

Kilometerheffing: voor- en nadelen

*Kijkfiles, een steeds groter
wordend probleem*

*Meer en meer alcoholsloten
opgelegd*

*De nieuwe regels in de
wegcode samengevat*



Telewerken?

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

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

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

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



INHOUD

4.

KORTE BERICHTEN

De wereld van verkeersveiligheid in één oogopslag.

8.

GEDRAG

8. Na elke zwaar verkeersongeval op de autosnelweg zijn er kijkfiles. Hoe komen die tot stand?

10. Vias institute heeft een analyse gemaakt van de verkeersongevallen op de wedstrijddagen van de Rode Duivels tijdens het vorige WK.

12

WETGEVING

Bij het begin van de zomer zijn er verschillende aanpassingen aan de wegcode van kracht geworden. Dit is een korte samenvatting hiervan.

14.

WEGGEBRUIKERS

14. Hoewel het aantal letselongevallen de laatste 6 jaar met 19% is gedaald, is het aantal ongevallen met senioren ouder dan 65 jaar met 3% gestegen. We geven enkele verklaringen.

16. Meer dan 4 op de 10 kinderen die betrokken zijn in een letselongeval waren op weg naar of van de school. Enkele belangrijke tips die altijd nuttig zijn.

18.

UITRUSTING

Sinds 1 juli 2018 is er een strengere wetgeving rond het alcoholslot. De rechter moet in bepaalde gevallen het verplicht opleggen.

20.

VOERTUIGEN

In de kader van het project "Smart Road Safety" van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben Vias institute, AloAlto en Lime de studie "Safer Cities" gelanceerd.

21.

STATISTIEKEN

Na 7 jaar dat de cijfers daalden, is er nu terug een stijging van het aantal doden op onze wegen.

24.

NIEUWE TECHNOLOGIE

Op het salon 'Smart City Wallonia' hebben voor het eerst twee autonome shuttles van een verschillend merk op hetzelfde parcours rondgereden.

26.

MOBILITEIT

26. Om telewerken te promoten werd op 19 september de Nationale Telewerkdag georganiseerd.

28. Er wordt veel over kilometerheffing gesproken, maar wat is het exacte doel daarvan? Wat zijn de argumenten pro en contra tegen deze maatregel in België?

COLOFON

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

Redactie: Stijn Daniels, Jean-François Gaillet, Benoit Godart, Ludo Kluppels, Quentin Lequeux, Nina Nuyttens, Annelies Schoeters, Freya Sloomans, Philip Temmerman, Stef Willems.

Layout: Ria De Geyter

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

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.



Lid van de Unie
van de Uitgevers van
de Periodieke Pers

Dodehoekdetector voor fietsen en vrachtwagens

Het "SofAlert"-systeem waarschuwt fietsers en vrachtwagenchauffeurs via een geluidssignaal voor het risico van de dode hoek. Momenteel wordt het in Brussel getest. Normaal was de lancering voorzien al voor de zomer, maar door productieovertragingen, werd het systeem pas half september officieel gelanceerd door de Brusselse minister van Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Het apparaat is ontwikkeld door Detectin Traffic. Een apparaat op het stuur van de fiets, uitgerust met een geluids- en afstandssensor, detecteert voertuigen op minder dan anderhalve meter afstand. Het alarm geeft een biepsignaal wanneer deze grenswaarde wordt overschreden. Een apparaat voor vrachtwagens bevindt zich ook in de ontwikkelingsfase. Ongeveer 100 fietsers hebben zich aangemeld bij de ontwikkelaar om deel te nemen aan het proefproject. SofAlert werd in twee jaar tijd ontwikkeld en wordt nu voor het eerst op grote schaal getest in het Brusselse verkeer. Als de vier weken van de tests goed verlopen en er nieuwe investeerders worden gevonden, kan het project in september 2020 officieel op de markt worden gebracht.



Pick-uptrucks vooral gevaarlijk voor kwetsbare weggebruikers

Een statistische analyse uitgevoerd door Vias institute toont een reëel gevaar aan



voor kwetsbare weggebruikers als ze in een ongeval met een pick-up betrokken zijn. Voor deze analyse zijn 5 voertuigcategorieën bekeken. De eerste is de economy class (Renault Clio, Peugeot 207, 208, Citroën C3, Opel Corsa, etc.). De tweede is de compacte middenklasse (Audi A3, BMW 1, Ford Focus, Opel Astra, Golf, Volvo V40, etc.). De derde categorie heet "multi-purpose" (Citroën C4 Picasso, Opel Meriva, Toyota Verso, enz.). De vierde is de SUV (Peugeot 2008, 3008 en 5008, BMW X1 en X3, Dacia Duster). En tot slot, de laatste bevat de pick-ups (Nissan Navaran, Toyota Hilux, Ford Ranger, etc.).

De analyse toont duidelijk aan dat pick-up trucks de gevaarlijkste voertuigen zijn voor kwetsbare weggebruikers. Van de 1.000 ongevallen met voetgangers of tweewielers hebben 168 ongevallen geleid tot ernstig letsel of een overlijden, tegenover 121 voor SUV's en bedrijfsvoertuigen. Daarna komen de compacte middenklasse en de economie, beide met 119 ongevallen. De pick-up trucks staan ook bovenaan de ranglijst voor het aantal ongelukken met doden of ernstig gewonden waarbij geen kwetsbare weggebruiker betrokken is. Dit type voertuig is betrokken bij 118 van dergelijke ongevallen. Vervolgens komen de compacte middenklasse (105), multifunctioneel (97), economy class (97) en SUV (96).

Frankrijk: telefoon tijdens het rijden? Geen rijbewijs meer!

In Frankrijk wordt momenteel bekeken om een artikel van de 'Loi d'orientation des mobilités (LOM)' aan te nemen. Dit artikel, dat betrekking heeft op de grootste risico's achter het stuur, maakt het mogelijk een rijbewijs in te trekken in geval van een overtreding die tegelijk met het gebruik van een mobiele telefoon wordt begaan. Het overschrijden van een volle witte lijn of het negeren van een stopbord vanwege een dringend telefoontje kunnen nu leiden tot een tijdelijke intrekking van het rijbewijs. Door de chauffeurs die verslaafd zijn aan hun mobiele telefoons op deze manier aan te pakken, wil de regering de bestuurders overtuigen die niet bang zijn van een boete. Een telefoontje verhoogt de kans op ongevallen met een factor drie, aldus het Nationaal Interministerieel Observatorium voor Verkeersveiligheid (ONISR). Voorlopig is de intrekking van het rijbewijs alleen voorbehouden voor gevallen van rijden onder invloed, drugsgebruik en snelheidsinbreuken van meer dan 40 km/u. Een bestuurder die tijdens het rijden zijn telefoon of hoofdtelefoon gebruikt, krijgt momenteel een forfaitaire boete van 135 euro en een aftrek van drie punten op zijn rijbewijs opgelegd. In het

geval van een meerdere overtredingen lopen de sancties op. "Dit zal automobilisten helpen beseffen dat ze zonder hun telefoon waarschijnlijk bepaalde inbreuken niet zouden hebben gepleegd", zegt Anne Lavaud, uitvoerend directeur van de vereniging Prévention Routière. Hoewel ze hoopt dat de politie door deze maatregel bestuurders kan 'heropvoeden', wil ze verder gaan door tijdens de opleiding van jonge automobilisten hieraan ook aandacht te schenken.



10 miljoen Car-Passen

De tiende miljoenste Car-Pass werd midden oktober afgeleverd in Zemst (Vlaams-Brabant). Dit systeem heeft het mogelijk gemaakt om de fraude met kilometertellers op occasievoertuigen te verminderen van 10% tot 0,2%, volgens gegevens van de vzw Car-Pass, die het systeem beheert. België is samen met Nederland het enige Europese land met een dergelijk fraudebestrijdingssysteem op de markt voor tweedehandsvoertuigen. De eerste Car-Pass werd uitgegeven op 1 december 2006. Sindsdien zijn er bijna 225 miljoen kilometer voor bijna 23 miljoen voertuigen geregistreerd. Vorig jaar werden meer dan 819.000 Car-Passen afgeleverd en werd in slechts 1.648 gevallen fraude ontdekt. Vóór de Car-Pass deden we een beetje van alles in de automobielsector", zegt François Bellot, minister van Mobiliteit. "Vandaag de dag hebben we een garantie op zowel de waarde van het voertuig als de veiligheid ervan. Er is informatie over CO2-emissies of Euro-normen toegevoegd. In de toekomst zou de Car-Pass informatie kunnen bevatten over elektronische componenten, over de boordcomputer...". België heeft aangedrongen op een uitbreiding van de maatregel op Europees niveau en doet een beroep op Didier Reynders, de toekomstige Europese commissaris voor consumentenbescher-

ming, om dit in te voeren. Het marktaandeel van geïmporteerde tweedehandsvoertuigen is de afgelopen jaren verdubbeld. Vandaag de dag gaat het over 12%.

Frankrijk: radars zullen onverzekerde voertuigen detecteren

In heel Frankrijk heeft de politie nu een nieuw wapen tegen onverzekerde automobilisten: het dossier van de verzekerde voertuigen, waardoor de nummerplaten vanaf nu kunnen "praten". Door deze plaat eenvoudigweg uit te lezen tijdens een wegcontrole kunnen politie en bewakers weten of een voertuig verzekerd is of niet. Het dossier bevat namelijk informatie over verzekeringscontracten die door particulieren zijn afgesloten: de registratie van voertuigen, de naam van de verzekeraar, het nummer van het contract met de geldigheidsduur... Deze toepassing, die voor het eerst is getest in Parijs en de Parijse regio, wordt nu uitgebreid tot heel Frankrijk, "na verificatie van de betrouwbaarheid ervan", verklaart de interdepartementale delegatie voor de verkeersveiligheid.

In het geval dat een bestuurder wordt aangehouden door de politie kan aan de hand van het dossier onmiddellijk de verzekering of niet-verzekering van het voertuig worden gecontroleerd. Indien een voertuig wordt geflitst door een automatische radar voor een snelheidsovertreding of bij het rijden door een rood licht, wordt het dossier ook systematisch geraadpleegd. Valse papieren blijven niet langer onopgemerkt en zelfs betwistingen dat de verzekeringspapieren momenteel 'vernieuwd worden', zijn niet meer mogelijk. Volgens het Observatoire national interministériel de la sécurité routière is Frankrijk nu Europees kampioen voor onverzekerde voertuigen. Naar schatting 700.000 tot 800.000 automobilisten rijden momenteel zonder verzekering. Sommigen zijn nalatig, anderen zijn echte wegpiraten, soms zelfs zonder geldig rijbewijs. In 2018 waren in Frankrijk 30.873 mensen betrokken bij ongevallen die veroorzaakt werden door niet door de verzekering gedekte bestuurders. In vijf jaar tijd is dit cijfer met 12% gestegen. 9.627 slachtoffers zijn in deze

ongevallen gewond geraakt en 109 mensen zijn omgekomen. Deze onverzekerde automobilisten zijn over het algemeen veroordeeld tot vergoeding van astronomische bedragen aan de slachtoffers. De meesten van hen zijn mannen jonger dan 30 jaar. 31 procent van hen is werkloos, 20 procent zijn arbeiders. De overige 50% is verdeeld in de andere sociaal-professionele categorieën. Het rondrijden met een niet-verzekerd voertuig kan worden bestraft met een vaste boete van € 500 (verminderd tot € 400 voor betaling binnen 15 dagen of verhoogd tot € 1.000 na 45 dagen), wanneer de inbreuk voor het eerst wordt vastgesteld. In het geval van een recidive zal de strafrechtelijke reactie strenger zijn, aangezien de procedure naar de rechter zal worden verwezen. Zijn beslissing zal worden opgenomen in het strafregister. Bij recidive wordt het misdrijf van het rijden zonder verzekering bestraft met een boete van maximaal € 7.500 met aanvullende straffen zoals de intrekking het rijbewijs met een verbod om het terug te behalen en de inbeslagname van het voertuig.

12^e Flitsmarathon tegen overdreven snelheid

Op dinsdag 8 oktober organiseerde de Federale Politie, in samenwerking met de Lokale Politie, een Flitsmarathon. 1.200.778 voertuigen werden gecontroleerd door 133 politiezones en de Federale Wegpolitie. Bij deze twaalfde editie reed 2,55% van de gecontroleerde personen (30.604 chauffeurs) te snel en werden 181 rijbewijzen ingetrokken. Bij de vorige editie reed 2,71% (29.450 chauffeurs) van de chauffeurs te snel en werden 65 rijbewijzen ingetrokken. De resultaten zijn dan ook matig, omdat nog te veel bestuurders de limieten blijven negeren, terwijl een te hoge snelheid een van de hoofdoorzaken van dodelijke ongevallen op onze wegen blijft. Door dit soort regelmatige acties die vooraf worden aangekondigd, hoopt de politie op lange termijn bij te dragen tot een mentaliteitsverandering bij koppige bestuurders. Het doel is om onze wegen veiliger te maken en zo het aantal doden op onze wegen te verminderen. Uit een analyse van Vias institute blijkt dat het aantal ernstige ongevallen tijdens "flitsmarathons" de afgelopen jaren met 20% is ge-

daald. Bij een eerder experiment tijdens de 10de flitsmarathon bleek dat de gemiddelde snelheid tussen de 3 à 7% daalde. Dit is een aanzienlijke winst als je bedenkt dat in stedelijke gebieden een verlaging van de gemiddelde snelheid met 1 km/u leidt tot een daling van het aantal ongevallen met doden of gewonden met 4%.



Nederland: twee keer zoveel ongevallen in 5 jaar tijd

Triest nieuws uit Nederland. Het aantal verkeersongevallen is in vijf jaar tijd verdubbeld en het aantal verkeersslachtoffers is sinds 2014 met 28% gestegen. Naast de snelheidsovertredingen en het gebruik van elektronische apparaten tijdens het rijden, die deze toename verklaren, heeft de Nederlandse politie ook haar deel van de verantwoordelijkheid. Sinds de invoering van richtlijnen enkele jaren geleden heeft de controle op verkeersovertradingen geen prioriteit meer voor de Nationale Politie. Het huidige beleid vraagt nu om tijdens controle

op de wegen, in de eerste plaats gezochte criminelen of bestuurders met hoge boetes of achterstallige belastingen op te sporen. Het wijdverbreide gebruik van radars heeft ook het gedrag van de politie met betrekking tot daadwerkelijk wangedrag beïnvloed. "Fysieke controles door de politie op de weg zijn absoluut noodzakelijk om de toename van het aantal ongevallen een halt toe te roepen, maar dit is al lang geen prioriteit meer", zegt Peter van der Knaap van SWOV. Die organisatie doet in Nederland wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid. De cijfers in het laatste verslag van deze stichting illustreren deze situatie. Het aantal wegcontroles door de politie bedroeg in 2017 niet meer dan 20.000 staandhoudingen, vergeleken met vijf keer zoveel in 2006 (100.000). Dit aantal ligt echter onder de doelstelling van de politie om jaarlijks 30.500 controles van automobilisten uit te voeren op verkeersovertradingen of gevaarlijk rijgedrag. De onoplettendheid achter het stuur, onder andere door het gebruik van de telefoon in de auto, blijft echter een van de belangrijkste oorzaken van de toename van het aantal auto-ongelukken en het verlies van controle over obstakels. Alcohol en drugs zijn ook de oorzaak van een groot aantal ongevallen. Geconfronteerd met de technologische plaag van de telefoon in auto's, heeft de politie zojuist een versterking van haar controlesysteem aangekondigd. Binnenkort zullen er "slimme" camera's op het wegennet worden geïnstalleerd. Deze nieuwe state-of-the-art camera's zullen in staat zijn met behulp van artificiële intelligentie om het gebruik van smartphones in

auto's te detecteren en zo overtreders op foto vast te leggen.

Waarom zijn er meer files als het regent?

Het probleem is relatief gemakkelijk uit te leggen voor autosnelwegen wanneer rekening wordt gehouden met drie parameters: snelheid, ruimte en de psychologie van de bestuurder. Regen zorgt ervoor dat u vertraagt omdat het zicht afneemt en het risico toeneemt dat u de controle over het voertuig verliest. Omdat de lengte en breedte van een snelweg constant zijn, is de doorstroming lager. De kans op een opstopping is dus groter, vooral omdat ook de kans op een ongeval toeneemt. En als er een file ontstaat, zal door de voorzichtigheid van de bestuurders de ruimte tussen elke auto groter zijn dan bij droog weer. Bij een gelijk aantal auto's zijn de files dus talrijker, langer en duurt het langer om ze op te lossen. In stedelijke omgeving geldt dezelfde redenering, maar in mindere mate. De zichtbaarheid verandert namelijk niet veel, het risico is laag, het gevaar op slippen minder groot. Waarom lijken files dan zo vaak voor te komen in steden bij regenachtig weer? Omdat mensen niet nat willen worden en daarom meer de auto gebruiken dan bij goed weer!



Te snel rijden? Een boete is mogelijk, zelfs zonder radar.

In Brussel hebben sommige politiezones beslist om art. 10.1 van het verkeerswetboek strikt toe te passen. Daarin is bepaald dat "Elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid

van andere weggebruikers, in 't bijzonder de meest kwetsbaren, de weersomstandigheden, de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de staat en de lading van zijn voertuig; zijn snelheid mag geen oorzaak zijn van ongevallen, noch het verkeer hinderen."

Het is dus perfect mogelijk om een persoon die te snel rijdt te bestraffen, zelfs als hij of zij niet geflitst is. Hetzelfde geldt als agenten, bijvoorbeeld per fiets, van mening zijn dat de bestuurder zich niet aan de weersomstandigheden of de verkeersdichtheid aanpast. De boete is niet afhankelijk van de snelheid, maar staat vast: 116 euro voor iedereen!



2 miljoen P-V's voor snelheidsovertredingen in de eerste helft van het jaar

In de eerste helft van 2019 waren er volgens de cijfers in het rapport van de federale politie meer dan 2 miljoen snelheidsovertredingen. Dit is het hoogste aantal ooit. Er werden 2.066.930 P-V's uitgedeeld tegenover 1.927.763 P-V's een jaar eerder op hetzelfde moment. De meeste inbreuken werden geregistreerd in Vlaanderen, met 1.494.324 (+7,7%), waarvan bijna een derde alleen al in de provincie Antwerpen (419.696). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de stijging die in 2019 werd opgetekend, vrij duidelijk, met een totaal aantal van 142.226 snelheidsovertredingen. In Wallonië is het eerder een status quo (+0,7%), namelijk 430.375 P-V tegenover 427.315 een jaar eerder. In het zuiden van het land worden vooral in Henegouwen te hoge snelheidsovertredingen bestraft

(123.627 boetes). Dit is een logisch gevolg omdat het de grootste bevolking heeft (1,3 miljoen). Met minder dan 500.000 inwoners komt de provincie Namen op de tweede plaats (121.048 overtredingen). In Luik, met een bevolking van 1,1 miljoen inwoners, werden slechts 95.065 overtredingen vastgesteld.



De overschakeling naar de wintertijd is de start van een risicovolle periode.

Van oktober tot november stijgt het aantal letselongevallen met voetgangers in de avondspits met 34%. Het aantal zwaargewonde en doden bij voetgangers neemt zelfs met 66% toe. Er zijn dus niet alleen meer ongevallen, ze zijn ook twee keer zo ernstig. Zo stellen we 15 doden per 1.000 letselongevallen vast in oktober, tegenover 31 doden per 1.000 ongevallen na de verandering van het uur. Het is aannemelijk dat de impactsnelheid bij botsingen hoger

ligt na de verandering van het uur omwille van de verminderde zichtbaarheid. Sommige bestuurders zien de voetganger niet en remmen later of helemaal niet. Natuurlijk is het ook zo dat trajecten die normaal gezien in het licht gebeuren, nu in schemering of in het donker afgelegd worden. Twee ongevalstypes doen zich voor wanneer een bestuurder een voetganger aanrijdt die binnen de bebouwde kom oversteekt. Het eerste is dat een voetganger oversteekt op een brede straat met verschillende stroken per richting. Hij doet op of vlakbij een oversteekplaats. De geparkeerde of stilstaande voertuigen hinderen de zichtbaarheid van zowel de voetganger als de bestuurder. De voetganger kijkt niet goed om zich heen. De bestuurder ziet de voetganger niet of te laat om nog plots te kunnen uitwijken. Bij het tweede ongevalstype merkt de bestuurder de voetganger wel op, hoewel die vaak niet reglementair oversteekt. De automobilist is echter al te zeker over zijn voorrang en anticipeert niet op de overstekende voetganger. De omgekeerde situatie komt eveneens vaak voor bij ongevallen met een voertuig dat naar links of rechts afdraait: de voetganger merkt het voertuig op, maar gaat ervan uit dat de bestuurder de voorrangsregels zal naleven. De voetganger houdt er dus geen rekening mee dat de bestuurder hem mogelijk niet heeft opgemerkt omdat die zijn aandacht afgeleid was door andere zaken.



Bron: Tous à pied



Kijkfiles zijn goed voor 15% van onze verkeersopstoppingen

Telkens er zich een ernstig ongeval voordoet op onze snelwegen lijken kijkfiles aan de overzijde onvermijdelijk. Wat zijn de gevolgen van dergelijke bijkomende files? De laatste jaren merken we meer en meer dat dergelijke kijkfiles veranderen in 'film-files'. Van op afstand lijkt het bizar; eens zelf in de situatie, lijkt het voor veel mensen een 'normaal' gedrag. Wat maakt dat mensen zo'n gedrag stellen?

Ongevallen

Een ongeval, zwaailichten in alle kleuren, mensen op de overzijde van de snelweg... het trekt onmiddellijk onze aandacht en dat is maar goed ook. Dergelijke zaken wekken bij ons allen de indruk dat er een gevaar dreigt en dat we 'voorzichtig' moeten zijn. Automatisch gaan de meeste mensen wat vertragen. Hoe meer we 'geboeid' geraken door hetgeen er gebeurt, hoe meer we zullen vertragen omdat onze aandacht niet meer of veel minder op het verkeer zelf is gericht. Het zijn juist deze vertragingen die zorgen voor filevorming.

Filevorming is op zich een risico, zeker als ze plots en onverwachts optreden. Amerikaans onderzoek stelde vast dat 16% van de ongevallen op snelwegen veroorzaakt werden door dergelijke kijkfiles.

26 kilometer kijkfile per dag

Kijkfiles zijn voor een groot deel verantwoordelijk voor extra congestie. In Nederland spreekt men van ongeveer 15% van de congestie veroorzaakt wordt door dergelijke kijkfile. Een extrapolatie van dit cijfer naar België is plausibel in die zin dat we net zoals Nederland in dezelfde mate met congestie te maken hebben. In België zijn de klassieke files tussen de 100 en 250 kilometer lang. In de spits is de file gemiddeld 175 kilometer. Dat wil zeggen dat elke dag, ongeveer 26 kilometer 'kijkfile' te wijten is aan onze nieuwsgierigheid.

Economische schade

Files veroorzaken ook economische schade. Volgens de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OECD) komt dit overeen met 1 à 2% van het BBP (Bruto Binnenlands product).

INRIX, wereldleider op het vlak van verkeersinformatie, schat de kostprijs van onze files tegen 2025 op 8 miljard euro per jaar.

Als we ook daar ons baseren op de Nederlandse schatting dat 15% voor rekening is van de kijkfiles gaat het over ongeveer 1

miljard euro per jaar aan verloren brandstof, autogebruik, werkuren die niet gepresteerd worden door de kijkfiles.

Hulpdiensten

Ook de hulpdiensten lijden onder kijkfiles. In een enquête van het Duitse Rode Kruis bleek dat 80% van de interventies door een ziekenwagen op de autosnelweg een kijkfile de aanrijtijd vertraagde met ongeveer 5 minuten. Een beperkte vertraging, maar die in sommige situaties cruciaal kan zijn.

De gevaren herkennen...

Eén van de kernvaardigheden van rijden, is het scannen van de omgeving en het detecteren en interpreteren van mogelijke hazards. Zwaailichten, een ongeval, mensen op de rijbaan, vertragend verkeer, ... zijn belangrijke hazards en kunnen duiden op een mogelijk direct risico. Het is dan ook normaal (en noodzakelijk) dat we onze aandacht minstens gedeeltelijk richting op dergelijke elementen.

maar er niet bij blijven stilstaan

Het probleem ontstaat wanneer we te lang onze aandacht op een dergelijk gebeuren vestigen. Die natuurlijke drang is er wel en wordt door twee fundamentele zaken gevoed. Enerzijds zijn we nieuwsgierig en 'zien' we graag wat er allemaal gebeurt. Anderzijds is ons brein zo ingesteld dat we willen leren van gevaren en dus moeten we goed kijken wat er allemaal gebeurt... Maar beide elementen hebben geen enkele waarde in een dergelijke situatie. Het zijn in deze 'nutteloze' gedragingen.

Onderzoek met eye-tracking toestellen in de Verenigde Staten geeft aan dat het kijken naar een ongeval gemiddeld 12 seconden duurt. M.a.w. 12 seconden dat we onvoldoende met het verkeer zullen bezig zijn, en die kunnen leiden tot ernstige gevolgen

Filmen

En de laatste jaren zien we dat meer mensen foto's of films willen maken van het ongeval.

Waarom?

Deels komt dit omdat de smartphone op een zeer eenvoudige manier deze zaken kan doen, zonder al te veel moeite. Deze beelden wisselt men graag uit met vrienden en kennissen, al of niet op een publiek platform. Het lijkt alsof we een 'bewijs' willen leveren van onze ervaringen, en beelden vertellen altijd meer dan woorden. Op dat vlak lijkt er een soort van opbod te ontstaan: we willen allemaal met de meest 'indrukwekkende' beelden komen die we liefst zelf meegemaakt hebben als toeschouwer weliswaar. Het begint met de home-movies van kleine 'ongevalletjes' van familieleden of kennissen en het gaat verder naar een climax van grote rampen. Bepaalde media spelen daar ook op in en vragen expliciet beelden van dergelijke feiten aan getuigen – al of niet met betaling.

Ook al zullen velen zeggen dat men het doet vanuit een zekere zorg en bekommernis om, voor anderen zal het eerder een vorm van zelfaffirmatie zijn.

Tenslotte, zeker als mensen deze beelden verspreiden via facebook, instagram of een andere vorm van sociale media, moeten ze wel bedenken dat ze op z'n minst inbreken

op de privacy van anderen. De politie van Bavaria verwoordde het zo op hun website: "Hoe zou jij je voelen als je het overlijden van een familielid of een hechte vriend ontdekt via de sociale media?".



Kunnen we kijkfiles voorkomen?

Calamiteitenschermen

In juni 2013 keurde de toenmalige Vlaamse regering een resolutie goed voor het gebruik van 'calamiteitenschermen'. Dit zijn manshoge schermen die men rond een ongevalsscene vrij snel kan opbouwen om zo de inblik in het ongeval tegen te gaan. Uiteraard zullen deze schermen opgemerkt worden en zal initieel de aandacht van de bestuurder getrokken worden, met als gevolg toch een lichte vertraging of risico op kleine incidenten. Het onderzoek met de eye-tracker heeft echter aangetoond dat de gemiddelde duur dat men wegwijkt van het verkeer slechts 4 seconden (ipv 12) bedraagt, wat de kans op een echte kijkfile en eventuele ongevallen serieus doet afnemen. Ook in de UK werd reeds lang aangetoond dat dergelijke schermen een positieve invloed hebben op de voortgang van het verkeer.

Het plaatsen van een calamiteitenscherm (al naargelang het systeem) is op zich een bijkomende opdracht en neemt ook wel tijd in beslag. Telkens dient dan ook te worden afgewogen of het de moeite waard is.

Structureel kan men werken met brede middenberm waarom een vast scherm of een rij struiken en bomen staat – wat een milieuvriendelijke oplossing is en eenzelfde effect heeft.

Confrontatie

De confrontatietechniek van de Duitse politieagent die een 'fotograaf' meenam naar de kern van het ongeval en hem duidelijk wees op het ongepaste en mensonterende gedrag, is effectief voor die persoon in kwestie, maar kan natuurlijk moeilijk als een standaardinterventie gebruikt worden. Maar een dergelijke confrontatie regelmatig in de media verspreiden, kan misschien mensen doen nadenken. Uiteindelijk heeft dit gedrag alles te maken met hoe wij denken over omgaan met andere mensen en ons niveau van moreel denken, en dat is moeilijker om te veranderen of te sturen.

Ludo KLUPPELS



Grote stijging van het aantal ongevallen onder invloed van alcohol bij wedstrijden van de Rode Duivels op het vorige WK

In september vierden onze Rode Duivels hun rentree op het internationale niveau. Voor deze gelegenheid heeft Vias institute de verkeersongevallen geanalyseerd op de wedstrijddagen van de Rode Duivels tijdens het WK vorig jaar. Niet alleen lag het aantal ongevallen veel hoger op deze dagen, maar er was vooral een stijging van het aantal ongevallen waarbij een bestuurder onder invloed van alcohol betrokken was.

Meer ongevallen voor en na de wedstrijden, minder tijdens

De meeste bestuurders hebben begrepen dat alcohol en rijden niet samengaan, ook niet bij voetbalwedstrijden. Toch zijn er nog steeds mensen die de boodschap niet begrepen hebben. Zo toont een nieuwe analyse van Vias institute aan dat het aantal ongevallen met doden of gewonden stijgt op dagen dat onze nationale ploeg speelt. In het bijzonder het uur voor de wedstrijd en de uren na de match. Tijdens de matches stellen we abnormaal weinig ongevallen vast, maar die daling kan de stijging van voor en na de wedstrijd niet compenseren.

De vergelijking tussen de 7 wedstrijddagen van de Belgen op het WK vorig jaar en gelijkaardige dagen van 2018 zonder wedstrijd toont aan dat gemiddeld het aantal ongevallen met doden en gewonden:

- Stijgt met 26% voor de wedstrijden;
- Daalt met 24% tijdens de wedstrijden;
- Verdubbelt in het uur vlak na de wedstrijd en daarna langzaam daalt in de uren erna. De stijging van het aantal ongevallen laat zich toch nog voelen tot 8 uur na de wedstrijd.

De stijging van het aantal ongevallen voor en na de matches kan dus voor een stuk

verklaard worden door een toename van het verkeer door de matches van de Rode Duivels. Heel wat supporters gaan immers kijken bij vrienden of ergens op een groot scherm. De supporters zijn onbezorgd en respecteren bepaalde regels minder, zeker na afloop van een gewonnen wedstrijd.

Meer ongevallen onder invloed van alcohol op wedstrijddagen

Andere conclusie van de studie: op wedstrijddagen van de Rode Duivels waren er

ook voor de wedstrijd en na de wedstrijden meer ongevallen met een bestuurder onder invloed. Zo waren 16% van de ongevallen in het uur voor de match met een bestuurder onder invloed van alcohol tegenover 5% op dagen zonder wedstrijd.

Ook na de wedstrijd zien we dezelfde tendens. Zo was bij 19% van de ongevallen die gebeurden in het uur na de match een bestuurder betrokken die te veel gedronken had. Op gewone dagen is dat 11%. Dit effect van een verhoging van het percentage bestuurders onder invloed die betrokken zijn bij een ongeval merken we tot 4 uur na de wedstrijd.

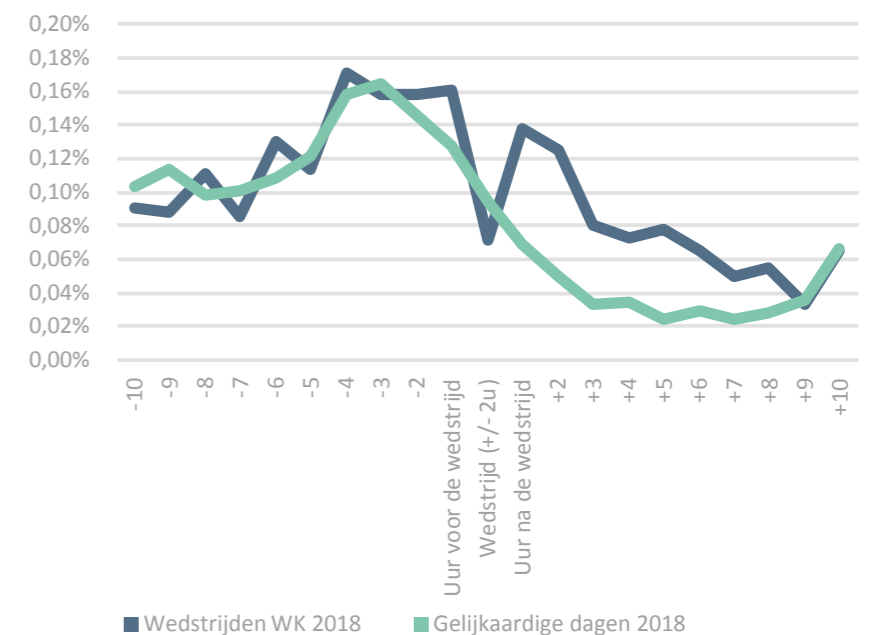
Conclusie

Het is logisch dat er gefeest wordt bij wedstrijden tijdens het WK voetbal, zeker als de Rode Duivels spelen. De statistische analyse van Vias institute toont aan sommige bestuurders de neiging hebben om de elementaire verkeersveiligheidsregels te vergeten. Dat leidt tot een stijging van het aantal ongevallen, en dan vooral met bestuurders onder invloed van alcohol. Het is dan ook zeer belangrijk dat de boodschap van de BOB-campagne heel het jaar door gerespecteerd wordt. Dat geldt natuurlijk ook bij sportwedstrijden.

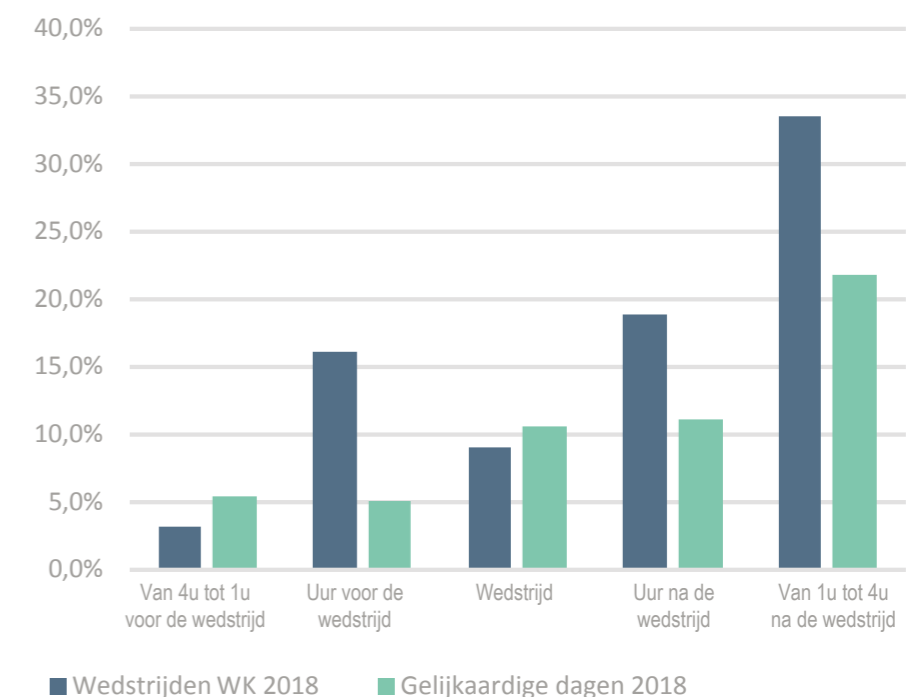
Benoit GODART



Gemiddeld aantal letselongevallen per uur (aandeel van het jaarlijks totaal aantal ongevallen)



Aandeel letselongevallen met minstens één bestuurder onder invloed



Belangrijkste wijzigingen aan het verkeersreglement

Integraal groen

Bij integraal groen of 'vierkant' groen voor fietser (en/of voetgangers) krijgen de fietsers tegelijk groen licht in alle richtingen, terwijl alle gemotoriseerd verkeer op dat moment rood licht heeft. Het is dus onmogelijk om op die manier conflictsituaties te krijgen tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare weggebruikers. Voor de toepassing van integraal groen voorziet het verkeersreglement nieuwe verkeerslichttellen. Integraal groen is niet mogelijk op elk kruispunt en mag niet toegepast worden voor bromfietsen. Belangrijk is dat het om een goed overzichtelijk kruispunt gaat, waar een belangrijke stroom aan kwetsbare weggebruikers passeert. Door dit principe van vierkant groen toe te passen wordt de wachttijd voor gemotoriseerd verkeer langer. Het is belangrijk dat goed bekeken wordt dat dit niet leidt tot sluipverkeer of meer roodlichtnegatie.

1,5 meter zijdelingse afstand tot fietsers buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom moeten de bestuurders bij het inhalen van auto's of motorfietsen voortaan een zijdelingse afstand laten van ten minste 1,50 meter tot fietsers en bromfietsers. Voorheen was die afstand 1 meter. In de praktijk is het niet zo makkelijk voor de politie om deze regel te handhaven. Vooral symbolisch is deze maatregel van groot belang. Het geeft duidelijk aan dat om de fietsers beter te beschermen voldoende zijdelingse afstand houden belangrijk is. Als je te kort langs een fietser inhaalt, kan je hem mogelijk raken of kan hij door de luchtverplaatsing zijn evenwicht verliezen. Binnen de bebouwde kom blijft de wettelijk verplichte zijdelingse afstand minimum 1 meter.

Drie- en vierwielers met een breedte van maximum 1 meter worden gelijkgesteld met fietsen

Drie of vierwielers met een breedte van maximum 1 meter mogen vanaf nu alles wat een fietser ook mag. Deze maatregel werd in de pers al te vulgariserend uitgelegd als 'nieuwe regels voor bakfietsen'. De term bakfiets bestaat niet in de Belgische wegcode. Het is een driewielig of vierwielig rijwiel. Als deze voertuigen niet breder zijn dan 1 meter, gelden voortaan dezelfde regels als voor alle andere fietsers. Zo mogen ze bijvoorbeeld vanaf nu dus ook in tegenrichting rijden in éénrichtingsstraten als dat toegelaten wordt door een verkeersbord of een schoolstraat inrijden.

Speed pedelecs mogen met twee naast elkaar

De snelle elektrische fiets (of speed pedelec) heeft een maximumsnelheid van 45 km/u. Maar die snelheid halen ze zelden. De meeste gebruikers halen snelheden van gemiddeld tussen de 33 à 34 km/u, ongeveer evenveel als dat van een goed getrainde wielertoerist. Vanaf nu mogen gebruikers van een speed pedelec ook met twee naast elkaar rijden. Dit zorgt ervoor dat gebruikers makkelijker met elkaar kunnen communiceren als ze hiermee samen naar het werk rijden.

Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen mogen voortaan 25 km/u

Monowheels, segways en elektrische steps behoren allen tot de categorie van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen. De regels zijn dezelfde als voor fietsers. Enkel als ze stapvoets rijden (minder dan 6km/u), mogen ze op het voetpad en gelden voor hen de regels van voetgangers. Maar dat is sterk af te raden aangezien het quasi onmogelijk is om met een elektrisch aangedreven voertuig zo traag te rijden. De plaats van deze toestellen

is dus op het fietspad of op de rijbaan als er geen fietspad is. De maximale snelheid is nu vastgelegd op 25km/u, ten opzichte van 18km/u vroeger. Met deze verhoging is de Belgische regelgeving meer in lijn met de Europese regels. Een helm dragen is niet verplicht, maar wel sterk aan te raden.

Toegang tot schoolstraten aangepast

De toegangsvoorwaarden tot schoolstraten worden aangepast. Naast voetgangers krijgen alle rijwielen (dus ook die met 3 en 4 wielen) en speed pedelecs voortaan toegang. Het uitrijden van schoolstraten is in principe toegelaten voor alle motorvoertuigen.

Rechtsaf door rood ook door verkeerslicht

Het verkeersbord B22, dat toelaat dat je met je fiets rechtsaf mag slaan bij een rood licht, is al enkele jaren in sommige grote steden te zien. De wetgever biedt nu ook de mogelijkheid dat er gebruik gemaakt wordt van een verkeerslicht dat rechtsaf door rood toelaat. Agentschap Wegen en Verkeer heeft al aangekondigd deze verkeerslichten in Vlaanderen op welbepaalde kruispunten te gaan installeren.

Fietsers mogen tot 10 jaar op het trottoir rijden

Jonge fietsers van minder dan 10 jaar (in plaats van minder dan 9 jaar) mogen de trottoirs en de verhoogde bermen gebruiken. De grootte van de fietswielen is niet langer een criterium.

Zebepad verplicht gebruiken als dat binnen de 20 meter ligt

Elke voetganger moet verplicht gebruik maken van een oversteekplaats als die binnen de 20 meter van hem ligt. Die afstand was tot voor kort 30 meter.

Stef WILLEMS

Kwetsbare weggebruikers beter beschermd door het verkeersreglement

Bij het begin van de zomer zijn er een aantal wijzigingen aan het verkeersreglement van kracht geworden. Ze hebben vooral als doel de kwetsbare weggebruikers beter te beschermen. Een van de meest opvallende nieuwe regels is dat het principe integraal groen nu een wettelijke basis heeft gekregen. Op bepaalde kruispunten zal het nu mogelijk zijn om alle fietsers en/of voetgangers tegelijk groen licht te geven in alle richtingen, terwijl op dat moment alle gemotoriseerd verkeer rood licht krijgt.

De wegcode wordt voortdurend geactualiseerd en aangepast aan nieuwe vormen van mobiliteit. Zo werden bij het begin van de zomer weer een aantal nieuwe verkeersregels opgenomen. Deze moeten vooral dienen om de situatie voor kwetsbare weggebruikers te verbeteren, maar daarnaast moeten deze wijzigingen ook helpen om de actieve vormen van mobiliteit verder aan te moedigen. Dat is nodig als we mensen uit de wagen willen verleiden naar andere vervoersmiddelen.





14 verkeersongevallen per dag waarbij een senior gewond raakt of sterft

Elke dag gebeuren in ons land gemiddeld 14 letselongevallen waarbij een weggebruiker boven de 65 jaar gewond raakt of sterft. In bijna de helft van de gevallen gaat het om een voetganger of fietser. Sinds 2015 is het aantal senioren dat gewond raakte met een ongeval met een elektrische fiets zelfs verdubbeld. Er wordt met een elektrische fiets door senioren evenveel kilometers afgelegd als met de gewone fiets en de bus samen, zo blijkt uit een analyse van Vias institute.

Terwijl de afgelopen tien jaar het aantal letselongevallen daalde met bijna een vijfde (-19%) steeg het aantal letselongevallen bij de personen ouder dan 65 jaar met 3%. In totaal waren er vorig jaar 4962 weggebruikers van 65 jaar of ouder die gewond raakten in ons verkeer. Dat zijn er ongeveer 14 per dag. Sinds 2009 is het aandeel van de senioren in het totaal aantal dodelijke verkeersslachtoffers gevoelig gestegen. Toen ging het om 1 op de 5 verkeersdoden (19%), momenteel gaat het over meer dan 1 verkeersdode op 4 (28%). In 2018 kwamen zo 169 personen ouder dan 65 jaar om het leven.

Vorig jaar kwamen per miljoen inwoners in ons land 53 mensen om het leven in het verkeer, bij de senioren waren er dat 79.

Het verhoogd risico bij oudere weggebruikers is vooral te wijten aan hun verhoogde kwetsbaarheid. Bij oudere mensen breken de botten gemakkelijker en verwondingen genezen moeilijker. Een zelfde impact dan bij een jonger persoon heeft dus ernstigere gevolgen.

Een derde van de zware ongevallen met een autobestuurder boven de 65 jaar wordt daarentegen veroorzaakt door een medisch probleem: hartinfarct, flauwvallen door een te laag bloedsuikergehalte, desoriëntatie, etc

Bijna de helft van de slachtoffers was te voet of met de fiets

44% van de slachtoffers bij de senioren was bestuurder of passagier in een wagen. Daarnaast maken voetgangers en de fietsers bijna de helft uit van de slachtoffers bij de senioren (47%). Bij de gebruikers van de elektrische fiets noteren we in absolute cijfers zelfs een verdubbeling van het aantal slachtoffers op een elektrische fiets



sinds 2015 (van 209 naar 414). Dat gaat dan nog enkel maar over de geregistreerde slachtoffers. Want veel ongevallen met een elektrische fiets zijn enkelzijdige ongevallen waarbij er geen tegenpartij betrokken is. De slachtoffers gaan daarbij vaak rechtstreeks naar het ziekenhuis zonder dat de politie het ongeval kan registreren. Het aantal slachtoffers bij de senioren neemt ook opvallend toe bij de motorrijders. Sinds 2009 is het aantal slachtoffers met een motorfiets met zelfs 168% toegenomen.

De mobiliteit van de senioren: de elektrische fiets in opmars.

Dat er steeds meer ongevallen met de elektrische fiets gebeuren heeft uiteraard ook te maken met het toegenomen gebruik van dit vervoersmiddel. Op basis van verplaatsingscijfers van Vias institute bij meer dan 3000 Belgen blijkt dat 7% van alle afgelegde kilometers van senioren afgelegd wordt met een elektrische fiets. Dat percentage is even hoog als het percentage kilometers die met een gewone fiets...en de bus samen worden afgelegd. In totaal wordt 11% van alle kilometers door senioren met de fiets (zowel elektrisch als klassieke fiets) afgelegd en 8% te voet. 19% van de afgelegde kilometers in het verkeer door senioren wor-

den dus op een actieve manier afgelegd. Bij de gemiddelde volwassen populatie in ons land is dat maar 12%. Toch blijft ook bij de senioren de auto het vervoersmiddel waarmee ze meer dan de helft (56%) van hun kilometers afleggen.

Minder ver met de wagen, meer kilometers met de elektrische fiets.

Senioren leggen gemiddeld genomen per dag 32 kilometer af met de wagen. Dat is beduidend minder dan de modale volwassen Belg, die 45 kilometer per dag met de wagen aflegt. De elektrische fiets wordt niet alleen meer gebruikt door senioren, ze leggen er ook gemiddeld 21 kilometer per dag mee af. Dat is ook bijna 4 kilometer meer dan de gemiddelde volwassene die 17 kilometer per dag met zijn elektrische fiets rijdt.

1 op de 7 senioren maakt geen enkele verplaatsing

Uit onze cijfers blijkt duidelijk dat de dagelijkse mobiliteit bij de senioren lager ligt dan die van de modale Belg. De Belg legt gemiddeld 76 kilometer per dag af. Voor senioren is dat gemiddeld 33 kilometer. 1 op de 7 senioren (14%) in ons land maakt dagelijks

zelfs geen enkele verplaatsing en blijft dus de hele dag thuis. Bij de totale volwassen populatie is dat 1 op de 12 personen (8%).

Conclusie

De verkeersveiligheid van senioren wordt een steeds belangrijker probleem binnen de verkeersveiligheid. Zo neemt het aantal gebruikers van de elektrische fietsen bij de senioren toe. Ze rijden er mee over langere afstanden en vaak tegen hogere snelheden. Alle vormen van actieve mobiliteit bij senioren moeten zeker ondersteund worden. Zo moet de overheid verder investeren in veilige en voldoende brede fietspaden, maar moet er ook ingezet worden op een goede sensibilisering naar de senioren. Daarbij moet zeker aandacht zijn voor het gevaar van de dode hoek (zowel voor, achter als aan de zijkant bij vrachtwagens) en het promoten van het dragen van de fietshelm of andere beschermende kledij. Het volgen van een cursus bij de eerste aankoop van een elektrische fiets is aan te raden. Oudere motorgebruikers moeten ook stilstaan bij het feit dat ze door het ouder worden aan fysiek vermogen verliezen. Ze moeten daarom overwegen om naar een minder krachtige motor over te stappen die ze makkelijker onder controle kunnen houden.

Stef WILLEMS



Terug naar school: vrijdagavond is het grootste risicomoment

Uit een nieuwe statistische analyse van Vias blijkt dat meer dan 4 op de 10 kinderen en jongeren die betrokken waren bij een letselongeval, op weg waren van of naar school. Terug van de school naar huis gaan is 1,5 keer gevaarlijker dan het traject naar de school. Hoe verder de week vordert, hoe hoger het risico op een ongeval. Zo zijn er 61% meer slachtoffers op vrijdagavond dan op maandagochtend. Nu het nieuwe schooljaar voor de deur staat, geven we graag enkele nuttige tips mee.

Vrijdagavond, een risicomoment

Bijna de helft (44%) van de kinderen en jongeren die betrokken waren bij een letselongeval, waren op weg van of naar school. In totaal gaat het over meer dan 15.000 slachtoffers de afgelopen jaren op een totaal van 35.000. Gemiddeld zijn er elke schooldag 17 kinderen of jongeren die betrokken geraken in een verkeersongeval op weg naar of van school. Bovendien zijn er 50% meer slachtoffers bij de terugrit van school dan op weg naar de school. Hoe verder de week vordert, hoe groter het risico op een ongeval, met een piek op vrijdagavond. We stellen 61% meer slachtoffers vast op

een vrijdagavond dan op een maandagochtend. De vermoeidheid en het feit dat iedereen blij is dat de schoolweek achter de rug is, spelen hierbij zeker een rol. Ook op woensdagmiddag is het risico groter. Alle kinderen verlaten de school dan op hetzelfde moment. Dat brengt meer verkeer met zich mee en ongebruikelijke interacties met andere weggebruikers op dat uur.

Aantal slachtoffers 3-18 jaar per uur, tussen 2014 en 2018 Tijdens de uren op weg naar of van school

	Ochtend	Middag	Avond
Maandag	291	108	400
Dinsdag	302	96	431
Woensdag	281	398	
Donderdag	319	105	449
Vrijdag	289	136	469

Stijging risico op ongeval het grootst op 12 jaar en op 16 jaar

Algemeen zien we dat het aantal slachtoffers sterker begint te stijgen vanaf de leeftijd van 12 jaar. Dit is typisch een leeftijd waarop veel kinderen zelfstandig naar school beginnen te gaan. Het is dus absoluut belangrijk om hen goed voor te bereiden op dit moment.

Op de leeftijd van 16 jaar is er een nieuwe piek in het aantal ongevallen. De jongeren schakelen op dat moment vaker over op andere vervoersmodi (zoals bv bromfiets) en ze nemen vaker risicovol gedrag aan, ook ten opzichte van andere weggebruikers.

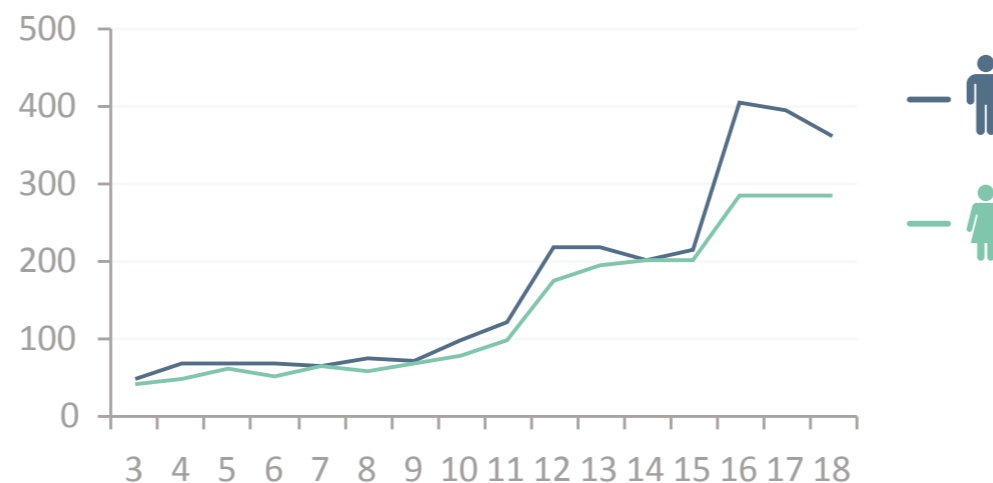
Net zoals bij alle verkeersslachtoffers zien we ook bij kinderen dat jongens vaker betrokken raken in een verkeersongeval. Op

16 jaar is het risico voor jonge mannen 40% hoger dan voor een jong meisje. In Wallonië zitten 40% van de slachtoffers tussen 3 en 18 jaar op weg naar school als passagier in de wagen (32%). Dat is 3 keer meer dan in Brussel en in Vlaanderen. In Brussel is het vooral als voetganger (61%) dat de kinderen/jongeren slachtoffer worden van een ongeval. In Vlaanderen is dat in de helft van de ongevallen als fietser (49%).

Vanaf welke leeftijd zelfstandig naar school?

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, het verkeer (druk of rustig, snel of traag), 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. Het is dus belangrijk dat de route naar school goed bestudeerd en inge oefend is vooraleer je kind alleen op pad te sturen.

Benoit GODART



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 zebraapad

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.

Steeds meer bestuurders rijden rond met een alcoholslot

Ondanks de sensibilisering en de verhoging van de pakkans hebben nog te veel bestuurders hun les niet geleerd dat drinken en rijden niet samengaat. Elke dag gebeuren in ons land 11 ongevallen met gewonden of doden waarbij een bestuurder te veel gedronken heeft. Sinds 1 juli 2018 werd de wetgeving daarom strenger en moet in bepaalde gevallen de rechter verplicht een alcoholslot opleggen. Tegen het einde van het jaar zullen ongeveer 500 bestuurders in ons land verplicht met zo'n toestel rondrijden.

In 2018 gebeurden nog 4011 ongevallen met doden en gewonden waarbij een bestuurder betrokken was die te veel gedronken had. Dat zijn er ongeveer 11 per dag. Om het fenomeen van drinken en rijden strenger te bestraffen is sinds 1 juli 2018 een nieuwe wetgeving van kracht die het alcoholslot in bepaalde gevallen verplicht.

Als je binnen de 3 jaar twee keer betrapt wordt met minstens 1,2 ‰ en ook bij een alcoholgehalte vanaf 1,8 ‰ is een alcoholslot in principe altijd verplicht.

In het geval van recidive is er bovendien naast een alcoholslot, steeds eerst een verval van recht tot sturen van 3 maand dat gekoppeld is aan herstelonderzoeken (medisch, psychologisch, theoretisch en

praktisch). Bij een eerste betrapping bij een hoge alcoholconcentratie vanaf 1,8 ‰ kan de rechter beslissen om van de verplichting van het alcoholslot af te zien. Hij moet dit wel expliciet motiveren. In dat geval zal de rechter de bestaande regels voor straffen toepassen. De boetes bedragen dan tussen 1.600 tot 16.000 euro en er is al dan niet een verval van het recht tot sturen. In het geval van onvrijwillige doodslag is er een verplicht verval van recht tot sturen, gekoppeld aan herstelonderzoeken.

Een alcoholgehalte van 1,8 ‰ komt trouwens overeen met 8 à 11 glazen alcohol op een korte periode van 2 uur. Dit leidt tot een zware staat van dronkenschap en een gedrag dat totaal ongepast is om met de wagen te rijden. Zelfs met een alcoholgehalte van 1 ‰ is de meerderheid van de mensen dronken. Mensen met een alcoholgehalte boven de 1,5 ‰ hebben ongeveer 200 keer meer kans om te sterven in een ongeval dan zij die nuchter zijn.

Ongeveer 500 bestuurders tegen het einde van het jaar met verplicht alcoholslot

Begin september van dit jaar reden in ons land ongeveer 150 bestuurders met een verplicht alcoholslot rond, maar de verwach-

ting is dat eind dit jaar de kaap van de 500 gehaald wordt. Vias institute zorgt voor het verplichte omkaderingsprogramma dat bij het alcoholslot hoort.

De laatste maanden worden steeds meer alcoholsloten geïnstalleerd. Het duurde namelijk een tijdje vooraleer de eerste veroordeelde overtreeders zich konden aanmelden. Ze kregen namelijk vaak eerst nog een rijverbod voor enkele maanden opgelegd en moesten daarnaast hun herstelonderzoeken ondergaan. De personen die nu al met een alcoholslot rondrijden zijn nog maar de top van de ijsberg. Vele andere bestuurders zijn inmiddels al veroordeeld en de verwachting is dat de komende jaren er nog veel meer overtreeders met een alcoholslot moeten rondrijden.

Mannen tussen 40 en 54 jaar meest betrokken

In het algemeen blaast 1 bestuurder op 5 die boven de wettelijke limiet zit bij een controle boven de 1,8 ‰. Elk jaar lopen ongeveer 50.000 bestuurders tegen de lamp voor alcohol achter het stuur. We kunnen dus veronderstellen dat onder hen ongeveer 10.000 bestuurders een alcoholgehalte van meer dan 1,8 ‰ hebben.

De overtreeders die momenteel al een alcoholslot hebben, variëren in leeftijd tussen de 20 en 78 jaar en proportioneel is de grootste groep tussen de 40 en 55 jaar. Dat de leeftijd tussen 40 en 54 jaar een risicogroep is niets nieuws. In deze leeftijdsgroep stellen we het hoogste alcoholgehalte vast bij bestuurders die betrokken zijn in een letselongeval. 80% van alle bestuurders met een alcoholslot zijn trouwens mannen

Per leeftijdscategorie gemiddelde alcoholgehalte bij bestuurders betrokken bij een letselongeval in 2018

Leeftijd	Gemiddelde promillage
18-24	1,59
25-39	1,70
40-54	1,82
55+	1,59
alle leeftijden (vanaf 18 jaar)	1,70

Wat is een alcoholslot en hoe werkt het?

Om het voertuig te kunnen starten, moet de bestuurder altijd eerst blazen in het alcoholslot. Dat is verbonden met de starter van het voertuig. Het alcoholslot verhindert dat het voertuig kan starten als het alcoholgehalte boven de 0,2 ‰ is. Het toestel registreert alle gegevens: het alcoholgehalte in de adem, het aantal pogingen dat ondernomen is om te blazen en de momenten waarop de bestuurder heeft geblazen. Om te vermijden dat er mee kan gefraudeerd worden, is het toestel zo geprogrammeerd dat de bestuurder op verschillende momenten tijdens zijn rit opnieuw moet blazen. Dat is zo vlak na zijn vertrek en dan ad random op verschillende momenten tijdens zijn traject. Hij heeft telkens 15 minuten om zijn voertuig op een veilige plaats te parkeren en de test opnieuw uit te voeren. Het blazen in het toestel vergt ook een specifieke techniek die aangeleerd wordt wanneer het toestel geïnstalleerd wordt.

Hoeveel kost het?

De totale kost (het omkaderingsprogramma, de installatie en het gebruik van het

alcoholslot) situeert zich rond de 3.700 € voor het eerste jaar. Daarna nemen relatief gezien de kosten af. De rechter kan beslissen om de kosten integraal of gedeeltelijk af te trekken van de boete. Ter herinnering: de boetes in het geval van veroordeling voor rijden onder invloed van alcohol schommelen tussen 1.600 € tot 16.000 €. In het geval van recidive kunnen ze zelfs oplopen tot 40.000 €.

Waaruit bestaat het omkaderingsprogramma?

Met het omkaderingsprogramma leert de kandidaat om zijn gedrag aan te passen. De focus ligt op het goed kunnen scheiden van alcoholgebruik en met de wagen rijden. Vias institute geeft aan de veroordeelde uitleg over het verloop van het programma, de kosten en de sancties bij het niet-respecteren van de voorwaarden.

De omkadering bestaat uit twee luiken. Langs de ene kant geven de vormingsmedewerkers instructies over het gebruik van het alcoholslot. Langs de andere kant sensibiliseren ze over de gevaren en gevolgen van rijden onder invloed van alcohol. Op geregelde tijdstippen worden al de blaaspogingen van het alcoholslot uitgelezen en geanalyseerd. Zo kan de begeleider detecteren als er toch pogingen zijn ondernomen om het voertuig te willen starten als de bestuurder gedronken had.

In dit geval kan de begeleider in een persoonlijk gesprek met de overtreder hem ook hiermee confronteren. De bedoeling van het omkaderingsprogramma bij het alcoholslot

is om er voor te zorgen dat er een permanente gedragswijziging tot stand komt bij de veroordeelde bestuurder.

Is het werkelijk effectief?

Volgens een nieuw rapport van Vias institute zorgt het alcoholslot ervoor dat de kans op recidive met 75% daalt. De studie toont aan dat het omkaderingsprogramma in eerste instantie onontbeerlijk is. Zonder dit programma hebben de bestuurders sneller kans om terug in hun oude gewoontes te vervallen. Toch besluiten veel bestuurders om hun alcoholslot aan te kopen en er ook mee rond te rijden nadat hun verplichte periode afgelopen is. Dit biedt voor hen en voor hun omgeving een extra zekerheid dat ze niet meer kunnen rijden nadat ze gedronken hebben.

Conclusie

Alcohol achter het stuur blijft een gigantisch probleem in ons land. Naast een voortdurende sensibilisering van elke bestuurder ongeacht de leeftijd, moet er ook ingezet worden op het verhogen van de pakkans. Bestuurders die gepakt worden, moeten uiteraard ook een gepaste straf krijgen.

Het alcoholslot is een effectieve maatregel om alcohol achter het stuur te bestrijden. Het zorgt er niet alleen voor dat het onmogelijk is om te rijden nadat een bestuurder gedronken heeft, maar door het bijkomende omkaderingsprogramma vergroot het ook de kans dat veroordeelden op lange termijn hun gedrag in positieve zin zullen aanpassen.

Stef WILLEMS





Lancering van een project om risicoplaatsen in Brussel in kaart te brengen

Mobiliteit is een belangrijke uitdaging in grote stedelijke centra en als gevolg daarvan ontstaan er voortdurend nieuwe micro-mobiele oplossingen. De elektrische step wordt steeds belangrijker in Brussel. Vandaag de dag vervangt 1 op de 4 ritten van dit nieuwe vervoermiddel een autorit. Het is daarom belangrijk om dit te bevorderen. In het kader van de projectoproep 'Smart Road Safety' van het Brussels Gewest hebben Vias institute, AloAlto en Lime recent een studie gelanceerd om in kaart te brengen waar de infrastructuur een probleem stelt. Daarnaast is er een academie opgericht om de gebruikers de juiste reflexen bij te brengen en hen aan bepaalde regels te herinneren.

26% van de verplaatsingen vervangt autorit

Volgens een nieuwe enquête van Brussel Mobiliteit vervangt 26% van de verplaatsingen met een elektrische scooter een autorit en 18% een taxirit. Een op de drie gebruikers van deelsteps (en zelfs 1 op de 2 voor regelmatige gebruikers) overweegt de aanschaf van eigen materiaal. Kortom, de elektrische step neemt een centrale plaats in onder de nieuwe micro-mobiele oplossingen en het

is belangrijk om deze te promoten om het autogebruik in grote stedelijke centra zoals Brussel te verminderen.

'Safer Cities' om de infrastructuur te verbeteren

De veiligheid van kwetsbare weggebruikers is voor een stuk afhankelijk van de kwaliteit van de infrastructuur waarover zij beschikken. In deze context heeft het Brussels Gewest een oproep tot het indienen van projecten met de titel 'Smart Road Safety' gelanceerd, waarop Vias, Lime en AloAlto hebben gereageerd.

Hoe werkt het in de praktijk?

Lime heeft 30 scooters uitgerust met een geconnecteerde drukknop die de geselecteerde gebruikers in 3 scenario's kunnen gebruiken:

- Eén druk op de knop = ongemakkelijke situatie. Op deze plaats is de infrastructuur niet comfortabel, maar niet gevaarlijk.
- Dubbele druk op de knop = onveilige situatie. De gebruiker meldt een gevaarlijke plaats.
- 3 seconden ingedrukt houden = ongeval of 'bijna-ongeval' (er een manoeuvre uitgevoerd om een ongeval te vermijden)

De gegevens worden verzameld, geanalyseerd en op het einde van het jaar aan het Brussels Gewest doorgegeven.

"First Ride": een academie voor veilig en verantwoordelijk rijden

Parallel aan dit project zullen Lime en Vias de bewustwording van deze nieuwe duurzame manier van verplaatsen blijven vergroten door de oprichting van de 'First Ride'-academie. Het doel van deze trainingen is om gebruikers van e-steps de juiste reflexen bij te brengen en hen te herinneren aan de regels van goed gedrag. Aan het einde van de sessie ontvangt de gebruiker een Lime helm en wordt hij uitgenodigd om het apparaat te testen op een beveiligd parcours onder toezicht van geautoriseerde trainers.

Volgens een enquête van Brussels Mobiliteit is meer dan 1 op 4 elektrische stepgebruikers zich er niet van bewust dat het verboden is om op trottoirs sneller te rijden als je sneller dan stapvoets rijdt. Naast enkele praktische adviezen om de gevaren van het verkeer beter te begrijpen, lijkt een herinnering aan de belangrijkste regels van het verkeersreglement daarom noodzakelijk. Dit is een van de doelstellingen van deze 'First Ride' academie.

Benoit GODART



Het aantal verkeersdoden is in de eerste 6 maanden van dit jaar gestegen

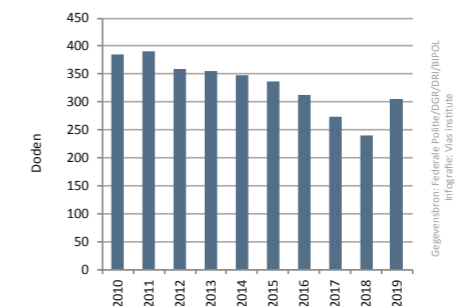
Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute zijn er in de eerste 6 maanden van dit jaar 306 doden gevallen in ons verkeer. Na 7 opeenvolgende jaren met een daling stijgen de cijfers terug naar ongeveer het niveau van 2016. Er vielen in totaal ook 48 fietsdoden. Nooit eerder waren er dat meer in ons land. In Brussel bleef het aantal dodelijke slachtoffers nagenoeg gelijk, maar voor Wallonië stelden we het slechtste resultaat sinds 2013 vast. In Vlaanderen is er na 4 jaar terug een stijging van het aantal verkeersdoden. In 2020 zal een nieuwe Staten-Generaal georganiseerd worden om een stand van zaken op te maken en om nieuwe maatregelen te nemen om deze negatieve tendens om te buigen.

Een beetje minder ongevallen, veel meer dodelijke slachtoffers

Het aantal verkeersdoden op onze wegen is fors gestegen tijdens de eerste 6 maanden van het jaar: +27% in vergelijking met dezelfde periode in 2018 (ofwel 306 doden in

plaats van 241). Deze stijging komt er na 7 jaar waar de cijfers nationaal telkens daalden. De balans nu is vergelijkbaar met die van 2016, toen er 313 doden waren in de eerste 6 maanden van het jaar.

Evolutie 2010-2019 van het aantal doden in België tijdens de eerste 6 maanden



Evolutie 2010-2019 van het aantal doden in België tijdens de eerste 6 maanden

Het aantal gewonden daalt daarentegen wel (van 23.524 naar 22.756, ofwel -3%), net zoals het aantal ongevallen (van 18.676 naar 18.116, ofwel -3%).



Stijging aantal verkeersdoden in Wallonië en Vlaanderen

Het aantal verkeersdoden bleef nagenoeg status quo in Brussel (van 9 naar 8 doden), maar is sterk gestegen in Wallonië (van 108 naar 146 doden, ofwel +35%). Het is al van 2013 geleden dat er nog zo veel verkeersdoden vielen in de eerste 6 maanden van een jaar op de Waalse wegen (151 toen). Ook in Vlaanderen zagen we een forse stijging (van 124 naar 152, ofwel +23%). Na 4 jaren met een daling, zien we nu terug een stijging van het aantal verkeersdoden in Vlaanderen.

Wat de letselongevallen betreft, zien we in Brussel een zeer kleine stijging (van 1.890 naar 1.909 ongevallen ofwel +1%). In Wallonië was er een lichte daling (van 5.267 naar 5.113 letselongevallen, ofwel -3%). In Vlaanderen was die daling zelfs nog iets groter. (van 11.519 naar 11.094 letselongevallen, ofwel -4%)

Sterke stijging in Antwerpen en Vlaams-Brabant

Het aantal verkeersdoden steeg in Vlaanderen opvallend in de provincies Antwerpen (van 29 naar 41 doden) en Vlaams-Brabant (van 10 naar 26 doden). Voor Vlaams-Brabant is dat het slechtste resultaat sinds 2015. In West-Vlaanderen was er een status quo (28 doden), in Oost-Vlaanderen een lichte stijging (van 28 naar 31 doden) en in Limburg zelfs een kleine daling (van 29 naar 26 verkeersdoden).

In Wallonië was er een grote stijging in Henegouwen (van 34 naar 50 doden) en in Luxemburg (van 10 naar 24 doden).

Het aantal letselongevallen daalde in elke Vlaamse provincie. In Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant was dat zeer lichtjes. In West-Vlaanderen (-5%), Antwerpen (-5%) was de daling veel forser. In Limburg daalde het aantal letselongevallen stevig (-8%).

Tendensen volgens het type weggebruiker

Nooit eerder meer fietsdoden

Bij de voetgangers noteerden we een stijging deze eerste 6 maanden van 33 naar 43 doden. Dat zijn er exact evenveel als in 2010. Sinds 2010 is er status quo van het aantal mensen dat te voet in het verkeer om het leven kwam. Voor de fietsers is de balans nog slechter. Het is de enige vervoerswijze waarin we op langere termijn een structurele stijging zien van het aantal dodelijke slachtoffers. Het aantal fietsdoden steeg in deze eerste 6 maanden nationaal van 40 naar 48. Dat is het hoogste aantal dat genoteerd werd sinds de start van de barometer. Vooral in Wallonië was de balans gitzwart. Er vielen 15 fietsdoden ten opzichte van gemiddeld 5 in de voorbije 10 jaar.

We stellen daarnaast ook een grote stijging vast van het aantal doden bij de auto-inzittenden (+26 doden van 113 naar 139 doden)

en de motorrijders (+21 doden, van 23 naar 44 doden). Bij de vrachtwagens is er vooral in Wallonië een grote stijging van 16 naar 31 doden. Nooit eerder lag dat aantal hoger.

Aantal ongevallen met een wagen op laagste niveau

Er is nationaal een lichte stijging van het aantal bromfietsongevallen (+3%). Het aantal letselongevallen daalt zowel bij de vrachtwagens (-10%), de bestelwagens (-6%) als de auto's (-5%). In Brussel waren er wel flink meer ongevallen met fietsers (+16%), net zoals in Wallonië (+4%). In Vlaanderen was er een status quo of daling voor alle soorten weggebruikers, behalve voor de bromfietsen (+6,1%).

2 keer meer doden tijdens weekendnachten

Het aantal dodelijke slachtoffers stijgt tijdens elke periode van de weg, maar vooral tijdens het weekend is die bijzonder groot (van 24 naar 50 doden tijdens de weekendnachten, van 46 naar 70 tijdens de weekenddagen). Ook het aantal dodelijke ongevallen waarbij een jonge bestuurder betrokken was, is voor de eerste keer sinds 2015 gestegen. Er vielen in die ongevallen nu 40 doden ten opzichte van 26 vorig jaar.

Conclusie

Deze verkeersveiligheidsbarometer toont een bijzonder negatieve tendens van de verkeersveiligheid tijdens de eerste 6 maanden van dit jaar in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar. Als je het op een iets langere termijn bekijkt, keren we qua dodelijke verkeersslachtoffers nu terug naar de situatie van 2016. Het aantal letselongevallen daalt wel, maar toch loopt de totale dodentol in Vlaanderen en Wallonië op. De ongevallen waren dus ernstiger. Achter deze onaantoonbare cijfers gaat elke keer een menselijk drama schuil. We kunnen niet met gekruiste armen langs de kant staan. Er moet actie ondernomen worden zoals een Staten-Generaal die volgend jaar georganiseerd moet worden. Die moet analyseren hoe we deze negatieve tendens kunnen ombuigen en voorstellen doen om de situatie te verbeteren. In afwachting daarvan moeten we de inspanningen op het vlak van vorming en sensibilisering verder zetten en terug een prioriteit maken van het verhogen van de pakkans op onze wegen.

De volledige barometer kan je terugvinden op <http://www.vias.be/nl/onderzoek/verkeersveiligheidsbarometer>

Benoit GODART
Stef WILLEMS



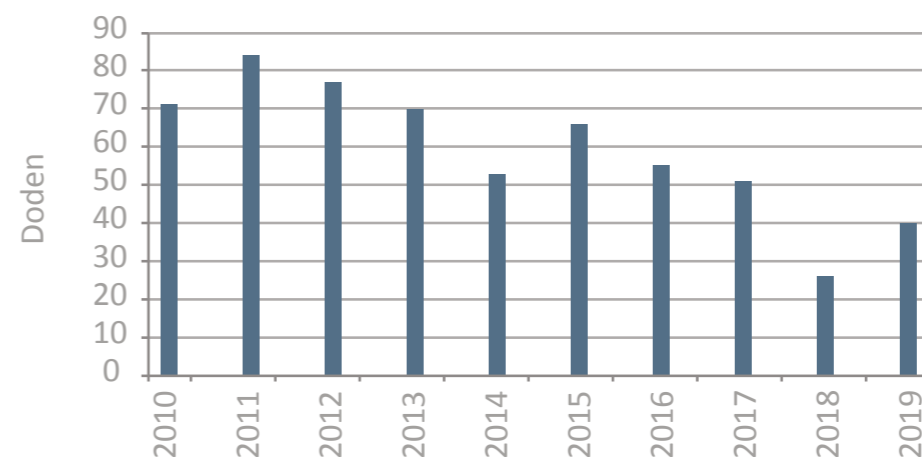
Evolutie tussen het 1^e semester van 2018 en het 1^e semester van 2019 van het aantal geregistreerde letselongevallen en het aantal doden, per weggebruikerscategorie, België

	Letselongevallen				Doden		
	2018	2019	Evolutie 2018-2019 #	Evolutie 2018-2019 %	2018	2019	Evolutie 2018-2019 #
Voetgangers	2.337	2.297	-40	-1,7%	33	43	+10
Fietsers	4.713	4.710	-3	-0,1%	40	48	+8
Bromfietsers	1.507	1.554	+47	+3,1%	7	10	+3
Motorfietsers	1.406	1.343	-63	-4,5%	23	44	+21
Personenwagen	15.021	14.209	-812	-5,4%	113	139	+26
Lichte vrachtwagens*	1.772	1.658	-114	-6,4%	27	27	+0
Vrachtwagens*	1.052	944	-108	-10,3%	52	55	+3
België	18.676	18.116	-560	-3,0%	241	306	+65

Evolutie tussen het 1^e semester van 2018 en het 1^e semester van 2019 van het aantal geregistreerde letselongevallen en het aantal geregistreerde doden volgens de periode van de week, België

	Letselongevallen				Doden		
	2018	2019	Evolutie 2018-2019 #	Evolutie 2018-2019 %	2018	2019	Evolutie 2018-2019 #
Weekdagen	13.112	12.532	-580	-4,4%	143	156	+13
Weeknachten	920	912	-8	-0,9%	28	30	+2
Weekenddagen	3.365	3.398	+33	+1,0%	46	70	+24
Weekendnachten	1.279	1.274	-5	-0,4%	24	50	+26
Totaal	18.676	18.116	-560	-3,0%	241	306	+65

Evolutie van het aantal doden in letselongevallen met jonge automobilisten tijdens het 1^e semester, België



Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL Infografie: Vias institute



Een nieuwe stap in de introductie van autonome shuttles

in het kader van het salon 'Smart City Wallonia' reden twee autonome shuttles van een verschillend merk rond op hetzelfde parcours. De coördinatie van hun verplaatsingen gebeurde door een software die dienst deed als 'controletoeren'. Deze test werd georganiseerd door Vias institute en de FOD Mobiliteit en Vervoer en vond plaats in aanwezigheid van minister van Mobiliteit François Bellot. Hiermee wordt de deur opengezet om dit soort voertuigen verder te integreren in toekomstige mobiliteitsplannen zowel op publiek- als privédoel.

lets meer dan een jaar geleden reed voor het eerst in ons land een autonome shuttle met passagiers op de openbare weg. Hij interageerde met andere weggebruikers. Die dag was de start van een nieuw mobiliteitstijdperk in België.

1 parcours, twee autonome shuttles

In september er weer een grote nieuwe stap gezet in de ontwikkeling en implementatie van autonome voertuigen. Bezoekers van het salon 'Smart City Wallonia' in Marche-en-Famenne konden aan boord gaan

van één van de twee shuttles die gelijktijdig op een parcours rondreden. Deze twee autonome shuttles van twee verschillende merken verplaatsten zich zowel binnen als buiten het salon aan expohal Wex terwijl ze stopten bij verschillende haltes.

Deze test was een wereldpremière en werd uitgevoerd door Vias institute, in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De coördinatie van de shuttles van Navya en deze van EasyMile (ingezet door Ush) gebeurde door de software van Bestmile. Die speelde een rol als 'controletoeren' en paste in functie van de behoefte vanop afstand de frequentie aan dat de shuttles passeren. De software houdt daarbij rekening met het aantal passagiers en de trajecttijd van de voertuigen. Zo werd de wachttijd van de bezoekers gereduceerd.

Nieuwe technologie van de Koninklijke Militaire School

Het experiment stelde ons ook in staat om een andere nieuwe technologie te testen, die dient om de positie binnen in een gebouw, 'indoor' dus, te bepalen. Die technologie werd ontwikkeld door de Koninklijke Militaire School. Zo kan een nauwkeurig po-

sitiesignaal, vergelijkbaar aan een GPS-sig-naal, nagebootst worden in gebouwen of op plaatsen waar er quasi geen GPS-bereik is. Dat is natuurlijk interessant voor autonome toestellen, zoals drones of autonome shuttles als die zich moeten verplaatsen binnen in een gebouw. Maar daarnaast kunnen hulpdiensten er ook gebruik van maken, bijvoorbeeld als een interventieteam zijn weg moet vinden.

Deze technologie kan dus niet alleen dienen om problemen op te lossen die te maken hebben met mobiliteit of verkeersveiligheid, maar kan ook nuttig zijn voor het verbeteren van de algemene veiligheid.

Deze test opent de deur naar het gebruik van autonome voertuigen op bijvoorbeeld de parkings van ziekenhuizen, attractieparken of luchthavens. Daarnaast kunnen ze ook in steden gebruikt worden om toeristen te vervoeren.

De wegcode wordt aangepast

Om dit mogelijk te maken, moet de wegcode aangepast worden. In de nieuwe versie, die nog niet van kracht is, is het als volgt voorzien: 'Wanneer voertuigsystemen in gebruik zijn die geen rijtaak vereisen van de bestuurder maar niettemin vereisen dat de

bestuurder de rijtaak overneemt wanneer het voertuigstelsel daarom verzoekt, is het gebruik van alle functionaliteiten van de ingebouwde boordapparatuur toegestaan.' De bestuurder moet evenwel de rijtaak overnemen wanneer het systeem daarom vraagt of om bijvoorbeeld instructies van een agent op te volgen.

En nu?

De weg naar volledig autonome voertuigen is nog lang en verloopt in een eerste fase nog via een homologatie van deze voertuigen. Dit zijn op dit moment immers nog prototypes. De technologie moet nog verbeterd worden en op termijn moet het mogelijk zijn dat ze obstakels kunnen ont-

wijken (bijvoorbeeld een slecht geparkeerd voertuig) zonder de hulp van een operator.

Het is maar dankzij tests zoals die in Smart City Wallonia dat we alle mogelijkheden en beperkingen leren kennen en zo vooruitgang kunnen boeken. België wil dit soort initiatieven blijven ondersteunen, zeker als het gaat over het opstellen van heldere procedures voor alle geïnteresseerde partijen en door bij te dragen aan een regelgeving met andere Europese landen.

Vertrouwen van de burger

Volgens een enquête van Vias institute meent 4 op de 10 Belgen (42%) dat het

grootste nadeel van autonome voertuigen het verlies van vrijheid achter het stuur is. Ze willen zelf de controle over hun voertuig houden en zich niet laten leiden door een computer. Er dus nog veel overtuigingskracht nodig in de komende jaren om de bevolking vertrouwen te laten hebben in deze technologie. Studies van het NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) in de Verenigde Staten voorzien dat het aantal ongevallen met 80% zal dalen tegen 2035 dankzij geconnecteerde en autonome voertuigen.

Benoit GODART





Meer dan 1 op de 5 Belgen doet aan telewerk, bijna de helft denkt het te kunnen doen

22% van de Belgen doet momenteel aan telewerk. De helft van de telewerkers verplaatst zich normaal gezien met de wagen naar het werk. Vooral mensen die langer dan een half uur moeten rijden naar hun werkplek zijn meer geneigd om te telewerken. 45% van de Belgen geeft aan een job te hebben die mogelijk in aanmerking komt om te telewerken, zo blijkt uit een nieuwe enquête van Vias Institute en de FOD Mobiliteit en Vervoer. Via www.telewerken.be stellen ze ook een toolbox ter beschikking om het potentieel verder te ontwikkelen. Samen met verschillende partners werd op 19 september de Nationale Telewerkdag georganiseerd.

22% van de Belgische werknemers doet aan telewerk

Telewerken wil zeggen dat je jouw werk uitvoert vanop op een andere locatie dan de hoofdvestiging van de werkgever. Dit kan thuis zijn, in een satellietkantoor, in een coworking space, onderweg (openbaar vervoer) of op een andere plaats. 22% van de Belgische werknemers geeft in een nieuwe enquête van Vias Institute bij een represen-

tatief staal van 1.000 personen aan (regelmatig) te telewerken. 4 op de 10 telewerkers (39%) doet gemiddeld 1 dag per week aan telewerk. Twee op de 10 (19%) werkt 2 dagen per week niet op zijn vaste kantoor. 1 op de 3 (34%) doet sporadisch aan telewerk. 9 op de 10 werknemers die telewerken doen dat thuis. Alle andere vormen van telewerk zoals werken in een satellietkantoor of co-working space zijn nog niet volledig ingeburgerd.

Helpt van de telewerkers rijdt anders met de wagen naar het werk

Voor 49% van de telewerkers is de auto hun voornaamste vervoersmiddel naar het werk. 33% komt met het openbaar vervoer en 15% met de fiets. Het zijn vooral langer autoverplaatsingen die door telewerk vermeden worden. Bijna de helft van de Belgen (49%) die op tenminste 1 uur van hun werk wonen doet aan telewerk. Bij werknemers die tussen 46 minuten en 1 uur wonen is dat 31%, bij zij die op een half uur tot 45 minuten van hun werk wonen is dat 26%. Hoe verder mensen van hun werk wonen, hoe meer ze aan telewerk doen dus.

Een gemiddelde werknemer pendelt 33 mi-

nuten naar zijn werk. Bij de telewerkers is dat gemiddeld 45 minuten.

Door te telewerken wordt een enorm aantal kilometers niet gereden en dat vooral tijdens de spitsuren. Dat is goed voor de verkeersveiligheid en de mobiliteit.

Bijna 9 op de 10 telewerkers (87%) geeft ook aan geen extra verplaatsingen te doen op de dagen van telewerk.

Degenen die wel extra verplaatsingen afleggen, doen dat vooral om boodschappen te doen en in minder mate, voor vrijetijdsbestedingen of om iemand te gaan halen of afzetten.

Wie het doet, wil het blijven doen!

92% van alle telewerkers wil graag blijven telewerken. De tevredenheid is dus zeer groot. 1 op de 3 (36%) zegt dat de belangrijkste reden om te telewerken de tijdswinst is omwille van het niet-afleggen van het woon-werkverkeer. Voor 1 op de 4 telewerkers (24%) geldt dat ze vooral tevreden zijn omdat ze geen stress of vermoeidheid meer ervaren door het niet-afleggen van het woon-werkverkeer. 1 op de 6 (15%) geeft aan dat een betere work-life balans voor hen de belangrijkste reden is om voor telewerk te kiezen.

Bijna de helft van alle Belgen zou kunnen telewerken

Niet alle jobs zijn geschikt om telewerk te doen: fabrieksarbeiders, profvoetballers of buschauffeurs, het is simpelweg niet mogelijk in bepaalde jobs om op een andere plaats dan je vaste werkomgeving je beroep uit te oefenen. Ook het verlies aan sociaal contact of de moeilijkheid om werk en privé-leven te scheiden doen sommige werknemers besluiten dat telewerk niets voor hen is. Toch is er nog een gigantisch potentieel van telewerkers dat onontgonnen is. 45% van de Belgische werknemers vindt inderdaad dat zijn job compatibel is met telewerk. 31% vindt dat dat zonder aanpassingen kan. 14% meent dat het kan, mits kleine aanpassingen aan het organiseren van het dagdagelijks werk.

Verbetering is nog mogelijk in elke regio

Van degenen die werken in het Brussels Hoofdstedelijk gewest doet 40% momenteel aan telewerk. 68% van de werknemers in Brussel zegt over een job te beschikken die mogelijk in aanmerking komt voor telewerk. Er is dus daar nog veel ruimte voor verbetering. De provincies waar er momenteel het minste aan telewerk wordt gedaan zijn Limburg en Luxemburg. Slechts 8% van de werknemers in die provincies doen telewerk. Maar ook daar is het potentieel veel

groter. In Limburg zou 34% met zijn job kunnen telewerken. In Luxemburg is dat 23%.

Helpt van Belgische werkgevers laat telewerk toe

Onderzoek van SD Worx bij Belgische werkgevers geeft aan dat ongeveer de helft van de werkgevers openstaat voor telewerk. De cijfers verschillen lichtjes naargelang de grootte van de organisatie, type werk en de bedrijfscultuur. Ongeveer de helft van de werkgevers staat open voor telewerk. Bij de grote bedrijven (van meer dan 100 werknemers) laat bijna zes op tien (58%) tele- of thuiswerken toe. Bij de kmo's die het toelaten stelt ongeveer de helft (53%) geen maximum in. Een kwart zegt dit wel te beperken tot 'regelmatig met een maximum aantal dagen' (24,3%) en een vijfde laat het toe in 'heel uitzonderlijke situaties (22,3%).

Natuurlijk leent niet elke job zich in de praktijk tot telewerk, maar SD Worx bevestigt dat er nog veel onbenut potentieel bestaat. Digitalisering is een eerste stap om telewerk mogelijk te maken voor nog meer (bedienden) jobs. Eigenlijk moet je het als werkgever omdraaien. Het is belangrijker om je werkorganisatie onder de loep te nemen en af te spreken op welke dagen medewerkers wel verwacht worden in kantoor en om op die dagen structureel overleg in te bouwen, dan om beperkingen op het telewerk in te voeren.

Nationale Telewerkdag!

Op 19 september organiseerden de FOD Mobiliteit en Vervoer, samen met SD Worx, Netwerk Duurzame Mobiliteit, Redactie bureau Palindroom, Pami en Vias Institute de Nationale Telewerkdag. Bedoeling van dit initiatief tijdens de Week voor Mobiliteit was om telewerk als een van de hefboomen voor een betere mobiliteit onder de aandacht te brengen.

Op de website www.nationaletelewerkdag.be vinden werknemers en werkgevers alle voor- en nadelen van telewerken en een link naar een tool box (www.telewerken.be) om telewerk mogelijk te maken. Zo kan telewerk verder gepromoot worden en aan populariteit winnen.

Conclusie

Telewerken is een deel van de oplossing om de mobiliteitsknoop te ontwarren. Momenteel doet 1 op de 5 Belgische werknemers aan telewerk, maar het potentieel is dubbel zo groot. Vooral werknemers die ver van hun werk wonen maken er nu gebruik van. Als ook die andere werknemers en werkgevers kunnen gemotiveerd en geactiveerd worden om aan telewerk te doen, kan dat gunstige effecten hebben op zowel het milieu, de mobiliteit als de verkeersveiligheid.

Stef WILLEMS





Rekeningrijden, wat is dat?

De laatste maanden is er veel gesproken over rekeningrijden. Het is belangrijk om uit te leggen wat het concreet inhoudt, welke de doelstellingen van rekeningrijden zijn en welke de argumenten pro en contra vooraleer het in België wordt ingevoerd.

Rekeningrijden houdt in dat gebruikers van gemotoriseerde voertuigen een gebruiksrecht ('tol') betalen om van een bepaalde weg gebruik te maken. Rekeningrijden is één van de vormen van prijsbeleid die de overheid in de transportmarkt kan toepassen en kenmerkt zich vooral door het feit dat het door de gebruiker te betalen bedrag afhankelijk is van het effectieve gebruik van een bepaald voertuig op een bepaalde weg en kan variëren naargelang de locatie en het tijdstip. Rekeningrijden verschilt daardoor van andere vormen van (prijs)beleid in verkeer zoals Lage Emissiezones (toegang verboden voor voertuigen die niet aan bepaalde emissienormen voldoen), wegenvignet (vaste jaarlijks kost om gebruik te maken van een netwerk) en klassieke tolheffing (péage) (vast bedrag te betalen voor gebruik van een bepaalde route). Rekeningrijden is ook niet helemaal hetzelfde als een elektronische tolheffing rond steden (Engels: congestion charge, Frans: péage urbain). Bij deze systemen worden een 'tol-

cordon' rondom een stad gelegd waarbuiten de gebruiker niets betaalt en waarbinnen de gebruiker meestal een vast bedrag betaalt ofwel per verplaatsing binnen de zone ofwel per keer dat de zone wordt binnengereden.

Waarom rekeningrijden?

Prijsbeleid in transport kan om verschillende redenen worden ingevoerd. Zo kan het een middel zijn om de aanleg van bepaalde infrastructuur te financieren. Het kan echter ook een vorm van algemene belasting zijn of een middel om tot een gedragsverandering te komen, bijvoorbeeld om milieudoelstellingen (bv. beperking lawaaihinder, reductie emissies) te bereiken of om congestie te bestrijden. Rekeningrijden komt op dit moment in België vooral in beeld als middel om files ('congestie') te verminderen.

Door het invoeren van een tol voor verplaatsingen van bepaalde voertuigen op bepaalde plaatsen kunnen we in principe vier soorten effecten verwachten:

1. Sommige – minder noodzakelijke verplaatsingen – worden niet of veel minder vaak gemaakt;
2. Verplaatsingen worden op een ander tijdstip uitgevoerd, bijvoorbeeld buiten de spits, op een moment dat er geen of een veel lagere tol van toepassing is;

3. Verplaatsingen worden via een andere, goedkopere route uitgevoerd. In veel gevallen is dit een niet wenselijk effect omwille van het risico dat het verkeer toeneemt op plaatsen die daar niet voor geschikt zijn;
4. Verplaatsingen worden gemaakt met een ander vervoermiddel, bijvoorbeeld met de fiets of het openbaar vervoer.

Basisprincipes van rekeningrijden

Het basisprincipe van rekeningrijden is dat het invoeren van een in tijd en plaats variërende tol voor elke gebruiker een ontradend effect heeft en ervoor zorgt dat sommige verplaatsingen ofwel niet meer gemaakt worden, ofwel op een ander tijdstip gebeuren of met een ander vervoermiddel worden afgelegd. Het basisprincipe van rekeningrijden is zuiver markteconomisch: files ontstaan voor een belangrijk deel omdat er op bepaalde plaatsen en tijdstippen een onevenwicht is tussen vraag (verkeersvraag) en aanbod (capaciteit van beschikbare infrastructuur) en de prijs kan gebruikt worden om deze markt in evenwicht te brengen.

Rekeningrijden is lang niet de enige vorm van prijsbeleid in verkeer. De overheid komt ook tussen via bijvoorbeeld subsidies voor openbaar vervoer, accijnzen op brandstof-

fen, parkeerretributies en -vrijstellingen, de belasting op inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting. Al deze systemen leiden gewild of ongewild tot bepaalde gedragseffecten. In België bestaat sinds 2016 ook een systeem van kilometerheffing voor vrachtwagens (ViaPass).

Voorbeelden van rekeningrijden

In verschillende steden en landen bestaan al jaren vormen van rekeningrijden. De toepassingsmodaliteiten variëren echter aanzienlijk. De vooroorlogse systemen van tolheffing niet meegerekend zijn de oudste voorbeelden van tolheffing de péages op autosnelwegen (bijvoorbeeld in Frankrijk en Italië) of het wegenvignet (bv. in Zwitserland). Deze systemen dienden vooral om de aanleg van de infrastructuur (wegen en tunnels) te bekostigen.

Stedelijke congestieheffingen

Londen (2003) en Stockholm (2006) zijn de meest gekende voorbeelden van stedelijke congestieheffingen. In Londen beslaat het systeem een relatief klein gebied van 21 km². Voertuigen die deze zone binnenvaren tussen 7u en 18u op weekdays betalen een vast bedrag, momenteel van 11,5

Britse Pond. Bewoners krijgen een korting van 90% en personen met een handicap zijn vrijgesteld van de taks. Ook hulpdiensten, motorrijders en taxi's zijn vrijgesteld. Volgens een evaluatie zou de congestie door de taks in Londen zijn afgenomen met ongeveer 30% om dan evenwel later terug te vallen tot 8% (TfL, 2008). In Stockholm is een gelijkaardig systeem van toepassing. Het centrum van Stockholm binnenrijden op weekdays tussen 6u30 en 18u30 kost naargelang het tijdstip 10, 15 of 20 Zweedse Kronen (10 Zweedse Kroon is ongeveer 1 Euro). De taks is niet van toepassing tijdens weekends of feestdagen en ook niet tijdens de maand juli. Verschillende evaluaties hebben uitgewezen dat het verkeer in Stockholm met ongeveer 20% is afgenomen door de congestietaks (Börjesson, 2018). De wachttijden op filegevoelige plaatsen namen gemiddeld met 30-50% af.

In Noorwegen bestaan al tientallen jaren tolsystemen rond onder meer Oslo (1990), Bergen (1986) en Trondheim (1991), maar deze systemen hadden vooral als doel om de aanleg van nieuwe infrastructuur te financieren. Ook in Rome en Milaan zijn er delen van lage-emissiezones waaraan ook een tol gekoppeld is. Minder gekende voorbeelden zijn Durham (Verenigd Koninkrijk) en Valetta (Malta). Buiten Europa zijn er voorbeelden van congestieheffingen in Singapore, Dubai, Santiago, Teheran, Tokyo en



Sydney. Ook in België kennen we enkele voorbeelden van tolheffing bij het gebruik van infrastructuur zoals de Liefkenshoektunnel in Antwerpen of de treinverbindingen naar de luchthaven van Zaventem waar elke treingebruiker per rit een Diabolotoeslag betaalt. Een bijzonder geval is de tunnel van Cointe (Luik) waar een schaduwtoel wordt geheven: het Waals Gewest betaalt per gebruiker van de tunnel een beheersvergoeding aan het uitbatende bedrijf. In elk van deze drie gevallen dient de gebruiksvergoeding om de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur te financieren.

De klassieke péage-systemen (meestal met als doel de aanleg van bepaalde infrastructuur te bekostigen) buiten beschouwing gelaten, bestaan er voor personenwagens momenteel nergens ter wereld systemen van kilometerheffing over een heel wegennet.

Hoe verloopt dit praktisch?

In de praktijk kan rekeningrijden op verschillende manieren worden uitgevoerd. In België kennen we rekeningrijden voor vrachtwagens sinds 2016. Alle vrachtwagens die op de Belgische openbare weg rijden moeten een steeds ingeschakelde On Board Unit (OBU) aan boord hebben. Dit is een klein toestel dat op de voorruit wordt gekleefd en in contact staat met een navigatiesatelliet. Het registreert welke afstand de vrachtwagen aflegt via welke weg en berekent de tol die daarmee gepaard gaat. Elke vrachtwagen die zich op de Belgische wegen bevindt moet over een werkende On Board Unit (OBU) beschikken. Over het ganse wegennet wordt gecontroleerd of in de vrachtwagen een ingeschakelde OBU aanwezig is door middel van onder meer vaste en mobiele ANPR-camera's. Het systeem wordt uitgebaat door de interregionale entiteit ViaPass in opdracht van de drie gewesten. Het tarief wordt door elk gewest afzonderlijk bepaald voor het eigen wegennet en varieert in functie van de emissienorm (Euronorm) van het voertuig. Een eventuele invoering van rekeningrijden voor personenwagens zou in principe op een zeer gelijkaardige manier kunnen gebeuren.

Argumenten pro en contra rekeningrijden

Argumenten pro

Het belangrijkste argument ten gunste van rekeningrijden is dat het in principe de economisch efficiëntste oplossing is om de verkeersvraag te sturen. Economisten argumenteren vaak dat het hele transportsysteem inefficiënt werkt omdat de prijs die door de gebruikers betaald wordt niet alle externe kosten dekt. Met externe kosten worden kosten bedoeld die door een systeem gegenereerd worden (bv. milieukosten, congestie...) maar die niet door de gebruikers van het systeem betaald worden. Zo berekende het Federaal Planbureau dat de externe kosten die veroorzaakt worden door personenwagens in Brussel tijdens de spitsuren ongeveer 1€ per voertuigkilometer bedragen, terwijl in het huidige systeem van relatief vlakke transportbelastingen (i.e. accijnzen op brandstoffen en de jaarlijkse verkeersbelasting) de gebruiker hiervoor slechts 0,06€ per kilometer betaalt (FPB, 2019). Daartegenover staat dat voor verplaatsingen buiten de agglomeraties en buiten de spits de transportbelastingen (0,06€) hoger zijn dan de geschatte veroorzaakte externe kosten (0,05€). Rekeningrijden is een middel om deze externe kosten te internaliseren, met andere woorden deze kosten door de gebruikers te laten betalen.

Doordat de tarieven voor het rekeningrijden kunnen variëren naargelang tijd en plaats (bv. hoger tijdens de spitsuren of rondom grote steden) is het als instrument in principe veel beter in staat dan forfaitaire systemen zoals een wegenvignet of accijnzen op brandstoffen om files te bestrijden.

Argumenten contra

Er zijn drie soorten tegenargumenten voor rekeningrijden:

- mogelijke sociale neveneffecten;
- maatschappelijke acceptatie;
- risico's bij het niet oordeelkundig toepassen van de maatregel.

Rekeningrijden heeft mogelijke sociale neveneffecten die erop neer komen dat groepen met lagere inkomens in verhouding veel zwaarder worden getroffen worden door rekeningrijden dan groepen met hogere inkomens. Men kan overwegen om dit effect te compenseren door een beleid van prijsdifferentiatie te voeren waarbij sommige doelgroepen (bv. lagere inkomens) minder betalen.

Op politiek vlak is allicht het grootste argument tegen rekeningrijden het gebrek aan maatschappelijk draagvlak. Bij een groot deel van de publieke opinie wordt rekeningrijden gezien als een verkapte vorm van belastingverhoging, zeker zolang het onduidelijk is in welke mate mensen in hun persoonlijk verplaatsingspatroon getroffen zullen worden door de maatregel en in welke mate de maatregel mensen effectief ook voordelen (lees: minder files) biedt. In de evaluatierapporten van de congestieheffing van Stockholm en Göteborg wordt expliciet aangegeven dat de maatschappelijke acceptatie sinds de introductie van de systemen sterk is toegenomen.



De twee bovenstaande effecten zouden nog kunnen versterkt worden indien het rekeningrijden onzorgvuldig of ondoordacht wordt ingevoerd, bijvoorbeeld indien het systeem voor de inning niet goed zou werken (defecten, niet-correcte afrekeningen, onduidelijke informatie, slecht werkende apparatuur enz.) of indien gebruikers vinden dat ze unfair behandeld worden (bv. als onterecht ervaren reducties of vrijstellingen voor sommige doelgroepen).

Tot deze categorie behoren ook de risico's die verband houden met de hoogte van het tarief voor het rekeningrijden. Daarbij ontstaat een risico in twee richtingen:

1. Het te betalen bedrag is niet hoog genoeg. Dit zou ertoe kunnen leiden dat de tolheffing onvoldoende ontradend werkt waardoor in de praktijk nauwelijks een gedragswijziging tot stand komt. In dat geval zullen mensen zeer snel redeneren dat ze 'meer betalen om even goed in de file te staan'. Dit effect zou kunnen versterkt worden indien de verplaatsingsalternatieven (bijvoorbeeld het openbaar vervoer) niet of onvoldoende voorhanden blijken te zijn.
2. Het te betalen bedrag is te hoog. Dit zou er weliswaar kunnen toe leiden dat de maatregel zeer goed werkt (veel minder files), maar tegelijkertijd zou dit tot grote economische en sociale schade kunnen leiden (steden en bedrijven zien hun bezoekers en klanten wegblijven; mensen voelen zich in hun bewegingsvrijheid beperkt).

Stijn DANIELS



