

Kinderzitjes: al 15 jaar verplicht

Steeds meer en meer fietsende senioren

Recidivisten meer betrokken bij ongevallen?

Een nieuwe tool om uw telewerkprofiel te ontdekken



Telewerken?

Telewerken biedt een aantal voordelen, maar is toch niet altijd vanzelfsprekend.

Door het invullen van deze vragenlijst kun je je eigen ervaringen plaatsen naast die van andere telewerkers.

Daarnaast krijg je nog een aantal suggesties om jouw manier van telewerken te optimaliseren.

Ontdek jouw
telewerkprofiel!



nationale
telewerkdag



www.telewerken.be

INHOUD

4.

KORTE BERICHTEN

De wereld van verkeersveiligheid in één oogopslag.

8.

GEDRAG

8. Vorig jaar zijn 1510 kinderen gewond geraakt op weg naar of terug van school. Dat zijn 12 slachtoffers elke schooldag.

10. In welke mate zijn recidivisten meer betrokken in ongevallen dan andere bestuurders? Dit is de samenvatting van een studie van Vias.

14

COMMUNICATIE

14. Balans van de BOB-campagne die deze zomer gelanceerd werd bij de start van het EK voetbal en de heropening van de horeca.

16.

ENQUÊTE

16. 2 op de 3 bestuurders geeft een signaal wanneer ze aan een oversteekplaats een voetganger voorrang geven.

18. 8 op de 10 Belgen durft het wel eens niet zo nauw te nemen met de verkeersregels. Zo blijkt uit de Europese Barometer van de Fondation Vinci.

20.

MOBILITEIT

20. Naar aanleiding van de 'Nationale Telewerkdag' hebben Vias institute en de FOD Mobiliteit en Vervoer een tool online gezet waarmee telewerkers een profiel kunnen maken.

22.

WETGEVING

22. Op 1 september 2006 werd in België een Europese richtlijn omgezet die het verplicht maakt dat elk kind vervoerd moet worden in een aangepast kinderzitje.

26.

WEGGEBRUIKERS

26. Elk jaar stijgt het aantal fietsers op onze wegen. Dat geldt zeker voor de categorie boven de 65 jaar.

32.

VOERTUIGEN

32. De motorhome is een ideaal middel om op reis te gaan in je eigen bubbel. De populariteit neemt sterk toe.

COLOFON

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

Redactie: Sofie Boets, Ellen Boudry, Nathan De Vos, Benoit Godart, Quentin Lequeux, Nina Nuyttens, Annelies Schoeters, Freya Sloomans, Martijn Teuchies, Stef Willems, Dagmara Wrzesinska

Layout: Ria De Geyter

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

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

ISSN: 0755-9010

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

Zone 30 ook in Parijs

In bijna alle straten van de Franse hoofdstad geldt nu een snelheidsbeperking van 30 km/u. Daarmee zet de overheid een nieuwe stap in haar programma om het autoverkeer te beperken. Het verlagen van de maximumsnelheid in alle straten van de hoofdstad tot 30 km/u is het eindpunt in een proces dat ruim vijftien jaar geleden gestart is. De beperking gold al langer voor 60 % van de Parijse straten.

Er blijven echter uitzonderingen bestaan. Op een beslissing van de Parijse prefectuur van politie blijft op sommige assen en 'avenues' de snelheidsbeperking tot 50 km/u gelden. Op de 'boulevard périphérique' blijft dan weer de 70 km/u behouden. Sinds het autoverkeer in 2016 van de Seine-oeveren werd gevolgd door de maatregelen elkaar op, vaak geïnspireerd door wat elders gebeurt. Parijs is immers niet de eerste stad die dit soort stappen zet: Grenoble en Lille gingen de Lichtstad al voor en in zo'n 250 Franse steden geldt de 30 km/u op de meeste wegen. Daarmee is 15% van de Franse bevolking betrokken partij.

De maatregel heeft drie doelstellingen: de veiligheid van voetgangers verhogen, de geluidshinder aanzienlijk terugschroeven en de stad verkeersluw maken. 61% van de Parijzenaren zegt voorstander te zijn. Van de bevroagden denkt 71% dat de maatregel meer veiligheid zal brengen voor de kwetsbaarste weggebruikers, zoals kinderen en bejaarden. Het moet gezegd dat vooral mensen uit de voorsteden in Parijs de auto

gebruiken. Van de inwoners van het centrum heeft amper een derde een eigen voertuig. Zeker is ook dat de steden die de zone 30 veralgemeenden niet op die beslissing teruggekomen zijn. Grenoble telde sinds de invoering in 2016 minder ongevallen en ook de ernst ervan nam af. De stad kreeg 9% minder gemotoriseerd verkeer te verwerken en bij het zwaar verkeer bedroeg de afname zelfs 20%, volgens cijfers van het Cerema (kenniscentrum risico's, milieu, mobiliteit en ruimtelijke ordening). Een andere zekerheid is dat er afgezien van de borden niet zoveel zal veranderen voor de automobilisten. Volgens het Parijse observatorium voor de verplaatsingen reden ze in 2019 overdag toch al maar gemiddeld 11,9 km/u.

Beroepschauffeurs en hun gsm

Volgens een nieuw onderzoek van de Franse snelwegbeheerder Fondation VINCI Autoroutes, geeft iets meer dan een kwart van de vrachtwagenchauffeurs (27 %) toe sms'jes te versturen of te surfen terwijl hun voertuig in beweging is. En 4% zegt zelf dat geregeld te doen.

Volgens bepaalde Franse politiebronnen zouden almaar meer truckers gewoon naar films kijken al rijdend. Dergelijk gedrag vergoelijken moet ernstige gevolgen hebben voor de concentratie achter het stuur: de helft van de chauffeurs kreeg al eens een waarschuwing dat ze van hun rijstrook afweken, door de ribbelstroken tussen het rechterrijstrook en de pechstreek. Oorzaak



is hier uiteraard het gebrek aan aandacht door het gebruik van de telefoon. "Specifiek aan het beroep van chauffeur is de dagelijkse aanwezigheid op de weg, wat hun een grote rijervaring oplevert," weet Bernadette Moreau, algemeen afgevaardigde van de Fondation VINCI Autoroutes. "Dat belet hen evenwel niet om risicogedrag aan de dag te leggen dat zware gevolgen kan hebben voor henzelf en de andere weggebruikers."

In België vonden vorig jaar 1 607 letselongevallen plaats waarbij een vrachtwagen betrokken was.

Toch zou het verkeerd zijn om die ongevallen louter aan de 'camioneurs' toe te schrijven: volgens het Franse 'observatorium voor de verkeersveiligheid' zijn twee op de drie dodelijke ongevallen met vrachtwagens in werkelijkheid veroorzaakt door een andere weggebruiker.

Senioren achter het stuur.

Vorig jaar zijn er in Brussel en Vlaanderen 1678 bestuurders ouder dan 65 jaar onderzocht op hun rijgeschiktheid. Slechts 18% kreeg te horen dat ze niet meer veilig aan het verkeer konden deelnemen. 82% van alle bestuurders die getest worden, konden dus wel hun mobiliteit behouden, eventueel met aanpassingen en/of beperkingen op het rijbewijs. Om alle misverstanden te vermijden: het gaat dus niet over de gehele populatie van senioren, maar enkel over die personen die bij het CARA hun rijgeschiktheid hebben laten testen.

Van al degenen die geschikt verklaard werden, kreeg 45% een aanpassing aan het voertuig opgelegd. In de meeste gevallen gaat het om de verplichting om te rijden met een voertuig met een automatische versnellingsbak. Dat was zo voor 605 bestuurders het geval.

Andere minder vaak voorkomende aanpassingen zijn het veranderen van de bediening van de gas en de rem. Dat kan door zowel pedalen van plaats te wisselen als door een bediening aan het stuur.

Van de senioren die goedkeuring kregen om nog te rijden kreeg 68% een beperking opgelegd. 726 personen dienden minimum een bril of contactlenzen te dragen. 121 personen kregen een straalbeperking opgelegd om enkel nog te rijden in de buurt van hun woonst. Zo'n straalbeperking wordt bijvoorbeeld opgelegd aan bestuurders met een lichte vorm van dementie. In hun eigen omgeving kennen ze de weg nog goed. In het geval van dementie worden de bestuurders ook jaarlijks opgevolgd en opnieuw geëvalueerd.

Andere beperkingen die opgelegd worden zijn niet rijden op de autosnelweg of enkel rijden overdag.

De oudste persoon die vorig jaar geëvalueerd werd door het CARA was 96 jaar en kreeg zo'n specifieke beperking opgelegd.

Vaak wordt de vraag gesteld of je vanaf een bepaalde leeftijd best alle senioren screent op hun rijgeschiktheid. Vias institute is daar geen voorstander van. Een verplichte screening is zeer kostelijk en levert geen bewezen voordeel voor de verkeersveiligheid op.

Het beste systeem is een getrappt systeem dat momenteel in ons land gebruikt wordt. Mensen die twijfels hebben over hun rijgeschiktheid kunnen in eerste instantie terecht bij een online zelftest op www.senior-test.be. Als daaruit blijkt dat ze tot de risicogroep behoren, nemen ze best contact

met hun arts of specialist. Die kunnen bij gegronde twijfel altijd doorverwijzen naar de onderzoeken van het CARA. Die onderzoeken zijn gratis en worden gefinancierd door de gewesten. De insteek van het CARA zal altijd zijn om te bekijken op welke manier we de bestuurders zo lang mogelijk nog op een veilige manier kunnen laten deelnemen aan het verkeer.

Almaar minder ZACA

Vias institute nam samen met het OCV en Espaces-Mobilités deel aan het ZACA-project. ZACA staat voor ongevalgevoelige zones (zones à concentration d'accidents). Doelstelling was enerzijds om 30 zwarte punten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te detecteren en te analyseren — onder meer via terreinbezoek en analyses van de pv's van ongevallen — en anderzijds om oplossingen te ontwikkelen die de verkeersveiligheid verhogen en opportuniteiten op te sporen, onder de vorm van schetsen, om de inrichting te verbeteren. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt alles samen 448 'ongevalgevoelige zones', goed voor 51 kilometer openbare weg. Dat is amper 2,7% van het wegennet en toch slikken ze een derde van alle verkeersongevallen. Van de 448 zones werden er 30 als prioritair beschouwd, waarvan de helft op Brussels grondgebied. Het Gewest is bevoegd voor 23 ervan en daarvan onderging de helft ondertussen minstens één ingreep, waarmee ze als 'opgelost' worden beschouwd. Negen gevaarlijke gewestwegen wachten dus nog op soelaas. Voor zes ervan zou de oplossing voor eind dit jaar of begin volgend jaar zijn. Dat is onder meer het geval voor het kruispunt van de Haachtsesteenweg en de Jules Bordetlaan, vlak bij Vias institute, waar het fietspad op de busstrook aangepakt wordt en een verbreding gepland is van de verkeerseilanden en stoepen.

Er komen ook aanpassingen aan het kruispunt van de Houba de Strooperlaan en de Smet de Nayerlaan in Laken en aan de voetpaden en halte. Waar de Leuvensesteenweg en de Milcampslaan in Schaarbeek elkaar kruisen worden de stoepen verbreed en komen er verkeerslichten. Op het kruispunt van de Leopold II-laan en de Ribaucourtstraat in Molenbeek worden onder



meer de lichten verplaatst en het fietspad verlegd. In Elsene komen er aanpassingen aan de eilanden in de Kroonlaan en de Generaal Jacqueslaan en op het Daillyplein in Schaarbeek zal gewerkt worden aan de zebrapaden en de lichten.

Luik test binnenkort 'schoolstraten' uit

Het 'schoolstratenproject' is een van de projecten waarmee de stad Luik wil innoveren en wel eens voor een revolutie zou kunnen zorgen in de mobiliteit rond de scholen die erin stappen. Over enkele weken zou de testfase kunnen starten. Doelstelling is uiteraard om de zachte mobiliteit een duwtje in de rug te geven.

Maar wat is nu zo'n 'schoolstraat'? Als een straat tot schoolstraat wordt verklaard zijn alle voertuigen, auto's, vrachtwagens, bussen ... daar simpelweg verboden. Maar opgepast, dat verbod geldt slechts beperkt in de tijd, 's ochtends en in de namiddag. Bedoeling is dat het van toepassing is op het moment van de spitsuren aan de schoolpoort, dus rond acht uur, half negen en tussen half vier en vier in de namiddag, met het oog op de veiligheid en luchtkwaliteit.

Ook al is het principe dan aanvaard, het systeem moet ook nog uitgetest worden. Het verkeer wordt maar tijdelijk onderbroken maar toch moet een geschikte wegomleg-



ging uitgewerkt worden voor de auto's die in de buurt zijn en opdat de buurtbewoners hier het slachtoffer niet van worden. Ook voor de bestaande buslijnen is een oplossing nodig.

Ondanks de beperkingen zouden al verscheidene Luikse scholen kandidaat zijn. Hun dossiers worden op dit ogenblik onderzocht.

Frankrijk: verdwijnen de slagbomen aan de 'péage'?

De slagbomen aan de tolstations op de Franse snelwegen verdwijnen misschien. Uiteenlopende projecten verkennen in elk geval de mogelijkheid daarvan. Die beweging is trouwens jaren geleden al ingezet dankzij een badgesysteem (télépéage), waardoor men langs het 'loket' komt zonder echt stil te staan. Wel moet er traag genoeg voorbijgereden worden (maximum 30 km/u), wat volstaat om op drukke dagen toch nog files te doen ontstaan. Daarom werken de bedrijven die het autosnelwegnet beheren aan een 'free flow' betaalsysteem, waarbij zelfs niet meer vertraagd moet worden. De A79 in het centrum van het land zou vanaf 2022 het eerste 'free flow' traject krijgen. Er zullen geen slagbomen meer zijn maar alleen zes portieken met camera's met nummerplaatherkenning, verspreid over het traject. Alle nieuwe snelwegen zullen van meet af aan met dit systeem worden uitgerust, zoals het geval is met het toekomstige traject Castres-Toulouse. Verwacht wordt dat de Franse regering in het najaar ook groen licht zal geven om de snelweg van Parijs naar Caen 'free flow' te maken. Die keuze is niet toevallig. Zodra het mooi weer is zit het weekendverkeer hier vaak vast door de talrijke Parijzenaren die dan naar de Normandische kust willen. Dit stuk wordt dus wellicht de eerste bestaande Franse snelweg die van statuut verandert.

De ingevoerde systemen berusten alle op sensoren en intelligente camera's die automatisch de nummerplaten lezen. Vertragen moet niet meer. De auto's worden geïdentificeerd zodra ze onder de portiek doorrijden. Betalen kan dan op verschillende manieren, via 'télépéage' en zelfs contant, dankzij betaalterminals op een nabijgelegen parking.

Tolstations zonder slagbomen hebben tal van voordelen. Ze leiden tot een betere verkeersdoorstroming en dragen ook bij tot een grotere veiligheid. Regelmatig ontstaan namelijk ongevallen omdat chauffeurs zich laten verrassen wanneer ze aan de 'péage' op een file stoten. Ook voor het milieu belooft de nieuwigheid een positieve impact. Door het stoppen en herstarten aan de slagbomen overbodig te maken draagt het systeem bij tot een aanzienlijk lagere uitstoot van CO2. Nadelen zijn er echter ook. De kosten van de invoering, om te beginnen, onder meer voor de afbraak van de huidige infrastructuur. De auto's op volle snelheid tussen die betonnen vluchtheuvels laten razen zou uiteraard veel te gevaarlijk zijn. Volgens bepaalde schattingen zou aan het slagboomvrij maken van het Franse autowegennet een prijskaartje hangen van ruim een miljard euro. De grootste vrees betreft echter de toename van de fraude. Die zou wel eens een hoge vlucht kunnen nemen zodra de automobilisten niet langer verplicht zijn om op het moment zelf te betalen. Er wordt vooral gevreesd voor buitenlandse automobilisten en vrachtwagenchauffeurs die moeilijker te identificeren en in geval van niet-betaling ook moeilijker te vervolgen zijn. Men zal toegang moeten hebben tot de databases met de nummerplaten van alle landen ...



Nationaal minder doden, maar wel meer ongevallen in de eerste 6 maanden van 2021

Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute in samenwerking met de Federale Politie waren er in Vlaanderen in de eerste 6 maanden van dit jaar 109 doden ter plaatse. Dat is een stijging met 24% ten opzichte van 2020. Dat zorgt voor het hoogste aantal verkeersdoden sinds 2016. De tendens is compleet verschillend dan in de andere gewesten. In Wallonië was er een daling met 20% ten opzichte van 2020 en kwamen nog 70 mensen om het leven. Ook in Brussel daalde het aantal verkeersdoden van 10 naar 4. De nationale balans was hierdoor licht positief wat het aantal verkeersdoden betreft. Het aantal letselongevallen steeg nationaal wel stevig met 12%.

De tendensen van het aantal doden ter plaatse zijn wel compleet tegenovergesteld in Vlaanderen en Wallonië. Een stijging van 24% in Vlaanderen (van 88 naar 109) en een daling met 20% in Wallonië (van 88 naar 70) ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Het cijfer in Wallonië was het laagste van de laatste 10 jaar, dat van Vlaanderen was sinds

2016 niet meer zo hoog. In Brussel ging het aantal doden van 10 naar 4. Het aantal letselongevallen stijgt wel stevig (van 13.890 naar 15.518, ofwel + 12%), net zoals het aantal gewonden (van 16.908 naar 18.758, ofwel + 11%). De stijging van het aantal letselongevallen zien we in elk gewest. In Vlaanderen steeg het aantal ongevallen met 11% (van 8585 naar 9509), in Brussel met 6% (van 1481 naar 1568) en in Wallonië met 16% (van 3824 naar 4441). Op nationaal vlak is er wel een stijging van het aantal letselongevallen voor alle types weggebruikers. De grootste stijging zien we bij de bromfietsen (+ 39%, van 1154 naar 1602 ongevallen). Dat is opvallend, want tussen 2011 en 2020 was het aantal ongevallen met deze vervoerswijze met 55% gedaald. De stijging van het aantal ongevallen in deze categorie komt niet door het succes van de speed pedelecs. Van de 1517 slachtoffers in deze categorie reden slechts 123 (ofwel 8%) met een speed pedelec.

In juni zijn er een aantal versoepelingen geweest zoals de heropening van de horeca en kwamen mensen ook terug samen rond het EK voetbal. Samen met het feit dat mensen zich terug meer verplaatsten heeft dat in Vlaanderen een impact gehad op het aantal verkeersdoden. In juni waren er 27, dat zijn er 14 meer dan in dezelfde maand vorig jaar. Vooral voor de auto-inzittenden zien we in de eerste 6 maanden een stijging van 33 naar 44 doden. Daarnaast kwamen er ook meer fietsers (van 14 naar 18) en bromfietzers (van 3 naar 6) om het leven. Ook bij ongevallen met een lichte vrachtwagen steeg het aantal doden van 12 naar 16. In Oost-Vlaanderen (van 25 naar 19) en West-Vlaanderen (van 15 naar 13) was er een lichte daling van het aantal doden. In West-Vlaanderen waren het er zelfs nooit minder. In Limburg (van 17 naar 23), Vlaams-Brabant (van 13 naar 26) en Antwerpen (van 18 naar 28) was er wel een duidelijke stijging. Bij de letselongevallen is er in Vlaanderen vooral een opvallende stijging bij de ongevallen met een lichte vrachtwagen (+18%) en de bromfietzers (+41%). Vooral bij de jongeren tot 24 jaar zit het aantal bromfietsongevallen de laatste jaren terug in de lift. Bij de 16- en 17-jarigen gebeurden zo 262 ongevallen, dat was al van 2015 geleden dat het er nog zo veel

waren. Voor de fietsongevallen zien we een kleine stijging met 3% van het aantal ongevallen met een gewone fiets, voor de elektrische fietsen is er een stijging met 24% van het aantal letselongevallen. De cijfers van deze barometer mag je niet zomaar vergelijken met die zeer uitzonderlijke periode van 2020. Voor Vlaanderen zien we op vele vlakken dat de cijfers zich terug op het niveau van 2019 bevinden. Toch is er een structureel stijgende trend waar te nemen voor het aantal fietsongevallen en ongevallen met bromfietsen. De cijfers zijn dus zeker voor Vlaanderen niet gunstig, zeker in de wetenschap dat de horeca nog lange tijd dicht was dit voorjaar en er gedurende verschillende maanden nog een avondklok was. Wat de bromfietsongevallen betreft, is er zeker in Vlaanderen een revival onder jongeren om met een bromfiets te rijden. Dat leidt tot meer ongevallen, zeker bij de jongste leeftijdsgroepen.

Steps met zadel zijn illegaal

Sinds enige tijd zien we vaak elektrische steps opduiken met een zadel. Een korte zoektocht op het net leert ook dat veel sites dit soort step aanbieden. Er schuilt echter een addertje onder het gras: deze steps zijn verboden op de openbare weg en wie ze toch gebruikt kan een boete krijgen of haar of zijn step in beslag genomen zien. Een Europese verordening verbiedt immers elektrische steps met een zitje hoger dan 54 cm boven de grond. Het verbod is begrijpelijk. Waar zit immers nog het verschil tussen zulk een tuig en een bromfiets van klasse A? En toch zijn de kopers van een elektrische step met een zitje vrijgesteld van twee verplichtingen die voor de eigenaar van een bromfiets klasse A wel gelden: de nummerplaat en het dragen van een helm.





Praktische tips voor op weg naar school

Zelfs in het atypische jaar 2020 waren er 1510 kinderen die op weg naar of terug van de school gewond geraakten in een verkeersongeval. Dat zijn er ongeveer 12 per schooldag. Toch blijft het belangrijk om kinderen te stimuleren om zelfstandig naar school te gaan.

Extra aandacht voor kwetsbare weggebruikers

Bij de start van elk nieuw schooljaar is het zaak voor alle weggebruikers om alert te zijn. Dat geldt zeker voor gemotoriseerd verkeer op momenten vlak voor- en na de schooltijd. Extra waakzaamheid is gebo-



den in de schoolomgevingen. Probeer in de mate van het mogelijke schoolomgevingen vlak voor en na schooltijd te vermijden op je route.

Hou ook zeker voldoende afstand ten opzichte van fietsers als je hen inhaalt. Dit wil zeggen: minstens 1 meter binnen de bebouwde kom, 1,5 meter buiten de bebouwde kom. Ook het respecteren van de snelheidsregimes is essentieel: 30 km/u is er niet om je als automobilist te pesten. Het dient om de verkeersveiligheid van alle weggebruikers te garanderen.

Zelfstandig naar school? Zeker! Maar bereid je kind voor

Vaak vragen ouders zich af wat de leeftijd is waarop hun kind voor het eerst alleen naar school kan gaan. Dat hangt van een hele hoop factoren af, zoals de weg die je moet afleggen, de verkeersdruk, de maturiteit van het kind, zijn ervaring in het verkeer, etc. Studies tonen aan dat voor de leeftijd van 8 à 9 jaar kinderen niet in staat zijn om alle verkeerssituaties de baas te kunnen. Je mag je kind dus niet overschatten. Het is dus belangrijk dat je de route naar school goed bestudeert en inoefent vooraleer je kind alleen op pad te sturen. Bekijk dus goed welke route het meest geschikt

is om naar school te gaan. Dat is niet altijd de kortste route. Soms is een iets langere route met minder kruispunten of gevaarlijke punten meer geschikt als reisroute.

Het is wel belangrijk dat je vroeg of laat je kind zelfstandig naar school laat gaan. Met de auto je kinderen blijven afzetten, zorgt niet alleen ervoor dat je kinderen niet zelfstandig zich in het verkeer leren verplaatsen, het vergroot ook het mogelijke conflict in de buurt van de scholen tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare weggebruikers.

12 ongevallen per schooldag

2020 was door de gezondheidscrisis een bijzonder jaar. De scholen zijn gedurende verschillende maanden deels of volledig gesloten geweest en ook de herfstvakantie werd met 1 week verlengd.

Toch waren er in ons land nog 1510 kinderen die op weg naar of terug van school gewond geraakten in een verkeersongeval, ofwel 12 per dag. Dat zijn er gemiddeld per schooldag ongeveer evenveel als de jaren voordien.

Voor Vlaanderen gaat het over 1096 kinderen die slachtoffer werden. Dat zijn er gemiddeld 8 per dag.

Risico stijgt vroeger voor de jongens

Het risico op een ongeval stijgt voor jongens met 67% tussen de leeftijd van 10 en 11 jaar. Bij de meisjes zien we die evolutie 1 jaar later. Daar stijgt het risico op een ongeval met 71% tussen de leeftijd van 11 naar 12 jaar. Rond 11 à 12 jaar is typisch de leeftijd waarop veel kinderen zelfstandig naar school beginnen te gaan. Dat geldt zeker voor Vlaamse jongeren. In Wallonië gaan schoolkinderen veel minder met de fiets naar school.

Op de leeftijd van 16 jaar zien we zowel voor de jongens als de meisjes een tweede toename van het ongevalsrisico. Tussen 15 en 16 jaar is er gemiddeld voor de schoolgaande jeugd 52% meer kans om gewond te geraken in een ongeval.

Op 16 jaar beginnen jongeren zich vaak met andere vervoersmiddelen te verplaatsen (oa met de bromfiets). Jongeren nemen door de puberteit op die leeftijd vaker risicovol gedrag aan, ook ten opzichte van andere weggebruikers. Het is belangrijk om als ouder je kind hierover te informeren en met hem het gesprek aan te gaan. Maak hem duidelijk dat je van hem of haar ook verwacht dat hij aandachtig is en de verkeersregels volgt.

Met de fiets in Vlaanderen, te voet in Brussel en te voet en met de auto in Wallonië

In Vlaanderen waren in totaal 56% van alle slachtoffers vorig jaar met hun fiets onderweg naar school. 610 jonge fietsers waren zo betrokken in een letselongeval. Daarnaast valt ook op dat 210 jongeren een ongeval kregen terwijl ze met hun bromfiets onderweg waren. Op de leeftijd van 16-17 jaar is dat in Vlaanderen het vervoersmiddel waar jongeren het vaakst een ongeval mee krijgen op weg naar of van de school.

De tendensen zijn verschillend in de andere gewesten. In Brussel ging 59% van de slachtoffers te voet. In Wallonië ging 37% te voet en 33% met de auto.

Stef WILLEMS

Praktische tips voor de ouders

3 tips als je kind te voet naar school gaat

1. Leg met hem het parcours al op voorhand af. Toon alle potentiële gevaren zoals opritten, en uitritten van parkings en garages, etc
2. Vertrek ruim op tijd, zodat je op geen enkel moment moet lopen
3. Toon hem hoe je correct en rustig moet oversteken en leg uit dat je altijd oogcontact met de bestuurders moet maken als je oversteekt op een zebrapad

3 tips als je kind met de fiets naar school gaat

1. Oefen de veiligste route naar school verschillende keren op voorhand
2. Heb vertrouwen in je kind, maar laat het pas alleen naar school rijden als het zichzelf daar comfortabel bij voelt. Kan het bijvoorbeeld goed de snelheden inschatten? Kan het zijn arm uitsteken en tegelijk zijn evenwicht bewaren?
3. Zorg dat je kind altijd goed zichtbaar is en laat het een fietshelm dragen.

3 tips als je je kind met de auto naar school brengt

1. Als je kind kleiner is dan 1m35, maak het dan altijd correct vast in een aangepast kinderzitje
2. Vertrek ruim op tijd thuis, zo vermijd je dat je je onderweg moet haasten.
3. Rij de auto niet tot tegen de schoolpoort. Het is rustiger voor iedereen als je de wagen wat verder parkeert en het laatste stuk te voet aflegt. Een slecht geparkeerd voertuig kan ervoor zorgen dat een kind dat oversteekt niet goed ziet én niet goed zichtbaar is.

3 tips voor de ouders van adolescenten

1. Veel jongeren luisteren oortjes om naar muziek te luisteren. Dat zorgt ervoor dat ze omgevingsgeluid niet goed oppikken. Je raadt hen best aan tijdelijk uit te doen of om extra voorzichtig te zijn wanneer ze de weg oversteken.
2. Wil je zoon of dochter een brommer? Leg hem uit dat een hogere snelheid een hoger risico betekent en dat het essentieel is om 100% aandachtig te rijden en de verkeersregels te volgen.
3. Dring er op aan dat ze 's ochtends op tijd naar school vertrekken. Door te laat te vertrekken, is het mogelijk dat ze risico's nemen en zichzelf in gevaar brengen.





Bij 1 op de 3 ongevallen in ons land is een recidivist betrokken

Bestuurders die zich niet aan de verkeersregels houden, gedragen zich onveilig op de weg. Men zou kunnen veronderstellen dat deze verkeersovertreders ook vaker in verkeersongevallen betrokken zijn dan andere bestuurders, als gevolg van hun verkeersonveilig gedrag. Op basis van deze argumentatie staat in deze studie de onderzoeksvraag centraal: in welke mate zijn verkeersrecidivisten meer betrokken in verkeersongevallen dan andere bestuurders? In een nieuwe studie van Vias wordt het aandeel van verkeersrecidivisten in de verkeersonveiligheid in België en het statistisch verband tussen recidive en betrokkenheid in een verkeersongeval in België onderzocht. Dit is de samenvatting van de studie.



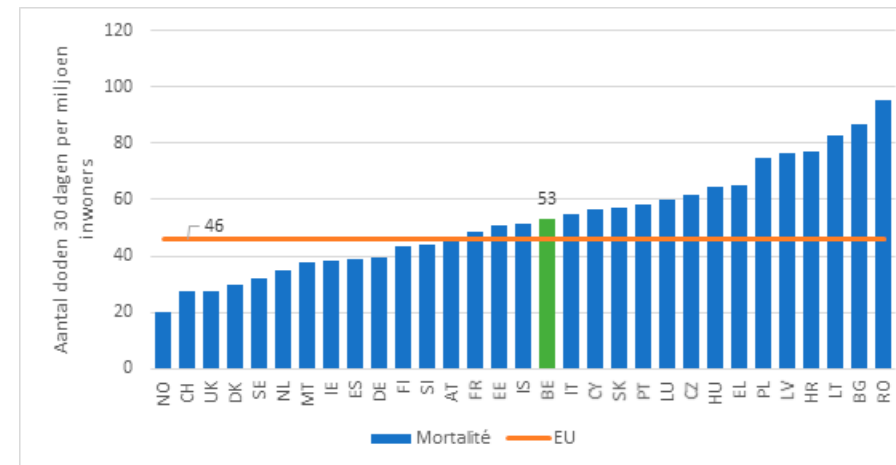
«Les excès de vitesse, principales infractions des récidivistes»

De volgende soorten verkeersovertredingen worden het vaakst begaan door (alle) bestuurders: snelheidsinbreuken (4.041.970), gebruik van een gsm achter het stuur (105.207), het niet dragen van de veiligheidsgordel of onjuist gebruik van kinderzitjes (52.602) en het rijden onder invloed van alcohol (51.723). De laatste jaren nemen de vaststellingen voor het rijden onder invloed van drugs eveneens toe. Deze cijfers hebben betrekking op alle be-

stuurders op de Belgische wegen. De groep bestuurders die zich regelmatig schuldig maakt aan ernstige overtredingen – de zogenaamde verkeersrecidivisten – begaan vooral de volgende overtredingen: te snel rijden (19%), rijden onder invloed van alcohol (10%), rijden zonder rijbewijs (8%) en rijden zonder geldig keuringsbewijs (8%).

Verkeersongevallen, en met name ongevallen waarbij iemand gewond raakt (de letselongevallen), zijn niet frequent voorkomende

gebeurtenissen. In België werden er in 2019 gemiddeld 57 verzekerde voertuigen aansprakelijk gesteld in een verkeersongeval per 1000 verzekerde wagens (burgerlijke aansprakelijkheid), een schadefrequentie van 5,7%. Het is mogelijk dat er meerdere voertuigen aansprakelijk worden gesteld, het aantal komt dus niet 100% overeen met het aantal verkeersongevallen. Het gaat zowel over letselongevallen als ongevallen met enkel materiële schade en ook ongevallen waarbij geen tweede partij betrokken was.



Aantal doden 30 dagen⁵ per miljoen inwoners, EU-landen + EFTA + UK in 2018 (2015 voor LT, SK; 2016 voor IE, 2017 voor NO, PL, PT). Bronnen: CARE & Eurostat; Infografie: Vias institute

De laatste jaren (2009-2018) is het aantal letselongevallen in België met bijna een kwart (23,8%) afgenomen en het aantal verkeersslachtoffers met 20,2%. Desondanks scoort België slechter dan het Europese gemiddelde op gebied van verkeersveiligheid. Hieruit blijkt dat behalve Luxemburg al onze buurlanden beter scoren dan België.

De vier grootste risicofactoren voor ongevallen in het verkeer in Europa en ook in België zijn: rijden onder invloed (van alcohol of drugs), te snel rijden, het niet dragen van de veiligheidsgordel en afleiding achter het stuur. Maar veelal betreft de oorzaak van het ongeval een combinatie van deze en andere factoren.

Resultaten van de studie

De MONITOR-data werden verzameld in het kader van een brede studie rond patronen op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid in België, een samenwerking tussen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en Vias institute. Er werd een gestratificeerde aselecte steekproef getrokken waarbij leeftijd, opleidingsniveau, gender en gewest in rekening werden genomen. De gebruikte MONITOR-data bestaan uit 8632 respondenten van 18 jaar of ouder.

De relatie tussen bestuurders die verkeersinbreuken begaan en betrokken in ongevallen is dus onderzocht. Respondenten die in totaal minstens twee keer een

boete of een veroordeling kregen voor een verkeersinbreuk tijdens de laatste twaalf maanden zijn vervat binnen de categorie 'recidivist'.

De juridische definitie van een recidivist is een persoon die binnen een periode van drie jaar ten minste twee keer bestraft is voor een verkeersovertredingen. Aangezien de reikwijdte van de MONITOR-gegevens voor verkeersovertredingen slechts één jaar bedraagt, is ook het verband tussen het begaan van ten minste één verkeersovertreding in de laatste twaalf maanden en het hebben van een ongeval onderzocht.

Uit deze gegevens blijkt dat er een significant verband bestaat tussen het zijn van een verkeersovertreder en de betrokkenheid in een verkeersongeval. Respondenten die in de afgelopen 12 maanden ten minste één verkeersovertreding hebben begaan, zijn

dus vaker bij een ongeval betrokken dan respondenten die geen verkeersovertreding hebben begaan. In de groep respondenten die verkeersovertreders zijn, is het aandeel respondenten dat bij minstens één ongeval betrokken is, hoger dan in de groep respondenten die geen verkeersovertreder zijn.

Recidacc data

Voor deze studie naar het verband tussen recidive en verkeersongevallen werden de Recidacc-data verzameld. De Recidacc-vragenlijst werd specifiek opgesteld om de huidige onderzoeksvragen te beantwoorden. De vragenlijst werd uiteindelijk afgenomen bij 15000 respondenten in januari en februari 2021.

Er werd gekozen voor een groot aantal respondenten zodat er voldoende respondenten zouden zijn die én verkeersovertredingen hebben én betrokken waren in minstens één ongeval. Na weging voor gender, leeftijd en taal is de steekproef representatief voor de Belgische bevolking op deze drie kenmerken. In deze studie werd er gekozen om te vragen naar vastgestelde verkeersovertredingen, waarvoor een boete werd betaald of waarvoor de respondent een veroordeling kreeg door de politierechter, in plaats van alle verkeersovertredingen.

De correlatie tussen het aantal vastgestelde verkeersovertredingen en het aantal ongevallen over de periode 2014-2019 is 0,45. Er is dus een middelmatig en significant verband tussen deze twee variabelen: hoe meer verkeersovertredingen, hoe meer ongevallen. Dit significante verband werd ook



onderzocht en gevonden voor elk van de drie gewesten. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de correlatie 0,37, in Vlaanderen 0,50 en 0,37 in Wallonië. Deze cijfers zijn hoger dan de gemiddelde correlatie van 0,18 die in een recente meta-analyse is gevonden.

Conclusie

Het doel van dit onderzoek was om het verband tussen verkeersrecidive en verkeersongevallen te onderzoeken in België. Er werd gekeken naar het aandeel veroorzaakt door veelplegers in de verkeersonveiligheid enerzijds en het statistisch verband tussen recidive en verkeersongevallen anderzijds. De resultaten sluiten aan bij internationale bevindingen dat recidivisten vaker in verkeersongevallen betrokken zijn dan niet-verkeersrecidivisten. Het is van belang om op te merken dat dit verband geldt op groepsniveau: een groep verkeersrecidivisten zal vaker in een verkeersongeval betrokken raken dan een groep niet-verkeersrecidivisten. Het is dus niet zo dat iedere recidivist vaker in een ongeval betrokken zal zijn.

De eerste onderzoeksvraag van deze studie is **“Welk aandeel hebben verkeersrecidivisten in de verkeersonveiligheid in België?”**. Uit de resultaten van deze studie blijkt dat binnen de groep bestuurders die betrokken was in minimaal één ongeval in de periode 2014-2019, 34,9% (ongeveer één derde) van de bestuurders recidivist was, terwijl 65,1% (ongeveer twee derde) geen recidivist was.

“Wat is het statistisch verband tussen recidive en betrokkenheid in een verkeersongeval in België?” is de tweede onderzoeksvraag van deze studie. Opnieuw in lijn met de bestaande literatuur werd er een statistisch verband gevonden tussen recidive en verkeersongevallen. Zowel op basis van de MONITOR- als Recidacc-data werd er een correlatie gevonden tussen het aantal verkeersovertradingen en het aantal verkeersongevallen. Dit betekent: hoe meer verkeersovertradingen, hoe meer ongevallen. Deze significante correlatie werd bevestigd voor elk van de drie gewesten.

Bovendien is het verband tussen het zijn van een recidivist en het

hebben van minstens één ongeval significant. Binnen de groep bestuurders die recidivist is, is de groep bestuurders betrokken in minimaal één ongeval significant groter dan binnen de groep niet-recidivisten. Het

gaat evenwel om een statistisch zwak verband. Het significante verband tussen recidive en ongevalsbetrokkenheid werd gevonden voor alle gewesten, voor zowel mannen als vrouwen, voor alle leeftijdscategorieën (18 tot 34 jaar, 35 tot 49 jaar, 50 tot 64 jaar en ouder dan 65 jaar) en voor zowel professionele bestuurders als niet-professionele bestuurders. Ook werden dezelfde patronen tussen recidive en ongevalsbetrokkenheid gevonden voor zowel de periode 2014-2019, als in de periode 2019, en dit ook in alle voorgenoemde categorieën.

De derde onderzoeksvraag is **“Indien er een statistisch verband bestaat tussen recidive en betrokkenheid in verkeersongevallen, blijft dit verband staande indien er rekening wordt gehouden met verschillen in gender, leeftijd, socio-economische status (SES) en kilometrage”**. Uit de modelleringen kan afgeleid worden dat recidive nog steeds een significant effect heeft op ongevalsbetrokkenheid, rekening houdend met verschillen in gender, leeftijd en kilometrage. Verder hebben mannen meer kans op een ongeval dan vrouwen en neemt de kans op een ongeval af naarmate



«Les hommes ont plus de risques d'avoir un accident que les femmes»

de leeftijd toeneemt.

Socio-economische status blijkt geen effect te hebben op ongevalskans. Ten slotte hebben respondenten die meer kilometers rijden per jaar een grotere ongevalskans dan respondenten die minder kilometers rijden per jaar.

De resultaten van deze studie komen in grote mate overeen met de bestaande literatuur. Mannen hebben een grotere ongevalskans dan vrouwen zelfs als controleert voor het aantal jaarlijks gereden kilometer. Dat jonge bestuurders een grotere ongevalskans hebben dan andere leeftijdscategorieën en dat de ongevalskans afneemt naarmate de leeftijd toeneemt rekening houdend met verschillen in kilometrage, is ook in overeenstemming met de bestaande literatuur. Ten slotte werd er geen effect gevonden van socio-economische

status op ongevalsbetrokkenheid in dit onderzoek. Over het algemeen bevestigt dit onderzoek in België wat er reeds werd gevonden door onderzoekers in andere landen.

Twee verklaringen zijn mogelijk voor het verband tussen verkeersrecidive en verkeersongevallen. Een eerste verklaring is dat “respondenten rijden zoals ze leven”. Mensen met een gevaarlijke rijstijl hebben veel verkeersovertradingen, en men verondersteld dat ze gelijkaardige kenmerken

hebben als bestuurders die betrokken zijn in verkeersongevallen. Of een gevaarlijke rijstijl in een specifieke situatie al dan niet leidt tot een ongeval, hangt af van contextuele factoren.

Een tweede mogelijke verklaring: rijden vraagt veel cognitieve verwerking van informatie en aandacht voor verschillende elementen in het verkeer. Gevaarlijk rijden overbelast de cognitieve verwerking van informatie waardoor de bestuurder een grotere kans heeft om fouten te maken en dus een ongeval kan veroorzaken.

De huidige studie kent enkele beperkingen. Hoewel het aangetoond is dat eerdere ongevallen een belangrijke voorspeller zijn voor toekomstige ongevallen en

sommige auteurs zelfs stellen dat het effect van eerder ongevallen op ongevalskans groter is dan het effect van eerdere verkeersovertradingen op ongevalskans werden eerdere ongevallen in dit onderzoek niet meegenomen als voorspeller van de ongevalskans. Dit vanwege enkele verschillen tussen de ongevallenvariabelen voor de periodes zes jaar en één jaar, en omdat het hoofdonderwerp van deze studie de relatie met recidive was.

Een tweede beperking is dat niet alle methoden om de validiteit van zelfgerapporteerde resultaten te vergroten zoals vermeld in de inleiding, werden toegepast. Zo werd de neiging tot sociale wenselijkheid niet gemeten en werden de zelfgerapporteerde gegevens niet vergeleken met administratieve gegevens. Ondanks dat de neiging tot sociale wenselijkheid niet werd

gemeten, zijn er geen redenen om te denken dat respondenten op een sociale wenselijke manier hebben geantwoord. Dit omdat een redelijk groot aantal respondenten bijvoorbeeld toegaf minstens één vastgestelde verkeersovertrading te hebben in de periode 2014-2019 (39,0%, ongewogen). Zoals vermeld in de inleiding, is het mogelijk dat de antwoorden van respondenten niet volledig in overeenstemming zijn met de werkelijkheid. Er kunnen immers geheugenproblemen optreden om het totale aantal overtradingen en

ongevallen over een langere periode te ont-

houden. De gemiddelde tijdsperiode waar in studies keken naar de relatie tussen het aantal verkeersovertradingen en aantal ongevallen is 3,23 jaar.

De periode die in deze studie gebruikt werd, namelijk zes jaar, kan dan ook (te) lang lijken. De impact van deze bedenking lijkt geen grote effecten te hebben op de resultaten in deze studie aangezien analyses zijn uitgevoerd met een kortere en langere periode waarbij hetzelfde patroon van resultaten werd gevonden.

Aanbevelingen voor toekomstig onderzoek

Toekomstig onderzoek in België zou het effect van recidive op ongevallen kunnen onderzoeken door een analyse op basis van officiële gegevens over verkeersovertradingen en verkeersongevallen, wat een bijkomend perspectief zal geven over het verband tussen recidive en ongevallen in België. Ten tweede zou het interessant zijn om het effect van eerdere ongevallen op te nemen in één model waarbij het effect van eerdere ongevallen, recidive, gender, leeftijd, socio-economische status en kilometrage op ongevalskans wordt bekeken. Ten slotte zou het interessant zijn om in onderzoek naar het verband tussen recidive en ongevallen een onderscheid te maken tussen ongevallen waarbij de bestuurder schuld heeft en ongevallen waarbij de bestuurder geen schuld aan heeft. Het zou interessant zijn om de vorige ongevallen te integreren in 1 uniek systeem.

Beleidsaanbevelingen

Deze studie toont aan dat ook in België veelplegers vaker in ongevallen zijn betrokken dan bestuurders die zich wel aan de verkeersregels houden. In deze ongevallen kunnen onschuldige bestuurders slachtoffer worden. Daartoe is het van maatschappelijk belang dat de herhaalde verkeersovertradingen tijdig worden geïdentificeerd, een adequate sanctie - gericht op het voorkomen van herhaling - krijgen en maatregelen worden genomen om verdere recidive terug te dringen. Hier toe kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het installeren van een alcoholslot wat de kans



«Il serait intéressant d'intégrer les accidents antérieurs dans un modèle unique».

op recidive tot 75% kan verminderen ten opzichte van bestuurders die geen alcoholslot kregen geïnstalleerd. Tevens kan worden gedacht aan educatieve maatregelen. Zo blijkt bijvoorbeeld uit een recente studie dat recidive met 41% kan worden verminderd wanneer bestuurders een educatieve maatregel krijgen opgelegd in plaats van een klassieke straf (geldboete en rijverbod) wanneer zij zijn gevat voor rijden onder invloed van alcohol. Deze effecten worden zelfs versterkt voor bestuurders zonder een strafrechtelijk verleden en vrouwelijke bestuurders. Het is dus zaak om de juiste sanctie op te leggen voor verkeersinbreuken gelet op de aard van de feiten, het strafrechtelijk verleden en het profiel van de bestuurder.

Met betrekking tot het strafrechtelijk verleden, is het antecedentenbeheer (i.e., een overzicht van alle (verkeers)inbreuken die een persoon heeft begaan) cruciaal. In België is het opvolgen van verkeersovertradingen mogelijk aan de hand van de MaCH-databank op nationaal niveau van de parketten in de gerechtelijke arrondissementen. Dit geldt met name voor de minnelijke schikkingen en veroordelingen door de politierechter. Sinds 2018 is het ook mogelijk om de onmiddellijke inningen hierin te raadplegen. Het behoeft geen verdere uitleg dat een correct antecedentenbeheer aan de basis ligt voor de juiste opvolging van verkeersrecidivisten. Zij dienen tijdig te worden geïdentificeerd en ook bestraft met als doel toekomstig recidive tot een absoluut minimum te beperken om zo hun aandeel in ongevallen te verminderen en zo tevens de verkeersveiligheid te verhogen.

Ricardo Nieuwkamp
 Christophe Vermeulen
 Naomi Wardenier

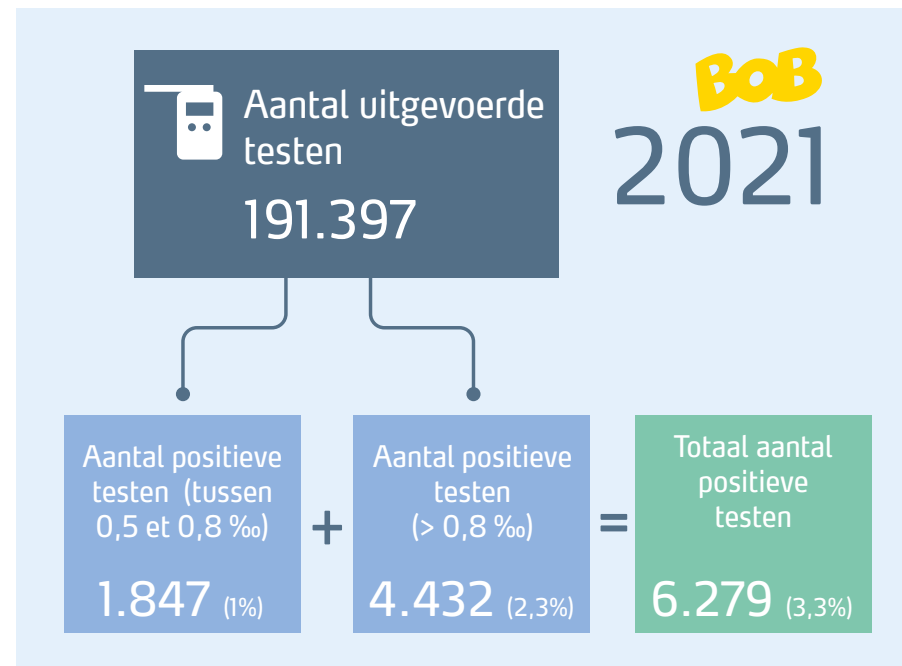


Tijdens deze zomer hebben de Lokale en Federale Politie gedurende 12 weken bijna 200 000 bestuurders onderworpen aan een blaastest. Die test was voor 96,7% van de bestuurders negatief. Dit resultaat toont aan dat de overgrote meerderheid van de mensen de boodschap goed begrepen heeft dat drinken en rijden niet samengaan. Deze boodschap werd begin juni door Vias institute en de partners van de campagne gelanceerd bij de start van het Europees Kampioenschap voetbal en de heropening van de horeca.

3,3% van de bestuurders blies positief

De Federale en Lokale Politie hebben in totaal meer dan 191.000 bestuurders gecontroleerd tijdens de 12 weken die deze BOB-campagne duurde. Dat zijn dus meer dan 2270 controles per dag. Het is niet mogelijk om dit cijfer te vergelijken met de voorgaande jaren. De context van de gezondheidscrisis en de andere tijdsduur van de campagne maakt het niet mogelijk om zinvolle vergelijkingen te maken.

Op 191.397 uitgevoerde tests bleken 6279



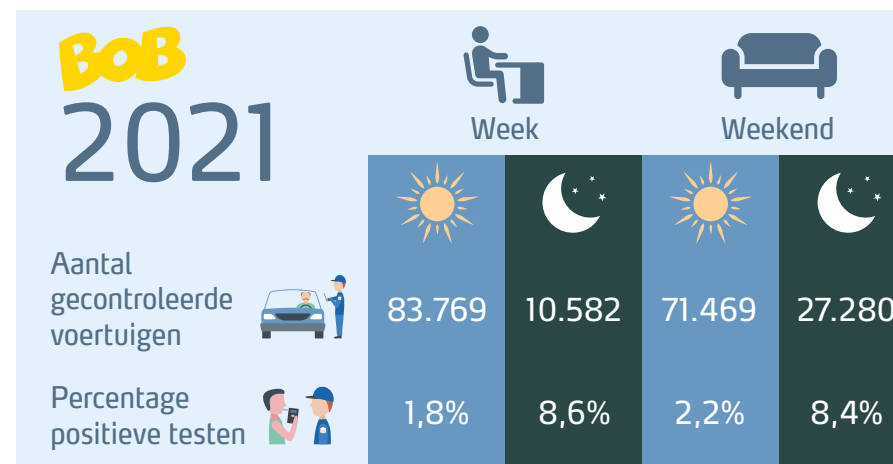
bestuurders, ofwel 3,3 % van alle bestuurders positief te blazen. De overgrote meerderheid van hen blies wel meer dan 0,8 ‰.

Te veel bestuurders onder invloed tijdens de nacht

Het percentage positieve bestuurders tijdens de weeknachten (8,6%) is bijna gelijk

aan dat tijdens de weekendnachten (8,4%). In totaal werden 's nachts 3215 bestuurders betrapt met een te hoog alcoholgehalte achter het stuur. Dat zijn gemiddeld 38 bestuurders tijdens elke nacht van deze BOB-campagne!

Tijdens de dag ligt het percentage positieve bestuurders veel lager: 1,8% op weekdagen en 2,2% tijdens het weekend. Tijdens de dag zijn er natuurlijk wel veel meer voertuigen die rondrijden. De kans om een be-



stuurder onder invloed tegen te komen is dus hoger. Vandaar dat het noodzakelijk blijft om ook tijdens de dag te controleren op alcohol achter het stuur.

Conclusie

In moeilijke omstandigheden door de gezondheidscrisis en door het feit dat er terug evenementen waren zoals het EK voetbal, hebben de Lokale en Federale Politie toch bijna 200 000 bestuurders gecontroleerd tijdens deze voorbije Bob-campagne. Het percentage positieve bestuurders ligt 'slechts' op 3%, toch blijft het absoluut noodzakelijk om te blijven controleren. In 2020 zijn er namelijk nog altijd meer dan 3000 ongevallen op onze wegen gebeurd, waarbij een bestuurder te veel gedronken had. En dat ondanks een avondklok en minder verkeer. Dat zijn er nog altijd gemiddeld 8 per dag.

Alle resultaten van de BOB-zomercampagne zijn te vinden op de website van de Federale Politie: www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be.

De volgende BOB-campagne zal op 3 december van start gaan.

Benoit GODART





2 op de 3 bestuurders geven een signaal wanneer ze aan een oversteekplaats voetgangers voorrang verlenen

25 jaar geleden werd de regel ingevoerd dat bestuurders voorrang moeten verlenen aan voetgangers die zich op een oversteekplaats bevinden of op het punt staan zich erop te begeven. Uit een nieuwe enquête van Vias institute blijkt dat 7 op de 10 Belgen vindt dat deze regel de verkeersveiligheid verbetert. 2 op de 3 bestuurders geeft aan dat ze een klein teken geven aan de voetgangers wanneer ze voorrang geven. Dat zorgt ervoor dat de voetgangers zeker weten dat ze gezien zijn. Dat blijft belangrijk, want het percentage ongevallen aan een oversteekplaats is vorig jaar gestegen. 'Samen de weg delen' is een van de thema's waarover de burgers in aanloop van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid hun mening kunnen geven via een bevraging op www.all-for-zero.be.

6 op de 10 voetgangers (57%) die vorig jaar betrokken waren in een ongeval terwijl ze overstaken, wandelden op een oversteekplaats zonder verkeerslichten. Dat is een stijging ten opzichte van 2019 (50%).

Sinds 1996 verplicht de wegcode aan bestuurders om voorrang te verlenen aan voetgangers die zich op een oversteekplaats bevinden of op het punt staan zich erop te

begeven. Voor de 25ste verjaardag van deze regel heeft Vias een representatieve steekproef van 1000 personen bevestigd om te weten hoe voetgangers en automobilisten naar deze regel kijken en hoe die in de praktijk wordt toegepast.

Hoffelijkheid zowel bij voetgangers als automobilisten

Positief resultaat uit de enquête: de sig-

nalen van hoffelijkheid komen vaak voor, zowel langs de kant van de voetgangers als van de kant van de automobilisten. Zo bedankt de overgrote meerderheid van de voetgangers de automobilisten als die voorrang verlenen: meer dan 3 op de 4 voetgangers (77%) steekt zijn hand of duim op, 1 op de 3 voetgangers (37%) knikt met zijn hoofd. Zo'n geste is niet verplicht, maar draagt wel bij tot een betere relatie tussen de verschillende weggebruikers in het verkeer. Het zorgt ervoor dat meer weggebruik-



Affiche uit 1996



kers zich hoffelijk gaan gedragen.

Hetzelfde geldt voor de automobilisten: bijna 6 op de 10 (57%) geeft een teken met de hand aan de voetgangers om hen duidelijk te maken dat ze veilig kunnen oversteken. Bijna 3 op de 10 automobilisten (28%) maakt oogcontact en knikt met zijn hoofd. Deze handelingen zijn belangrijk, want het maakt het duidelijk voor de voetganger dat hij gezien is en in alle veiligheid kan oversteken.

96% van de bestuurders stopt meestal of altijd

Iets meer dan de helft van de automobilisten (54%) stopt altijd wanneer ze een oversteekplaats naderen waarop een voetganger zich bevindt of er zich op wil begeven. 42% stopt meestal. De regels worden in het algemeen goed gerespecteerd. Als een automobilist vergeet te vertragen, al is het maar af en toe, brengt hij mogelijk wel de voetganger in gevaar. Dat geldt zeker in de bebouwde kom.

Het is opvallend dat slechts 38% van de bestuurders onder 35 jaar altijd stopt. Bij de bestuurders ouder dan 55 jaar is dat 67%.

Voetgangers ervaren dat niet alle bestuurders systematisch stoppen. Meer dan 1 op de 4 (27%) moet wachten tot tenminste 3

à 4 voertuigen gepasseerd zijn vooraleer ze kunnen oversteken. Iets minder dan 1 op de 10 voetgangers (9%) moet zelfs de doorgang forceren om te kunnen oversteken. In Brussel is dat 13%. Het blijft belangrijk om mensen te blijven wijzen op het nut en de toepassing van de voorrangsregel. De perceptie is wel positief: 7 op de 10 weggebruikers menen dat het de verkeersveiligheid ten goede komt.

Verkeersregel is redelijk goed gekend

8 op de 10 bestuurders (84%) weten dat je voorrang moet geven op voetgangers die zich op de oversteekplaats bevinden of op

het punt staan zich erop te begeven. De regel is dus in het algemeen goed gekend door de meerderheid van de weggebruikers. 1 op de 3 respondenten weet niet (31%) dat de bestuurders elke oversteekplaats slechts met matige snelheid mogen naderen, ook als er geen voetgangers meteen zichtbaar in de buurt zijn. Door met matige snelheid te naderen, kan je reageren mocht er toch een voetganger onverwacht oversteken.

Ook voetgangers moeten niet zomaar oversteken zonder uit te kijken. Ze mogen 'zich slechts voorzichtig op de rijbaan begeven en met inachtneming van de naderende voertuigen'. Bijna 1 op de 4 voetgangers (23%) kent deze regel niet. Dat kan leiden tot gevaarlijke toestanden. Sommige voetgangers hebben zo bijvoorbeeld enkel aandacht voor hun gsm en letten niet voldoende op wanneer ze oversteken.

Conclusie

Om de veiligheid van voetgangers niet in het gedrang te brengen, is het belangrijk om de voorrangsregels aan oversteekplaatsen te respecteren. Hoffelijkheid naar elkaar en duidelijk maken dat je elkaar gezien hebt, helpt om misverstanden en ongevallen te voorkomen. 6 op de 10 bestuurders geeft zo een teken met zijn hand en 3 op de 10 knikt met zijn hoofd om aan voetgangers duidelijk te maken dat ze veilig kunnen oversteken.

Alle informatie over de enquête en het burgerpanel staat op www.all-for-zero.be.

Benoit GODART



En jij? Wat zie jij graag anders in het verkeer?
www.all-for-zero.be



Belg 'Europees kampioen' in het niet naleven van het verkeersreglement

84% van de Belgische bestuurders leeft het verkeersreglement wel eens niet na. Daarmee presteren we het slechtste van 11 Europese landen die in de nieuwe Europese barometer van de Fondation Vinci bevestigd werden. Meer dan 6 op de 10 Belgen stoppen niet helemaal wanneer dat moet of 'vergeten' te vertragen aan wegenwerken. 1 op de 6 Belgen zegt ook 'niet dezelfde persoon te zijn wanneer ze achter het stuur zitten'. Dat is ook het hoogste percentage in Europa. Er is dus nog veel werk om de Belgische bestuurders te sensibiliseren over het nut van de verkeersregels en de noodzaak om de andere weggebruikers te respecteren.

'Fondation Vinci Autoroutes' bevestigt elk jaar in heel Europa weggebruikers over hun gedrag. Dit jaar werd de bevestiging bij een representatieve steekproef van de bevol-



king gehouden in 11 Europese landen. Dit zijn de belangrijkste resultaten voor België.

Wegcode volgen? Dat doen we om geen boete te krijgen

84% van de Belgische bestuurders wijkt wel eens af van de bestaande verkeersregels. Nergens elders in Europa ligt dat percentage zo hoog. Van de Belgen die de regels niet volgen doet 60% dat omdat ze de regels niet altijd aangepast vinden aan de situatie. Ook dat is het hoogste percentage van alle Europese landen. 30% vindt dat sommige regels er enkel zijn om geld op te leveren door het uitschrijven van boetes.

Wanneer we wel de regels volgen, is dat niet noodzakelijk om ons te beschermen. Slechts 23% haalt dit argument aan ten opzichte van 26% in Europa. 15% geeft als hoofdreden 'om de anderen te beschermen'. Europees ligt dat gemiddelde op 22%. 1 op de 5 van de Belgische bestuurders (20%) geeft als hoofdreden om de wegcode te volgen dat ze geen boete willen krijgen. Daarmee scoort België het hoogst van alle landen. Europees ligt het gemiddelde op 11%. Geld is dus nergens anders dan in België zo een intrinsieke motivatie om de regels te respecteren.

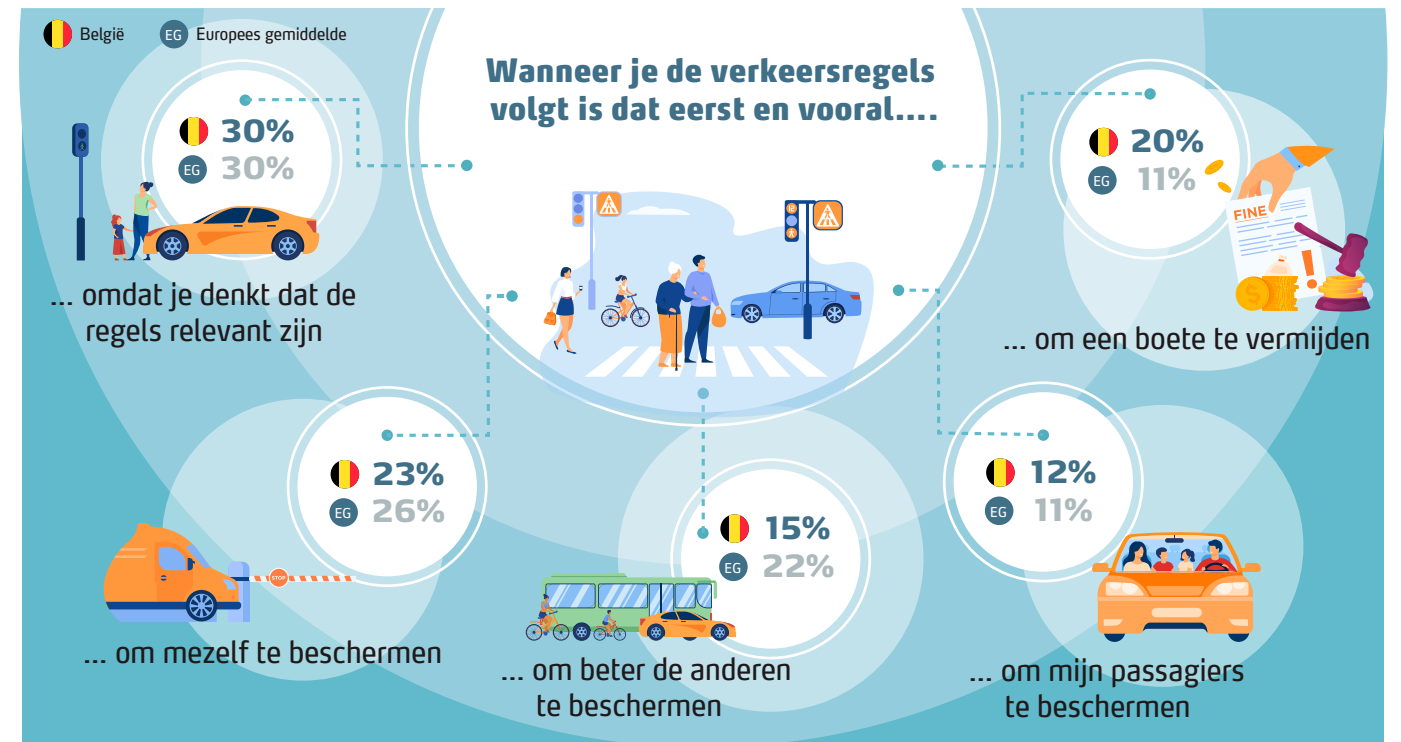
2 op de 3 Belgen vergeet te vertragen bij wegenwerken

Dat we het niet zo nauw nemen met de verkeersregels leidt onvermijdelijk tot gevaarlijke situaties waarbij doden en gewonden kunnen vallen. Zo geeft 2 op 3 de Belgische bestuurders (67%) aan dat ze wel eens vergeten te vertragen in de buurt van wegenwerken. Ook daar zijn we de weinig benijdenswaardige Europese kampioen. Het gemiddelde in de andere landen bedraagt 51%. In 2019 kwamen er nog 23 mensen om het leven in een ongeval in de buurt van wegenwerken. Dat is het hoogste aantal van de afgelopen 5 jaar.

61% van de Belgische bestuurders stopt trouwens niet waar ze echt tot stilstand moeten komen, maar vertraagt enkel. Ook daar wordt in geen enkel ander land zo een loopje genomen met het reglement. Europees ligt het gemiddelde op 43%.

1 op de 2 Belgen 'neemt' zijn voorrang

49% van de Belgische bestuurders geeft aan dat ze hun voorrang 'nemen' als de bestuurder die voorrang heeft te lang treuzelt of als ze zelf niet willen wachten. Ook daar



blijken we het meest ongeduldig te zijn van alle bevestigde landen. Europees ligt het gemiddelde op 35%. Bijna 1 Belgische bestuurder op de 5 (18%) geeft toe niet dezelfde persoon te zijn wanneer hij of zij achter het stuur zit. Dat is het hoogste percentage van Europa (ex-aequo met de Britten)

Conclusie

Het verkeersreglement is een set van afspraken die gemaakt zijn om ervoor te zorgen dat jezelf en alle andere weggebruikers veilig op hun bestemming geraken. De Belgische bestuurders geven al te vaak een eigen interpretatie aan die regels. Voor 1 op de 5 bestuurders blijkt de hoofdreden om zich aan het verkeersreglement te houden van financiële aard. Ze willen vooral geen boete krijgen. Nergens anders in Europa ligt dat percentage zo hoog.

Om dat verkeersveiligheid in ons land te verbeteren, moeten we echter streven naar andere intrinsieke motivatiefactoren. We moeten blijven inzetten op het geven van inzicht in de mogelijke gevolgen van foutief rijgedrag. Het verkeer ben je immers nooit alleen, maar zijn wij allemaal samen.

Benoit GODART





Wat is jouw telewerkprofiel?

41% van de Belgische werknemers telewerkt momenteel. De overgrote meerderheid doet het 2 dagen of meer per week. Dat levert hen gemiddeld 1 uur tijdswinst op per dag op het woon-werktraject. Op 20 september op de Nationale Telewerkdag presenteerden de FOD Mobiliteit en Vervoer en Vias institute een online tool waarmee je jouw telewerkprofiel kunt vergelijken met dat van andere telewerkers. Daarmee kan je ontdekken wat jouw voordeel is door te telewerken.

41% van de Belgische werknemers doet aan telewerk

- 41% van de Belgische werknemers doet aan structureel of occasioneel telewerken. Dit was net iets minder dan tijdens de gezondheidscrisis (september 2020), maar opvallend meer dan ervoor (2017: 17%; 2019: 22%; januari 2020: 33% en september 2020: 48%)
- 80% van de telewerkers werken minimum 2 dagen van thuis uit. Vóór de gezondheidscrisis, begin 2020, was dit nog

maar een kleine 40%. We shiften dus van meer occasioneel telewerken naar gestructureerd telewerken.

Hoe zal telewerken in de toekomst evolueren?

- Bijna de helft van de telewerkers wil de huidige regeling ook na de gezondheidscrisis behouden, maar 40% wil toch minder dagen telewerken, waarvan een kleine deel zelfs voltijds terug naar kantoor wil komen.
- De hoofdreden om minder te willen telewerken is het gemis aan sociaal contact met de collega's.
- De uitdaging zal zijn om te kunnen evolueren naar een hybride vorm van telewerk en werken op kantoor.

Een uur tijdswinst per dag

- Door te telewerken bespaar je als werknemer gemiddeld 33 min per rit. Dit is één uur per dag op het woon-werktraject.
- 60% van de telewerkers gebruikt minstens één dag per week hun wagen niet om naar het werk te gaan

- Telewerken genereert ook andere verplaatsingen. De helft van de telewerkers verklaart verplaatsingen af te leggen die tijdens een klassieke kantoor dag niet zouden hebben plaatsgevonden. Dit zijn kortere verplaatsingen en verplaatsingen die meer gespreid zijn in de tijd om bv boodschappen te doen of sporten. Een kwart van deze verplaatsingen wordt met de auto gemaakt
- We moeten opletten voor toekomstige risico's die vandaag nog niet onderzocht werden met mogelijks een negatief effect van telewerken zowel op mobiliteit als verkeersveiligheid, bijvoorbeeld:
 - Een mogelijke concentratie van verplaatsingen in de tijd (spits, specifieke weekdagen).
 - Het verhuis van een kantoorruimte of een woning naar een goedkopere, minder goed bereikbare locatie.
 - Het mogelijk aanzuigefect van lege parkings



Welk telewerkprofiel heeft u?

Telewerken biedt veel voordelen, maar het is niet altijd makkelijk om die in kaart te brengen. Daarom hebben Vias institute en de FOD Mobiliteit en Vervoer een online tool ontwikkeld. Aan de hand van een vragenlijst wordt een profiel opgemaakt waarmee je jezelf met andere telewerkers kan vergelijken. Je kan ook zien wat je winst is door te telewerken. Je krijgt ook een aantal tips om je manier van telewerken te optimaliseren.

Je kan zelf je profiel aanmaken via www.telewerken.be/jouw-telewerkprofiel

Benoit GODART



De 10 vaakst gestelde vragen

1 Hoe weet ik dat mijn autostoeltje voldoet aan de geldende normen?

Momenteel hebben we twee Europese normen voor de homologatie van de beveiligingssysteem voor kinderen: de i-Size-norm, ook wel 'R129' genoemd en de oudere R44-04-norm die evenwel nog steeds van toepassing is. Alle stoelen in de handel moeten voldoen aan een van de beide normen.

Merk op dat zitjes conform de i-Size-norm voorzien in het vervoer met de rug naar de weg en dat tot de leeftijd van 15 maanden en ongeacht het gewicht. Ze worden uitsluitend gebruikt met het Isofix-bevestigingssysteem en zijn niet ingedeeld volgens het gewicht maar volgens de lengte van het kind.

De norm R44-04 zal in de toekomst wellicht verdwijnen, maar ondertussen kunnen zitjes die volgens die norm gehomologeerd zijn nog steeds verkocht worden. Het gebruik ervan is dus wettelijk en volstrekt veilig.

2 Mag ik mijn kind ook voorin vervoeren?

Ja, kinderen van alle leeftijden mogen vooraan plaatsnemen. Als ze kleiner zijn dan 1,35 meter moet dat uiteraard in een speciaal autostoeltje zijn. Er is één beperking: het is verboden om een kind met de rug naar het verkeer in een beveiligingssysteem te vervoeren als de zitplaats over een airbag beschikt, tenzij die uitgeschakeld is.

Kinderen al dan niet vooraan laten plaatsnemen is een persoonlijke beslissing van de ouders. De plaatsen achterin zijn veiliger, maar soms geven zeker chauffeurs die alleen in de auto zitten er de voorkeur aan, om een klein kind rechtstreeks in het oog te kunnen houden. In dat geval kan de voorkeur uitgaan naar de plaats naast de chauffeur.

3 Mag ik nog gebruik maken van een autostoel zonder rugleuning?

Anders dan mensen vaak denken is het gebruik van een verhogingskussen zonder rugsteun nog steeds toegestaan, ook al homologeert de nieuwe i-Size-norm enkel nog stoelen met rugleuning.

Toch is het belangrijk om aan te stippen dat die rugsteun het systeem aanzienlijk veiliger maakt. Hij zorgt immers voor zijdelingse bescherming en een (verstelbare) hoofdsteun en de autogordel bevindt zich op schouderhoogte.

4 Mag ik een tweedehands autostoeltje gebruiken?

In dat geval is het belangrijk om de historie van de stoel te kennen. Als hij immers een schok te verwerken kreeg kan hij voor het blote oog onzichtbare microscheurtjes vertonen die zijn efficiëntie sterk doen afnemen. In de praktijk is zulke schade echter heel moeilijk vast te stellen. Daarom wordt het afgeraden om een autostoeltje tweedehands te kopen van een persoon die men niet kent. Bovendien moet je nagaan of de stoel voldoet aan een van de geldende normen en moet ook de gebruiksaanwijzing aanwezig zijn.

5 Ik vervoer de kinderen van een vriend. Mag dat zonder autostoeltje?

Kinderen van minimaal 3 jaar mogen achterin zonder beveiligingssysteem vervoerd worden:

- als de chauffeur geen ouder is van de vervoerde kinderen;
- als het om een kort en occasioneel traject gaat;
- en als er geen of onvoldoende beveiligingssystemen beschikbaar zijn.

Ze moeten uiteraard wel de veiligheidsgordel dragen. Opgepast echter ... Als de mogelijkheid er is om het kind in een autostoeltje te zetten verdient die oplossing zeer zeker de voorkeur.

Minder kinderen sterven of raken zwaargewond in de auto

Op 1 september 2006 heeft België een Europese richtlijn omgezet die bepaalt dat elk kind kleiner dan 1m35 in de auto vervoerd moet worden in een aangepast kinderbeveiligingssysteem. Tot die dag was het gebruik van een aangepast beveiligingssysteem in België enkel verplicht voor kinderen van minder dan 3 jaar voorin. Hoewel ze niet altijd goed nageleefd wordt heeft die regelgeving toch een positieve impact gehad op de verkeersveiligheid. Volgens een nieuwe statistische analyse van Vias institute is het aantal kinderen tussen 3 en 10 jaar dat als autopassagier sterft of zwaargewond raakt de voorbije 15 jaar met de helft gedaald.

In 2005, het laatste jaar vóór het in voege treden van de verplichting om alle kinderen in een autostoel te vervoeren, werden 52 kinderen tussen 3 en 10 als passagier het slachtoffer (overlijden of zware verwondingen) van een auto-ongeval. Vorig jaar telde we er nog 26. Hun aantal is op 15 jaar dus met de helft gedaald en dat danken we grotendeels aan de efficiëntie van de autostoeltjes.



De affiche van de sensibiliseringscampagne van 1996

De algemene regel in het verkeersreglement is duidelijk: "In auto's die aan het verkeer deelnemen, moeten kinderen van minder dan 18 jaar en kleiner dan 135 cm vervoerd worden in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem". In de praktijk zijn er echter niet alleen uitzonderingen, maar is het voor de ouders ook niet altijd

gemakkelijk om uit te maken wat nu wel of niet een geschikt kinderbeveiligingssysteem is. Ouders stellen dan ook regelmatig vragen over autozitjes voor kinderen.

6 Ik wil achterin drie kinderen vervoeren, maar mijn auto heeft niet de mogelijkheid om meer dan 2 zitjes te plaatsen. Wat moet ik doen?

Een 3^e kind (van minstens drie) mag achterin plaatsnemen zonder beveiligingssysteem voor kinderen. Het moet dan wel de veiligheidsgordel dragen. Maar weet dat deze oplossing zeker niet ideaal is wat de veiligheid betreft.

7 Is de positie 'met de rug naar de weg' werkelijk de veiligste voor de kleinste kinderen? Op die manier zie ik niet wat mijn kind doet ...

Door een baby met de rug naar de weg — dus met het hoofdje naar de achterraut van de auto — te plaatsen worden het hoofd en de romp van de baby bij een frontale botsing tegen de rugleuning van de stoel gedrukt. De schok wordt op die manier beter verdeeld. Hoofd en nek zullen ook minder bewegen, waardoor het risico op nekletsels afneemt. Een babyhoofdje is verhoudingsgewijs veel zwaarder dan dat van een volwassene. Het is dus van belang dat de schok niet op de nekervels terecht komt.

8 Wanneer overstappen op een autostoeltje uit een hogere groep?

Als het hoofd van het kind uit het autostoeltje steekt of het maximumgewicht bereikt is moet je opteren voor een autostoeltje uit de hogere groep. Eerder niet. Een autostoeltje uit een lagere groep biedt altijd meer bescherming aan je kind.

Ter herinnering:

- babystoel met de rug naar de weg (groep 0+): gehomologeerd tot 13 kg
- autostoeltje met het gezicht of met de rug naar de weg (groep 1): gehomologeerd voor 9-18 kg
- verhogingskussen (groepen 2-3): gehomologeerd voor 15-36 kg

Zodra een kind 1,35 m meet staat de wet toe dat het alleen met de veiligheidsgordel wordt vastgemaakt. Als het echter nog geen 36 kg weegt en zich nog comfortabel voelt op het verhogingskussen blijf je daar maar beter zo lang mogelijk gebruik van maken. In sommige landen, waaronder Duitsland en Luxemburg is het gebruik ervan verplicht tot 1,5 m.

9 Is het zo erg om je kind niet vast te maken?

Als een kind helemaal niet vastgemaakt is zijn de gevolgen vaak zeer ernstig. Bij een aanrijding tegen een snelheid van 50 km/u kan de impact geschat worden op 35 keer het gewicht van de persoon in kwestie. Een kind van 25 kg komt dan overeen met een massa van bijna een ton. Een botsing bij 50 km/u kan ook vergeleken worden met een val van zo'n 10 m, al gauw 3 verdiepingen dus! Kort gezegd komt een kind niet vastmaken zowat overeen met het laten spelen 3 hoog op een balkon zonder leuning.

10 Mag mijn autostoeltje uit de supermarkt komen of moet ik het in een gespecialiseerde winkel kopen?

Gespecialiseerde winkels hebben het voordeel dat de verkoper als deskundige tips kan geven voor de keuze, afhankelijk van het type voertuig, het gebruik, enz. Er bestaan trouwens rangschikkingen van autostoelen op basis van hun prestaties tijdens crashtests. Het kan nuttig zijn om die vooraf te raadplegen. Toch heeft het geen zin om je kind in een peperduur autostoeltje te zetten en je dan onderweg weinig gelegen te laten aan de verkeersregels.

10 tips om je kind foutloos vast te maken

- 1 Informeer op tijd welke type zitje geschikt is voor je kind. Autostoeltjes worden gehomologeerd volgens gewicht, ofwel volgens lengte.
- 2 Lees vóór de installatie aandachtig de gebruiksaanwijzing.
- 3 Zorg er altijd voor dat de stoel in de juiste richting staat. Voor babyzitjes wil dat zeggen met de rug naar de weg.
- 4 Vergewis je er ook van dat de autogordel het juiste 'traject' volgt.
- 5 De gordel mag evenmin gedraaid zijn, omdat hij dan aan kracht verliest.
- 6 Aarzel niet als je voor een ISOFIX-systeem kunt kiezen. De zitjes met dat systeem zijn gemakkelijker te installeren.
- 7 Let erop dat de riempjes niet te veel speling vertonen. Een flinke centimeter is het maximum. De gordel moet ook overal goed aansluiten.
- 8 Laat de riempjes of de gordel altijd mooi over de schouder lopen, niet achter de rug of onder de oksels.
- 9 Maak je kind niet enkel vast bij lange afstanden. Ook op korte trajecten zijn ongevallen mogelijk.
- 10 Controleer, als een kind zichzelf vastklikt, of het dat correct gedaan heeft.

Benoit GODART





Steeds meer en meer fietsende senioren

Elk jaar neemt het aantal fietsers op onze wegen toe, vooral in de leeftijdscategorie 65+. Het is logisch dat deze verandering geleid heeft tot een toename van het aantal ongevallen met oudere fietsers. Deze fietsers hebben specifieke kenmerken (veelvuldig gebruik van elektrische fietsen, frequenter reizen voor vrijetijdsdoeleinden, verminderde fysieke en cognitieve vaardigheden, enz.) die bepaalde soorten ongevallen kunnen veroorzaken (er is bijvoorbeeld een overwicht van eenzijdige ongevallen onder senioren).

Door de aandacht te richten op dit soort gebruikers kunnen aanbevelingen worden geformuleerd met betrekking tot de maatregelen die het meest geschikt zijn voor hen. Het is mogelijk om in te grijpen op het vlak van infrastructuur, om deze gastvrijer te maken (bijvoorbeeld door een striktere scheiding tussen fietsers en andere gebruikers), maar ook op de kenmerken van de fiets en de veiligheidsuitrusting.

Om wie gaat het ?

Vanaf welke leeftijd rekenen we een fietser tot de oudere fietsers? De norm die we zullen hanteren en waarvoor de meeste studies en statistieken doorgaans opteren,

is vanaf de leeftijd van 65 jaar. Dat is een willekeurige limiet en het spreekt voor zich dat een ruime categorie als 'de 65-plussers' een grote interne heterogeniteit vertoont. Het fenomeen van de veroudering kan zich immers op heel verschillende manieren manifesteren en die verscheidenheid zal ook tot uiting komen in hoe de betrokkenen zich in het verkeer gedragen. Toch is het mogelijk om de voornaamste risico's te identificeren waaraan oudere fietsers op de weg blootgesteld worden en om te proberen maatregelen te formuleren om deze risico's te beperken.

Het bestuderen van de mobiliteit van senioren is vandaag de dag bijzonder relevant als gevolg van de evolutie van de demografische structuur van België. Door de geleidelijke omkering van de leeftijdspiramide maken de senioren een almaar groter wordend gedeelte van de bevolking uit. Terwijl de 'globale' levensduur van senioren stijgt, leven ze ook gedurende langere tijd met chronische aandoeningen. Dit kan verklaard worden door een afname van het aantal plotse sterfgevallen als gevolg van infectieziekten. De mobiliteit bevorderen van deze almaar talrijker wordende categorie personen, die ook steeds langer leven met gezondheidsproblemen, is een grote uitdaging.

Waarom in het bijzonder de fietsers?

De categorie van de senioren, en in het bijzonder die van de senioren die zich met een tweewieler verplaatsen, roept almaar meer vragen op met betrekking tot de verkeersveiligheid. Deze groep neemt immers sterk toe in aantal, en dan vooral onder de gebruikers van de elektrische fiets. Dit komt de mobiliteit van de senioren ten goede, met voordelen voor zowel de senioren zelf als voor de samenleving. Toch is het van belang om de verkeersveiligheid van deze categorie van weggebruikers grondig te analyseren.

Het globale aantal verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken zijn, lijkt in Europa te stabiliseren, terwijl het aantal ongevallen bij de andere categorieën van weggebruikers duidelijk in dalende lijn gaat. Het aantal fietsongevallen volgt in België zelfs al een tiental jaar een doorgaans stijgende curve. Dit gegeven is des te verontrustender omdat meer dan de helft van de fietsers die in het verkeer om het leven komen, ouder is dan 65 jaar. De ongevallen waarbij oudere fietsers betrokken zijn vormen daarom een soort specifieke ongevallencategorie die onze bijzondere aandacht verdient.

Stimulansen en beperkingen

Over het algemeen zijn senioren tegenwoordig steeds mobieler, en dan vooral voor ontspanningsdoeleinden. Dat geldt bij uitstek voor het gebruik van de elektrische fiets, waar de senioren duidelijk optraden als de 'early adopters' en die ze naar eigen zeggen in de eerste plaats voor recreatieve doeleinden inzetten. De kleinere inspanning bij het trappen wordt door deze doelgroep als een groot voordeel beschouwd, dat hen in staat stelt langere tochten te maken. Deze eigenschap zorgt voor een selectie-effect bij de aankoop en het gebruik van elektrische fietsen/speed-pedelecs: de meest fysiek kwetsbare personen hebben de neiging om fietsen aan te kopen die meer trapondersteuning bieden (maar die tegelijk ook het zwaarste wegen)

Het gevoel van onveiligheid in het verkeer is de voornaamste oorzaak voor senioren om de fiets, al dan niet elektrisch, aan de kant te laten. Dat gevoel heeft zowel te maken met objectieve elementen als met aspecten van subjectieve perceptie. 70% van de fietsers (van alle leeftijden) denkt dat de andere weggebruikers het grootste gevaar vormen, terwijl slechts bij een minderheid van de fietsongevallen andere weggebruikers betrokken zijn. Deze vertekende visie kan verklaard worden door het gevoel weinig controle te hebben over het gedrag van andere weggebruikers. Het veiligheidsgevoel van oudere fietsers is sterker in Vlaanderen dan in Wallonië en in Brussel, onder meer door het fenomeen van 'veiligheid in aantallen': de andere weggebruikers zijn meer geneigd om hun gedrag aan te passen als er veel fietsers op de weg zijn.

Hoewel de senioren zich over het algemeen aangetrokken voelen tot de elektrische fiets, gaat deze trend ook grotendeels voorbij aan bepaalde subcategorieën. Het gaat dan om de oudste leeftijdscategorieën (ouder dan 80 jaar), sociaal geïsoleerde senioren en senioren met meervoudige aandoeningen.

De woonplaats heeft ook een invloed op de mate waarin senioren zich gemotiveerd voelen om de fiets te gebruiken. De gebruiksfrequentie neemt af in de meest



verstedelijkte gebieden, uit angst voor de sterke verkeersconcentratie. Deze factor verklaart ook de tijdsaspecten van hun fietsgebruik. Senioren fietsen bij voorkeur tijdens de daluren om het drukste verkeer te vermijden (beleid gericht op een zo vlot mogelijk verkeer tijdens de spits komt dus minder ten goede aan oudere fietsers dan aan jongere fietsers of andere weggebruikers). Ze vermijden ook de latere uren, uit angst om in het donker te rijden. De aanwezigheid van winkels stimuleert het fietsgebruik, evenals de afwezigheid van of de schaarste aan parkeerplaatsen.

Waarom het fietsen onder senioren promoten?

De elektrische fiets heeft als het voordeel dat hij toegankelijker te zijn schrappen is voor ouderen die minder goed in staat zijn om te kunnen trappen, aangezien er minder inspanning nodig is om zich te verplaatsen. Senioren lijken de elektrische fiets eerder te gebruiken als een vervanging van de klassieke fiets dan van de auto. Toch genereert

de elektrische fiets ook nieuwe, langere verplaatsingen, en voornamelijk voor recreatieve doeleinden, die met een klassieke fiets niet afgelegd zouden worden.

De fiets (al dan niet elektrisch), wordt geassocieerd met positieve effecten voor bepaalde gezondheidsproblemen waar senioren bij uitstek vatbaar voor zijn, zoals cardiovasculaire aandoeningen of kankers. Het gebruik van de fiets heeft uiteraard ook een effect op de fysieke prestaties van senioren. Fietsen versterkt bij de betrokkenen bijvoorbeeld de beenspieren en verbetert hun evenwichtsvermogen, hetgeen op lange termijn het risico op vallen doet afnemen.

Fysieke activiteit door het frequent gebruik van de fiets houdt niet alleen de cognitieve vermogens op peil (ruimtelijk inzicht, psychomotorische functies, ...) maar komt ook de mentale gezondheid ten goede. Toch zijn die mentale weldaden ook mede een gevolg van de verplaatsingen zelf die met de fiets mogelijk worden. Er zijn ook mentale voordelen verbonden aan de reiscapaciteiten die de fiets biedt. Zo kan immers gemakkelijker een rijk netwerk aan sociale relaties in stand gehouden worden en komt een grotere

diversiteit aan bezigheden binnen het bereik van de senioren, wat dan weer hun mentale evenwicht bevordert.

De fysieke en psychische voordelen van regelmatig fietsen zijn voordelig voor de samenleving, vanuit het oogpunt van de uitgaven kosten die senioren met zich mee brengen. Dat senioren een bepaalde fysieke activiteit aan de dag blijven leggen behouden, werkt kostenbesparend in de gezondheidsuitgaven en vermijdt duurdere trajecten met de gemotoriseerde transportmodiverplaatsingen. De grotere autonomie leidt ook tot een vermindering van de kosten die in het andere geval normaal gezien naar hun ondersteuning gaan.

Wat zeggen de officiële gegevens?

De onderstaande grafiek toont een stagnatie van het aantal letselongevallen in de afgelo-

pen 10 jaar, op basis van de officiële, door de politie geregistreerde ongevalgegevens. De komst van de elektrische fiets heeft het totale aantal ongevallen met fietsers, dat toeneemt, enigszins veranderd. Ongevallen met elektrische fietsen vinden overwegend plaats bij de senioren (het aspect 'early adopter'), maar er is een evenwichtige spreiding van de ongevallencijfers over alle leeftijdscategorieën.

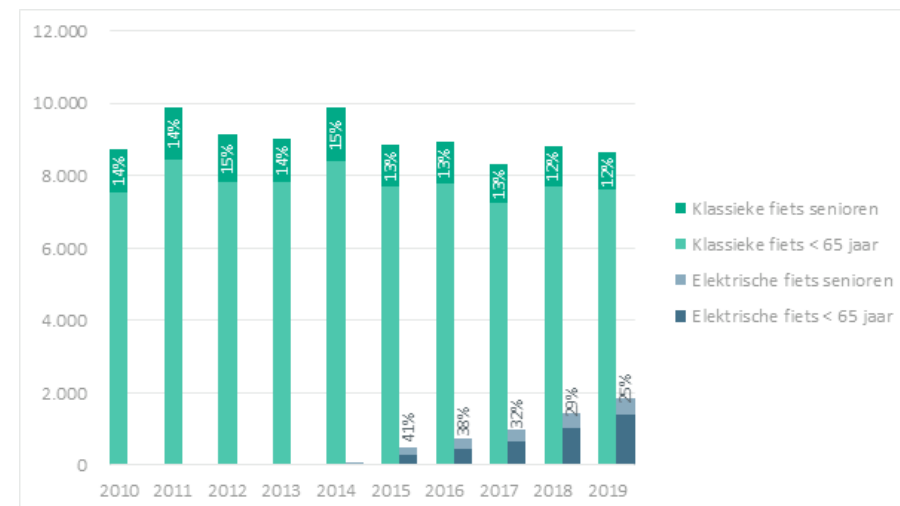
Welke zijn de meest voorkomende ongevallenscenario's ?

Het belangrijkste kenmerk van fietsongevallen (al dan niet elektrisch) bij de senioren is het grote aantal ongevallen waarbij geen tweede weggebruiker betrokken is. Uit een onderzoek op basis van de gerapporteerde ongevallen in Nederland blijkt inderdaad dat het aandeel van de senioren in de onge-

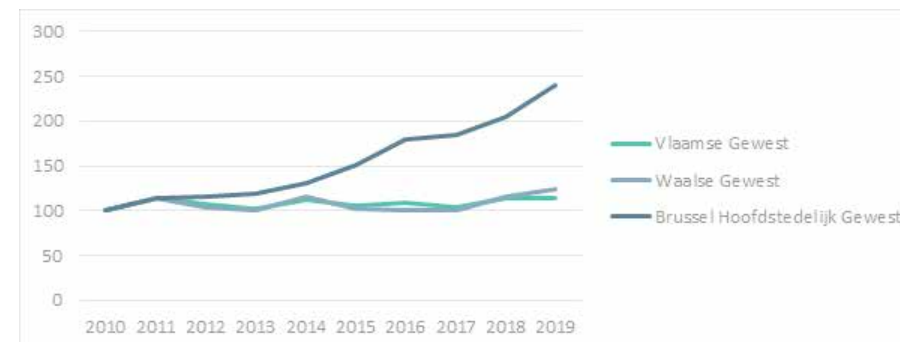
vallen waarbij de fietser in zijn eentje viel of tegen een ander object aanreed, bijzonder groot is. De officiële Belgische gegevens bevestigen dit, aangezien de geregistreerde ongevallen van oudere fietsers 37% meer valpartijen zonder obstakels betreffen dan het gemiddelde voor fietsers van alle leeftijden (en 24% meer botsingen met een ander obstakel dan een weggebruiker). Ongevallen waarbij slechts één fietser betrokken is, worden echter slechts zelden door de politie geregistreerd. Het aantal van deze ongevallen is in België dus onderschat. Volgens een studie over de frequentie van gevolgen van fietsongevallen gemeld door senioren en gebruikers van middelbare leeftijd (40 jaar en ouder), zou het aandeel van deze eenzijdige ongevallen (met of zonder hindernissen) meer dan 60% van de ongevallen met oudere fietsers in België bedragen.

Het feit dat een ongeval zich voordoet zonder aanrijding betekent echter niet dat er geen andere weggebruiker in het spel was, die de gevallen fietser bijvoorbeeld heeft gehinderd of doen schrikken. Dat fenomeen valt echter moeilijk te kwantificeren. We merken ook op dat de ongevallen zonder andere betrokkenen verhoudingsgewijs iets vaker voorkomen bij gebruikers van de elektrische fiets dan van de klassieke fiets in België. Een groot deel van deze eenzijdige ongevallen heeft te maken met vallen bij het op- of afstappen van de fiets (22% van alle ongevallen met senioren op de elektrische fiets). Bij de aanrijdingen met een andere weggebruiker gaat het in de meeste gevallen om een personenwagen (66%) en occasioneel om een andere fiets (14%).

De officiële gegevens tonen ook een oververtegenwoordiging van oudere fietsers in ongevallen op kruispunten die niet door verkeerslichten geregeld worden (8% meer ongevallen van dit type geregistreerd dan voor het geheel van de bevolking). Dat zou verklaard kunnen worden door de afname van bepaalde vermogens met de leeftijd (bijvoorbeeld het vermogen om bepaalde complexe verkeerssituaties in te schatten, de reflexen, het perifeer zicht) die minder van belang zijn op plaatsen waar verkeerslichten duidelijk aangeven wie mag doorrijden. Ook het afgenomen evenwichtsvermogen kan mee de cijfers verklaren, aangezien



Evolutie van het aantal slachtoffers bij de fietsers en aandeel van de 65-plussers onder de slachtoffers



Evolutie, per gewest, van het aantal letselongevallen waarbij minstens één fietser betrokken was (index 2010 = 100) (indice 2010 = 100)

oudere fietsers ook oververtegenwoordigd zijn bij de ongevallen tijdens de vertrekfase (6% van de ongevallen met senioren tegenover 4,7% voor alle fietsers) en bij het nemen van een bocht (10,6% van de ongevallen met senioren tegenover 8,1% voor alle fietsers).

De spreiding in de tijd van de ongevallen waarbij oudere fietsers betrokken zijn, is ook zeer merkwaardig en weerspiegelt de typische gewoonten van deze categorie, met name het overwegend recreatief gebruik van de fiets. Dat kunnen we aflezen aan de manier waarop de ongevallen verdeeld zijn over de dag: meer verspreid over de dag, maar met een duidelijke stijging van het aantal ongevallen in de late ochtend en vroege middag, in vergelijking met de rest van de bevolking. Over de week bekeken raken ze meer betrokken bij ongevallen op werkdagen aangezien het fietsgebruik van de beroepsactieve bevolking meer geconcentreerd zit in het weekend. En hetzelfde geldt voor de spreiding over het jaar en de kans op ongevallen tijdens de vakantie maanden juli en augustus..

Soorten verwondingen

Volgens Nederlandse gegevens worden de oudere fietsers die het slachtoffer werden van een verkeersongeval voornamelijk in het ziekenhuis opgenomen met verwondingen aan (één van) de benen (ongeveer 45%). Daarna volgen de bekkenbreuken (bijna 30%) en hoofdletsels (bijna 15%).

Fysieke factoren

Bepaalde fysieke capaciteiten zijn vereist om een tweewieler op een veilige manier te gebruiken. We vermelden daarbij in de eerste plaats de zuiver cognitieve vermogens die kunnen afnemen naarmate de leeftijd stijgt:

- Gezichtsvermogen: senioren zien minder goed in het donker en nemen contrastverschillen minder goed waar. Vandaar de moeilijkheid om bijvoorbeeld een stoeprand te onderscheiden. Ook hun perifeer zicht kan erop achteruit gaan. Dat zou in het bijzonder de voorkeur kunnen verklaren om zich overdag te verplaatsen.

- Gehoor: het is mogelijk dat ze minder goed het omgevingsgeluid van het verkeer registreren (idem).
- De reflexen en het vermogen om informatie te verwerken: trager reageren vormt in een complexe omgeving een aanzienlijk probleem. Dat wordt nog verscherpt door de hogere snelheid die elektrische fietsen halen, aangezien de langere reactietijd aankomende hindernissen des te gevaarlijker maakt. Senioren hebben overigens de neiging om strategieën te hanteren die deze risicofactor enigszins beperken. Zo verlagen ze hun snelheid, zodat er meer tijd vrijkomt om de situatie te analyseren en ze vermijden die zones die ze als te complex beoordelen.

Die verschillende cognitieve tekortkomingen kunnen bovendien versterkt worden door het wijdverspreide gebruik van geneesmiddelen of slaappillen in deze leeftijdscategorie. Tot slot vermelden we nog de verschillende vormen van 'pathologische' achteruitgang, met onder meer de ziekte

van Alzheimer of mentale aandoeningen, zoals depressie, die bij senioren ook vaker voorkomen.

Ook andere, eerder lichamelijke aspecten spelen een zeer belangrijke rol:

- Verminderde spierkracht: dit maakt senioren kwetsbaarder bij het opvangen van schokken of voor de inertie van de elektrische fiets, die vanwege het gewicht een stuk groter is dan bij een klassieke fiets.
- Evenwichtsverlies: senioren hebben sterker de neiging om te zigzaggen bij lage snelheid. Dit vormt een bijzonder gevaar als ze daarmee te dicht bij andere weggebruikers komen en in het bijzonder bij het vertrekken of afstappen van de fiets.
- Functionele beperkingen: het kan voor een senior bijvoorbeeld moeilijker zijn om het hoofd te draaien onafhankelijk van de schouders, of om opzij te kijken. Dit resulteert in een beweging van het stuur in de richting van de blik, en dus met een verlies van evenwicht
- Hun grotere kwetsbaarheid: eenzelfde schok zal voor een fietsende senior doorgaans ernstigere gevolgen hebben dan voor een jongere fietser.

Infrastructurele factoren

Hoe onze wegen ontworpen en onderhouden worden is voor de senioren van groot belang, gezien de frequentie van valpartijen zonder andere betrokkenen. Wanneer oudere fietsers bevestigd worden over de kenmerken van wegen die bijdragen tot hun onveiligheidsgevoel, vermelden ze het vaakste de smalle fietspaden (of straten in het algemeen). Senioren kiezen inderdaad om veiligheidshalve enige afstand te houden ten opzichte van de andere weggebruikers, zeker als deze zich tegen een veel hogere snelheid verplaatsen. Fietspaden die volledig afgescheiden zijn van de rest van de weg, bijvoorbeeld met straatmeubilair, genieten daarom de voorkeur.

Bepaalde situaties of plaatsen in het verkeer worden door de oudere fietsers als bijzonder gevaarlijk beoordeeld. Het gaat bijvoorbeeld over wegen waar fietsers samen rijden met andere zeer grote weggebruikers, zoals vrachtwagens, vooral als het ook nog eens druk is. Ze moeten dan op zoek naar een veilige plaats om de weg over te steken en zullen sterker de neiging hebben om af te stappen en een oversteekplaats voor voetgangers te gebruiken. Daardoor houden ze niet zo van kruispunten met verkeerslichten waar ze nooit de absolute voorrang krijgen, anders gezegd waar voertuigen naar rechts kunnen afdraaien ten opzichte van de richting waarin de fietser vertrekt. Hetzelfde geldt voor rotondes, die als demotiverend beschouwd worden. Ook hier geven sommigen oudere fietsers er de voorkeur aan om te voet over te steken op de zebapaden

Er is nogal wat bezorgdheid over het feit dat fietspaden — en onze wegen in het algemeen — niet ontworpen zijn voor rijwielen met de snelheid van de elektrische fietsen die zo populair zijn onder senioren. Zo zijn fietspaden langs parkeerstroken voor auto's bijzonder gevaarlijk voor senioren die een elektrische fiets gebruiken: door hun hogere snelheid, gecombineerd met een langere reactietijd, kan het openen van een autoportier voor hen al gauw te plotseling verlopen. Ook bepaalde onderhoudsgebreken worden als bijzonder gevaarlijk beschouwd bij hogere snelheden. Denken we maar aan grind op het fietspad, gladde riooldeksels bij regenweer, onregelmatige ondergrond, enz

De invloed van het vervoermiddel

Elektrische fietsen en speed-pedelecs kunnen in twee opzichten gevaarlijker zijn: het is mogelijk om met minder inspanning aan een hogere snelheid te rijden en ze zijn zwaarder. Daardoor hebben ze ook meer tijd nodig dan een klassieke fiets om van een zekere snelheid tot stilstand te komen en zijn ze moeilijker te hanteren.

Snelheid is uiteraard een enorm aandachtspunt. Het verhoogt de remafstanden, verheft het effect van botsingen en maakt het moeilijker om het overzicht over de verkeerssituatie en de omgeving te behouden,



wat zo al een gevoelig punt vormt voor senioren vanwege hun afgenomen vermogen om het hoofd te draaien en de blik te verplaatsen. Toch moeten we een onderscheid maken tussen de potentiële snelheid van elk vervoermiddel (alook het gemak waarmee die gehaald wordt) en de snelheid waarmee de gebruikers zich daadwerkelijk verplaatsen. Volgens een Duitse studie rijden de gebruikers van elektrische fietsen gemiddeld 2 km/u sneller dan 'traditionele' fietsers en het verschil zakt tot amper 1 km/u als we alleen naar de senioren kijken. In gemiddelde snelheid uitgedrukt blijkt het verschil tussen de klassieke en de elektrische fiets dus gering. Veel groter is het onderscheid tussen de klassieke fiets en de speed-pedelecs: gemiddeld 9 km/u voor alle gebruikers.

Senioren met een verminderd evenwichtsvermogen zijn bijzonder kwetsbaar bij het vertrekken met de fiets. Dat fenomeen is nog meer uitgesproken naarmate een zwaardere fiets gebruikt wordt: het grotere gewicht van het kader en de batterij verhogen het zwaartepunt van de elektrische fiets, waardoor het moeilijker wordt dan bij een klassieke fiets om bij het starten het evenwicht te bewaren. Omgekeerd leidt het feit dat de fiets over een ingebouwd ondersteuningssysteem beschikt tot een soort compensatie voor het verhoogde zwaartepunt, die het voor de gebruiker net gemakkelijker maakt om het evenwicht te bewaren

aangenaam vinden als fietsers met een veel hogere snelheid langs hen heen scheren.

Een tweede vraag van de senioren omtrent de fietspaden betreft een fysieke afscheiding van de weg en de gemotoriseerde weggebruikers. Ook hiermee willen ze vermijden te dicht bij weggebruikers met een beduidend hogere snelheid te rijden. Afscheidingen die gepaard gaan met het plaatsen van straatmeubilair als banken, barrières en bomen tussen fietspad en hoofdweg worden het beste bevonden. Een afscheiding door een parkeerstrook werkt ook goed, maar kan weer nieuwe gevaren opleveren door openzwaaiende portieren die de fietsers kunnen hinderen. Alle fietsers kiezen afgezonderd van het gemotoriseerde verkeer te rijden, ongeacht hun leeftijd. Bij de senioren is deze voorkeur evenwel het sterkst aanwezig. Ze is ook uitgesprokener naarmate de weg ook vaker gedeeld moet worden met 'zeer zwaar verkeer', bijvoorbeeld vrachtwagens en bussen.

Tot slot is het vanuit het standpunt van de senioren zeer wenselijk dat de fietspaden gemakkelijk 'leesbaar' zijn en ondertling zoveel mogelijk verbonden zijn. Waar dat niet het geval is, hebben senioren de neiging alternatieve wegen te gebruiken, ook al doen ze er dan langer over. En desnoods zien ze er gewoon van af om het traject te fietsen en vermijden zo minder leesbare zones en stukken zonder fietspad.

Zeer algemene aanbevelingen hebben betrekking op de staat van de infrastructuur. Het gaat dan om het vernieuwen of minder 'hobbelig' maken van fietspaden, bijvoorbeeld door het afschuiven van de randen waar fietsers op het fietspad komen of het fietspad verlaten. Ook het oversteken van kruispunten is voor senioren met de fiets een gevoelig punt. Het ene kruispunt is of voelt veiliger dan het andere. Dat geldt bijvoorbeeld voor overzichtelijke kruispunten, waar men zonder het hoofd sterk te bewegen in alle richtingen een goed uitzicht heeft. Senioren kiezen ook kruispunten waar geen mogelijke conflicten zijn om linksaf te slaan, hetgeen voor hen een uiterst lastig manoeuvre vormt. Tot slot is het wenselijk om de infrastructuur zo aan te leggen dat stoppen en de weg hervatten tot een minimum beperkt

worden, aangezien senioren net in die stadia het kwetsbaarste zijn.

Maatregelen met betrekking tot het vervoermiddel

Bepaalde eigenschappen van elektrische fietsen maken ze gemakkelijker te gebruiken voor senioren. Een fiets met automatische zithoogteverstelling en/of met een starthulpsysteem maakt de eerste paar seconden van het starten van de fiets gemakkelijker, een bijzonder gevoelig moment voor senioren die een elektrische fiets gebruiken. Een fiets met bredere banden en een goede schokdemping heeft ook de voorkeur, ter compensatie van het eventuele verlies aan evenwicht als gevolg van de leeftijd. Het monteren van achteruitkijkspiegels kan het verminderde vermogen om het hoofd te draaien helpen opvangen. Ook andere zeer algemene maatregelen zijn aanbevolen, bijvoorbeeld om ervoor te zorgen dat de fietser gezien wordt (fluorescerende kledij, een krachtig fietsslicht, ...) of om gevoelige lichaamsdelen te beschermen, door het dragen van een helm (ongeveer 30% van de gewonde oudere fietsers komt in het ziekenhuis aan met verwondingen aan het hoofd).

Maatregelen via het verkeersreglement

Een Koninklijk Besluit maakt melding van de aanwezigheid van de "meest kwetsbare weggebruikers" en de verplichting voor bestuurders om hen niet in gevaar te brengen door voorzichtiger te zijn op plaatsen waar de aanwezigheid van dergelijke gebruikers te verwachten is. Het koninklijk besluit vermeldt in deze categorie zowel de fietsers als de senioren. De waarschuwing blijft evenwel nogal vaag. Wat men onder "dubbel voorzichtig" moet verstaan wordt niet duidelijk gedefinieerd en er wordt ook niet voorzien in een specifieke sanctie voor wie de regel niet naleeft.

Nathan DE VOS



Motorhomes steeds populairder: het aantal inschrijvingen is verdubbeld op 10 jaar tijd

Een motorhome is een ideaal vervoersmiddel om eropuit te trekken en toch alle coronamaatregelen te respecteren. De verkoop en verhuur van de motorhomes kent een enorm succes momenteel. Vias institute heeft de belangrijkste tips om veilig ermee op reis te gaan in een film samengevat. Ook al gebeuren er zelden ongevallen met motorhomes, toch blijkt uit recente crash-tests dat de gevolgen zeer ernstig kunnen zijn.

Vorig jaar zijn bijna 5400 nieuwe motorhomes ingeschreven in België. Dat zijn er dubbel zoveel dan 10 jaar geleden (2789

in 2011). Momenteel rijden er ongeveer 60.000 motorhomes rond in België.

Ongevallen gebeuren zelden, maar zijn mogelijk wel ernstig

Ongevallen met een motorhome of andere campingcars en caravans gebeuren gelukkig zelden. De voorbije jaren gaat het gemiddeld over een 40-tal ongevallen in ons land per jaar. De bestuurders zijn meestal zeer voorzichtig en zelden gehaast. Als er toch een ongeval zich voordoet, kunnen de gevolgen wel ernstig zijn.

Een recente Duitse crash-test tussen een motorhome en een break-personenwagen van een Frans merk aan 56 km/u toonde aan dat de personenwagen er nog redelijk goed uitkwam, ondanks het verschil in gewicht. Moderne wagens hebben belangrijke kreukelzones die de passagiers beschermen. Motorhomes hebben als basis een platform en hebben een veel kleinere kreukelzone. Ze dienen vooral om een grote lading te kunnen vervoeren. Het materiaal aan boord zoals de koelkast, het vuur, etc. is niet altijd voldoende verankerd in het voertuig om grote schokken te weerstaan. Die spullen kunnen bij een botsing los komen te zitten en op die manier de passagiers verwonden.



Om te kunnen genieten van een veilige reis met je motorhome zijn dit alvast 10 gouden tips.

Voor het vertrek

1 *Let op het maximaal toegelaten gewicht*

De grote meerderheid van de motorhomes wegen minder dan 3,5 ton en mogen dus bestuurd worden met een rijbewijs B. Het is belangrijk om deze maximaal toegelaten massa (MTM) niet te overschrijden. In dat gewicht zit dus alles inbegrepen: de passagiers, de gasflessen, waterreservoir, fietsen, andere bagage, etc. In de meeste gevallen kan je dus ongeveer 500 kg meenemen, passagiers inbegrepen. In het geval dat je het gewicht overschrijdt, riskeer je bij een controle om een boete te betalen. Je zal dan ook verplicht gewicht ter plaatse moeten laten.

2 *Je moet je motorhome correct laden.*

Plaats alle grote objecten zoals fietsen, tafels, stoelen om buiten te eten, etc. in de bagageruimte. Vergeet niet om ze met riemen vast te maken. Zware objecten moet je zo laag mogelijk plaatsen om te vermijden dat ze vallen tijdens je rit. Lichte bagage kan je wel zonder problemen hoger plaatsen. Het laden is wel een belangrijke stap voor het vertrek. Een slecht geladen of overladen motorhome heeft een minder goede wegligging. Je remafstand wordt er ook langer door.



3 *Noteer de afmetingen van je voertuigen op een post-it.*

Het is essentieel om de afmetingen van je voertuig goed te kennen. Noteer daarom op een post-it of papiertje de lengte, hoogte en breedte van je motorhome. Zorg ervoor dat je die info altijd bij de hand hebt. Dat kan door de info op je zonneklep te kleven. Op die manier vermijd je om ergens vast komen te zitten omdat je de afmetingen niet kent.



4 *Kies voor een speciale motorhome GPS.*

Niet alle motorhomes zijn standaard uitgerust met een ingebouwd navigatiesysteem. Als je er eentje moet kopen, kies voor een speciaal model die rekening houdt met je lading en je snelheid van je voertuig. De voorgestelde routes houden rekening met interessante plekken zoals campings of rustplaatsen.

5 *Doe een laatste grondige check*

Wandel nog één keer rond je voertuig en check of alle luiken goed dicht zijn, zoals de afdekking van de elektriciteit, de toiletcassette en de bagageruimte. Enkel als je een gasdrukregelaar hebt die aan de Europese regelgeving voldoet, mag je tijdens je rit rijden wanneer de gaskraan open staat. Klap ook de antenne van je satelliet-tv in wanneer je rijdt.



6 Vergrendel ook alles in het voertuig

Zorg ervoor dat ook binnen het voertuig alle lades en deuren gesloten zijn. Stop alles weg wat onderweg kan vallen of weggrollen. Alles wat tijdens de reis valt, kan de bestuurder afleiden. Sluit de koelkast af en als dat niet automatisch al gebeurt, zet hem dan op 12 volt.



7 Relax vanaf het begin van je reis

Op reis vertrekken met je motorhome, dat is een 'way of life', eerder dan een manier om op je bestemming te geraken. Vertrek niet met de gedachte om zo snel mogelijk op je bestemming te geraken. Frankrijk in bijvoorbeeld in één keer doorrijden is dus geen goed idee. Meer nog dan met je wagen, begint de vakantie vanaf het moment dat de deur van je motorhome sluit en je de motor start.

Tijdens je rit

8 Hou je gordel aan tijdens de rit

Tijdens de rit is de verleiding soms groot voor kinderen om hun gordel los te doen. Ze gaan dan soms speelgoed uit de kast halen of een drankje uit de koelkast. Maar net zoals voor alle andere passagiers geldt, dat ze altijd hun gordel moeten aanhouden.



9 Een langer voertuig = een grotere draaicirkel in de bochten

Hoe groter je voertuig, hoe ruimer je je bocht moet nemen om te vermijden dat je met de zijkant ergens vast komt te hangen of dat je met je achterste wielen een obstakel raakt. Dat is een klassieke fout die bestuurders, die voor het eerst met een motorhome rijden, wel eens maken.

10 Hou rekening met het gewicht en de hoogte.

Een motorhome weegt ongeveer 1 ton meer dan een gewoon voertuig. Daardoor is de remafstand ook langer. Hou daarom dubbel zo veel afstand ten opzichte van je voorligger als je zou doen met een gewone personenwagen. Het voertuig is ook hoger, waardoor het gemakkelijker wind vangt. Dat kan ervoor zorgen dat het voertuig wankelt wanneer je een vrachtwagen passeert of wanneer er veel wind staat. Pas je snelheid dus altijd aan naargelang de weersomstandigheden.

Kijk via dit filmpje naar enkele nuttige tips vooraleer je op reis vertrekt: <https://youtu.be/dt892W2u-64>

Benoit GODART



Tijdens de 'Week van de Mobiliteit' lanceerde Vias #MOBIjourney. Dat is onze nieuwe geïntegreerde methode om mobiliteitsproblemen binnen organisaties aan te pakken.

De aanpak bestaat erin dat onze experts de bestaande situatie in je onderneming in kaart brengen en aan de hand daarvan een strategie voorstellen met een bijbehorende set van geavanceerde oplossingen voor de uitdagingen.

Er zijn ontzettend veel mobiliteitsaspecten en problemen die zo kunnen verbeteren. Dat gaat van het tot stand brengen -van een verschuiving van de vervoersmodus waarmee je werknemers naar het werk komen, tot het verlagen van de kosten van het wagenpark, het invoeren van een mobiliteitsbudget, tot het toegankelijk maken van je bedrijfsterrein voor ieder type weggebruiker.

Vias hanteert tijdens dit traject een holistische aanpak die helpt om de uitdagingen van vandaag en morgen aan te gaan. Een mobiliteit die duurzaam, intelligent en veilig is.



Leer hoe onze ervaring je kan helpen om de meest ambitieuze doelstellingen van je onderneming te realiseren

Contacteer onze experts

