelsysteem (AEBS) beschikt over sensoren die bewegingen rond het voertuig detecteren en zo de bestuurder kunnen waarschuwen voor een dreigende aanrijding. Het systeem kan automatisch het rempedaal activeren als de bestuurder niet reageert op de alarmsignalen. Er bestaat al jaren een dergelijk systeem voor vrachtwagens en bussen. Het nieuwe reglement legt strenge en geharmoniseerde vereisten op internationaal niveau op voor het gebruik van een AEBS bij lage snelheid (tot 60 km/u). Het reglement is van toepassing op auto's en alle lichte bedrijfs-

voertuigen, zoals bestelwagens en minibussen van minder dan negen passagiers. "In bepaalde landen zijn er al AEBS-systemen beschikbaar voor sommige auto's, maar er bestaat tot nu toe geen enkele technische standaardvereiste die de goede werking van deze systemen garandeert", vermeldt de Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa (UNECE). Dit ontwerp werd goedgekeurd door de Werkgroep geautomatiseerde/autonome en communicerende voertuigen (GRVA) van het UNECE-Wereldforum voor de harmonisatie van reglementen voor voertuigen. Het nieuwe reglement, dat formeel goedgekeurd moet worden door het Forum in september, zal vervolgens voorgelegd worden aan de Lidstaten. Een vijftigtal landen maken hiervan deel uit, waaronder de EU-landen, Japan, Zuid-Korea, Australië en Rusland. China en de Verenigde Staten horen hier niet bij.

Met dit nieuwe systeem wil men de verkeersveiligheid bevorderen en dit vooral in de steden, waar alleen al in de EU meer dan 9500 mensen om het leven kwamen in 2016 ofwel 38% van de verkeersdoden. Volgens de schattingen van de Europese Commissie zou een AEBS elk jaar meer dan 1000 levens kunnen redden in de EU.



## Spruitjes om mensen te informeren over het correcte gebruik van kinderzitjes



In april werd in Brussel een campagne gelanceerd rond het correcte gebruik van kinderzitjes. Uit een studie van Vias institute van 2018 is immers gebleken dat nauwelijks een op de vier kinderen correct is vastgeklikt. De campagne roept de ouders op om hun "kleine spruitjes" te beschermen. Het is wettelijk verplicht om een kinderzitje te gebruiken dat aangepast is aan het gewicht en de grootte van het kind. Als het kind kleiner is dan 1,35 m, moet er een aangepast beveiligingssysteem geïnstalleerd worden. Oudere kinderen en volwassenen moeten een autogordel dragen. Als je deze verplichtingen niet naleeft, kan je een boete krijgen van 174 euro voor een onaangepast kinderzitje en van 116 euro voor het niet dragen van de autogordel. Om ouders te sensibiliseren en te informeren, deden het Brusselse Gewest en Brussel Mobiliteit opnieuw een beroep op de gastronomie. Deze keer waren de spruitjes aan de beurt. De affiches en brochures wijzen de volwassenen erop dat zij hun spruitjes moeten beschermen: "Omdat we heel erg aan onze kinderen gehecht zijn... maken we onze kleine spruitjes correct vast in de auto!". De campagne werd ook verspreid in winkelcentra in de vorm van acties. Er werd een online quiz uitgewerkt om je kennis en reflexen te testen en je kan praktisch advies terugvinden op de website van Brussel Mobiliteit.

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/siegeenfant>

## 10.000 pv's per dag voor overdreven snelheid

Vorig jaar werden 3,747 miljoen geflitste bestuurders geverbaliseerd. Dat zijn er bijna 350.000 meer dan in 2017. Volgens de balans van de politie werden er per dag gemiddeld 10.268 pv's opgesteld in 2018. De federale wegpolie en lokale politiezones verbaliseerden vorig jaar 3.747.978 bestuurders tegenover 3.400.694 in 2017 en 3.297.387 in 2016. Er waren nog nooit zoveel snelheids-overtredingen. In 2010 zaten we, ter vergelijking, op 2,6 miljoen. In Wallonië is het aantal overtredingen gestegen van 838.037 in 2017 naar 877.754 in 2018. Namen is de koploper van de Waalse provincies. Hier heeft de politie het strengste moeten ingrijpen tegen overdreven snelheid. Tussen 2017 en 2018 maakte het aantal bekeuringen een sprong van 19,5%.

Ongeveer 8% van de Waalse bestuurders – bijna één op de dertien – overschrijdt de snelheidsbeperking met minstens 31 km/u, vooral in zone 50 (21.517 overtredingen), op wegen van 70 km/u (18.916) en op autosnelwegen (17.320). Voor de wegen van 90 km/u staat de balans op 11.938 pv's. 517 snelheidsduivels reden maar liefst 61 km/u in zone 30.



## 13 schoolstraten in Brussel

In Brussel worden 13 schoolstraten ingericht – of is dit al gebeurd – om de omgeving van 26 scholen veiliger te kunnen maken. Deze beslissing vloeit voort uit de projectoproep die gelanceerd werd om een bedrag van 1,5 miljoen euro te verdelen onder de gemeenten waarmee zij veilige zones kunnen aanleggen in de schoolomgevingen. De school-

straten worden voorzien van automatische verzinkbare paaltjes of een slagboom. De gemeenten krijgen twee jaar om de nodige werken uit te voeren, maar worden wel aangemoedigd om hier spoed achter te zetten. Er hoeft geen stedenbouwkundige vergunning aangevraagd te worden voor de uitvoering van de werken. De projectoproep van het Brusselse Gewest was een groot succes. In totaal dienden 14 gemeenten verschillende dossiers in. Zowel de haalbaarheid als de impact op de verkeersveiligheid werden geëvalueerd. Sommige schoolstraten hebben al een testfase achter de rug. Hun herinrichting zal dus sneller kunnen verlopen. In het kader van de projectoproep konden de gemeenten ook projecten indienen om schoolomgevingen veiliger te maken met kleine infrastructurele ingrepen. Deze verkeersveiligheidsverhogende werken worden gerealiseerd in 17 straten waar 27 scholen gelegen zijn. Dit kan gaan over het veiliger maken van oversteekplaatsen, het plaatsen van snelheidsremmers en het gebruik van preventieve snelheidsradars.



schoolstraat

## Projecten van Vias institute voor het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

Vias institute kreeg onlangs twee projecten toegewezen om evaluatiestudies uit te voeren in opdracht van het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Voor het 1e proefproject "3D-zebepad" zal er een 3D-zebepad aangelegd worden op drie testplaatsen. Het gedrag van de gebruikers en de verkeersconflicten ("bijna-ongevallen") zullen op basis van semi-geautomatiseerde video-beeldanalyses bestudeerd worden. Dankzij radarmaatregelen kan ook nagegaan worden of deze zebapaden bijdragen tot een snel-



heidsverlaging. Deze maatregelen zullen voor en na de aanpassingswerken doorgevoerd worden om het effect van de aanleg van een 3D-zebrapad te kunnen beoordelen.



In het kader van het tweede proefproject "verplaatsing van het voetgangerslicht" wordt het voetgangerslicht verplaatst voor het zebrapad net als de verkeerslichten voor fietsers. Het AWV is van mening dat een (rood) licht voor voetgangers verwarrend kan werken omdat bestuurders ten onrechte zouden kunnen denken dat het ook rood is voor de fietsers, wat aanleiding kan geven tot ongevallen. Tijdens deze studie zal er eveneens een semi-geautomatiseerde observatie van het gedrag en de verkeersconflicten plaatsvinden. Ook de gebruikers zullen worden ondervraagd.



## F1: piloten zetten zich in voor verkeersveiligheid

De 20 piloten van het seizoen 2019 werkten mee aan een clip van de FIA om verkeersveiligheid te promoten. Lewis Hamilton, Max Verstappen, Sebastian Vettel, enz. Ze zijn er allemaal, de twintig piloten die het formule 1-seizoen van 2019 in vuur en vlam zetten. In een zwart-witclip van 45 seconden met korte, vlijmscherpe shots, enkele duidelijke veiligheidsregels ("Drink niet als je rijdt", "Telefoon niet achter het stuur", "Controleer je banden", "Let op de kinderen") en actrice Michelle Yeoh als commentaarster. Doel van deze videoclip: de verkeersveiligheid promoten ter gelegenheid van de

5e week van de Verenigde Naties van de verkeerspreventie. De piloten werden gefilmd tijdens de testritten voor de opening van het seizoen in Barcelona. De voorzitter van de FIA, Jean Todt, voegt als laatste een woordje toe: "Je leven ligt in jouw handen, respecteer de regels."



## Verkeersveiligheid: de bazen kunnen beter

Volgens een enquête uitgevoerd in Frankrijk weten 8 op de 10 kmo-bazen nog altijd niet dat het verkeer de belangrijkste doodsoorzaak op het werk is en heeft slechts 16% preventiemaatregelen getroffen inzake verkeersveiligheid. In Frankrijk zijn werkgevers verplicht om werknemers die verkeersovertradingen begaan aan te geven. Meer dan 90% is op de hoogte van deze wet, die van kracht is sinds januari 2017. In sommige bedrijven zie je een heel sterke daling van de overtredingen van meer dan 30%, omdat de bestuurders de gevolgen van de aangifte ervaren hebben. Het gaat hier dan om overtredingen zoals door rood licht rijden of een stopbord negeren, te hard rijden of telefoneren achter het stuur. Er is zeker een dalende trend, maar toch blijft een vierde van de werkgevers hun werknemers beschermen omdat zij de relatie met hen niet willen schaden.

## Dodehoekverklapper in Brussel

In de komende weken zal in Brussel "SofAlert" getest worden. Dit systeem waarschuwt fietsers en vrachtwagenchauffeurs met een geluidssignaal wanneer ze in een dode hoek dreigen te komen. Het project kwam tot stand na het overlijden van de 12-jarige Sofie De Ridder bij een dodehoekongeval in

Eppegem. Haar ouders en vrienden bundelden hun krachten om dit soort ongevallen in de toekomst te vermijden. SofAlert werd ontwikkeld door Detectin Traffic. Het toestel wordt bevestigd aan het stuur van de fiets en is uitgerust met een geluids- en afstands-sensor. Het detecteert voertuigen die zich op minder dan anderhalve meter bevinden. Het alarm, dat onafhankelijk werkt, begint te piepen wanneer deze limiet overschreden wordt. In samenwerking met de start-up Effi-Drive zullen ook vrachtwagens uitgerust worden. De software in de vrachtwagens wordt verbonden met de technologie op de fiets via bluetooth: zowel de chauffeurs als fietsers worden dan gewaarschuwd. Voor de testfase worden alle vrachtwagens van Leefmilieu Brussel en 25 fietsen van de Brusselse school Maria Boodschap Lyceum uitgerust met de technologie. Op deze manier wil men 100 vrijwilligers bereiken.



## Brandstoftank minstens voor een kwart gevuld

Volgens het DITSS (Dutch Institute for Technology, Safety & Security) is het een slechte gewoonte om te blijven rijden wanneer het waarschuwingslampje van de brandstofreserve gaat branden. In de praktijk kan je op diesel rijden tot het minimumbrandstofniveau, maar evengoed start je motor niet meer na het tanken. Een dieselmotor moet immers eerst volledig ontvlucht worden... Kortom, even langsgaan bij je garagist is in dit geval geen overbodige luxe. Bij benzine-wagens kan het nog erger. Experts leggen uit dat de brandstofpomp oververhit kan raken als er geen benzine meer in de

tank zit. De brandstofpomp kan dan lucht aanzuigen en dit kan schade aan de wagen veroorzaken. Daarom wijst het DITSS erop dat je tank altijd minstens voor een kwart gevuld moet zijn. Dankzij deze eenvoudige regel komt er geen opgehoopt vet en vuil in de brandstofpomp terecht.



## Verkeersveiligheid: nieuwe verplichte systemen

Er werden nieuwe voorschriften goedgekeurd door de Europarlementleden en vanaf mei 2022 moeten alle nieuwe modellen uitgerust zijn met nieuwe veiligheidssystemen. Voor bestaande modellen geldt mei 2024. Dit is de lijst met verplichte systemen:

- intelligente snelheidsassistentie die de bestuurder waarschuwt wanneer hij te snel rijdt;
- vermoeidheids- en aandachtsdetectie;
- geavanceerde afleidingsherkenning;
- noodstopsignaal met lichtsignaal om de weggebruikers achter het voertuig te waarschuwen dat de bestuurder onverwachts remt;
- achteruitrijdetectie met camera om aanrijdingen te vermijden met personen en voorwerpen die zich achter de wagen bevinden;
- bandenspanningscontrolesysteem dat de bestuurder waarschuwt bij verlies van spanning;
- mogelijkheid tot aansluiting van een alcoholslot;
- rijstrookassistentie;
- gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen ("zwarte doos")

De gegevens van deze "zwarte doos"

(snelheid, versnelling, dragen van de autogordel...) zouden meer inzicht moeten verschaffen in bepaalde ongevallen. De Europese Unie is van mening dat intelligente snelheidsassistentie (gebaseerd op de kaarten en verkeersborden wanneer de toegestane snelheid overschreden wordt) het aantal verkeersdoden met 20% kan doen dalen. Ook een automatisch noodremsysteem zal verplicht zijn, maar is al algemeen verbreid. Dit systeem is immers noodzakelijk om de vijf sterren te krijgen bij de EuroNCAP-crashtest. De aanwezigheid van deze nieuwe systemen bevordert de veiligheid, maar ze moeten relevant en performant zijn. De parametering van sommige rijhulpsystemen is ook nu nog voor verbetering vatbaar. In 2018 kwamen ruim 25.100 mensen om het leven bij verkeersongevallen in de EU en raakten ongeveer 135.000 mensen ernstig gewond volgens de eerste cijfers die gepubliceerd werden door de Europese Commissie.



"Bandenspanningscontrolesysteem binnenkort verplicht"

## Hoe kunnen we afleiding door reclameborden tot een minimum beperken?

Vias institute heeft samen met de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) in Nederland en het TRL (Transport Research Laboratory) in de UK deelgenomen aan het project ADVERTS (Assessing Distraction of Vehicle drivers in Europe from Roadside Technology-based Signage). Het project heeft tot doel het fenomeen van afleiding langs de weg te minimaliseren. Reclameborden zijn namelijk ontworpen om de aandacht van voorbijgangers te trekken en zijn dus per definitie een bron van afleiding. Daarom formuleerde het ADVERTS-team 10 aanbevelingen voor het grote publiek en 9 acties voor wegbeheerders om afleiding door reclame langs de weg aan te pakken. De aanbevelingen van ADVERTS kunnen in verschillende vormen geraadpleegd worden: een infographic voor iedereen die snel een blik wil werpen op de resultaten, een webinar met een samenvatting van de belangrijkste bevindingen en een rapport met alle achtergrondinformatie en een wetenschappelijke onderbouwing.

[www.cedr-adverts.eu](http://www.cedr-adverts.eu)



For the full recommendations see <https://bit.ly/2HgoJgE>

SWOV  
INSTITUTE FOR  
ROAD SAFETY RESEARCH

TRL

VIAS  
institute

CEDR  
Centrum Europees  
Onderzoek Verkeersveiligheid  
University of Twente

The ADVERTS project was funded under the CEDR Transnational Road Research Programme - Call Safety 2016.





## Het principe van ritsen viert zijn 5<sup>de</sup> verjaardag

Exact 5 jaar nadat het ritsprincipe van kracht werd, blijkt uit een nieuwe enquête van Vias institute dat bijna 9 op de 10 Vlaamse bestuurders exact weet wat het ritsprincipe is. In Wallonië weten minder dan 3 op de 4 bestuurders die dat juist kunnen toepassen. Niet correct ritsen leidt tot irritatie. In Vlaanderen stoort 84% van de bestuurders zich aan foutief ritsen. Het blijft belangrijk om iedereen te informeren, zodat het systeem zijn nut kan bewijzen.

### Principe is gekend

Een enquête van Vias institute bij een representatieve steekproef van Belgische bestuurders toont aan dat 5 jaar na de invoering van het ritsprincipe een grote meerderheid al gehoord heeft van het principe. Bij 97% van de Belgische bestuurders doet ritsen een belletje rinkelen. Bijna alle Vlamingen kennen het principe (99%), maar ook in Wallonië (94%) en Brussel (96%) is bijna elke bestuurder met het principe vertrouwd.

### ...maar niet altijd juist toegepast

81% van de bestuurders kan exact uitleggen wat het principe inhoudt. Dit wil dus zeggen dat 5 jaar na de invoering van het ritsprincipe in de wegcode bijna 1 op de 5 bestuurders nog steeds niet weet hoe er correct geritst moet worden.

In Vlaanderen (86%) is de exacte toepassing van de regel wel redelijk goed gekend, maar in Wallonië (73%) en Brussel (74%) weten veel bestuurders toch niet hoe ze dit principe moeten toepassen.

19% van de Waalse bestuurders en 21% van de Brusselse bestuurders denkt zelfs dat wanneer een weg gaat versmallen je zo snel mogelijk moet invoegen op de rijstrook waar je rechtdoor kan blijven rijden.

Bijna 4 op de 10 Belgische bestuurders ziet elke dag hoe andere bestuurders op een foutieve manier ritsen. 80% raakt hierdoor geïrriteerd. In Vlaanderen (84%) storen bestuurders zich meer dan in Wallonië (72%) en Brussel (74%).

### Vooral in Vlaanderen en Brussel wordt dit als efficiënt systeem gezien

88% van de bestuurders is vandaag voorstander van het systeem. De meerderheid is dus overtuigd. 81% van de bestuurders vindt ritsen efficiënt. In Wallonië stellen ze zich echter meer vragen bij de doeltreffendheid van het systeem (slechts 72% vindt het efficiënt) dan in Vlaanderen (85%) en Brussel (85%).

### Ritsen bewijst dagelijks zijn nut

Correct ritsen zorgt ervoor dat de wegcapaciteit beter benut wordt en dat de doorstroming vlotter kan verlopen. Als iedereen dit hoffelijkheidsprincipe toepast, is er ook minder irritatie en wrevel in het verkeer. 37% van de bestuurders zegt dagelijks te ritsen, in Brussel is dat zelfs 47%. 32% pas het wekelijks toe. Ritsen is dus iets wat frequent voorkomt in ons verkeer. Slechts 7% ritst nooit. We weten niet of dat uit pure tegenkanting is of omdat ze nooit in een situatie terecht komen waar er geritst zou kunnen worden.

### Hoe werkt het precies?

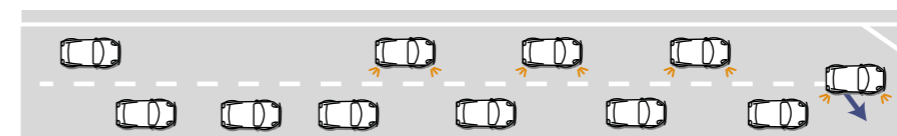
Het ritsprincipe is, bij sterk vertraagd verkeer, verplicht op plaatsen waar er een rijstrook wordt onderbroken (op alle wegen waar er ten minste twee rijstroken zijn in dezelfde rijrichting). De bestuurder moet op zijn rijstrook blijven rijden tot aan de versmalling om vervolgens in te voegen in de aangrenzende rijstrook waar het verkeer zich verderzet. De bestuurders die zich reeds op deze rijstrook bevinden moeten beurtelings een bestuurder laten invoegen. Het ritsprincipe is een algemene regel die nageleefd moet worden, zonder dat er signalisatie nodig is.

Hierbij willen we nog even verduidelijken dat, volgens artikel 12.4 het veranderen van rijstrook tijdens het toepassen van het ritsprincipe NIET als een manoeuvre wordt beschouwd.

Als je niet correct ritst, is dat een overtreding van de eerste graad. Je kan daarvoor een boete krijgen van 58 euro.

#### Wie begint?

De bestuurder die op de vrije rijstrook rijdt moet als eerste een bestuurder laten invoegen. Vervolgens doet de bestuurder die achter hem rijdt op de vrije strook op zijn beurt hetzelfde.



### Wat zegt de wegcode precies?

Het ritsprincipe wordt uitgebreid gedefinieerd in artikel 12bis van de wegcode: "De bestuurders die, bij sterk vertraagd verkeer, rijden op een rijstrook die ophoudt of waarop het verder rijden wordt verhinderd, mogen slechts vlak voor de versmalling invoegen in de aangrenzende vrije rijstrook. De bestuurders die rijden op die vrije rijstrook, moeten vlak voor de versmalling beurtelings voorrang verlenen aan één invoegende bestuurder; in geval het rijden op zowel de linker als op de rechter rijstrook wordt verhinderd, moet eerst voorrang worden verleend aan één bestuurder op de rechter rijstrook en daarna aan één bestuurder op de linker rijstrook."

#### Moet iedereen deze regel volgen?

Ja, het principe geldt voor alle bestuurders, ongeacht het type voertuig. Dat betekent dus ook voor motors, vrachtwagens, bestelwagens, ...

#### Moet je ook ritsen als je de autosnelweg oprijdt?

Nee, wanneer men de autosnelweg oprijdt, moet er altijd voorrang verleend worden aan de bestuurders die zich reeds op de autosnelweg bevinden. De borden (in dit geval "geef voorrang") primeren altijd boven de algemene regels, zelfs bij sterk vertraagd verkeer.

### Besluit

5 jaar na de invoering van het principe hebben de meeste bestuurders al wel van ritsen gehoord, maar sommigen onder hen weten nog steeds niet hoe het exact in zijn werk gaat. De laatste jaren is er behalve in Wallonië wel een stijging van het aantal mensen die het systeem kennen, onder andere door campagnes, toch is er nog veel progressiemarge om deze regel overal te laten respecteren.

Benoit GODART







**De Europese Richtlijn 2006/126 betreffende het rijbewijs<sup>1</sup> legt de minimumleeftijd voor het besturen van A1-motorfietsen vast op 16 jaar. De richtlijn staat landen echter toe om die leeftijd met maximaal 2 jaar te verhogen. Ons land had vóór de richtlijn al beslist om de minimumleeftijd op 18 jaar te zetten en dat is nog altijd zo. In België mag men dus pas vanaf 18 jaar met de motorfiets rijden, terwijl dit in veel andere Europese landen al vanaf 16 jaar mag. Geregeld komt de vraag op of de beginleeftijd ook in België verlaagd moet worden. Daarom heeft Vias institute onderzocht wat de consequenties daarvan zouden zijn.**

De Europese Richtlijn 2006/126 betreffende het rijbewijs legt de minimumleeftijd voor het besturen van A1-motorfietsen vast op 16 jaar. De richtlijn staat landen echter toe om die leeftijd met maximaal 2 jaar te verhogen. Ons land had vóór de richtlijn al beslist om de minimumleeftijd op 18 jaar te zetten en dat is nog altijd zo. In België mag men dus pas vanaf 18 jaar met de motorfiets rijden, terwijl dit in veel andere Europese landen al vanaf 16 jaar mag. Geregeld komt de vraag op of de beginleeftijd ook in België verlaagd moet worden. Daarom

## Wat zijn de regels voor motorrijbewijzen?

Voor motorfietsers bestaan er 3 soorten rijbewijzen:

- A1 voor lichte motorfietsen (max. 125 cc, 11 kW). Dit rijbewijs kan in België behaald worden vanaf 18 jaar;
- A2 voor motorfietsen met max. 35 kW (dit mag een gereduceerde motorfiets van max. 70 kW zijn). Dit rijbewijs kan pas na twee jaar ervaring met A1 verworven worden, dus (ten vroegste) vanaf 20 jaar;
- A voor alle types motorfietsen. Dit onbeperkte rijbewijs kan op twee manieren behaald worden:
  - per "trapsgewijze toegang", na twee jaar ervaring met A2 (dus vanaf 22 jaar);
  - per "directe toegang" zonder voorafgaande ervaring met lichtere voertuigen, vanaf 24 jaar.

heeft Vias institute onderzocht wat de consequenties daarvan zouden zijn.

## Lopen 16-jarige beginners een hoger risico dan 18-jarige beginners?

In de wetenschappelijke literatuur is het duidelijk: hoe jonger je begint, hoe hoger je beginnersrisico. Net zoals bij jonge autobestuurders spelen bij jonge motorrijders leeftijd én ervaring een belangrijke rol om het ongevalsrisico te doen dalen. Terwijl

bij autobestuurders de ervaring domineert, speelt bij motorfietsers de leeftijd een grotere rol.

Uit de psychologische literatuur weten we dat bij teenagers de motorieke vaardigheden (bijv. het evenwicht houden) al relatief volgroeid zijn. De prefrontale cortex - het gedeelte van de hersenen dat verantwoordelijk is voor planning, inzicht, het inschatten van risico's en impulscontrole - is echter nog volop in ontwikkeling. De fysieke beheersing van de motorfiets is daarom voor 16-jarigen waarschijnlijk niet moeilijker aan te leren dan voor oudere beginners. Het inzicht hoe andere verkeersdeelnemers zich

gaan gedragen, wat voor motorfietsers van levensbelang kan zijn, is voor teenagers echter moeilijker te verwerven. Bovendien is voor deze leeftijdsgroep de verleiding om de limieten van hun rijvaardigheid te testen (en te overschrijden) waarschijnlijk bijzonder moeilijk te weerstaan.

## Verschillen tussen Europese landen

We vergeleken ongevalscijfers en rijbewijsaantallen voor jonge motorrijders in een aantal Europese landen. Het aandeel van jonge motorfietsers in het totale aantal gewonde motorfietsers ligt in de landen met vroege toegang veel hoger dan in de landen met late toegang (zie grafiek). Uiteraard is dit het geval voor de 16- tot 17-jarigen, die in de vroege landen gemiddeld 10% van alle motorfietsgewonden uitmaken. In de late landen is dat slechts 1%. Dit is ook te verwachten aangezien die leeftijdsgroep in de landen met late toegang nog helemaal niet mag rijden.

Het verschil wordt echter ook niet gecompenseerd in de leeftijdsgroep waar men in de late landen wel mag beginnen met rijden. Alle jongeren samen (16-21 jaar) hebben in de 'vroege landen' een meer dan dubbel zo hoog aandeel in de motorfietsgewonden dan in de 'late landen' (20% vs. 8%). Terwijl men zou verwachten dat door ervaring het aandeel motorfietsgewonden in de 'vroege landen' zou dalen vanaf 18 jaar.

Het letselrisico (gewonden per behaald rijbewijs) varieert sterk tussen de landen en er is dan ook geen systematisch verschil tussen vroege en late landen. Wel valt op dat in België sowieso het beginnersrisico hoger is dan in alle andere landen waarvoor we cijfers over het aantal behaalde rijbewijzen konden bemachtigen.

## Ervaringen in Oostenrijk

Het geval van Oostenrijk is bijzonder interessant omdat in 2013 het A1-rijbewijs voor de 16-jarigen geïntroduceerd werd, terwijl men daarvoor pas vanaf 18 jaar met een motor mocht rijden. Om het risicovolle gedrag van 16- tot 17-jarigen op te vangen werd een cursus risicomangement voor jonge bestuurders uitgewerkt, waarin de jongeren getraind worden om risicovolle situaties beter te herkennen en erop te anticiperen. Ondanks deze goede voorbereiding is het letselrisico (aantal verwondingen per behaald rijbewijs) bij de 16-jarigen na de rijbewijshervorming in 2013 bijna 10 keer zo groot als het letselrisico bij de 18-jarigen vóór de rijbewijshervorming.

Ook de vergelijking met de Oostenrijkse bromfietzers van 16 en 17 jaar toont dat deze leeftijdsgroep beter nog niet op een A1-motorfiets gaat rijden. Het risico van A1-motorrijders is twee tot drie keer hoger als dat van bromfietzers van dezelfde leeftijd. Het risico om in een ongeval om het leven te komen is bij een motorrijder zelfs tien keer groter dan bij een bromfietser. Door de hervorming zijn er in Oostenrijk jaarlijks ongeveer 150 gewonden en 2 doden bijgekomen. Wat nog opvallender is: deze toename wordt niet gecompenseerd door afnames bij andere verkeersmodi of oudere leeftijdsgroepen.

## Jong geleerd is oud gedaan?

Een argument dat vaak wordt gebruikt voor het rijbewijs A1 op 16 jaar, is het idee dat een vroege start uiteindelijk leidt tot betere rijders. De veronderstelling daarbij is dat hoe jonger we beginnen, hoe beter ontwikkeld onze vaardigheden uiteindelijk worden. Om dit te onderzoeken hebben we op basis

van de Duitse Gidas-database 80 motards bevestigd die betrokken waren in ongevallen. Ze moesten vragen beantwoorden over hun rijbewijscarrière en hun betrokkenheid in motorongevallen. We hebben ook bekeken wie verantwoordelijkheid was voor het ongeval waarin ze betrokken waren en wat de letselernst daarvan was. Er bleek geen verschil te zijn tussen de motorrijders die vroeg (16 of 17 jaar) met motorrijden begonnen waren, en zij die later begonnen waren.

## Een schatting voor België

Op basis van de ontwikkeling in Oostenrijk maakten we een schatting welke consequenties een vervroeging van de toegang tot het motorfietsrijbewijs A1 (en nadien A2 en A) in België zou hebben. Als we ervan uitgaan dat Belgische beginners eenzelfde verhoging van het risico zouden ervaren als de beginners in Oostenrijk, verwachten we bij een gelijkblijvende populariteit jaarlijks ongeveer 400 extra gewonden (waarvan 20 zwaargewonden) en 1 of 2 doden. Deze schatting zou nog oplopen tot ongeveer 1.000 gewonden (waarvan 50 zwaargewond) en 5 tot 10 doden als de populariteit van het motorrijbewijs door de maatregel weer groter wordt.

Er zijn dus geen aanwijzingen voor de argumenten dat er voordelen zouden zijn op gebied van verkeersveiligheid als je vroeger start met het besturen van een motorfiets. De verwachtingen dat er minder slachtoffers bij de andere transportmodi zullen zijn, worden niet ingelost. Ook stellen we geen grotere veiligheid van A1-bestuurders vast in vergelijking met bromfietzers dankzij een extra opleiding of een grotere veiligheid van oudere motards die vroeger met rijden zijn begonnen.

We kunnen dus besluiten dat de huidige situatie waarbij de trapsgewijze toegang in ons land naar een volwaardig motorrijbewijs pas begint op 18 jaar, de beste optie is.

Heike MARTENSEN



1. Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs.





## Lancering van een 'toolbox' om telewerk te promoten

Als het aantal telewerkers verdubbelt in ons land en het niveau van bijvoorbeeld Nederland bereikt, dan leggen wagens 25 miljoen kilometers minder af, vermijden we 44 doden en zwaargewonden en besparen we aan uitstoot meer dan 2500 ton CO2. Dat zijn de resultaten van een nieuwe statistische analyse van Vias institute en de FOD Mobiliteit bij de lancering van een 'toolbox' die op één plaats alle mogelijke informatie over telewerken wil verzamelen. Het gaat dan over de voordelen, de beperkingen, het wettelijk kader, de verzekeringen, getuigenissen, etc. De site [www.telewerken.be](http://www.telewerken.be) is vanaf nu de referentie over dit onderwerp.

### 2/3 van de woon-werk verplaatsingen gebeurt tijdens het spitsuur

De intensiteit van ons verkeer stijgt voortdurend en als niet ingegrepen wordt, gaat de gemiddelde snelheid op de filegevoelige plaatsen nog verder dalen. Het planbureau voorziet zo tegen 2040 een daling van de gemiddelde snelheid met 6% tijdens de daluren en met 8% tijdens de spitsuren.

Ongevallen tijdens de spitsuren zijn goed

voor 44% van alle letselongevallen hoewel het over een periode gaat van 5 à 6 uren, ofwel maximum 25% van de tijd van een dag. Op een totaal van 49 000 gewonden of doden in het verkeer, zijn er ongeveer 16 000 personen die een letsel oplopen tijdens de spitsuren tijdens de week, ofwel 30% van het totaal aantal gewonden.

2/3 van de verplaatsingen tijdens de spits gebeuren tussen de woonplaats en het werk. Deze verplaatsingen verminderen is een belangrijk doel om de verkeersveiligheid, de mobiliteit en het milieu te verbeteren. Een van de middelen om dat te bereiken is telewerk.

### Slechts 1 op de 6 werknemers doet aan telewerk

Vandaag doet ongeveer 1 op de 6 werknemers aan telewerk (17%). In de meeste gevallen blijven ze een volledige dag per week thuiswerken. Nochtans beschikken 4 op de 10 werknemers (42%) over een job waarbij in principe telewerk mogelijk is. Er is dus nog een groot potentieel dat niet gebruikt wordt. De grootte van het bedrijf speelt een belangrijke rol bij telewerk. In kleine bedrijven van 10 werknemers of minder doet 12% aan telewerk. In bedrijven met meer dan 250 werknemers zijn er 19% telewerkers.

### Impact van een verdubbeling van het telewerk

Impact van een verdubbeling van het telewerk 25 miljoen kilometers die niet afgelegd worden

Op dit moment zorgt 17% telewerkers dat 5% van de woon-werkverplaatsingen vermeden wordt en is er een daling van 7% van het aantal afgelegde kilometers.

Als het aantal telewerkers morgen verdubbelt (naar 34%, wat ongeveer het percentage telewerkers in Nederland is) dan vermijden we elk jaar tot 7% kilometers op de woon-werktrajecten, ofwel 25 miljoen kilometers die minder gereden worden. Concreet zorgt dit ook voor een daling van de trajecttijd op de E40 met 8% op het traject tussen Ternat en Groot-Bijgaarden en met 12% op het traject op de E411 tussen Terhulpen en het Léonardkruispunt.

44 doden en zwaargewonden minder

Als het aantal afgelegde kilometers daalt, zal ook het aantal ongevallen dalen, net zoals het aantal slachtoffers. Zo zorgt een verdubbeling van het telewerk dat er 44 doden en zwaargewonden minder zijn.

### 2500 ton CO2 wordt niet uitgestoot

Voor de eerste keer hebben we ook de impact berekend op het milieu als het aantal telewerkers verdubbelt. Dit leidt tot een besparing van 2500 ton CO2 elk jaar en 1,2 miljoen liter brandstof.

Kortom, er zijn verschillende redenen om telewerk te promoten en ervoor te zorgen dat bedrijven die het willen implementeren of verder ontwikkelen dat makkelijker kunnen doen. Tot voor kort was er geen enkele tool die alle informatie op één plaats verzamelde. Die is er nu wel: [www.telewerken.be](http://www.telewerken.be) wordt de referentie in deze materie.

### Alle informatie staat op [www.telewerken.be](http://www.telewerken.be)

Het objectief van deze nieuwe 'toolbox' is dubbel: zowel werknemers als werkgevers beter informeren over telewerken en daarnaast alle praktische middelen ter beschikking stellen om het makkelijk in te voeren.

De site [www.telewerken.be](http://www.telewerken.be) bevat informatie over verschillende vormen telewerk volgens de plaats, ICT tools om telewerk in te voeren, het wettelijk kader (bv het verschil tussen occasioneel en structureel telewerk, vergoedingen, etc), verzekeringen, de meeste gestelde vragen, etc.



## De 5 grote voordelen van telewerk

- 1 Vermindering van verloren tijd en van kosten bij de woon-werkverplaatsingen
- 2 Minder risico op een ongeval naar het werk
- 3 Minder stress en vermoeidheid door de verplaatsing (files, openbaar vervoer met vertraging...)
- 4 Beter evenwicht tussen privé -en professioneel leven
- 5 Meer productief en creatief werk (meer resultaten in zelfde tijdspanne, rustiger werkomgeving)

Daarnaast zijn er door telewerken ook voordelen voor degenen die op bureau blijven werken (meer rust, eventueel meer parkeerplaatsen).

Benoit GODART





## Vias institute en Belgian Cycling werken samen om de verkeersveiligheid tijdens wielervedstrijden nog te verhogen

Vias institute en Belgian Cycling (de Koninklijke Belgische Wielrijdersbond) kondigden bij het begin van het Belgische wielerseizoen een samenwerking aan. Motards en bestuurders in dienst van de bond worden vanaf toen getest op hun rijgeschiktheid vooraleer te mogen rijden tijdens wielervedstrijden. Er gelden enkele aparte verkeersregels tijdens wielervedstrijden en het rijden is moeilijker omdat de situaties onvoorspelbaar en drukker zijn. Met deze screening worden hoge eisen gesteld aan bestuurders en motorrijders en dat komt de verkeersveiligheid tijdens de wedstrijden zeker ten goede.

Enkele maanden geleden kondigden Vias institute en de KBWB een samenwerking aan. Via een multidisciplinair onderzoek gaat Vias institute na of motards en bestuurders in dienst van de wielerbond rijgeschikt zijn op medisch, psychologisch en praktisch vlak om in wielervedstrijden te rijden. Het gaat onder andere over coaching, chauffeurs en piloten van wedstrijdcommissarissen en tijdopnemers die getest worden.

### Hoe verloopt de screening?

De artsen gaan eerst de medische paraatheid na. Daarvoor worden strenge normen gehanteerd, vergelijkbaar met bijvoorbeeld professionele bestuurders. Daarnaast stelden de psychologen van het Vias institute ook een testbatterij op die verschillende functies meet die eigen zijn aan 'rijden in de koers'. Zo worden onder andere reactietijden gemeten, onder eenvoudige omstandigheden, maar ook onder stress. Andere tests gaan over de mogelijkheid om de aandacht te verdelen, zich voldoende lang kunnen concentreren, risicoperceptie en het kunnen inschatten van onverwachte manoeuvres.

Ten slotte volgt er een praktische rijtest die bestaat uit een rit in reële omstandigheden zowel op een druk als een technisch traject. Na deze testen volgt overleg tussen de experts over de drie onderdelen en kan al dan niet een attest ('Fit to pilot') afgeleverd worden. Voor de bestuurders en motards in dienst van de KBWB geldt dat wie geen attest kan voorleggen, ook geen licentie krijgt. Zo'n licentie is verplicht om in internationale en nationale wedstrijden een voertuig te mogen besturen.

### Waarom is een screening nodig?

Deelnemen als bestuurder van een auto of motorfiets binnen een wedstrijd situatie in een wielervedstrijd is niet hetzelfde als deelnemen aan het gewone verkeer. Het is moeilijker omdat de omstandigheden drukker en onvoorspelbaarder zijn. De bestuurders staan onder constante druk door de aanwezigheid van de renners, het publiek en de duur van de inspanning. Vandaar dat het niet onlogisch is om meer dan gewone eisen te stellen aan deze bestuurders. Dit is nodig om de veiligheid in en rond de koers te garanderen, voor zowel de renners, het publiek als alle andere betrokkenen in de koers.

### Wedstrijd tussen de rode en groene vlag

De wielervedstrijd wordt aangekondigd door een voertuig met een rode vlag. Op het einde van de wedstrijd karavaan rijdt een voertuig met een groene vlag. Tussen deze twee vlaggen gelden de volgende regels altijd: gordel dragen, geen GSM bedienen die je in de hand houdt, richtingaanwijzers gebruiken, geen TV vooraan in de wagen en nultolerantie voor bestuurders wat betreft alcohol en drugs.

Daarnaast is er een briefing voor de wedstrijd voor alle bestuurders en moeten alle voertuigen "radio-tour" ontvangen. Dit is een intern radio-kanaal waar niet alleen sportieve informatie gegeven wordt, maar ook waarschuwingen voor obstakels, hindernissen of onverwachte situaties waarbij de veiligheid van zowel renners als volgers in het gevaar zou kunnen komen. Alle voertuigen in de karavaan dienen over een accreditatie en een "officieel volgbewijs" te beschikken.

### Verkeerslichten? Enkel stoppen bij overwegen

Naast de algemene regels zijn er ook nog enkele uitzonderingen die tijdens een wielervedstrijd gelden. De belangrijkste uitzondering op de verkeersregels is dat voertuigen in de wedstrijd karavaan niet moeten stoppen voor rode verkeerslichten. Aangezien het parcours afgesloten is voor ander dwarsend verkeer, houdt dit geen risico in voor de verkeersveiligheid.

Bij overwegen moet het belsignaal en de rode knipperlichten wel absoluut gerespecteerd worden. Renners en bestuurders die zich hieraan niet houden, worden uitgesloten. Ze krijgen bovendien een financiële boete opgelegd, los van een eventuele gerechtelijke vervolging. Vorig jaar zijn bij de Scheldeprijs nog 35 renners uit koers gezet omdat ze het rode stoplicht negeerden en door de slagbomen glipten.



Aan zebrapaden moeten voertuigen en motoren in een wielervedstrijd geen voorrang verlenen aan voetgangers die wensen over te steken.

### Auto's rijden rechts, moto's mogen soms links

In principe rijden alle wagens aan de rechterkant, wanneer motoren zich achter een groep renners bevinden, rijden ze wel aan de linkerkant (om de ploegleiders de nodige ruimte te geven).

Tv-motoren, fotografen en radiocommentatoren worden door de wedstrijdcommissarissen en/of de wedstrijdorganisatie aangestuurd. Zij dienen bepaalde afstanden en posities te respecteren. Belangrijkste regel hierbij is dat ze de veiligheid van de renners niet in het gedrang brengen en het sportieve verloop van de wedstrijd niet beïnvloeden.

### Voorbijsteken? Toestemming vragen!

Wanneer een voertuig een groep renners of het peloton wenst voorbij te steken dient de chauffeur toestemming te vragen aan de wedstrijdcommissarissen (scheidsrechters) of aan een vertegenwoordiger van de organisatie. Het zijn de wedstrijdcommissarissen die bepalen wanneer ploegleiders het peloton mogen voorbijsteken om zich naar

een kopgroep te begeven, of in de omgekeerde beweging wanneer het peloton sterk en snel komt opzetten met de bedoeling de vluchtersgroep opnieuw in te halen. Bij het inhalen van renners wordt er onder andere met de windrichting rekening gehouden en wordt er geclaxonneerd.

In België mogen mobiele signaalgevers het peloton niet voorbijsteken, zij dienen de zogenaamde "way-out / way-in" te gebruiken. Dit zijn alternatieve routes die de mobiele signaalgevers de kans geven om rustig en zonder het nemen van overbodige risico's zich opnieuw vooraan in de wedstrijd te begeven zonder dat ze een inhaalbeweging van het peloton moeten maken.

### Snelheid wordt door de dynamiek van de koers bepaald

De snelheid waarmee de karavaan zich verplaatst wordt bepaald door de "dynamiek" van de wedstrijd wat inhoudt dat het soms bijzonder snel kan gaan (rugwind, afdalingen, versnellingen in het peloton) of wat trager bij tegenwind, een gesloten wedstrijd situatie, het naderen van de "bevoorradingszone" enz... Overdreven snelheid wordt ten allen tijden afgeraden.

De wagens worden geacht voldoende afstand te houden om snel te kunnen reageren wanneer nodig. Zo kan men reageren op een wagen die plots remt of voor een renner die plots stopt bij defect of bij een valpartij van renners. Het aantal ongevallen tussen volgwagens met blikshade tot gevolg blijft daardoor eerder beperkt.

Er bestaat ook een prioriteit wat voertuigen betreft. Dit is de volgorde: officials (commissarissen en organisatie), wedstrijddokter en ziekenwagen(s), ploegleiders, neutrale wagens, technische voertuigen, media, VIP-voertuigen.

Elk voertuig of moto die niet tussen de groene en rode vlag rijdt, neemt niet deel aan de wielervedstrijd en moet de gewone verkeersregels volgen.

Stef WILLEMS





## Pictogrammen op medicijnen?

In februari heeft Vias institute gewaarschuwd voor de effecten die sommige medicijnen kunnen hebben op de rijvaardigheid. Zo kan een siroop die codeïne bevat dezelfde effecten hebben als rijden met een alcoholgehalte tussen 0,5 en 0,8‰. Dat zorgt ervoor dat je 2 tot 10 keer meer kans op een ongeval hebt. Hetzelfde geldt voor personen die kalmeer- of slaapmiddelen nemen. Om de gevaren van medicatie achter het stuur te bestrijden, doet Vias institute verschillende aanbevelingen zoals het aanbrengen van pictogrammen op het doosje om zo de medicatie in te delen op basis van het effect dat ze kunnen hebben op het rijgedrag.

Medicamenten die een invloed kunnen hebben op je rijcapaciteiten zijn meestal benzodiazepines (slaapmiddelen, kalmeer-

middelen, anti-epileptica), pijnstillers (vb codeïne), antidepressiva, antipsychotica, oogdruppels en antihistamine.

### 2 tot 10 keer meer risico op een ongeval

Slaap- en kalmeermiddelen, net zoals zware pijnstillers, veroorzaken slaperigheid, afleiding, een daling van het coördinatievermogen en vermindering van het reactievermogen. Het gebruik van deze middelen verhoogt het risico op een ongeval met een factor 2 à 10. In het geval dat je medicatie en alcohol combineert kan je risico zelfs 20 tot 200 keer zo hoog zijn. Het risico is hoger voor occasionele gebruikers of mensen die het medicijn pas beginnen nemen dan voor chronische gebruikers. Het risico is ook hoger als je verschillende medicamenten combineert.

### 1 jonge mannelijke bestuurder op 6 neemt slaap- of kalmeermiddelen

Meer dan 6% van de Belgen geeft toe minstens 1 keer per maand onder invloed van slaap- of kalmeermiddelen te rijden. In tegenstelling met wat je zou verwachten, zijn het vooral jongeren onder de 35 jaar (13%) en meer in het bijzonder jonge mannen (18%) die bij deze problematiek betrokken zijn. Bij senioren boven de 55 jaar geeft slechts 2% aan dit gedrag maandelijks te stellen. Rijden onder invloed van medicatie komt vaker voor in Brussel (10%) en in Wallonië (8%) dan in Vlaanderen (5%).

Volgens een Europese enquête in 11 Europese landen is het de Belgische bestuurder die naast de Fransen en de Duitsers verklaart het meest te rijden onder invloed van medicijnen die de waakzaamheid in het gevaar

kunnen brengen: 10% van de Belgen doet het, ofwel 2 keer meer dan in Nederland (5%) en 3 keer meer dan in Groot-Brittannië (3%) bijvoorbeeld.

### Tussen 1100 en 1500 ongevallen elk jaar

Volgens een Franse studie is het nemen van gevaarlijke medicatie elk jaar goed voor 3 à 4% van het totaal aantal verkeersongevallen. Als je dat naar België vertaalt, betekent dat tussen 1100 en 1500 ongevallen die te wijten zijn aan medicatie.

Een studie van enkele jaren geleden op de spoeddiensten van enkele ziekenhuizen toonde aan dat meer dan 7% van de zwaar-gewonde automobilisten onder invloed waren van slaap- of kalmeringsmiddelen en meer dan 3% onder invloed van codeïne.

### Wat zegt de wet?

In tegenstelling tot drugs of alcohol achter het stuur bestaat er geen 'medicijntest' die politiemensen in staat stelt om na te gaan of een bestuurder onder invloed van medicijnen rijdt. Nochtans is rijden 'in een soortgelijke staat dan dronkenschap ten gevolge van het gebruik van medicijnen' strafbaar met een boete die varieert tussen 1600 en 16000 euro en een verval van recht tot sturen van 1 maand tot 5 jaar of zelfs definitief. De fysieke en psychische staat van de bestuurder van een voertuig moet voldoen aan de minimale medische vereisten. Als je regelmatig medicijnen neemt die je rijgeschiktheid verstoren of als je hoeveelheden neemt die je rijgedrag veranderen, dan ben je niet meer in staat om te rijden.

### Aanbevelingen van Vias institute

1. Het invoeren van een categoriseringsstelsel van 4 niveaus voor risico's op het rijgedrag. Dit kan concreet door pictogrammen op de doosjes medicatie te plaatsen (0 voor de medicatie waar er geen effect is en 3 voor medicijnen die

## U wil medicatie nemen? Dit zijn de 10 gouden regels

- 1 Lees aandachtig de bijsluiter en vooral de bijwerkingen die het medicament op het rijgedrag kan hebben.
- 2 Gebruik nooit een medicament dat voor iemand anders die je kent is voorgeschreven. Wat goed is voor een persoon, geldt niet noodzakelijk voor een andere.
- 3 Alcohol is te vermijden, zelfs als je er met mate van drinkt. Ongewenste effecten op je waarneming en je concentratievermogen worden erdoor versterkt.
- 4 Je vermijdt best lange trajecten of nachtritten.
- 5 Wees vooral voorzichtig bij de start van je behandeling, in het geval dat je de voorgeschreven dosis overschrijdt of wanneer je meerdere medicamenten combineert.
- 6 Neem enkel de voorgeschreven dosis, en respecteer de uren en de wijze waarop je de medicatie moet gebruiken.
- 7 Als je twijfelt aan bijwerkingen vraag dan raad aan je dokter of aan je apotheker. Signaleer hen ook als je van plan bent om met de wagen te rijden en vergeet hen ook niet in te lichten over andere medicatie die je neemt.
- 8 Stop met te rijden als je bijwerkingen ondervindt (vb moeilijkheden om wakker te blijven of om je te concentreren, duizeligheid, problemen met het zicht). Het kan zijn dat je zelf niet altijd die signalen opmerkt, maar dat andere mensen ze wel zien en aan je melden. Luister naar hen.
- 9 Drink geen koffie om de bijwerkingen te bestrijden. Dat dient tot niets.
- 10 Bent u een professionele bestuurder (buschauffeur, vrachtwagenbestuurder, ...)? Vertel het dan zeker aan je dokter wanneer hij je medicijnen voorschrijft.

een groot gevaar betekenen als je nog moet rijden)

2. De ontwikkeling van een informatietoepassing voor dokters en apothekers zodat ze een waarschuwing krijgen telkens ze een medicament voorschrijven dat een negatieve impact op het rijgedrag kan hebben.
3. Verbetering van de gebruiksaanwijzing van medicamenten zodat de informatie

over het rijgedrag er duidelijk in terug te vinden is. Momenteel gaat deze informatie verloren tussen alle andere mededelingen.

Bekijk de reactie van dokter Peter Vander Eeck van het rijgeschiktheidscentrum CARA: <https://youtu.be/fQjadkPCSGI>

Julien LEBLUD  
Uta MEESMANN  
Sjoerd HOUWING (SWOV)







# Nultolerantie voor alcohol voor beginnende bestuurders

Bijna 7 op de 10 Belgische bestuurders jonger dan 35 jaar zijn voorstander van nultolerantie inzake alcohol voor beginnende bestuurders. Jonge bestuurders beschouwen deze maatregel dus niet als stigmatiserend. Het draagvlak is zelfs groter dan voor nultolerantie voor iedereen. Nultolerantie voor beginnende bestuurders is één van de 10 maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren die Vias institute publiceert in een memorandum in aanloop naar de verkiezingen. Vias pleit daarnaast ook voor de helmplicht voor jonge fietsers en een verbod op radarverklippers.

Ons land formuleerde in 2010 de doelstelling om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers te halveren op 10 jaar tijd. Het streefdoel was om maximaal 420 verkeersdoden te hebben op jaarbasis in België tegen 2020. Ondanks een positieve evolutie van het aantal verkeersdoden (615 in 2017, ofwel een daling met 32%) halen we dit streefcijfer niet. Om betere resultaten te behalen en meer levens te redden, stelt Vias institute in een memorandum 10 concrete oplossingen voor om de verkeersveiligheid te verbeteren. In een enquête peilden we alvast naar het draagvlak van verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen.



Memorandum  
2019



## 7/10 jonge bestuurders zelf voorstander van nultolerantie inzake alcohol

Bij die maatregelen hoort vanzelfsprekend ook nultolerantie voor alcohol voor beginnende bestuurders. 17 Europese landen hebben trouwens al een wetgeving die bepaalt dat beginnende bestuurders geen alcohol mogen drinken achter het stuur. In ons land wordt er al jaren over gesproken, maar de tegenstanders van deze maatregel

zeggen dat die regel stigmatiserend is voor de jongeren. Nochtans toont een grote enquête het tegendeel aan. Jongeren zijn zelf vragende partij, zo blijkt uit een grote enquête van Vias institute. 7 op de 10 Belgische bestuurders (69%) jonger dan 35 jaar zijn voorstander van het invoeren van een nultolerantie voor alcohol voor bestuurders in de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs. Dit toont aan dat jonge, onervaren bestuurders zelf deze maatregel niet als stigmatiserend beschouwen. Ze zijn dus wel degelijk bewust zijn van het verhoogde risico dat alcohol op hun rijgedrag kan hebben. In de gehele Belgische bevolking is zelf

80% voorstander om deze maatregel in te voeren. Het draagvlak bij de jonge bestuurders is zelf groter dan voor nultolerantie voor alle bestuurders (58%).

## 8 op de 10 Belgen wil verplichting fietshelm voor kinderen

Vias institute is al langer vragende partij om de fietshelm voor kinderen verplicht te maken. 82% van de Belgen is ook voorstander om de helm voor kinderen te verplichten. Het is de maatregel waarvoor het draagvlak het grootst is. De meeste ongevallen met fietsers zijn eenzijdige ongevallen, waarbij een fietser valt zonder dat er een gemotoriseerd voertuig bij betrokken is. Bij 1 op 3 zware ongevallen loopt de fietser daarbij een letsel aan het hoofd of hersenen op. Bij kinderen tussen 0 en 14 jaar is dat zelfs in 1 op de 2 gevallen. Daarnaast moet er uiteraard ook verder geïnvesteerd worden in een voldoende veilige fietsinfrastructuur, met zoveel mogelijk afgescheiden fietspaden.

## Meningen over verbod op radarverklippers die mobiele controles aankondigen zijn verdeeld

Vias institute verdedigt ook het idee om radarverklippers te verbieden. Het 'verklikken' van mobiele flitslocaties schaadt de verkeersveiligheid, want het geeft sommige bestuurders het gevoel dat ze onaantastbaar zijn. Mensen die radarverklippers gebruiken krijgen meer boetes voor overdreven snel-

heid dan andere bestuurders, wat aantoonde dat het systeem niet feilloos is. Daarnaast worden die mobiele controles ook vaak gebruikt om te controleren op andere zaken dan louter verkeersveiligheid. Een controle 'verklikken' kan dus ook de algemene veiligheid schaden. De Belgen zijn echt verdeeld over het nut van deze maatregel. 3 op de 10 Belgen (30%) zijn voorstander van een verbod op systemen die mobiele controles aankondigen, 4 op de 10 is tegen (42%) en een grote groep (28%) heeft hierover geen mening.

## Uitdagingen voor de mobiliteit

In het memorandum wijst Vias institute ook op 10 uitdagingen voor de mobiliteit.

Ons totale verkeersvolume neemt elk jaar toe met ongeveer 1% en de ochtend- en avondfiles worden elk jaar langer. Antwerpen en Brussel zijn wereldtop als het gaat over tijdverlies in de file. Een globale aanpak van structurele files en de verzadiging van ons weggennet in ons land is nodig. Voldoende waardige alternatieven voor de wagen zijn daarbij essentieel. Kwalitatief openbaar vervoer en nieuwe vormen van stedelijke mobiliteit zijn belangrijke elementen. Maar de files zijn lang niet de enige mobiliteitsuitdaging. Vias institute vraagt daarnaast ook aandacht voor onder andere de leefbaarheid van dorpen en steden en de mobiliteit voor ouderen en mensen met een beperking. Op die manier kan iedereen zich in de toekomst vlot, veilig en comfortabel verplaatsen.

Karin Genoe, CEO Vias institute: 'We willen met Vias institute niet langs de zijlijn staan en enkel vaststellen wat er misloopt in ons

## Dit zijn de 10 concrete oplossingen voor meer verkeersveiligheid volgens Vias institute:

1. Nultolerantie voor rijden onder invloed voor beginnende bestuurders en motorrijders.
2. Helmplicht voor fietsende kinderen tot 14 jaar.
3. Efficiëntere snelheidscontroles.
4. Veiligere weginfrastructuur.
5. Verbieden van radarverklippers die mobiele controles aanduiden.
6. Snellere en meer gepaste bestraffing van verkeersovertreders.
7. Verder veralgemenen van zone 30 in stads- en dorpscentra.
8. Geïntegreerde aanpak van de zorg voor verkeersslachtoffers.
9. Speekselanalyse inzetten om bestuurders te controleren op drugs.
10. Faciliteren van voertuigautomatisering.

verkeer. Het is ook onze missie om concrete voorstellen te doen om de mobiliteit en de verkeersveiligheid te verbeteren. Die voorstellen invoeren zorgt niet alleen voor een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers, maar moet ook leiden tot een duurzame gedrags- en mentaliteitswijziging. Dat blijft onontbeerlijk als we ons in de toekomst met zijn allen veilig, comfortabel en vlot willen verplaatsen.'

Lees het volledige memorandum op: [www.vias.be/nl/onderzoek/onzepublicaties/memorandum-2019/](http://www.vias.be/nl/onderzoek/onzepublicaties/memorandum-2019/)







## Automobilisten zijn een kwart van hun tijd afgeleid

**Afleiding, het verschuiven van de aandacht van handelingen noodzakelijk voor de rijtaak naar een andere activiteit, is een belangrijk probleem in het verkeer. Een afgeleide bestuurder is nog steeds alert, maar richt zijn/haar aandacht op iets anders dan de rijtaak. Een activiteit kan voor visuele, auditieve, fysieke en/of cognitieve afleiding zorgen. Potentieel afleidende activiteiten zijn: telefoneren, berichten lezen en schrijven, bedienen van een navigatiesysteem, praten met een passagier, eten, drinken, ... Dit is een kort overzicht van de gevaren van afleiding achter het stuur.**

In België kan afleiding tijdens het rijden bestraft worden via drie wetsartikelen uit de Wegcode. Artikel 8.4 zegt dat het verboden is om te telefoneren tijdens het rijden. Artikel 7.2 en artikel 8.3 bepalen dat een bestuurder altijd in staat moet zijn te sturen en met zijn gedrag geen andere weggebruikers in gevaar mag brengen. Deze twee wetsartikelen kunnen gebruikt worden om andere vormen van afleiding dan telefoneren te bestraffen.

Er zijn tal van studies in verband met afleiding in het verkeer, en dan voornamelijk

in verband met telefoneren tijdens het rijden. Prevalentiecijfers zijn echter schaars. Uit onderzoek blijkt dat automobilisten gedurende 25% tot 30% van de tijd die ze in het verkeer doorbrengen met afleidende activiteiten bezig zijn. Een causaal verband tussen afleiding en verkeersongevallen is moeilijk vast te stellen. Er wordt geschat dat afleiding een rol speelt bij het ontstaan van 5% tot 25% van alle verkeersongevallen.

### Telefoneren achter het stuur

Telefoneren tijdens het rijden heeft een grote invloed op het rijgedrag. Mogelijke gevolgen zijn: een langere reactietijd, verminderde controle over het voertuig, verminderd situatiebewustzijn waardoor veranderingen in het verkeer minder snel opgemerkt worden, meer risico's nemen, minder aanpassing van snelheid en rijgedrag aan de omstandigheden en compensatiegedrag in de vorm van een verlaagde snelheid en een grotere volgafstand. Ook handenvrij bellen is gevaarlijk, ondanks dat de fysieke en visuele afleiding wegvalt, is de cognitieve afleiding even groot. Ook het intoetsen van een telefoonnummer tijdens het rijden heeft gevolgen voor de rijprestaties.

Uit onderzoek blijkt dat een derde tot de helft van de automobilisten wel eens telefoneert tijdens het rijden. Hoewel deze activiteit vaak voorkomt, gebeurt dit maar gedurende 1,3% van de totale rijtijd. Jonge bestuurders zijn meer geneigd de mobiele telefoon te gebruiken en de gevolgen voor het rijgedrag zijn nog meer uitgesproken dan voor oudere bestuurders het geval is. Jongeren vinden het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden ook minder gevaarlijk dan oudere bestuurders.

Het ongevalsrisico voor telefonerende bestuurders ligt 3 à 4 keer hoger dan voor bestuurders die niet aan het telefoneren zijn.

We kunnen een "doe wat ik zeg, niet wat ik doe" houding vaststellen voor wat telefoneren tijdens het rijden betreft. Enerzijds weten bestuurders dat telefoneren tijdens het rijden risico's met zich meebrengt en vinden ze dit gedrag gevaarlijk, anderzijds stellen ze dit gedrag toch zelf. Volgens de laatste attitudemeting bij Belgische bestuurders, is 91% van de bestuurders akkoord dat de aandacht voor het verkeer vermindert wanneer je niet-handenvrij belt tijdens het rijden en vindt 95% van de bestuurders dit gevaarlijk. Toch blijkt dat 32% van deze bestuurders toegeeft 'wel eens' te bellen met de telefoon in de hand tijdens het rijden.

### Texting tijdens het rijden

Texting, het lezen en schrijven van berichten, tijdens het rijden zorgt voor fysieke, visuele en cognitieve afleiding. De gevolgen voor het rijgedrag zijn zeer gelijkaardig aan de gevolgen van telefoneren tijdens het rijden: de reactietijd neemt toe, de bestuurder slaagt er minder goed in om in het midden van de rijstrook te rijden, de volgafstand wordt korter, er wordt vaak van de weg weggekeken en gevaren en verkeerstekens worden minder goed opgemerkt en geïnterpreteerd. Het gebruik van een smartphone maakt texting tijdens het rijden nog gevaarlijker. Het gladde oppervlak van een touch-screen vereist meer visuele input, en bestuurders kijken daardoor nog vaker naar de telefoon. Met de smartphone kan een bestuurder bovendien meer dan alleen bellen en berichten versturen. Het gebruik van een smartphone voor sociaal netwerken heeft bijvoorbeeld grotere gevolgen voor de rijprestaties dan handenvrij telefoneren en texting tijdens het rijden.

Uit internationaal onderzoek blijkt dat 12 à 16% van de automobilisten berichten leest of verstuurt tijdens het rijden. Een bericht lezen komt vaker voor dan een bericht versturen. Ook komt texting achter het stuur vaker voor bij jongeren.

Texting tijdens het rijden speelt een rol in 2 à 3% van de ongevallen. Vooral voor professionele bestuurders is texting tijdens het rijden bijzonder gevaarlijk, met een ongevalsrisico dat 23 keer hoger ligt dan voor professionele bestuurders die geen berichten versturen of lezen.

### Reclameborden langs de kant van de weg

Ook reclameborden langs de kant van de weg kunnen voor afleiding zorgen, vooral wanneer ze bewegende beelden bevatten, centraal in het gezichtsveld en op ooghoogte geplaatst zijn en de boodschap emotioneel geladen is. De reactietijd neemt toe, de ogen dwalen vaker van de weg af, relevante verkeersborden worden minder goed

opgemerkt, de reactie op verkeerstekens verloopt trager en de bestuurder slaagt er minder goed in koers te houden.

Er zijn geen prevalentiecijfers voorhanden, en onderzoek naar het ongevalsrisico van reclameborden levert dubbelzinnige resultaten op. Een aantal studies tonen aan dat er meer verkeersongevallen gebeuren in de buurt van reclameborden, andere studies vonden dan weer geen invloed op verkeersongevallen.

### Andere vormen van afleiding tijdens het rijden

Het bedienen van een muziekkapparaat kan negatieve gevolgen hebben op de rijprestatie. Vooral moeilijke handelingen, zoals zoeken naar een specifiek liedje, beïnvloeden het rijgedrag. Mogelijke gevolgen zijn: minder goed in staat zijn koers te houden, een verlaging van de snelheid, een langere reactietijd en significant vaker in het voertuig kijken. 47 à 95% van de automobilisten bedient een muziekkapparaat tijdens het rijden, maar dit staat slechts in voor 1,3% van de totale rijtijd. Het gaat hier dus om een kortstondige activiteit.

Muziek kan eveneens het rijgedrag beïnvloeden. Luide muziek zorgt voor tragere reacties en meer over-tre-dingen, hoge-tempo muziek voor een hogere snelheid en meer overtredingen. Muziek kan bestuurders echter ook helpen om alert te blijven, en op die manier de rijprestaties positief beïnvloeden.

Het gebruik van andere draagbare elektronische apparaten kunnen eveneens een negatieve impact hebben op het rijgedrag. Het zijn niet de apparaten op zich die onveilig zijn, maar de manier waarop ze gebruikt worden door de bestuurder. Een voorbeeld is tijdens het rijden een bestemming ingeven in een navigatiesysteem. Dit gedrag kan bij 12% van de automobilisten vastgesteld worden.

Eten en drinken tijdens het rijden zorgt voor grotere afwijkingen in de laterale positie van het voertuig, een verminderde snelheid en





het vaker afwijken van de blik. Automobilisten eten en drinken gedurende 1,4 à 4,6% van de rijtijd.

Andere vormen van afleiding die een hoog individueel ongevalsrisico met zich meebrengen zijn: reiken naar een object, kijken naar een object buiten het voertuig en persoonlijke hygiëne.

## Afleiding bij het fietsen

Ook telefoneren tijdens het fietsen of wandelen brengt gevaren met zich mee. Telefoneren tijdens het fietsen zorgt voor een verminderde snelheid, een toename van de reactietijd en een vernauwing van het blikveld waardoor meer objecten niet gezien worden. Telefonerende voetgangers nemen meer risico's tijdens het oversteken, wandelen trager waardoor oversteken langer duurt en missen vaker opvallende objecten.

Prevalentiecijfers zijn schaars. In een verkennend onderzoek van Vias institute werden meer dan 12.000 weggebruikers, waaronder fietsers, geobserveerd aan verkeerslichten in Brussel, Luik en Antwerpen. Hieruit bleek dat 5% van de fietsers zijn telefoon gebruikte voor het rode licht, en maar liefst 18% van de voetgangers. Jonge voetgangers gebruikten hun mobiele telefoon het vaakst, maar liefst 26% van deze voetgangers greep naar hun telefoon voor

het rode licht. Bovendien had 7% van de voetgangers nog de telefoon in de hand of aan het oor tijdens het oversteken.

Fietsers die bijna elke rit zelf bellen of een oproep beantwoorden hebben 1,4 keer meer risico op een ongeval dan fietsers die dit gedrag niet stellen. Het risico van mobiel bellen tijdens het fietsen is dus kleiner dan het risico van mobiel bellen tijdens het autorijden.

## Professionele bestuurders

Sommige studies suggereren dat professionele bestuurders, die vaker verschillende concurrerende taken moeten uitvoeren, vaker afleidende gedragingen stellen. Uit een observatiestudie bij Belgische bestuurders blijkt inderdaad dat bestuurders van bestelauto's en vrachtauto's vaker afleidende activiteiten uitvoeren, en dat dus vooral het beroepsverkeer te maken heeft met afleiding achter het stuur. Deze bestuurders zijn echter minder vatbaar voor de gevolgen van afleidende gedragingen. Zo heeft bellen met een mobiele telefoon tijdens het rijden geen invloed op het ongevalsrisico van professionele bestuurders. Reiken naar een telefoon of een ander object verhoogt het ongevalsrisico met een factor 3, berichten versturen tijdens het rijden met een factor 23.

## Belgische kerncijfers

In de eerste Belgische observatiestudie met betrekking tot afleiding die in 2013 werd uitgevoerd, werd nagegaan met welke frequentie de Belgische bestuurders afleidende activiteiten stellen.

Hieruit blijkt dat 8,1% van de bestuurders zich schuldig maakt aan een potentieel afleidende activiteit tijdens het rijden. 3,2% van de Belgische bestuurders is afgeleid door zijn mobiele telefoon, 2,0% telefoneert met de telefoon in de hand en 1,2% telefoneert handenvrij tijdens het rijden. Op autosnelwegen ligt dit percentage hoger. Bestuurders van bestelauto's en vrachtauto's telefoneren vaker achter het stuur dan andere bestuurders. Ook het hanteren van de mobiele telefoon kwam bij 1,2% van de bestuurders voor, hieronder valt bijvoorbeeld het lezen van een bericht of het gebruiken van een app. Mannen doen dit vaker dan vrouwen, en op autosnelwegen werd dit gedrag vaker vastgesteld dan op andere wegtypes.

Uit de nationale attitudemeting van 2015 bleek dat van de bevroegde respondenten 32% wel eens met de telefoon in de hand belt, 41% wel eens handenvrij belt, 34% wel eens een bericht verstuurt en 46% wel eens een bericht leest tijdens het rijden. Het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het



rijden nam significant toe tegenover 2009. Hoe jonger de bestuurder, hoe vaker de mobiele telefoon gebruikt wordt. Jongeren schatten het risico van het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden bovendien lager in dan oudere bestuurders.

Het ESRA-project, waarbij betrouwbare en vergelijkbare informatie over attitudes en gedrag in het verkeer verzameld wordt in verschillende Europese en niet-Europese landen, toonde aan dat Belgische bestuurders tot de best scorende landen behoren wanneer het gaat over minstens één keer in het afgelopen jaar handenvrij telefoneren (28% tegenover een Europees gemiddelde van 38%) of telefoneren met de telefoon in de hand (41% tegenover een Europees gemiddelde van 51%). Voor het lezen en versturen van een sms of e-mail scoren Belgische bestuurders zoals de gemiddelde Europese bestuurder (37% voor het lezen van een sms/e-mail en 27% voor het versturen van een sms/e-mail).

## Mogelijke maatregelen

Wetgeving en handhaving zijn minder efficiënt om afleiding tijdens het rijden tegen te gaan. Afleidende activiteiten zijn immers moeilijk vast te stellen. Indien toch een verbod opgelegd wordt via wetgeving, moet deze technologie-neutraal zijn. Wetgeving gaat hand in hand met handhaving. Een hoge subjectieve pakkans kan voor een gedragsverandering zorgen.

Sensibilisatiecampagnes zijn daarom zeer belangrijk. Ze kunnen bestuurders wijzen op de gevaren van afleiding achter het stuur. Bovendien kunnen ze een sociale norm creëren die afleidende activiteiten tijdens het rijden onaanvaardbaar maken.

Ook tijdens de rijopleiding moet aandacht besteed worden aan sensibilisering. Jonge, beginnende bestuurders moeten informatie krijgen over het gevaar van afleiding en over strategieën die aangewend kunnen worden om afleiding tegen te gaan. Ook tijdens de

voortgezette opleiding, die verplicht is voor professionele bestuurders, dient aandacht besteed te worden aan de gevaren van afleiding tijdens het rijden.

Bedrijven kunnen een bijdrage leveren door een veiligheidsbeleid in verband met afleiding achter het stuur te implementeren. Het reglement moet duidelijk gecommuniceerd worden, de werknemers moeten regelmatig geïnformeerd worden over de risico's van afleiding, en ze moeten ondersteund worden met vormingen en training.

Tot slot zijn er heel wat technologische oplossingen denkbaar, zoals waarschuwingsystemen die de mate van afleiding meten en afgeleide automobilisten informeren of zelf ingrijpen bij gevaar, systemen die ervoor zorgen dat bepaalde apparatuur niet gebruikt kan worden tijdens het rijden, en werklastmanagers die nagaan aan welke werklast een bestuurder blootgesteld is en die inkomende gesprekken onderdrukken wanneer de werklast te hoog is.

Freya SLOOTMANS







## Ongevallen in de buurt van wegenwerken dubbel zo ernstig als andere ongevallen

Volgens een Europese enquête houdt de Belgische bestuurder zich het minst aan de snelheidsbeperkingen in zones waar wegenwerken aan de gang zijn. Een nieuwe statistische analyse van Vias instituut toont aan dat ongevallen in de buurt van wegenwerken dubbel zo ernstig zijn als andere ongevallen en de laatste 3 jaar met 30% gestegen zijn. In totaal vindt 1 op de 10 dodelijke ongevallen op de snelweg plaats in een zone met wegenwerken, wat bewijst dat die snelheidsbeperkingen er met reden zijn. Er moet dus meer gesensibiliseerd en gecontroleerd worden.

### Stijging van het aantal ongevallen in de buurt van wegenwerken

Elke dag zijn er meer dan twee doden of gewonden te betreuen bij een ongeval aan wegenwerken. In totaal werden er 811 letselongevallen geteld in 2017 waarbij 9 doden en 1037 gewonden vielen. Gedurende de laatste 3 jaar (2015-2017) waarvan er statistieken beschikbaar zijn, werd een stijging vastgesteld van 7% van de ongevallen in zones met wegenwerken op snelwegen en van 11,6% op andere wegen. Het toenemende aantal wegenwerken en voertuigen verklaart deze stijging.

Letselongevallen in de buurt van wegenwerken

Jaar	Snelwegen	Andere wegen	Totaal
2014	196	546	742
2015	183	562	745
2016	174	621	795
2017	184	627	811

Doden 30 dagen bij letselongevallen in de buurt van wegenwerken

Jaar	Snelwegen	Andere wegen	Totaal
2014	10	8	18
2015	11	10	21
2016	10	10	20
2017	5	4	9

Bron: FOD Economie DG Statistieken

De tendensen verschillen per gewest. De situatie is veel verontrustender in Brussel (+46,2%) dan in Wallonië (-1,5%) en Vlaanderen (+11,0%). (alle wegen)

### Alle wegen (2015-2017)

Bij ongeveer 1 op de 6 ongevallen aan wegenwerken (17%) is er een vrachtwagen betrokken. Dat is 6 keer meer dan bij ongevallen in het algemeen (5%). 1 op de 10 (9%) ongevallen gebeurt met een bestelwagen. Hun oververtegenwoordiging bij ongevallen aan wegenwerken kan misschien verklaard worden door onoplettendheid van deze beroepschauffeurs op bepaalde momenten

van hun traject. Bij 60% (67% om precies te zijn) van de ongevallen is er een personenwagen betrokken.

### Snelwegen (2015-2017)

Bij ongeveer 1 op de 2 ongevallen aan wegenwerken (47%) is er een vrachtwagen betrokken. Dat is 2 keer zoveel als bij ongevallen op snelwegen (25%). 1 op de 5 ongevallen (20%) gebeurt met een bestelwagen. Hun oververtegenwoordiging bij ongevallen aan wegenwerken kan misschien verklaard worden door onoplettendheid van deze beroepschauffeurs op bepaalde momenten van hun traject. Bij 76% van de ongevallen is er een personenwagen betrokken.

### Wegenwerken, vooral op snelwegen een risicofactor (2015-2017)

Uit een statistische analyse van dodelijke ongevallen op de Belgische snelwegen blijkt dat er in 9% van de gevallen wegenwerken aan de gang waren (tegenover 1% op de andere wegen). Wegenwerken vormen een risicofactor voor dodelijke ongevallen die 10 keer hoger ligt op snelwegen dan op andere wegen. Op snelwegen zijn ongevallen aan wegenwerken dubbel zo ernstig als andere ongevallen. We tellen namelijk 48 doden per 1000 ongevallen (tegenover 32 elders).

Meer dan 1 op de 7 (17%) ongevallen in de buurt van wegenwerken op de snelweg gebeurt tijdens filevorming.

### Belgische bestuurders hinken achterop

Uit een enquête die dit jaar gevoerd werd door de Fondation Vinci Autoroutes in 11 Europese landen blijkt dat Belgische bestuurders verreweg het minst geneigd zijn om te vertragen bij wegenwerken. Meer dan twee derde onder hen (69%) "vergeet" zich te houden aan de snelheidsbeperkingen tegenover gemiddeld 54% in Europa.

### Waarom is het zo moeilijk om de snelheidsbeperkingen te respecteren?

Van origine zijn snelwegen ontworpen om snel te rijden. Het gezichtsveld van de bestuurders is heel breed, de infrastructuur is aangepast, de kwetsbaarste weggebruikers zijn er niet toegestaan, enz. Deze factoren verklaren waarom bestuurders zoveel moeite hebben om zich te houden aan de snelheidsbeperkingen. Deze beperkingen zijn nochtans noodzakelijk.

### Wat kunnen we ondernemen om deze situatie te verbeteren?

- Permanente sensibilisering is nodig om het rijgedrag bij wegenwerken aan te passen: vertragen, gevaren van versmalde rijstroken, enz. Deze punten kunnen eventueel opgenomen worden in de rijopleiding.
- Preventieve en repressieve radarcontroles hebben hun nut zeker bewezen. Met de halfautomatische radars van het type Lidar zijn deze controles de laatste jaren verveelvoudigd en dat moet zo blijven.
- Controle van de signalisatie in de buurt van wegenwerken is noodzakelijk. Soms is deze signalisatie niet in overeenstemming met de wetgeving. Er zijn ook



### 10 goede redenen om snelheidsbeperkingen aan wegenwerken te respecteren

1. Rijstroken worden vaak versmald: de minste rijfout heeft gevolgen.
2. Te snel rijden aan wegenwerken kan gevaarlijk zijn voor de wegwerkers, maar kan hen ook stress bezorgen en hun gezondheid schaden: meer lawaai, meer luchtverplaatsing, meer vervuiling...
3. Wegenwerken zijn meestal gelegen op zeer korte weggedeelten. Je wint slechts enkele seconden door er sneller voorbij te rijden dan toegestaan, wat in de verste verte niet in verhouding staat tot de risico's.
4. Tegen 70 km/u kan er meer verkeer passeren dan tegen 90 of 120 km/u. Door de snelheid te beperken, kan je dus een grotere wegcapaciteit behouden en wordt bijgevolg de doorstroming van het verkeer bevorderd en ook de duurtijd van de files korter.
5. Sommige bestuurders respecteren de snelheidsbeperkingen en voelen zich "bedreigd" wanneer anderen hen rakelings voorbijrazen.
6. Het gebeurt vaak dat bestuurders obstakels "aanrijden" (vb.: paaltjes om de wegenwerken af te bakenen). Het is dan veel makkelijker om te stoppen als je trager rijdt. Idem wanneer een voertuig bijvoorbeeld motorpech krijgt.
7. De snelweg oprijden en verlaten is veel moeilijker wanneer de voertuigen op de snelweg te snel rijden.
8. Door de snelheid te verlagen, wordt het risico op ongevallen beperkt omdat iedereen teruggebracht wordt tot nagenoeg dezelfde snelheid.
9. Als er een ongeval gebeurt, is het risico op een "bijkomend ongeval" beduidend kleiner bij een lagere snelheid.
10. De opstelling van de wegenwerken kan elke dag veranderen naargelang van het verloop van de werkzaamheden. Je kan het best met deze veranderingen geconfronteerd worden tegen "lage" snelheid.

gevaaren verbonden aan het te vroeg aankondigen van wegenwerken. De bestuurders verwachten snel wegenwerken te zien, maar worden minder oplettend

naarmate de tijd voorbijgaat en er niet meteen werken te bekennen zijn.

Benoit GODART  
Nina NUYTENS





# Onaangepast gedrag stijgt op de Belgische wegen

**Andere weggebruikers beledigen achter het stuur, hevig claxonneren, bewust bumperkleven of zelfs uit de auto stappen om het 'uit te klaren'. Al deze gedragingen komen steeds vaker voor in ons land, zelfs meer dan in andere Europese landen. Een ander verontrustend fenomeen is dat 1 op de 10 Belgen al een ongeval of bijna-ongeval had door zijn gsm achter het stuur te gebruiken. Deze resultaten komen uit een nieuwe enquête in 11 Europese landen uitgevoerd door la Fondation Vinci Autoroutes. Vias institute verspreidt de resultaten hiervan in België.**

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

## Verkeer wordt steeds agressiever

63% van de Belgen gebruikt hevig zijn claxon om zijn ongenoegen kenbaar te maken (tegenover 53% in 2017). Enkel de Spanjaarden (66%) doen dit nog vaker dan wij. Bijna 6 op de 10 Belgische bestuurders (59%) vloekt tegen een andere bestuurder (tegenover 52% in 2017). Enkele de Grieken en de Italianen doen het slechter als wij. Het is in ons land dat dit gedrag het hardst gestegen is.

Nog erger: steeds vaker stappen mensen uit de wagen om verhaal te halen tegen een andere bestuurder. In ons land stapt 15% uit de auto 'om het uit te klaren' (tegenover 10% in 2017). In Nederland (10%) en Groot-Brittannië (10%) ligt dat aantal het laagst. In Polen (36%) komt dit agressief gedrag het vaakst voor.

Eén derde van de Belgische bestuurders (31%) zegt wel eens bewust te bumperkleven (ten opzichte van 26% in 2017) bij een bestuurder die hen enerveert. In Griekenland doet zelfs 1 op 2 bestuurders dat (51%).

Voor alle soorten onaangepast gedrag zien we op Europees vlak dat het de laatste 2 jaar in bijna alle landen toegenomen is. Dat is in ons land niet anders.



## Niet hoffelijk zijn achter het stuur - top 3 van landen waar dit gedrag het vaakst voorkomt



\*links voor het Verenigd Koninkrijk

## 1 op 3 leest mails of sms achter het stuur.

De helft (50%) van de Belgische bestuurders geeft aan te telefoneren met een handenvrij systeem waarbij de gsm verbonden is via Bluetooth. 2 jaar geleden was dat nog maar 42%. Hoewel handenvrij bellen toegelaten is, kan ook een handenvrij telefoon-tje de bestuurder afleiden.

Ondanks alle sensibiliseringscampagnes zegt 21% van de Belgische bestuurders wel eens te bellen met de gsm in de hand. Dat is natuurlijk wel verboden door de wegcode.

Het is een lichte daling ten opzichte van 2 jaar geleden. Toch is er nog een groot verschil met Nederland (15%) en Groot-Brittannië (11%), waar dit gedrag het minst voorkomt van alle bevroegde landen.

Als het gaat over een SMS of mails lezen en/of sturen achter het stuur doen we het niet goed. Bijna 1 op 3 (31%) van de Belgen geeft aan dit gedrag te stellen. Na Polen (33%) doen we het daarmee op Europees vlak het slechtst. Europees ligt het gemiddelde op 24%.

Nochtans zegt 96% van de Belgische bestuurders dat ze dit gedrag als gevaarlijk beschouwen.

## 1 op de 10 heeft ongeval of bijna-ongeval door gsm

11% van de Belgen geeft toe een ongeval of bijna-ongeval gehad te hebben waarvan de gsm de oorzaak was. Dat is een grote stijging ten opzichte van 2018, toen gaf slechts 6% van de Belgische bestuurders dit aan. Onze buurlanden Frankrijk (9%), Nederland (8%) en Duitsland (9%) doen het iets beter dan ons land.



## 1 op de 2 stelt zijn GPS al rijdend in

We laten ons niet alleen afleiden door de gsm in de wagen. 49% van de Belgische bestuurders stelt zijn navigatiesysteem al rijdend in. We doen het daarin slechter dan het Europees gemiddelde (43%). Je kan nochtans perfect op voorhand je gewenste locatie ingeven. Dat is het veiligste, want je navigatiesysteem al rijdend instellen zorgt ervoor dat je je aandacht verslapt voor wat er op de weg gebeurt.

## 7 op de 10 vergeet te vertragen bij wegenwerken

Bijna 7 op de 10 (69%) van de Belgische bestuurders 'vergeet' te vertragen aan wegenwerken ondanks het risico dat dit kan meebrengen voor de wegenwerkers. Dat is een stijging ten opzichte van 2017 (+4%) en daarmee is ons het land de slechtste leerling van alle landen. Het blijft dus belangrijk om de snelheid ter hoogte van de wegenwerken goed te handhaven.



## Belgen hebben toch goede reputatie in Europa

Belgen zijn best wel streng voor zichzelf: 21% van de Belgen kleeft zichzelf één of meerdere negatieve adjectieven op. Dat is het hoogste percentage van alle bevraagde landen.

Ondanks deze zelfinschatting hebben de Belgische bestuurders een goede reputatie in de ogen van de andere Europese bestuurders. 45% van de andere bestuurders wijst hen op zijn minst 1 positief adjectief toe. Zo vindt 18% van de Europeanen de Belgische bestuurders hoffelijk, en 17% vindt ze kalm.

## Conclusie

Ons verkeer wordt steeds drukker. Dat uit zich meer en meer in agressief en onaangepast rijgedrag zoals bumperkleven en verbale agressie. Bron van vele (bijna) ongevallen is onoplettenheid. Dit wordt vaak veroorzaakt door het gebruik van de gsm achter het stuur, maar ook door andere handelingen zoals het instellen van de GPS tijdens het rijden. Deze twee fenomenen komen steeds vaker voor en verdienen onze aandacht. We moeten de bestuurders blijven sensibiliseren over de gevaren die door dit gedrag kunnen ontstaan.

*Benoit Godart*



## België in een Europese context

Naast deze enquête heeft Vias institute een rapport gepubliceerd die de verkeersveiligheidsresultaten van België in een Europees perspectief plaatst.

Inzake verkeersdoden positioneert België zich bij de minder goed presterende landen in Europa. Ons land doet het minder goed dan de meeste buurlanden, het zijn bijna uitsluitend Zuid- en Oost-Europese landen die het slechter doen. België bekleedt een middenpositie als ook rekening gehouden wordt met het aantal geregistreerde voertuigen, maar presteert nog steeds slechter dan de buurlanden. De best presterende landen in Europa zijn Noorwegen, Zweden en Zwitserland, maar ook de buurlanden Nederland en het Verenigd Koninkrijk kennen een relatief laag aantal verkeersdoden. Er is dus nog een grote marge voor verbetering.

Onder de verkeersdoden in België bevindt zich een relatief groot aandeel fietsers en professionele bestuurders (inzittenden van lichte vrachtwagens en vrachtwagens). Hoewel het fietsgebruik in België hoger is dan in andere landen, verklaart dit echter maar een deel van de verschillen; in Nederland ligt het fietsgebruik immers nog hoger maar zijn er minder fietsdoden per miljoen inwoners. Daarnaast blijkt dat Belgische autosnelwegen minder veilig zijn dan in de meeste andere Europese landen. Zelfs wan-

neer rekening gehouden wordt met de hoge dichtheid van het Belgische snelwegennet en de hoge voertuigintensiteit, scoort België zeer zwak. Ten slotte kent België ook een zeer hoge mortaliteit tijdens weekendnachten.

Hoewel sinds het begin van de eeuw de verkeersveiligheid in België is toegenomen, is de relatieve positie niet verbeterd. Bovendien hebben o.a. Spanje en Estland ons land ingehaald. De laatste vijf jaar kent België wel een sterkere verbetering van de verkeersveiligheid dan de meeste Europese landen, maar dit is nog onvoldoende om het verschil met de beter presterende landen goed te maken. Die evolutie liep niet bij alle doelgroepen gelijk: het aantal doden bij fietsers, professionele bestuurders, senioren en vrouwen is de laatste 10 jaar opmerkelijk minder sterk gedaald dan in de meeste Europese landen. Ook op autosnelwegen bleef de daling van het aantal doden relatief beperkt.

Voor rijden onder invloed van alcohol en van rijgevaarlijke geneesmiddelen scoort België minder goed dan andere Europese landen. Ook te snel rijden buiten de bebouwde kom en het niet dragen van de fietshelm wordt vaker gerapporteerd dan gemiddeld in Europa. Op het vlak van het dragen van de gordel bevindt België zich ondertussen op het niveau van de beter presterende landen.

De Belgische weginfrastructuur kenmerkt zich door een relatief hoge dichtheid en verkeersintensiteit. De kwaliteit van de wegen

wordt maar als matig gepercipieerd en het niveau van investeringen ligt erg laag. België kent daarentegen wel een zeer modern wagenpark: bijna de helft van de voertuigen is minder dan 6 jaar oud. Ook de medische noodhulpdiensten tonen relatief goede prestaties met o.a. een groot aantal spoeddiensten per 100.000 inwoners.

De aanpak van de verkeershandoening verschilt ook sterk binnen Europa: in België ligt de subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen relatief hoog, maar voor rijden onder invloed van alcohol, het dragen van de gordel en rijden onder invloed van drugs wordt de pakkans eerder laag ingeschat in vergelijking met andere Europese landen. Verder behoort België tot de landen waar er rehabilitatiecursussen bestaan voor verschillende groepen van overtreeders en waar er een alcoholslot kan worden opgelegd. Een pluspunt is de rijgeschiktheidsvaluatie in België die, in tegenstelling tot veel andere Europese landen, bestaat uit een multidisciplinaire benadering waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende aspecten van het menselijk functioneren.

Dit rapport eindigt met enkele aandachtspunten voor het Belgisch verkeersveiligheidsbeleid. De volledige studie is raadpleegbaar via [www.vias.be](http://www.vias.be)

*Stijn DANIELS  
Benoit GODART  
Annelies SCHOETERS  
Jonas WAHL*





## Verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren is beste middel om fietsen te promoten

ISAAC is een Europees project dat actieve verkeersmodi wil stimuleren zonder dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt. In België werden mensen uit Gent en Luik bevraagd om te weten wat de factoren zijn die hun verhinderen om zich te verplaatsen met actieve verkeersmodi.

Bij dit project waren de betrokken partners Vias institute, SWOV, TOI (Noorwegen), Polis en de Technische Universiteit Dresden. Het ISAAC project bestaat uit 2 grote luiten:

- Een Ped Bike Planner ([www.pedbike-planner.eu](http://www.pedbike-planner.eu)): dat is een webtool die op maat aanbevelingen doet voor steden en gemeenten.
- Enquête in 9 Europese steden in 4 verschillende landen om na te gaan wat de motivaties zijn om een verplaatsing met de fiets, te voet of met een voortbewegingstoestel zoals een elektrische step te doen. Deze steden zijn Gent en Luik in België, Tilburg en Groningen in Nederland, Düsseldorf, Dortmund en Berlijn in Duitsland, Bergen en Trondheim in Noorwegen.

### Obstakels voor fietsers

Op een schaal van 1 tot 7 (waar zeven staat voor groot obstakel en één voor geen obstakel) blijkt dat verkeersveiligheid het groot-

ste obstakel is opdat mensen meer de fiets zouden gebruiken.

Tijd en fysieke inspanning die je moet leveren vervullen de top 3. De omgeving (bv heuvelrijke omgeving of het klimaat) speelt ook nog een belangrijke rol. De kostprijs speelt een eerder beperkte rol.

In al de groepen respondenten zijn er twee clusters van respondenten: zij die sowieso pro-fietsen zijn (56%) en zij die niet meteen pro-fietsen zijn (44%)

Uit het profiel van degenen die pro-fietsen zijn, blijkt dat ze vaker vaker uit Nederland komen, het zijn ook vooral jongere mannen en mensen met een hoog opleidingsniveau.

Ze staan ook meer open om gebruik te maken van het openbaar vervoer, autodelen, fietsdelen. En ze maken ook effectief meer gebruik van de fiets, gaan meer te voet of gebruiken een voortbewegingstoestel.

Er is geen verschil in het bezit van een rijbewijs, ze bezitten wel iets minder vaak zelf een wagen dan de groep die niet meteen pro-fietsen is.

Als we kijken naar de groep van mensen die niet meteen pro-fietsen is, blijkt vooral voor hen de verkeersveiligheid het grootste obstakel te zijn om meer te fietsen. Dus om die mensen te overtuigen om te fietsen, moet fietsen in eerste instantie verkeersveiliger worden. Deze groep is ook wat gevoeliger voor de fysieke inspanning en voor de omgeving dan de groep die pro-fietsen is."

### Verkeersveiligheid vooral in Luik zeer groot obstakel

Van alle steden is het obstakel van verkeersveiligheid het grootst in Luik. De omgeving speelt daar ook een belangrijke rol (komt o.a. door de heuvels). In Nederlandse steden (Groningen en Tilburg) blijkt verkeersveiligheid helemaal niet het grootste issue te zijn. Maar vooral de tijd die men nodig heeft om een afstand af te leggen speelt daar een rol.

### Obstakels voor voetgangers

Tijd blijkt verreweg het grootste obstakel te zijn voor mensen opdat ze meer verplaatsingen te voet zouden doen, gevolgd door fysieke inspanning.

Verkeersveiligheid en de omgeving zijn ongeveer even belangrijk. Ook daar zijn er uiteraard verschillen tussen de steden. De tijd is in Gent relatief gezien een groot obstakel. Terwijl in Luik daar natuurlijk ook de omgeving een rol speelt. Verkeersveiligheid is in Gent en Luik ook wel een belangrijke factor, en speelt een grotere rol dan in de onderzochte steden in andere landen.

### Voortbewegingstoestellen

#### Wie maakt er gebruik van?

In de bevroegde steden is een groep van 2% tot 20% die al eens tot heel vaak een voort-



bewegingstoestel gebruikt. In sommige steden is het gebruik al meer ingeburgerd. Zo zie je in Groningen al bijna 5% van de respondenten die 5x per week gebruik maken van zo'n voortbewegingstoestel, terwijl het gebruik in Scandinavische steden nog altijd zeer laag ligt.

Opgepast: deze enquête werd afgenomen vorig jaar, de opkomst in België van bv deelsteps is pas geweest nadat deze enquête is afgenomen.

#### Wat is de perceptie over deze dingen?

Ze zijn snel en worden ook nog altijd ondergebracht in de categorie 'fun'. De meeste mensen hebben gemiddeld genomen nog

niet zo'n positieve opinie over dergelijke toestellen. Verkeersveiligheid en de prijs worden gezien als de belangrijkste obstakels.

### Conclusie

Als je fietsen wil promoten moet je vooral de verkeersveiligheid verhogen. Dat is het belangrijkste criterium. Andere aspecten zoals de fysieke inspanning, de omgeving en tijd zijn ook belangrijk.

Verkeersveiligheid vergroten kan door verschillende elementen:

- Infrastructuur: veilige, afgescheiden fietspaden

- Sensibilisering naar zowel fietsers als andere weggebruikers voor het respecteren van de wegcode.
- Bescherming van jezelf door oa de fietshelm te dragen.

Elektrische fietsen kunnen helpen om alvast de beperkingen tov de omgeving (heuvels) en reistijd voor een stuk te overwinnen.

De reistijd is het grootste obstakel om meer te gaan wandelen. Als je ervoor zorgt dat de tijd voor een wandeltrip korter wordt, kan je het meer aanmoedigen. Dat kan door onder andere binnenwegen aan te leggen, efficiënte oversteekplaatsen aan te leggen met minder lange wachttijden als die door verkeerslichten geregeld worden. Een ander belangrijk element hier is verdichting en diversifiëring van de steden (hangt dus sterk samen met de ruimtelijke ordening / stedenbouw). Op die manier vergroot je het aantal trips (bv winkelen of ontspanning) waarvoor men een bestemming op wandelafstand heeft, waardoor je dus het 'potentieel' van wandelen als transportmiddel vergroot.

Tim DE CEUNYNCK







# Elektrische steps, symbolen van de multimodaliteit

Elektrische steps, via deelplatformen of individueel, duiken steeds vaker op in onze steden. Ze zijn het symbool geworden van de micro-mobiliteit of de multimodaliteit. Om verkeersveiligheidsproblemen te vermijden is het belangrijk om de verkeersregels voor iedereen in herinnering te brengen en enkele tips te geven.

Er zijn geen officiële ongevalsgegevens voor elektrische steps in België. In de Verenigde Staten heeft een studie wel de verwondingen van 250 mensen geanalyseerd die na een ongeval met een step op de spoeddiensten terecht kwamen. De resultaten lijken overeen te komen met wat er op sommige spoeddiensten in ons land is vastgesteld



## Het hoofd het vaakst geraakt bij een ongeval

Dit waren de voornaamste resultaten:

- 80% van de patiënten was gevallen, 11% was tegen een obstakel gebotst en slechts 9% was betrokken in een ongeval met een ander voertuig.
- De gemiddelde leeftijd van de patiënten was 33 jaar, 11% van de patiënten was jonger dan 18 jaar.
- Slechts 4% van de patiënten droeg een helm op het moment van het ongeval.
- De verwondingen die het vaakst voorkwamen waren in volgorde: hoofdletsels

(40%), breuken aan bv armen en polsen (32%) en kneuzingen zonder breuk (28%).

- 94% van de patiënten heeft meteen het ziekenhuis mogen verlaten. Slechts 2 personen zijn op de dienst intensieve zorgen moeten blijven.

## Dit zegt de wegcode

Net zoals een monowheel, een hoverboard, etc is de elektrische step ingedeeld in de categorie van 'gemotoriseerde voortbewegingstoestellen'. Dit wil zeggen 'elk motorvoertuig met één of meer wielen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 18 km per uur'. De Commissie Infrastructuur van de Kamer heeft onlangs een stijging van deze maximumsnelheid naar 25 km per uur goedgekeurd. Deze nieuwe regel zou in de komende maanden van kracht moeten worden.

de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen worden volgens de wegcode niet gelijkgesteld met motorvoertuigen.

De gebruikers van een voortbewegingstoestel, die niet sneller dan stapvoets rijden, moeten de regels van voetgangers volgen. Als ze sneller dan stapvoets rijden, dan moeten ze regels van fietsers volgen.

## 10 tips voor de gebruikers

De elektrische steps zijn geen speelgoed, maar echte vervoersmiddelen. Om elk ongemak te vermijden is het essentieel om rekening te houden met deze 10 aanbevelingen:

- 1 Niet rijden op het voetpad. Gebruikers van een elektrische step moeten de regels van fietsers volgen, behalve als ze stapvoets rijden. Dat is extreem moeilijk met een elektrisch aangedreven toestel.
- 2 Draag een helm. Vanaf 5 km/u kan een impact op de verkeerde plaats fatale gevolgen hebben. In 40% van de ongevallen met een elektrische step loopt de gebruiker een hoofdletsel op.
- 3 Wees zichtbaar. Draag indien mogelijk fluo kledij. Sommige helmen die speciaal voor voortbewegingstoestellen ontworpen zijn, hebben fluo-kleuren. Zo kan je zichtbaarheid en veiligheid combineren.
- 4 Rij nooit sneller dan 25 km/u. Als je sneller gaat, wordt de kans op een ongeval flink groter en wordt de autonomie van de batterij gelimiteerd.
- 5 Hou je handen altijd op het stuur. Op een step is je evenwicht houden moeilijker dan op een fiets. Een hand van het stuur halen kan ervoor zorgen dat je instabiel wordt.
- 6 Blijf je hele rit 100% geconcentreerd. Met de kleine wieltjes van je step, is het moeilijker om een put in de weg te vermijden, om tramrails over te rijden of om plots uit te wijken.
- 7 Zorg ervoor dat andere weggebruikers je gedrag kunnen voorspellen. De hanteerbaarheid van steps geeft misschien goesting om te gaan slalommen tussen de andere weggebruikers, maar de anderen kunnen je zo niet zien aankomen.
- 8 Anticipeer goed op voorhand als je moet remmen. De remmen van elektrische steps zijn minder performant als die van een fiets. De remafstand wordt dus groter.
- 9 Wees hoffelijk. De elektrische step is een nieuw vervoersmiddel die sommige weggebruikers op stang kan jagen. Een klein hoffelijk gebaar kan al helpen om de aanvaardbaarheid ten opzichte van dit vervoersmiddel te vergroten.
- 10 Doe navraag bij je verzekeringsmaatschappij of je gedekt bent door je familiale verzekering. Als dit niet het geval is, dan moet je een burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering afsluiten of... van maatschappij veranderen.

Benoit GODART





