

## Gordeldracht: de resultaten van de laatste gedragsmeting

- ✓ Een close-up van het CARA
- ✓ 1972-2012: 40 jaar maatregelen voor de verkeersveiligheid
- ✓ Mist: enorm verraderlijk!

BIWV

GO FOR ZERO



# DVD Fiets Paspoort



Deze DVD is een nuttig pedagogisch instrument waarbij jongeren op een eigentijdse manier fietseducatie krijgen.

Deze film vormt de noodzakelijke theoretische aanvulling voor fietsvaardigheidstraining op straat.

De hoofdrolspelers Shakty, Hugo en Mister S tonen dat de fiets een leuk en praktisch verplaatsingsmiddel is. Zij laten zien welke risico's men als fietser op straat kan tegenkomen en hoe men met die risico's kan omgaan.

De inhoud van de film kan op twee manieren gebruikt worden:

- ofwel door de film als geheel te bekijken
- ofwel door elk thema uit te diepen met behulp van het overeenstemmende hoofdstuk in het handboek "De knappe trapper".



## Verkeersveiligheid voor jonge fietsers

Voor slechts 15 EUR krijg je niet alleen de DVD, maar ook een boekje met de integrale tekst en de publicatie "De knappe trapper". Te bestellen bij het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid ([www.bivv.be](http://www.bivv.be) of 02/244.15.11).



<b>KORT</b>	4
4 Nieuws over verkeersveiligheid in een notendop.	
<b>RIJGESCHIKTHEID</b>	8
8 De belangrijkste activiteit van het CARA is de evaluatie van de rijgeschiktheid van de bestuurders. Een close-up van deze afdeling van het BIVV.	
12 Sinds 2006 is het BIVV erkend als enige instantie die medische en psychologische onderzoeken mag doen bij personen die vervallen verklaard zijn van het recht tot sturen.	
<b>HANDHAVING</b>	15
15 De Federale Wegpolitie heeft in 2012 grote inspanningen geleverd om de verkeersveiligheid te verbeteren.	
<b>GEDRAG</b>	16
16 Via de nationale Onveiligheidsenquête van het BIVV werd nagegaan welke factoren het onveiligheidsgevoel van de weggebruiker bepalen.	
18 Resultaten van de laatste gedragsmeting inzake gordeldracht.	
<b>ONGEVALLLEN</b>	21
21 40 jaar geleden maakten we de donkerste periode mee in de geschiedenis van de verkeersveiligheid in België: 3101 doden in 1972. Een terugblik.	
<b>UITRUSTING</b>	24
24 Reeds jaren is er sprake van om het alcoholslot te introduceren in België.	
<b>RIJOMSTANDIGHEDEN</b>	26
26 Meestal passen bestuurders hun rijgedrag niet voldoende aan bij mist. We gaan na waarom dit zo is.	
<b>WETGEVING</b>	28
28 Het motorrijbewijs ondergaat een complete metamorfose.	

Via Secura is een uitgave van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel. Tel.: 02/244.15.11 - Fax: 02/216.43.42 - E-mail: [info@bivv.be](mailto:info@bivv.be) - Internet: [www.bivv.be](http://www.bivv.be)

Hoofredacteur: Benoit GODART - e-mail: [benoit.godart@ibsr.be](mailto:benoit.godart@ibsr.be)

Hebben meegewerkt aan dit nummer: Yvan CASTEELS, Ilse CLUYTMANS, Ria DE GEYTER, Nathalie FOCANT, Karin GENOE, Eddy GILISSEN (foto's), Benoit GODART, Liesbeth HOLLANTS VAN LOOCKE, Alexandre LEFEBVRE, Nina NUYTTENS, Federale Politie (Persdienst), Anneleen POLL, François RIGUELLE, Peter SILVERANS, Mark TANT, Ivo VAN AKEN, Josiane VAN CAUWELAERT, Sofie VAN DAMME, Bénédicte VEREECKE.

Verantwoordelijke uitgever: Karin GENOE, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel

Abonnementen: Voor alle inlichtingen: Jean-Pierre DEBUISSERET - 02/244.15.17

Maquette: TAM TAM

Layout: Ria DE GEYTER

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



## BOB-campagne: positief resultaat

Begin februari maakt het BIVV de eindbalans op van de eindejaarscontroles op basis van de gegevens van de politiediensten. Tussen 14 december 2012 en 28 januari 2013, werden meer dan 270.000 personen gecontroleerd door de politie, het hoogste aantal ooit sinds de invoering van de Bob-campagnes. De vooropgestelde doelstelling, namelijk 250.000 alcoholcontroles, werd dus ruimschoots gehaald. 2,9% van de bestuurders testte positief, de grote meerderheid van de gecontroleerde bestuurders (97%) heeft de boodschap van de campagne dus begrepen. Staatssecretaris voor Mobiliteit Melchior Wathelet: "Deze positieve signalen mogen ons niet afleiden van het feit dat rijden onder invloed van alcohol nog steeds een groot probleem is voor de verkeersveiligheid, vooral tijdens de nachten: meer dan 35% van de bestuurders, betrokken in een ongeval, was onder invloed van alcohol. Nog onrustwekkender: meer dan 33,7% van de bestuurders, betrokken in een ongeval tijdens de nacht, had een ademalcoholgehalte boven de 0,8‰! Deze cijfers tonen aan dat alcohol en rijden absoluut niet verenigbaar zijn." Verder blijkt uit de analyse van de cijfers dat er grote

verschillen zijn tussen de provincies. Zo waren er de voortreffelijke resultaten in de provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant en Luxemburg, waar de kans op een alcoholcontrole zeer groot is en het percentage positieve bestuurders lager ligt dan het gemiddelde. Dit bevestigt dat er een omgekeerd evenredig verband bestaat tussen het aantal controles en het percentage positieve bestuurders. We mogen ons ook verheugen over een globale stijging van het aantal gecontroleerde bestuurders in het Waals Gewest tegenover de vorige Bob-eindejaarscampagne, terwijl in Vlaanderen opnieuw het hoge aantal controles van het jaar voordien werd gehaald.

[www.bob.be](http://www.bob.be)

"Hoe sneller u rijdt, hoe erger de gevolgen"

In Frankrijk wordt de strijd aangeboden met de snelheidsduivels door middel van een nieuwe radiocampagne: zeven spots, opgebouwd rond zeven dagelijkse scenario's, herinneren de bestuurders eraan dat overdreven of onaangepaste snelheid tot dramatische gevolgen kan leiden, zowel voor de eigen persoon als voor anderen. De toon van de campagne is bewust pedagogisch en betogend, waarbij men zich baseert op

de wetten van de fysica (stopafstand, snelheid en energie die vrijkomt bij botsingen...) en van de lichamelijke beperkingen van de mens (visuele waarneming van een obstakel, niet-reduceerbare reactietijd van minstens één seconde, schokresistentie...). Een goede manier om komaf te maken met enkele heersende opvattingen over dit onderwerp en eraan te herinneren dat snelheid een belangrijke factor blijft bij verkeersongevallen, die een rol speelt in meer dan 26% van de dodelijke ongevallen in 2012.



<http://www.securite-routiere.gouv.fr/>

Dat werkt op mijn zenuwen!

Parallel met de lancering van de campagne "respect" begin februari, realiseerde het BIVV een nieuwe enquête bij een representatieve steekproef van Belgische automobilisten. Het doel hiervan was om na te gaan wat men de meest irritante gedragingen in het verkeer vindt. Een automobilist die te dicht achter zijn voorligger rijdt, ook wel het "bumperkleven" genoemd, staat met ruime voorsprong op de eerste plaats



Een klein gebaar volstaat vaak.

(56% van de ondervraagden). Op de tweede plaats komt "het niet-gebruiken van de richtingaanwijzers" (33%), gevolgd door "de weg afsnijden van een automobilist die wordt ingehaald omdat hij/zij te traag rijdt" (32%) en "bellen zonder handenvrije kit tijdens het rijden"(22%). Het gebaar dat men daarentegen het meest apprecieert is "een voetganger die knikt of zijn hand opsteekt omdat hij mag oversteken" (aangehaald door 42% van de ondervraagden), gevolgd door het zelfde teken, maar nu uitgaande van een automobilist die men liet invoegen (27%). In de toekomst zal het BIVV betrachten zulke positieve signalen in het verkeer aan te moedigen.

## Brochure "Faucons rouges"

Het BIVV heeft meegewerkt aan de brochure "Le guide vélo des Faucons rouges. Pour une sortie sur route destinée aux plus de 10 ans". Deze brochure van 10 bladzijden werd gedrukt op 3.000 exemplaren en zal in 2013 verspreid worden onder de lokale afdelingen van de jeugdbeweging "Les Faucons rouges". De brochure zal ook aangeboden worden aan de andere jeugdbeweging "foulards" en aan de sportverenigingen. In de brochure worden de voorwaarden voor een goede voorbe-



reiding van een fietsuitstap beschreven en worden de onderdelen van de fiets benoemd die men dient na te kijken. Daarnaast wordt er advies gegeven over hoe de groep veilig aan het verkeer kan deelnemen en over de zichtbaarheid van de groep. De belangrijkste verkeersborden voor fietsers worden overlopen en de na te leven regels en gedragingen op rotondes en kruispunten worden herhaald. Het was de vierde keer dat het BIVV in het kader van de uitgave van een brochure samenwerkte met een jeugdbeweging. De voorgaande jaren nam het BIVV immers deel aan de realisatie van de brochures voor de Scouts, le Patro, en les Guides.

Deze brochure kan ook gedownload worden op [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)

"Als u mijn plaats neemt, neem dan ook mijn handicap"

In 2011 werden 42.618 bestuurders bestraft (116 per dag!) voor het onrechtmatig innemen van een parkeerplaats voor gehandicapten. Dit is een stijging van 7% in vergelijking met 2010 (en zelfs met 15% ten opzichte van 2009). De politiezones organiseren steeds vaker gerichte acties tegen deze bijzonder asociale inbreuken.

De toename van de controles en een strenger verbaliseringsbeleid leiden logischerwijze tot een toename van het aantal vaststellingen en processen-verbaal. Ter



Niet altijd gemakkelijk om zich met een rolstoel te verplaatsen in het verkeer!

herinnering, parkeren op plaatsen voor gehandicapten door voertuigen die niet voorzien zijn van speciale kaart is een inbreuk van de tweede graad die wordt bestraft met een onmiddellijke inning van 100 euro.

## In India weet God van de Dood u te vinden

In India troffen lichtjes aangeschoten klanten, Yama, de God van de Dood, aan op de achterbank van hun auto. Het betreft een sensationele marketingactie van een populaire tapasbar, in een land waar de goden evenzeer vereerd als gevreesd worden. Deze bar heeft zich zonder aarzelen de hulp van de goden toegeëigend om te beletten dat haar cliënteel dronken achter het stuur kruipt. Alcohol achter het stuur is immers verantwoordelijk voor 70% van de verkeersdoden in India. Dus een klant wiens auto voorgereden wordt bij het verlaten van de bar, krijgt de schrik van zijn leven als hij Yama, of toch een acteur verkleed als Yama, in zijn auto ontdekt. Deze goddelijke figuur uit de Indische mythologie is de heerser van de hel. Hij is alomtegenwoordig in de Indische zeden en





gewoonten. Doel bereikt voor de organisatoren van deze actie, aangezien de eenvoudige opvoering in rood kleed van deze godheid ongeveer hetzelfde effect heeft als een elektrische schok bij de slachtoffers. Deze kozen stante pede voor een veiliger transportmiddel.

## Wijziging van de probatiewet

Al meer dan 16 jaar is het BIVV belast met de organisatie van educatieve sancties voor verkeersvertreders in de drie landsdelen met als doel het voorkomen van recidive. De meeste doorverwijzingen van dossiers naar het BIVV inzake te volgen cursussen, gebeuren via een probatiemaatregel (88%) opgelegd door de politierechter. Tot nog toe was er een lacune in de probatiewet: deze wet stipuleerde namelijk dat de rechter enkel een educatieve maatregel kon opleggen ter vervanging van een gevangenisstraf. Maar voortaan kan er nu ook een verkeersveiligheidskursus opgelegd worden in plaats van een boete. Naast een educatieve maatregel kan de rechter ook individuele voorwaarden opleggen om recidive te voorkomen. Uit het DRUID-onderzoek blijkt dat het risico op recidive minder groot is als de rechter een boete en/of een vervallenverklaring van het recht op sturen in combinatie met een cursus oplegt.

## Weldra 70 km/u op de ring rond Parijs?

De fameuze ringweg van 35 km rond Parijs, is dagelijks het toneel van heel wat "records" wat betreft opstoppingen, vervuiling, lawaai, ongevallen... De burgemeester van Parijs is al lange tijd vragende partij om er de snelheid terug te brengen van 80 naar 70 km/u. Maar hoewel de gemeente de bouwheer van deze ring is, vallen sommige beslissingen over de uitbating ervan, waaronder de vaststelling van de snelheidslimiet, onder de bevoegdheid van de staat. En die laatste heeft nu haar toestemming verleend aan de stad. "De maatregel zou dus nog

voor de zomer van kracht kunnen worden", stelt de stad. En er is niet alleen de impact op de verkeersveiligheid: deze snelheidsverlaging zou ook de luchtkwaliteit verbeteren en het lawaai doen afnemen rond de ring. Ander geclaimd voordeel van deze snelheidsverlaging is de vermindering met ongeveer 1 à 1,5 decibels van het lawaai van het verkeer 's nachts. De situatie zou dan dezelfde zijn als in het geval dat er 20% voertuigen minder zouden rijden. De onderzoeken van het OMS tonen bovendien aan dat op de 250m-brede stroken links en rechts van de ring, de luchtvervuiling 4 keer zo hoog is als de toegestane internationale norm. De toegelaten maximumsnelheid op de Parijse ring werd reeds in 1993 van 90 naar 80 km/u verlaagd.

## Nieuwe website voor de FOD Mobiliteit en Vervoer

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft onlangs zijn nieuwe website gelanceerd. De website verhuist naar het nieuwe adres: [www.mobiliteit.belgium.be](http://www.mobiliteit.belgium.be) en is georganiseerd rond vier hoofdthema's: wegverkeer, luchtvaart, scheepvaart en spoorwegverkeer. Bezoekers van de oude website ([www.mobiliteit.fgov.be](http://www.mobiliteit.fgov.be)) worden automatisch naar de nieuwe website geleid.

[www.mobiliteit.belgium.be](http://www.mobiliteit.belgium.be)



## Elektrische voertuigen in zelfbediening in Grenoble

In 2014 zal Grenoble een systeem van elektrische auto's op basis van zelfbediening invoeren, voor een (onderzoeks)periode van drie jaar. Toyota zal een vloot van 70 voertuigen leveren, die allemaal 100% elektrisch zijn. Het voertuig, een stadswagen op drie wielen en met twee tandemplaten, is voorzien van een batterij ontwikkeld door het commissariaat voor atoomenergie (CEA) in Grenoble. Er kan heropgeladen worden op laadpalen van EDF. Van de 120 à 150 parkeerzones verdeeld over het centrum van de stad op knooppunten van het openbaar vervoer, zullen er een twintigtal uitgerust worden met herlaadpalen. Japanse ingenieurs zullen gedetacheerd worden naar Grenoble om het onderhoud van de voertuigen te verzekerden. De plaatselijke overheden die deelnemen aan het project doen dit voor een bedrag van 200.000 à 300.000 euro tijdens de exploitatieperiode.

## Een turbosiësta tegen vermoeidheid achter het stuur

Het Zwitsers Bureau ter Preventie van Verkeersongevallen (BPA) verklaart de oorlog aan slaperigheid achter het stuur, "die een

rol speelt bij 10 à 20% van de ongevallen". Duizenden jongeren, zo stelt het BPA, maken bijna elk weekend de volgende situatie mee: "vrijdagochtend staan ze vroeg op, ze werken de hele dag, en 's avonds gaan ze uit. Aangezien ze op die manier zo'n twintig uur aan één stuk wakker blijven, hebben ze vaak last van vermoeidheid". De oplossing? Een turbosiësta! "Turbo" omdat de siësta slechts 15 minuten duurt. De website van de campagne laat via een video zien hoe men te werk gaat en biedt ook nog eens de kans om deel te nemen aan een wedstrijd. "In slaap vallen achter het stuur is uiteraard gevaarlijk maar vermoeidheid op zich vermindert reeds aanzienlijk de rijvaardigheid", stelt het BPA terecht.

Als men tijdens het rijden tekenen zoals brandende ogen, dichtvallende oogleden, herhaald geeuwen opmerkt, is het tijd om zo snel mogelijk halt te houden en energie bij te tanken tijdens een korte siësta van 15 minuten. En net voordien een cafeïnehoudende drank consumeren verhoogt de efficiëntie van deze korte rustpauze. Maar tegen de slaap vechten door de muziek luid te zetten, luid te zingen of het raam wijd open te draaien, helpt daarentegen niet.



[www.turbosieste.ch](http://www.turbosieste.ch)

## Eerste Waalse trajectcontrole

Sinds eind 2012 zit de trajectcontrole in de tunnel van Cointe in zijn repressieve fase. Het is het eerste toestel dat gehomologeerd werd in Wallonië. In 2011, tijdens de preventieve fase, werden één miljoen snelheidsvertredingen in deze tunnel vastgesteld, wat neerkomt op 4 tot 5% van de 70.000 voertuigen die dagelijks door de tunnel rijden. Deze statistieken toonden

duidelijk de noodzaak aan van een radar op die plaats, omwille van de verkeersveiligheid. De trajectcontrole van Cointe meet de gemiddelde snelheid over een volledig traject en niet op één punt. Op die manier kunnen grotere risicozones gecontroleerd worden door het systeem, dat via automatische nummerplaatherkenning werkt. In Cointe bedraagt de via trajectcontrole gemeten afstand ongeveer drie kilometer.

## Go For Zero-postzegels

Voorjaar 2012 tekenden meer dan 900 personen hun eigen ideale weg, waar geluk en veiligheid boven alles staan. De vijf origineelste tekeningen illustreren nu een reeks exclusieve "glow in the dark"-postzegels van bpost, met verkeersveiligheid als the-

ma. Als kers op de taart reed er zelfs een maand lang een heuse Go for zero-tram door Brussel, met de leukste postzegels op zijn flanken! Van alle winnaars was Antoine (9 jaar) bijzonder gemotiveerd: "Men moet goed op de verkeerslichten letten want als men dat niet doet, kunnen er mensen sterven of in het ziekenhuis terechtkomen, en dat is erg." Jean-Louis (28 jaar) vatte het meer filosofisch op: "Soms moet je je tijd nemen, bijvoorbeeld als je deelneemt aan een tekenwedstrijd van het BIVV, maar ook onderweg in die zin dat je dan de snelheidsbeperkingen moet naleven. Vandaag de dag zijn we veel te gehaast om onze tijd te nemen, zeker in het verkeer en nochtans, je tijd nemen, dat loont vaak."

U kan de Go For Zero-postzegels bestellen op [www.bpost.be](http://www.bpost.be).



© copyright Bpost



# Het CARA, voor wie en waarom?

**De belangrijkste activiteit van het CARA is de evaluatie van de rijgeschiktheid van de bestuurders. Jaarlijks worden er duizenden dossiers geopend en nauwkeurig onderzocht door experts. Een korte blik op deze afdeling van het BIVV, die relatief onbekend is bij het grote publiek.....**

## Algemeen

Het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassingen (CARA) evalueert de rijgeschiktheid van personen met een functiestoornis. Tijdens deze beoordeling worden, per rijbewijscategorie, enerzijds de voorwaarden en/of beperkingen met betrekking tot de geldigheid van het rijbewijs bepaald, en anderzijds de even-

tuele aanpassingen aan het voertuig (of voertuigen). De rijgeschiktheidsevaluatie is een delicate evenwichtsoefening tussen enerzijds het voorrecht en de wens van individuele mobiliteit en anderzijds de algemene verkeersveiligheid, en steunt op wettelijk bepaalde medische criteria. Alle (kandidaat)-bestuurders met een functioneel beperkende stoornis kunnen op het CARA terecht waar een multidisciplinair team van artsen, psychologen en rij-experten de voorwaarden, beperkingen, en de eventuele aanpassingen aan het voertuig of de voertuigen bepalen.

## Opdracht

Het CARA heeft als opdracht de rijgeschiktheid na te gaan van kandidaat-bestuurders (zowel de aanvragers als houders van een rijbewijs) van wie de licha-

melijke conditie afwijkt van de medische minimumnormen. Deze afwijking omvat de locomotorische, cognitieve (met inbegrip van zowel de normale als de pathologische veroudering) of zintuiglijke aandoeningen die een invloed kunnen hebben op het veilig besturen van een motorvoertuig waarvoor een rijbewijs vereist is.

Het CARA is wettelijk erkend als enige keurende instantie sinds 1998 (KB van 23 maart 1998 en MB van 27 maart 1998). Het levert rijgeschiktheidsattesten af voor de kandidaat-bestuurders van groep 1 en levert een technisch rijgeschiktheidsadvies af voor de rijbewijzen van groep 2 aan de daartoe aangestelde keurende artsen of instanties. Indien voor het nemen van de rijgeschiktheidsbeslissing of voor het behalen van het rijbewijs categorie B, er een aantal gewenningslessen vereist zijn met een aangepast voertuig dan kan het CARA



een dergelijk voertuig gratis ter beschikking stellen van de kandidaat; dit via een door de kandidaat gekozen erkende rij-school. Het CARA beschikt ook over een aangepaste vrachtwagen (rijbewijs categorie C). Dit voertuig wordt voor dezelfde doeleinden ter beschikking gesteld van de rij scholen en van het Sociaal Fonds Transport en Logistiek.

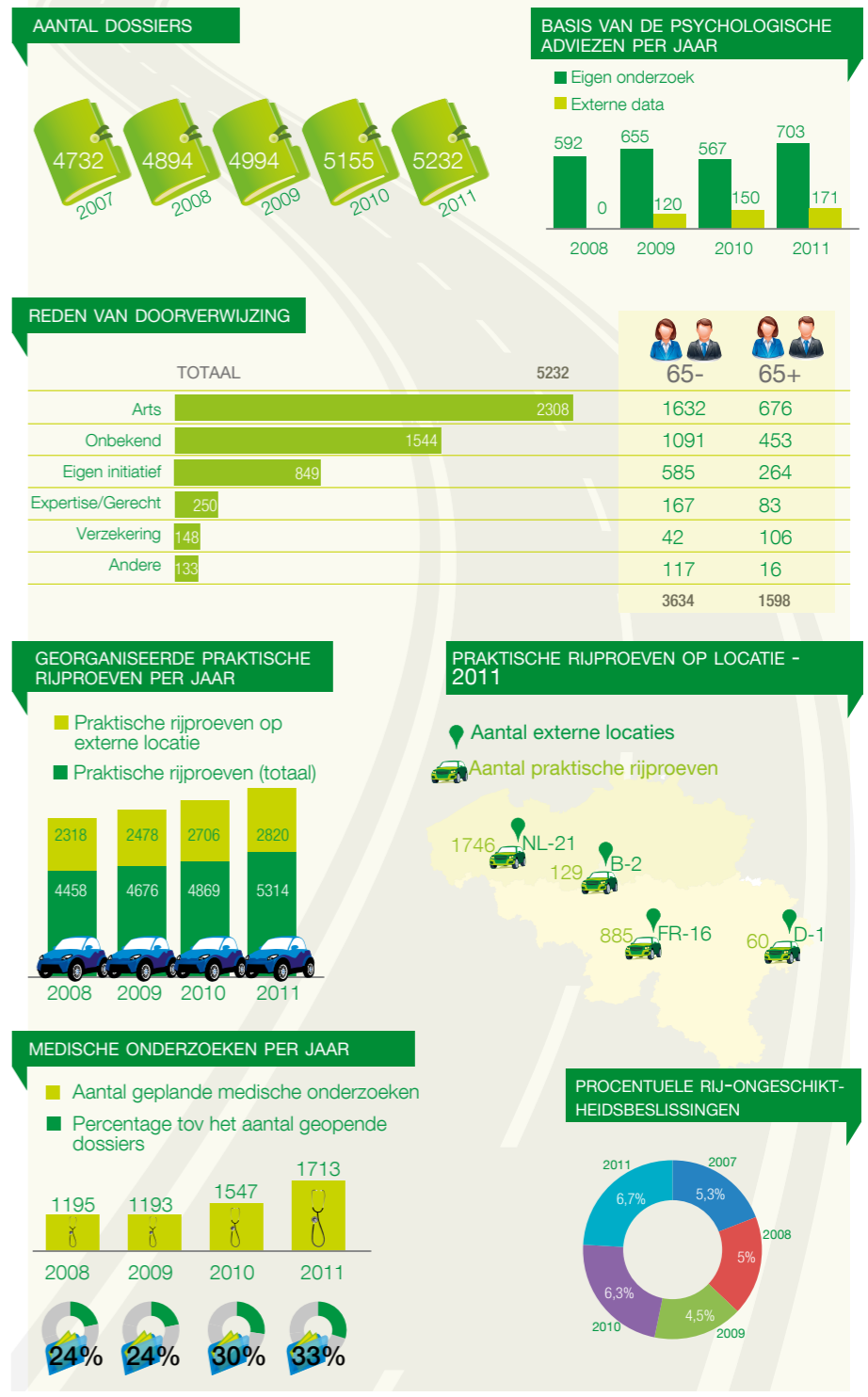
Samenhangend met de rijgeschiktheidsbeslissing adviseert het CARA eveneens betreffende verbouwingen aan het voertuig, ergonomische aspecten van de voertuigaanpassingen, vervoer van zowel passagier als bestuurder in een niet-originele autozetel (bijvoorbeeld rolstoel), rolstoelberging, gordeldracht.... Tenslotte adviseert het CARA zowel Nationale als Europese autoriteiten met betrekking tot medico-legale rijgeschiktheidsregelgeving en -criteria. Het doet dit op basis van interne expertise, die onder meer opgebouwd wordt door middel van deelname aan nationale en internationale rijgeschiktheidsonderzoeken.

## Activiteiten

in 2011 opende het CARA 5232 dossiers. Dit is een toename van ongeveer 1.5% ten opzichte van 2010. De jaarlijkse procentuele toename van de voorbije jaren zet zich dus door. De voorbije jaren observeerden we immers een jaarlijkse toename tussen de 2% en 3.5%.

De aangegeven reden van aanmelding op het CARA was in 44% van de gevallen 'verwijzing door een arts' en in 16% "eigen initiatief". Deze laatste categorie dient met voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden. Immers, vaak suggereert een

## Het CARA in cijfers



behandelend arts een rijgeschiktheidsevaluatie, maar laat het initiatief over aan de patiënt. Deze geeft dan aan op eigen initiatief te komen. Dezelfde redenering kan gelden voor de doorverwijzingen door de verzekering. Slechts 3% zegt doorverwezen te worden door hun verzekering. Dit is zeer waarschijnlijk een grove onderschatting van de werkelijkheid. Deze doorverwijzingsgegevens dienen dus met nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden, temeer omdat de categorie "onbekend" relatief groot is (bijna 30%).

Niettegenstaande leeftijd op zich geen reden tot doorverwijzing is, wordt toch dikwijls de vraag gesteld naar de leeftijdsverdeling in de CARA-populatie. Ongeveer 30% van de geopende dossiers betrof een kandidaat-bestuurder van 65 jaar of ouder. Daarvan zegt ongeveer 7% doorverwezen te zijn door de

verzekering. De 65-plussers vertegenwoordigen 72% van de (aangegeven) doorverwijzingen door een verzekering.

## Rijgeschiktheidsevaluaties

Een rijgeschiktheidsbeslissing is een medische beslissing. De CARA-arts houdt rekening met wat door collega-artsen aangereikt wordt. Indien nodig vult hij dit aan met eigen bevindingen. Het eindbesluit is in de meeste gevallen mede gebaseerd op de resultaten van één of meerdere praktische rijproeven en, indien geïndiceerd, ook op een (neuro)psychologisch advies. In een aantal gevallen wordt de eindbeslissing op puur (extern aangeleverde) medische informatie genomen.

### Eindbeoordelingen

De eindbeslissing was ongeveer in 7% van de gevallen "niet rijgeschikt". Het aantal "ongunstige adviezen" (rij-ongeschikt) blijft over de jaren heen vrij stabiel, maar lijkt toch een stijgende trend te vertonen. De proportie "rij-ongeschiktheid" per leeftijdscategorie is iets verschillend: 5.9% voor de categorie 65- versus 8.5% voor de categorie 65+.

### Medische onderzoeken

Bij aankomst van het dossier op het CARA wordt er beslist of de CARA-arts de kandidaat in kwestie persoonlijk dient te onderzoeken of niet. In 2011 werden 1713 dergelijke consultaties op voorhand gepland. Dit is ongeveer 33% van de geopende dossiers. Het gaat om een (kleine) stijging

in vergelijking met de vorige jaren.

Deze getallen zijn een schatting van het effectief aantal consultaties omdat op het moment van de rijgeschiktheidsevaluatie (en bij beschikbaarheid van een CARA-arts) er kan beslist worden om de kandidaat alsnog door de arts te laten onderzoeken indien dit geïndiceerd lijkt op basis van klaarblijkelijk nieuwe of op voorhand niet-gekende gegevens. Deze "ter plekke besliste" consultaties verschijnen niet in deze statistieken.

### Praktische proeven

Elke eindbeslissing (behalve de administratieve afhandelingen) wordt gestaafd met de resultaten van één of meerdere praktische rijproeven op de weg. Sommige eindbeslissingen vergen dus meer dan één praktische rij-evaluatie. De reden hiervoor kan zijn dat de kandidaat in tweede instantie in eigen streek wenst of dient getest te worden, of wegens een gegronde betwisting van de initiële praktische conclusies, of omdat na de eerste evaluatie er gewinningslessen dienen genomen te worden. Gewinningslessen worden "opgelegd" om te leren wennen aan een nieuwe rijstijl. Deze te veranderen rijstijl kan het gevolg zijn technische veranderingen aan het voertuig (bijvoorbeeld een gaspedaal

links van het rempedaal) of omwille van een te veranderen rijgedrag (bijvoorbeeld een kijkstrategie na een gezichtsvelddefect, een rijgedrag meer afgestemd op de huidige functionele toestand). Deze gewinningslessen worden dan uiteraard gevolgd door een nieuwe praktische rij-evaluatie.

In 2011 werden er 5314 praktische rijproeven gepland waarvan 2820 (54%) op een externe locatie. De proportionele verhouding van de voorbije jaren blijft dus ongeveer behouden. Twaalf jaar geleden (1999) was de verdeling (Brussel versus op locatie) omgekeerd: 46% op locatie.

Van de 5314 geplande praktische rijproeven werden er 4925 (93.7%) uitgevoerd. In 381 gevallen (7.2%) kwam de kandidaat niet opdagen. Ook in 2010 lag het aantal niet opgedaagde personen vrij hoog: 6.6%. De praktische rijproeven op locatie gebeurden op 37 verschillende plaatsen, waarvan 21 in het Nederlandstalig (NL) en 16 in het Franstalig (FR) landsgedeelte, 2 in Brussel (BXL) en 1 in Duitssprekend België (D). De meerderheid van de locaties bevonden zich dus in Vlaanderen en ook de meeste bezoeken en praktische rijproeven gebeurden in Vlaanderen. Deze geobserveerde taalverhoudingen zijn representatief voor de taalverhouding van de totale CARA-populatie: ongeveer 68% is Nederlandstalig.

### Psychologische Evaluaties

Indien geïndiceerd wordt de eindevaluatie mede ondersteund door een psychologische evaluatie. In 2011 werden 874 psychologische adviezen geformuleerd. Daarvan werden er 703 geformuleerd op basis

van een eigen neuropsychologisch onderzoek. De overige 171 adviezen gebeurden op basis van extern aangeleverde data. In vergelijking met 2010 zien we een toename in het aantal psychologische adviezen, zowel op basis van zelf uitgevoerde psychologische onderzoeken, als op basis van externe rapporten.

## Uitlenen van aangepaste voertuigen

Het CARA beschikte in 2011 over 13 aanpasbare lesvoertuigen. Deze voertuigen worden gratis ter beschikking gesteld van de kandidaten, via een door hen vrij gekozen erkende rij school voor het nemen van gewinningslessen en/of voor het afleggen van een praktisch examen. De gemiddelde uitleentermijn is 1 à 2 weken per kandidaat. Deze voertuigen werden 218 keer uitgeleend.

## Andere activiteiten

Naast het nemen van de rijgeschiktheidsbeslissing organiseerde het CARA nog heel wat andere activiteiten: opleidingen, informatie, bijscholing inzake rijgeschiktheid, medische criteria en hun toepassing, vertegenwoordiging en aanwezigheid op Europees niveau, enz.

Mark TANT

De activiteiten van het CARA komen aan bod in het jaarverslag van het BIVV, op pagina 46 (<http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/jaarverslag-BIVV-2011.pdf>).





# Vervallen verklaard van het recht tot sturen? Wat nu?

**Wanneer de rechter een persoon veroordeelt tot het verval van het recht tot sturen, kan hij bepalen dat de veroordeelde moet slagen in een medisch en/of psychologisch onderzoek als voorwaarde om zijn rijbewijs terug te krijgen. Sinds 2006 is het BIVV erkend door de FOD Mobiliteit en Vervoer voor het uitvoeren van medische en psychologische onderzoeken in dit kader.**

tuig bestuurt, niet rijgeschikt is. Hetzelfde geldt voor de persoon die verslaafd is aan psychotrope stoffen, en er overmatig gebruik van maakt of die dusdanige hoeveelheden gebruikt dat het rijgedrag daardoor ongunstig wordt beïnvloed.

6000 kandidaten in 2011

Het BIVV is erkend door de FOD Mobiliteit en Vervoer als instelling om herstelonderzoeken uit te voeren. De psychologen en artsen die deze onderzoeken uitvoeren, als ook de locaties, voldoen aan de criteria bepaald in bijlage 14 bij het KB van 23 maart 1998. Zo beschikt iedere psycholoog over 3 jaar psychodiagnostische ervaring. Elke vestiging is gemakkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer en is zo ingericht dat de privacy van de kandidaat verzekerd wordt. Momenteel bestaat het team herstelonderzoeken van het BIVV uit 10 psychologen, voltijds of halftijds, die werknemer zijn bij het BIVV, een 18 tal zelfstandige artsen en 2 secretariaatsmedewerkers. De psychologen en artsen werken in team, voornamelijk in eigen regio. De artsen hebben een opleiding gekregen van het UZ Leuven. Het BIVV heeft 15 vestigingen waar de herstelonderzoeken kunnen afgelegd worden, die gelijkmatig verspreid zijn over heel België. In 2011 legden zo'n 6000 kandidaten een herstelonderzoek af bij het BIVV.

De dienst herstelonderzoeken heeft de afgelopen maanden de processen in kaart gebracht en een procedurehandboek opgesteld als voorbereiding op het behalen van een kwaliteitslabel.

Om te kunnen garanderen dat iedere kandidaat zo spoedig mogelijk telefonisch verder geholpen wordt, doen wij beroep op een callcenter om de inkomende telefoons op te vangen.

## Hoe verloopt een herstelonderzoek?

De kandidaat ontvangt van het parket een uitnodiging om de instelling te kiezen waar hij de medische en/of psychologische onderzoeken wenst af te leggen.

Indien de kandidaat kiest voor het BIVV, wordt een aanvraag tot betaling en een inlichtingenblad verstuurd naar de kandidaat. Na betaling krijgt de kandidaat binnen de 14 dagen een afspraak aangeboden om de onderzoeken af te leggen op een locatie naar keuze. Het psychologisch onderzoek vindt plaats in de voormiddag en het medisch onderzoek doorgaans in de namiddag. Bijlage 14 bij het KB van 23 maart 1998 preciseert de inhoud en methode van deze onderzoeken.

## Psychologisch onderzoek

Het psychologisch onderzoek formuleert een antwoord op een aantal vragen betreffende aanwijzingen van afhankelijkheid en misbruik, de aard en de ernst van de problematiek, politoxicomanie, onthouding in het verleden en persoonlijkheidsstoornissen die een risico vormen voor

het besturen van een voertuig. Men gaat na of de kandidaat zich bewust is van het probleem, de verantwoordelijkheid neemt voor het gestelde gedrag en men peilt naar zijn motivatie om zijn houding te veranderen. Tenslotte kijkt men ook naar aspecten die wijzen op recidive. De norm van afhankelijkheid die het BIVV hanteert staat gedefinieerd in de "diagnostic and statistical manual of mental disorders".

Daarvoor doet de psycholoog beroep op een zelfbeoordelingsschaal naar misbruik, een persoonlijkheidsvragenlijst, een psychologisch testbatterij om de cognitieve functies te onderzoeken en een semigestructureerd interview dat peilt naar verschillende mogelijke probleemgebieden (vb professioneel, juridisch en sociaal). Hij gaat ook na of er aanwijzingen zijn van bepaalde risicofactoren zoals bvb impulsiviteit of mogelijke persoonlijkheidsstoornissen. De cognitieve testen die het BIVV gebruikt zijn computergestuurd. Ze meten verschillende componenten zoals aandacht, concentratie, waarneming en verdeelde aandacht. Ook wordt gebruik gemaakt van de Alcohol and Drug Use Disorder Identification Test. Dit instrument is ontwikkeld door de World Health Organisation om het gebruik van alcohol en drugs na te gaan. Een persoonlijkheidsvragenlijst peilt naar verkeersgerelateerde persoonlijkheidstrekken zoals het sociaal verantwoordelijkheidsgevoel, de zucht naar sensatie en avontuur, de emotionele stabiliteit en de zelfcontrole. Binnenkort gaat een pilootfase van start waar een nieuwe computergestuurde test zal worden geëvalueerd: de Drug Use Screening Inventory Revised.

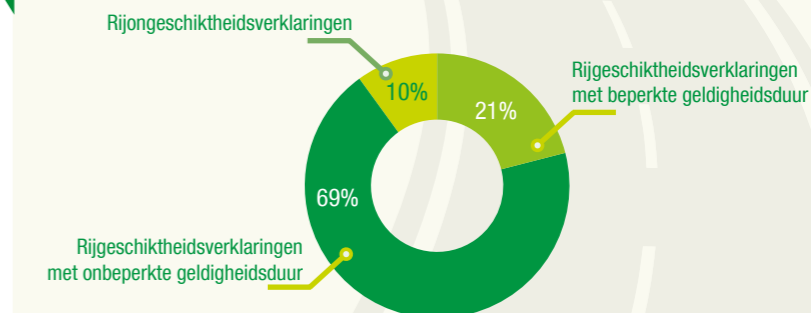
Deze vragenlijst wordt internationaal gebruikt in de klinische sector, meer speci-

### De afdeling Herstelonderzoeken in enkele cijfers - 2012

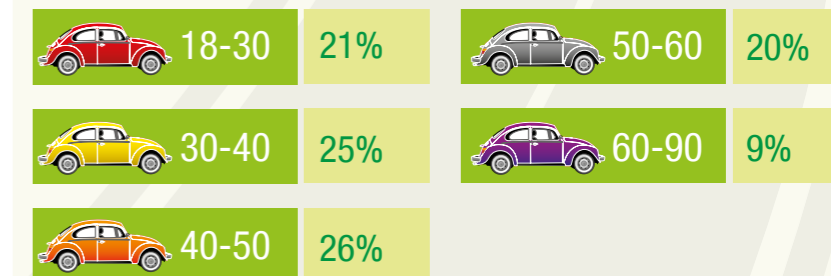
#### ONDERZOEKEN



#### RIJGESCHIKTHEIDVERKLARINGEN



#### LEEFTIJDSCATEGORIE





fiek in de verslaafdenzorg. Hij gaat in eerste instantie de frequentie na van gebruik van alcohol en drugs, medicatie en de ernst van het probleem in termen van impact van het middelengebruik op verschillende levensdomeinen (o.a. gezondheid, het functioneren op het werk op sociaal vlak). Daarnaast worden enkele mogelijk gerelateerde persoonlijkheidskenmerken nagegaan. De lijst is voorzien van een controleschaal die de mate van sociale wenselijkheid bij het beantwoorden van de vragen aangeeft.

Indien enkel een psychologisch onderzoek wordt uitgevoerd, neemt de psycholoog de beslissing over de rijgeschiktheid van de kandidaat. Dit gebeurt slechts in een minderheid van de gevallen.

#### Medisch onderzoek

Aansluitend volgt het medisch onderzoek met een grondige anamnese van middelengebruik en alcohol en een geneeskundig onderzoek. Indien de arts oordeelt dat bijkomende informatie vereist is, wordt een aanvraag schriftelijk opgemaakt en meege-

geven aan de kandidaat. Het betreft een bijkomende bloedanalyse (in het geval van een overtreding inzake rijden onder invloed van alcohol), urine analyse (in het geval van een overtreding inzake rijden onder invloed van psychotrope stoffen) of bijkomend medisch advies van een specialist (bv. betreffende diabetes, epilepsie...).

#### Overleg

Wanneer beide onderzoeken afgelopen zijn, volgt er een multidisciplinaire bespreking tussen arts en psycholoog. Indien geen extra informatie vereist is op de dag van de onderzoeken, handelen arts en psycholoog het dossier diezelfde dag af. De arts is hierbij verantwoordelijk voor de eindbeslissing. De attesten worden meegegeven met de kandidaat. Griffie en parket worden op de hoogte gesteld van de beslissing. Indien bijkomende medische informatie is aangevraagd, nemen arts en psycholoog een beslissing zodra de resultaten hiervan beschikbaar zijn.

De kandidaat kan geschikt verklaard worden, geschikt onder voorwaarden of niet

geschikt. Indien de kandidaat niet geschikt is, krijgt hij een motivering van deze beslissing toegestuurd. Dit schrijven legt uit welke stappen hij kan ondernemen om terug geschikt verklaard te worden. Het KB stelt dat de kandidaat die aan alcohol verslaafd is geweest, of overmatig gebruik heeft gemaakt van psychotrope stoffen, na een periode van bewezen onthouding van minstens zes maanden rijgeschikt kan worden verklaard. De geldigheidsduur van de rijgeschiktheid is beperkt tot maximaal drie jaar.

Een kandidaat kan ook geschikt verklaard worden met een beperking in de tijd of met een bepaalde code. In dat geval moet hij zich naar de gemeente begeven om deze voorwaarden te laten vermelden op het rijbewijs. Wanneer het einde van de geldigheidsduur van het rijbewijs nadert, wordt hij gecontacteerd door het BIVV. De procedure kan dan weer opgestart worden om opnieuw de medische en psychologische onderzoeken af te leggen.

Anneleen POLL

## Wegpolitie stelt 1,2 miljoen snelheidsovertredingen vast

**De Federale Wegpolitie heeft in 2012 meer dan 270.000 bestuurders aan een ademtest onderworpen en meer dan 1.200.000 snelheidsovertredingen vastgesteld. Dit is een positieve evolutie ten opzichte van 2011. Ze bewijzen dat de Wegpolitie blijvende inspanningen levert om het aantal gewonden en dodelijke slachtoffers op de autosnelwegen en bepaalde gewestwegen te verminderen, en om aldus de verkeersveiligheid te verhogen.**

### Verkeersveiligheid: een prioriteit

Controles op het terrein uitvoeren en de veiligheid op onze wegen verhogen: dat is het doel van de Wegpolitie. De verkeersveiligheid, opgenomen in het Nationaal Veiligheidsplan 2012-2015, maakt deel uit van de prioriteiten van de Federale Politie. Tussen 2008 en 2012 steeg het aantal vastgestelde snelheidsovertredingen met 134% en het aantal alcoholcontroles met 116%. Op elk moment van de dag en de nacht, en in alle weersomstandigheden, werken de politieambtenaren op een actieterrein van meer dan 2100 km.

### Snelheid: een gedragsverandering bewerkstelligen

Overdreven en onaangepaste snelheid lig-

Aantal onmiddellijke inningen (OI) of processen-verbaal (PV) voor overdreven snelheid

	2008	2009	2010	2011	2012
Mobiele radars: aantal PV of OI	557.818	574.442	594.088	574.496	653.043
Vaste radars: aantal PV of OI	\	199.264	230.493	480.390	452.077
Trajectcontrole: aantal PV of OI	\	\	\	\	46.655
Semi-mobiele radars (vooral ter hoogte van wegenwerken): Aantal PV of OI	\	\	\	\	91.715
<b>TOTAAL</b>	<b>557.818</b>	<b>773.706</b>	<b>824.581</b>	<b>1.054.886</b>	<b>1.243.490</b>

gen aan de basis van een derde van de ongevallen. Het is daarmee één van de voornaamste oorzaken van ernstige en dodelijke ongevallen.

### Steeds meer alcoholcontroles

Het rijden onder invloed van alcohol is en blijft een van de voornaamste oorzaken van ernstige verkeersongevallen. Het rijden onder invloed (van alcohol en drugs) leidt jaarlijks naar schatting tot 10.000 doden op de Europese wegen.

Voor het derde jaar op rij behaalt de Wegpolitie haar doelstellingen voor wat betreft het aantal alcoholcontroles. De kadernota verkeersveiligheid van mei 2009 voorziet dat jaarlijks twee op de tien bestuurders door de geïntegreerde politie moeten onderworpen worden aan een ademtest; dat zijn 1.200.000 bestuurders per jaar. De Federale Wegpolitie staat in voor 20% van deze controles en moet dus jaarlijks 240.000 automobilisten doen blazen.

Sinds 2008 heeft de Federale Politie het aantal ademtesten op de autosnelwegen en sommige gewestwegen meer dan verdubbeld. Deze evolutie is onder meer te danken aan de aanzienlijke stijging van het aantal routinecontroles, maar ook door het toepassen van het "stoppen is blazen"-principe, waarbij de ploegen van de Wegpolitie elke bestuurder waar zij mee in aanraking komen, laten blazen; onder eender welke omstandigheid.

2,4% van het totaal aantal bestuurders bij wie de Wegpolitie in 2012 een ademtest heeft afgenomen, reed onder invloed van alcohol.

### Verkeersveiligheid blijven verhogen

De Federale Wegpolitie zal in de toekomst blijven controleren op haar actieterrein in de hoop op die manier een gedragsverandering bij de automobilisten teweeg te brengen en zo het aantal ongevallen te doen dalen.

Federale Politie (persdienst)

Aantal ademtesten uitgevoerd door de Federale Wegpolitie op haar actieterrein

	2008	2009	2010	2011	2012	% tussen 2008 - 2012
<b>Aantal ademtesten</b>	<b>125.250</b>	<b>155.582</b>	<b>245.175</b>	<b>263.268</b>	<b>270.875</b>	<b>116%</b>



# De verkeersONveiligheidsenquête als indicator



**Het doel van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid is het aantal verkeersdoden in België halveren tegen 2020 ten opzichte van 2010. Het BIVV wil de burger sterker betrekken bij het behalen van deze doelstelling. Met de resultaten van de nationale verkeersONveiligheidsenquête die begin januari werden bekendgemaakt, kunnen we nagaan welke factoren het onveiligheidsgevoel van de weggebruiker bepalen. Hiermee zullen we rekening houden bij de ontwikkeling van de communicatie- en sensibiliseringsacties om een duurzame gedragsverandering bij de weggebruiker te bekomen.**

## Verloop van de enquête

In oktober 2012 werden telefonische enquêtes afgenomen bij een representatieve steekproef van 2.241 Belgen, ouder dan 16 jaar. Het Kenniscentrum Verkeersveiligheid van het BIVV stelde daartoe een aantal vragen op. Het was de eerste keer dat de nationale verkeersONveiligheidsenquête werd uitgevoerd en tot 2020 zal deze elk jaar opnieuw herhaald worden. Op die manier willen we nagaan of het engagement van de burger verandert en of we al dan niet een evolutie merken in het (on) veiligheidsgevoel van de Belgische weggebruiker.

## 1 op 5 kent iemand die ooit in een dodelijk ongeval betrokken was

Maar liefst 20% van de Belgen (ouder dan 16) kent iemand in zijn of haar directe omgeving die ooit bij een dodelijk ongeval betrokken was. Toch is er geen verschil inzake het onveiligheidsgevoel en het draagvlak voor maatregelen in vergelijking met de Belgen die niet zo iemand kennen. We moeten weggebruikers dus continu blijven informeren over de risico's in het verkeer. Daarnaast blijkt dat in 2012 8% zelf betrokken was in een ongeval met materiële schade en 2% in een letselongeval.

## Risicoperceptie van gedrag

Belgen schatten rijden onder invloed van illegale drugs en rijden onder invloed van alcohol als de meest gevaarlijke gedragingen in het verkeer in. Fietsen in het donker zonder fietslicht of fluohesje staat ook hoog bovenaan de ranking.

Gedragingen die vooral betrekking hebben op gemotoriseerd verkeer worden door gemotoriseerde weggebruikers als minder gevaarlijk beschouwd dan door niet-gemotoriseerde weggebruikers. Bij de niet-gemotoriseerde weggebruikers stellen we het tegenovergestelde vast. Zo vindt het niet-gemotoriseerde verkeer te snel rijden gevaarlijker dan het gemotori-

seerde verkeer. Het gemotoriseerde verkeer op zijn beurt vindt de mate van gevaar bij de gedragingen door de fietsers of voetgangers gevaarlijker dan dat de zwakke weggebruikers dat zelf vinden. Fietsen zonder licht, voetgangers met koptelefoon of oortjes en dergelijke worden door niet-gemotoriseerde weggebruikers systematisch als minder gevaarlijk beschouwd dan door gemotoriseerde weggebruikers.

Ondanks dit risicobesef stellen we op basis van observaties, enquêtes en onderzoek vast dat de Belgische weggebruikers zich niet navenant gedragen. Met die inzichten moet men rekening houden bij het implementeren van maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Met de "Go for zero"-campagnes wil het BIVV er de aandacht op vestigen dat alle weggebruikers samen de verantwoordelijkheid dragen voor een veiliger verkeer. Dat gevoel moet duidelijk nog versterkt worden.

## Belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid

De persoonlijke top 5 van belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid in België ziet er als volgt uit:

1. overdreven en onaangepaste snelheid;
2. problemen met infrastructuur;
3. onveilige rijstijl;
4. rijden onder invloed;
5. het niet naleven van de wegcode.

## Strengere aanpak

De enquête toont aan dat er een maatschappelijk draagvlak is voor alle bevroegde maatregelen op het vlak van educatie, sensibilisering, regelgeving, controle en technologie.

De populairste maatregelen zijn:

1. meer controles op niet-verzekerde voertuigen;
2. verplicht alcoholslot voor recidivisten;
3. verplichte verkeerslessen in het secundair onderwijs;
4. meer alcoholcontroles;
5. verplichte snelheidsbegrenzer (ISA) voor recidivisten.

Het draagvlak is belangrijk voor de effectiviteit van zulke maatregelen.

Uit de enquête blijkt voorts dat het draagvlak voor meer snelheidscontroles leeftijdsgebonden is. Naarmate men ouder

wordt, neemt het draagvlak voor meer snelheidscontroles toe. Niet echt zo verbazingwekkend, aangezien uit onze attitudemetingen blijkt dat jonge bestuurders meer dan oudere bestuurders aangeven dat ze de snelheidslimieten overtreden.

Daarentegen blijkt uit de enquête dat het draagvlak voor meer alcoholcontroles niet leeftijdsgebonden is. Een internationale enquête (Sartre4) leert ons dat 26% van de Belgen verklaart in de afgelopen maand met een alcoholconcentratie boven de legale limiet toch met de auto gereden te hebben. Daar tegenover staat dat slechts 14% van alle respondenten tegen een verhoging van het aantal alcoholcontroles is. Dit houdt in dat een deel van de bestuurders die onder invloed reden, toch voor meer alcoholcontroles is. Dit wijst erop dat een deel van de autobestuurders externe controle nodig heeft om zich aan de limiet te houden.

## Meer dan de helft van de Belgen heeft een goed voornemen

Op de vraag naar het "engagement voor 2013" geeft 42,5% aan geen expliciet goed voornemen te hebben om het verkeer veiliger te maken. Ondanks het feit dat verkeersveiligheid iedereen aangaat, blijkt de betrokkenheid bij verkeersveiligheid laag. De geëngageerde weggebruikers moeten we dus blijven stimuleren en de minder geëngageerde weggebruikers moeten overtuigd worden.

Benoit GODART

De resultaten van de enquête zijn beschikbaar op:  
<http://enquetebivv.be/nl/home>.

## De campagne "respect", een logisch vervolg op de verkeersONveiligheidsenquête

"850 doden elk jaar. Niets mee te maken?". Met deze slogan probeerde de campagne van het BIVV, die begin februari werd gelanceerd en die daarna op de radio door meerdere bekende personen werd overgenomen, de weggebruikers te overtuigen om hun gedrag in het verkeer aan te passen en blijf te geven van meer respect. Deze campagne was een logisch vervolg op de verkeersONveiligheidsenquête. Daaruit was immers gebleken dat verkeersdeelnemers tegenwoordig duidelijk te weinig respect tonen in het verkeer – niet alleen ten opzichte van de regels, maar ook ten opzichte van de andere weggebruikers.

Voor de bekendmaking van de campagne op de radiozenders kon het BIVV rekenen op de medewerking van twee bekende personen: Gunter Lamoot en Goedele Liekens. In de radiospot werd gemeld dat beiden het leven hadden gelaten in een verkeersongeval – een bericht dat niemand onberoerd liet. Onmiddellijk daarna namen ze zelf het woord om duidelijk te maken dat ze nog goed en wel in leven waren en spraken ze vervolgens de luisteraars rechtstreeks aan met de volgende vraag: "Waarom raakt een verkeersongeval ons alleen maar als we het slachtoffer kennen?". Ook nu weer was het bedoeling om de luisteraars aan te zetten tot een duurzame gedragsverandering in het verkeer.



# Het gordeldrachtpercentage stagneert

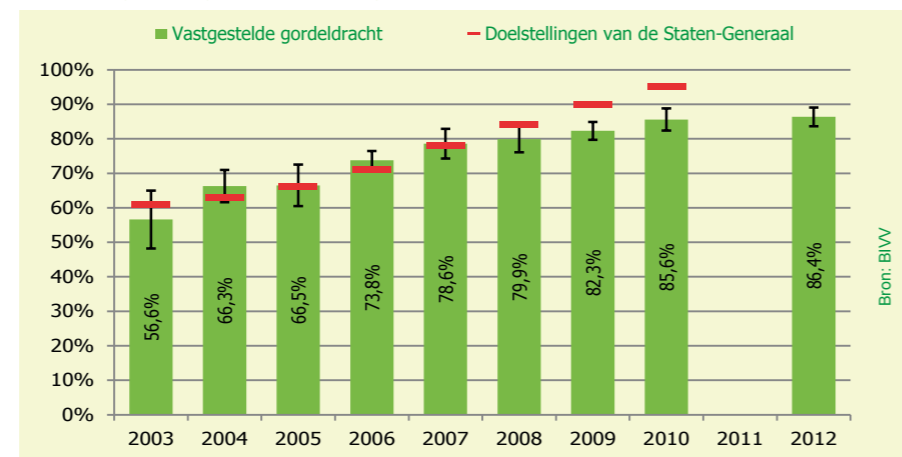
**Sinds 1975 is het dragen van de gordel verplicht voorin, en sinds 1991 ook achterin personenwagens. Toch wordt de gordel nog steeds niet door alle inzittenden op de Belgische wegen gedragen met alle gevolgen van dien bij ongevallen. Na enkele jaren van duidelijke vooruitgang, blijkt uit de laatste gedragsmeting van het BIVV<sup>1</sup> dat het gordeldrachtpercentage gestagneerd is in 2012.**

Het BIVV doet sinds 2003 onderzoek naar het gedrag in verband met de gordeldracht in België<sup>2</sup>. De gedragsmeting bestaat uit een rechtstreekse waarneming van de gordeldracht bij inzittenden van personenwagens voorin. Hieronder volgen de resultaten van de laatste gedragsmeting, die dateert van 2012.

## Globaal percentage voor de gordeldracht

Het percentage gordeldragers steeg zeer snel tussen 2003 en 2007 (meer dan 20 procentpunten in 4 jaar tijd). Vanaf 2007 verliep de stijging langzamer, vooral tussen 2010 en 2012. Het percentage gordeldragers lijkt dus te stagneren en ongeveer 14% van de bestuurders of passagiers voorin draagt de gordel nog steeds niet. Het is verontrustend dat de vertraging een dergelijke omvang aanneemt (nauwelijks 0,8 procentpunt vooruitgang in de laatste twee jaar) en ook dat deze zich nu al voordoet, terwijl het percentage gordeldragers in België nog laag is in vergelijking met de omrin-

Ontwikkeling van de gordeldracht in België 2003 – 2012

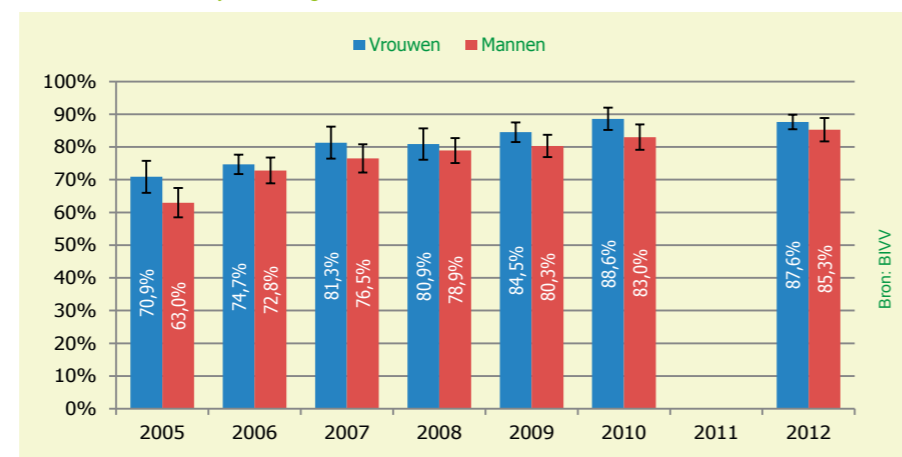


gende landen. Het gordeldrachtpercentage is telkens opnieuw het onderwerp geweest van de doelstellingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. De vooropgestelde doelstelling bestond erin om voor 2010 een gordeldrachtpercentage van 95% te realiseren. Maar door de trager verlopende stijging van de gordeldracht zijn we momenteel helaas nog ver verwijderd van deze ambitieuze doelstelling.

## Gordeldracht per geslacht

Sinds 2003 is het gordeldrachtpercentage steeds hoger geweest bij vrouwen dan bij mannen. Dit verschil wordt echter stilaan kleiner. Tussen 2010 en 2012, bleef het gordeldrachtpercentage stijgen bij de

Gordeldracht afhankelijk van het geslacht

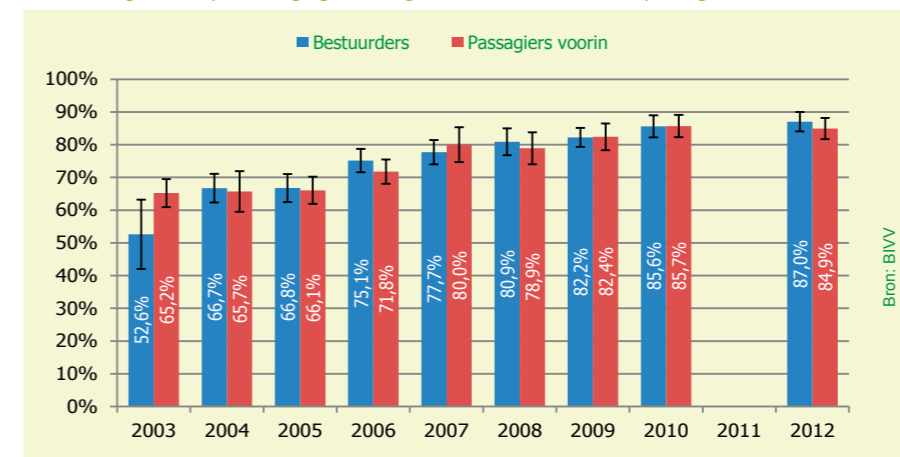


mannen terwijl het bij de vrouwen lichtjes daalde. Het percentage dat echt tegen het dragen van de gordel is, verschilt dus misschien niet eens zo veel tussen mannen en vrouwen.

## Gordeldracht volgens plaats in het voertuig

We zien geen blijvend verschil tussen de bestuurders en de passagiers voorin. Bij de passagiers voorin laten de resultaten soms een achteruitgang zien ten opzichte van de voorgaande jaren, maar het betreft hier beperkte dalingen die bovendien mogelijk te wijten zijn aan een grotere variabiliteit van de indicator, doordat er minder passagiers voorin dan bestuurders werden waargenomen.

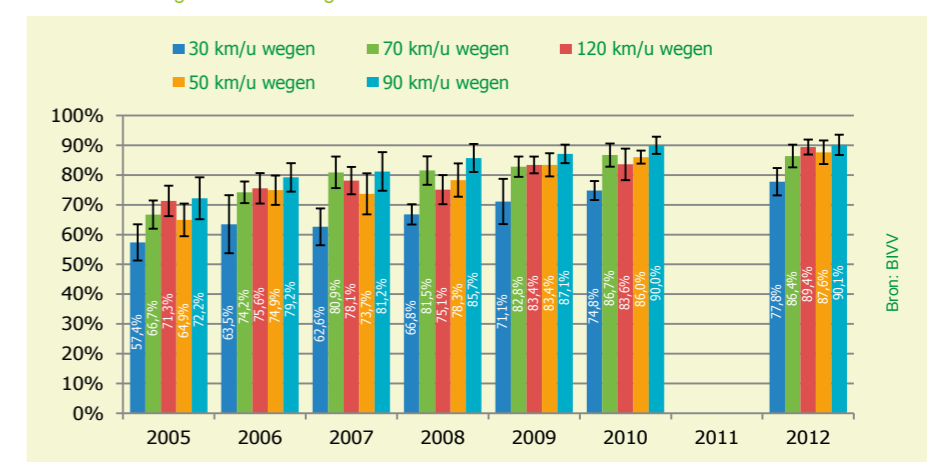
Ontwikkeling van het percentage gordeldragers onder bestuurders en passagiers voorin



## Gordeldracht volgens snelheidsregime

Sinds 2003 wordt de gordel stelselmatig minder gedragen in 30 km/u-zones. Het verschil met de andere snelheidsregimes is aanzienlijk. Dit verschil blijft door de jaren heen min of meer gelijk.

Gordeldracht volgens snelheidsregime



Het minder dragen van de gordel op 30 km/u-wegen kan worden veroorzaakt door verschillende factoren. Een daarvan houdt waarschijnlijk verband met het risicobesef van automobilisten, dat lager is bij lage snelheden. Toch is het nut van de veiligheidsgordel zelfs bij zeer lage snelheden onmiskenbaar. Zelfs bij aanrijdingen tegen 20 km/u bestaat namelijk al een overlijdensrisico. Bovendien kan aangenomen

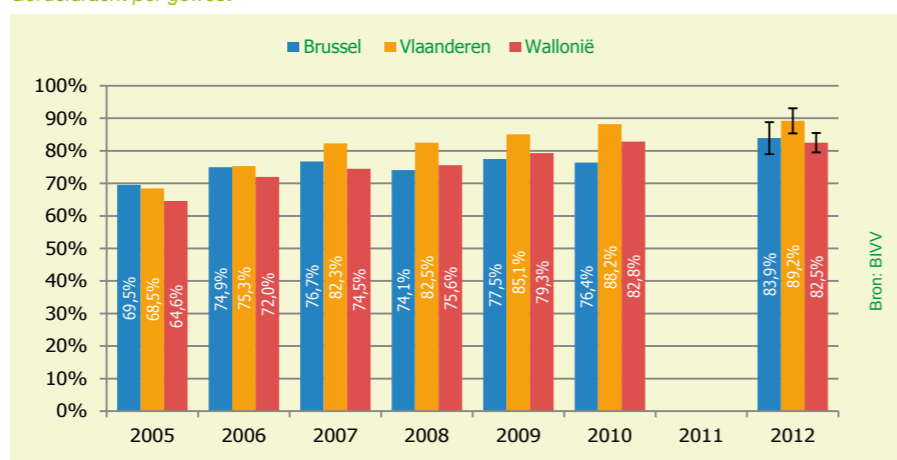
worden dat personen van wie de gordeldracht werd waargenomen op 30 km/u-wegen gemiddeld kortere afstanden reden dan de personen die elders werden waargenomen. Welnu, wanneer slechts korte afstanden worden afgelegd zijn inzittenden van auto's sneller geneigd de gordel niet te dragen.

<sup>1</sup> "Nationale gedragsmeting gordeldracht 2012", Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, François Riguelle, D/2013/0779/5.  
<sup>2</sup> Behalve in 2011, toen de gedragsmeting van het BIVV betrekking had op de kinderzitjes.





Gordeldracht per gewest



## Gordeldracht per gewest

Vanaf 2007 kenmerkt Vlaanderen zich door een aanmerkelijk hogere gordeldracht dan de andere gewesten. In vergelijking met de meting van 2010 is wat betreft het dragen van de gordel in Brussel goede vooruitgang geboekt. Na verschillende jaren van stagnatie is het percentage er gestegen tot 83,9%. In Wallonië is daarentegen een lichte daling te zien tussen 2010 en 2012, waardoor het verschil met Vlaanderen nu 6,7 procentpunten bedraagt.

Benoit GODART  
François RIGUELLE

## Conclusie

Het percentage Belgische gordel dragers blijft achterophinken ten aanzien van de andere Europese landen, meer in het bijzonder bij dat van de aangrenzende landen, percentages van meer dan 90% geregistreerd zijn. De resultaten van de laatste BIVV-studie tonen aan dat er in België nog veel vooruitgang te boeken valt met betrekking tot de gordeldracht en dat deze problematiek noopt tot maatregelen op het vlak van bewustmaking en handhaving.

# 1972-2012: 40 jaar maatregelen voor de verkeersveiligheid

**Iets meer dan 40 jaar geleden werd de zwartste bladzijde uit de geschiedenis van de verkeersveiligheid in België omgeslagen: in 1972 verloren 3.101 mensen het leven in het verkeer. Die piek vormde voor de overheden een ware elektroshock. Vanaf dat moment zouden onze bestuurders de koe bij de hoorns vatten en een aantal radicale maatregelen invoeren. In iets meer dan vier decennia is een enorme vooruitgang geboekt, maar toch moet ook nu nog een lange weg worden afgelegd...**

Het is algemeen bekend: de problemen in verband met de verkeersveiligheid bestaan reeds lange tijd. De gespecialiseerde lectruur maakt hier reeds melding van in 1903, ter gelegenheid van de noodlottige wedstrijd Parijs-Madrid, waarbij de deelnemers voorbij zoefden met snelheden van meer dan 100 km/u. Deze problemen veranderden mettertijd, maar het verkeer heeft altijd al veel slachtoffers geëist. Tussen 1950 en 2000 stierven in België bijna ongemerkt meer dan 110.000 personen, wat overeenkomt met het inwonersaantal van een stad als Namen!

## 1950 - 1970: onbezorgde tijden

Meer dan een derde van die verkeersdoden vielen tussen 1950 en 1970, hoewel er toen toch 5 tot 10 keer minder motorvoertuigen waren. De Belgische conjunc-

tuur kende een grote bloei en het aantal wagens nam ieder jaar vrij snel toe. De auto was een nieuw verschijnsel en groeide uit tot een statussymbool. De "ongemakken" (een duizendtal doden per jaar) werden beschouwd als de prijs voor de vooruitgang.

Het rijbewijs bestond nog niet en men kocht een wagen alvorens te leren rijden. Hierbij kwamen nog andere problemen, zoals bijvoorbeeld rijden onder invloed, wat veel meer voorkwam dan nu. De Belgen moesten bovendien nog vertrouwd raken met de wagen, wat niet van een leien dakje liep: ongeveer 50% van de verkeersdoden waren voetgangers en fietsers. Deze onderschatten vaak de kracht van de auto's, terwijl de bestuurders moeilijkheden ondervonden om hun voertuig met precisie te besturen of zelfs gewoon maar onder controle te houden. Zo werden in 1960 1.782 doden geregistreerd op een totaal aantal van 1.160.000 motorvoertuigen, wat overeenkomt met 1 op 650. In 2010 bedroeg dit cijfer ongeveer 1 op 7.954 – of 12 keer minder!



Voorrang van rechts was het onderwerp van een campagne in 1970

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

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

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

## 1970 - 2000: bewustwording en nieuwe maatregelen

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



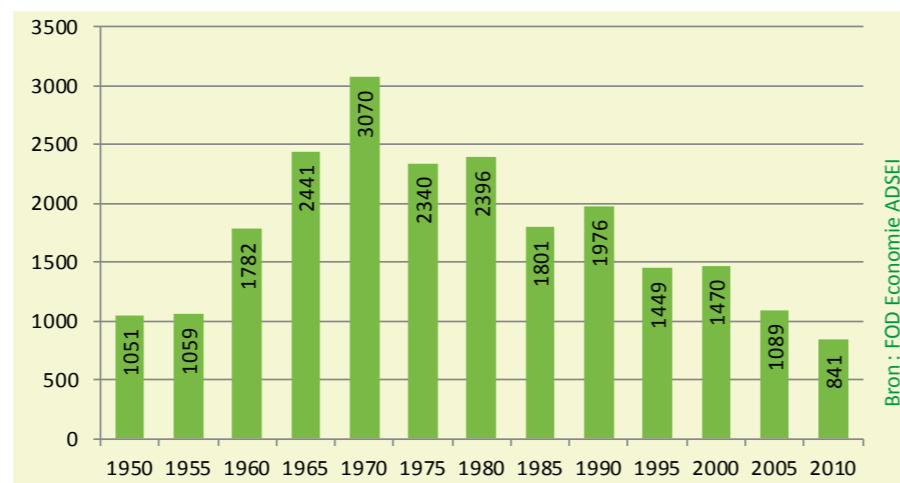
In 1973 was de gordel nog niet verplicht, maar werd toen wel al streng aanbevolen.

In 1971 mislukte een eerste poging om een snelheidsbeperking van 90 km/u in te voeren op onze wegen (behalve autosnelwegen en wegen met 2 x 2 rijstroken), maar de toon is gezet. De spreuk "mijn auto, mijn

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

vrijheid" blijft echter nog twee jaar overeind. In 1973, één jaar nadat een triest historisch record werd bereikt (3.101 doden), werden snelheidsbeperkingen ingevoerd naar aanleiding van de oliecrisis. In 1974 werd de beperking van 120 km/u op de autosnelwegen en 90 km/u op de andere wegen, definitief ingevoerd. Dit was het begin van een hele reeks maatregelen die de verkeerssituatie aanzienlijk verbeterden. In 1984 lag het dodencijfer voor de eerste maal opnieuw lager dan 2.000 en in 1995 was dit cijfer gedaald tot minder dan 1.500.

Evolutie van het aantal verkeersdoden

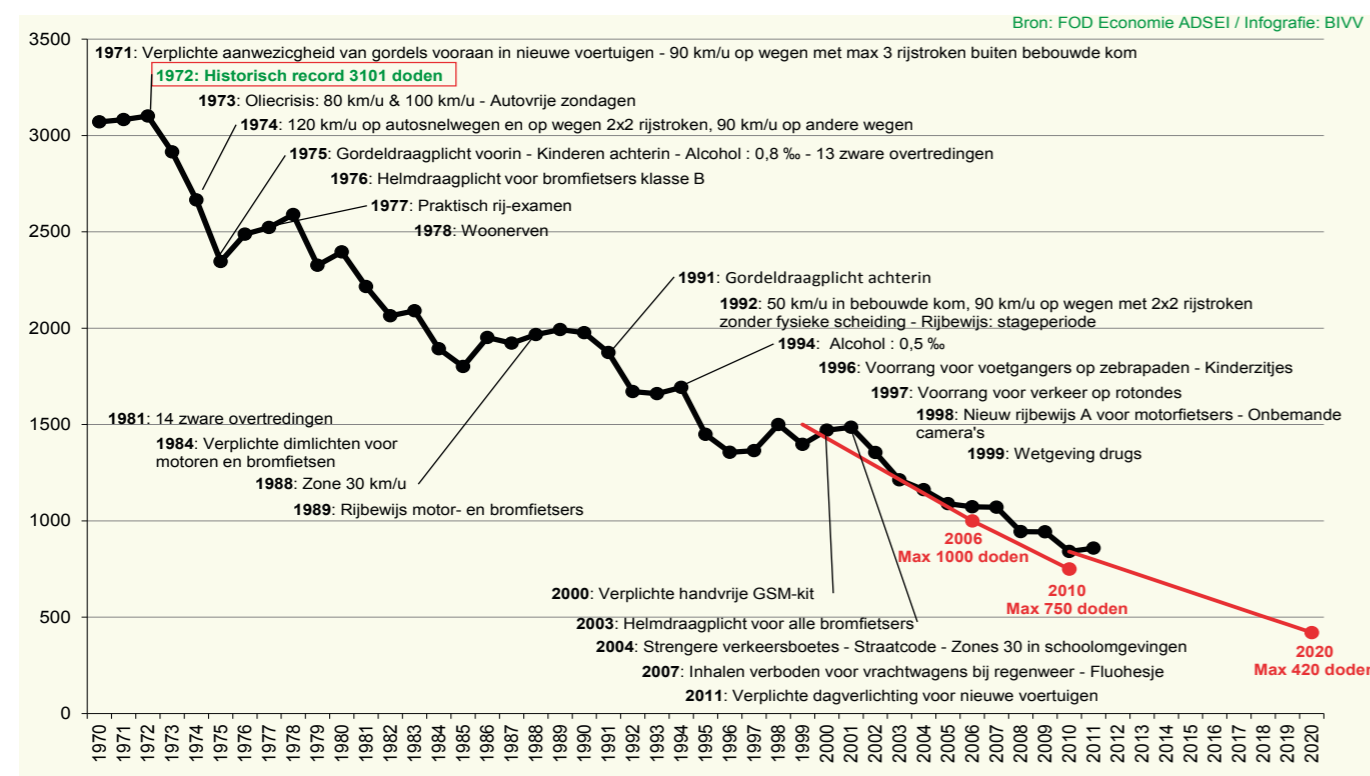


## 2000-2010: aanzienlijke vooruitgang

In de periode van 1973 tot 2010 steeg het aantal voertuigkilometers met 184%. Wan-

neer we alleen de evolutie tussen 2000 en 2010 bekijken, zien we een stijging met 12%. Het spreekt voor zich dat het aantal verkeersslachtoffers en ongevallen met lichamelijke schade verband houdt met het aantal voer-

tuigkilometers die op het Belgische grondgebied worden afgelegd. Hoe hoger het aantal afgelegde kilometers, des te hoger is het risico op ongevallen met slachtoffers. Wanneer we echter het "ongevalsrisico"



(aantal ongevallen met slachtoffers per miljard afgelegde kilometers) en het risico op overlijden op de weg analyseren, stellen we vast dat die cijfers van 2000 tot 2010 met respectievelijk 28 en 48% zijn gedaald.

In 2010 vielen 841 verkeersdoden te betreuren – het laagste cijfer ooit. In 2011 ging dat aantal helaas opnieuw de hoogte in (858 dodelijke slachtoffers, of een stijging met 2%). Ter herinnering: het is de

bedoeling om tegen het jaar 2020 niet meer dan 420 verkeersdoden te noteren. Er moet met andere woorden nog een lange weg worden afgelegd...

Benoit Godart

### VERKEERSVEILIGHEID: ENKELE OPVALLENDE MAATREGELLEN

1958	rijden onder invloed: 1,5‰ - bloedafname	1988	zones 30
1959	veralgemening van de autokeuring	1989	<ul style="list-style-type: none"> <li>• minimum profieldiepte van de banden: 1,6 mm</li> <li>• rijbewijs motorfietsers en bromfietsers</li> </ul>
1967	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rijbewijs: theoretisch examen</li> <li>• rijden onder invloed: ademtest</li> </ul>	1991	gordeldraagplicht achterin
1968	60 km/u in de bebouwde kom	1992	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 50 km/u in de bebouwde kom + 90 km/u op wegen met 2 x 2 rijstroken zonder fysieke scheiding</li> <li>• rijbewijs: stageperiode</li> </ul>
1971	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verplichte aanwezigheid van gehomologeerde gordels vooraan in nieuwe voertuigen</li> <li>• 90 km/u op wegen met maximaal drie rijstroken buiten de bebouwde kom</li> </ul>	1994	rijden onder invloed: 0,5‰
1973	economische maatregelen: 80 km/u op de wegen en 100 km/u op autosnelwegen en op wegen met 2 x 2 rijstroken	1996	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voorrang voor voetgangers op voetpaden</li> <li>• beschermingsmiddelen voor kinderen (kinderzitjes, ...)</li> </ul>
1974	120 km/u op autosnelwegen en op wegen met 2 x 2 rijstroken + 90 km/u op de andere wegen	1997	voorrang voor verkeer op rotondes
1975	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gordeldraagplicht voorin + kinderen moeten achterin plaatsnemen</li> <li>• 13 zware overtredingen</li> <li>• toegelaten promillage: 0,8‰</li> </ul>	1998	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nieuw rijbewijs A voor motorfietsers</li> <li>• nieuwe medische criteria</li> <li>• onbemande camera's</li> </ul>
1976	helm draagplicht voor bromfietsers klasse B	1999	wetgeving drugs in het verkeer
1977	rijbewijs: praktisch examen / attest voor bromfietsers	2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verplichting van handvrije GSM-kit</li> <li>• richtlijn inzake verkeersagressie</li> </ul>
1978	woonerven	2004	<ul style="list-style-type: none"> <li>• invoeren van 30 km/u in de onmiddellijke nabijheid van scholen</li> <li>• beperkt eenrichtingsverkeer voor fietsers</li> </ul>
1981	14 zware overtredingen	2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>• autozitjes voor kinderen kleiner dan 1,35 m</li> <li>• hervorming van de rijopleiding</li> </ul>
1984	verplichting dimlichten voor motoren en bromfietsen	2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>• inhaalverbod voor vrachtwagens</li> <li>• voortbewegingstoestellen</li> <li>• reflecterend veiligheidshesje</li> </ul>
		2011	dagrijverlichting voor nieuwe voertuigen



# Het alcoholslot: hoe ver staan we?

**Reeds jaren is er sprake van om het alcoholslot te introduceren in België. Het BIVV nam tussen 2004 et 2006 al deel aan een proefproject, waarvan de resultaten doorslaggevend bleken. Nu we weer enkele jaren verder zijn, is aan alle voorwaarden voldaan voor de effectieve lancering van dit project, zodat het fenomeen rijden onder invloed van alcohol nog efficiënter bestreden kan worden.**

Ter herinnering, een alcoholslot is een toestel dat in de auto gemonteerd wordt. Het werkt zoals de blaastoestellen van de politie: men blaast in het toestel en het alcoholgehalte in het bloed wordt gemeten. Zit er meer dan 0,2 promille alcohol in het bloed, dan kan de wagen niet starten. Het alcoholslot registreert alle gegevens: het alcoholgehalte, hoeveel keer en op welk tijdstip men heeft geblazen. Ook tijdens de rit zal het alcoholslot op regelmatige tijdstippen de kandidaat vragen te blazen.

## Het BIVV: de enige omkaderingsinstelling

Indien het alcoholslot opgelegd wordt door de rechter, dan wordt het rijbewijs beperkt. De kandidaat mag gedurende een periode van minimum 1 jaar tot 5 jaar, of levenslang, enkel met wagens rijden die met een alcoholslot zijn uitgerust. Een bijkomende voorwaarde is dat de kandidaat een omkaderingsprogramma volgt. Momenteel is het BIVV de enige instelling die een omkaderingsprogramma aanbiedt.

## Direct en indirect effect

Met het omkaderingsprogramma leert de kandidaat zijn gedrag aan te passen, zodat hij een scheiding maakt tussen het gebruik van alcohol en het besturen van een motorvoertuig. Onderzoek heeft uitgewezen dat de positieve resultaten van het gebruik van het alcoholslot alleen niet blijvend zijn. De combinatie van het alcoholslot en het omkaderingsprogramma werkt op verschillende niveaus.

Allereerst heeft het alcoholslot een direct effect: het werkt volgens het principe van zelfbestrafing. De kandidaat weet dat hij voor hij met de wagen rijdt, geen alcohol mag drinken. Doet hij dat toch, dan weet hij dat zijn wagen niet zal kunnen starten. Heel wat bestuurders rijden op meerdere tijdstippen van de dag, wat betekent dat er de hele dag geen alcohol mag gebruikt worden.

Vervolgens heeft het alcoholslot ook een indirecte werking. Een alcoholslot verandert gewoontes met betrekking tot alcoholgebruik. Aangezien de kandidaat zijn wagen alleen maar kan starten als hij geen alcohol gedronken heeft, leert hij zichzelf de gewoonte aan om het gebruik van alcohol te beperken tot wanneer hij niet met de auto rijdt. Deze gewoontes blijven vaak behouden, ook nadat het alcoholslot verwijderd wordt.

## Hoe gaat het in zijn werk?

De kandidaat is veroordeeld tot een alco-

holslot. Het Parket stuurt hem een kennisgeving van de definitieve beslissing. Vanaf de datum vermeld op dit document heeft de kandidaat 30 dagen tijd om alles in orde te maken.

Onmiddellijk na de kennisgeving neemt hij contact op met het BIVV voor het vastleggen van het inleidend gesprek en met het dienstencentrum voor het plaatsnemen van het alcoholslot. De kandidaat gaat naar de griffie om zijn rijbewijs af te geven en naar de gemeente om een nieuw rijbewijs te laten aanmaken met code 112. Deze code geeft aan dat hij enkel in voertuigen uitgerust met een alcoholslot mag rijden.

Het inleidend gesprek vindt plaats binnen de 14 dagen na het eerste contact in een van de vestigingen van het BIVV. De deelname aan dit gesprek houdt geen verplichting in. Tijdens het gesprek wordt informatie gegeven over het verdere verloop en de inhoud van het omkaderingsprogramma. Het betreft o.a. de kosten, het aanpassen van het rijbewijs, de downloads, de gepersonaliseerde begeleiding, de straf als men zich niet houdt aan de voorwaarden van het omkaderingsprogramma en de afloop van het programma.

Na het inleidend gesprek volgt een korte opleiding (deze 2 activiteiten kunnen samen plaats vinden indien de kandidaat reeds betaald heeft). Tijdens deze opleiding leert de kandidaat de specifieke blaastechiek van het alcoholslot. Hij krijgt ook de gevolgen te horen van het omzeilen van het alcoholslot en hij leert welke manieren om zich van het apparaat te bedienen juist en fout zijn. Hij krijgt ook meer informatie over de opname en afbraak van alcohol in het li-

chaam, en over de risico's en gevolgen van het rijden onder invloed. Na de opleiding krijgt hij een attest dat hij het omkaderingsprogramma heeft gevolgd. Dit attest moet altijd in zijn auto liggen.

6 maanden na de plaatsing van het alcoholslot volgt de kandidaat een vorming van 3 u waarin naar strategieën wordt gezocht om niet meer onder invloed te rijden.

Vervolgens zijn er minstens 2 keer per jaar individuele gesprekken. Dan evalueert men de geregistreerde gegevens uit het alcoholslot. Aan het einde van het programma vindt er een afrondingsgesprek plaats.

De technische diensten worden geleverd door het dienstencentrum; dit plaatst het alcoholslot aan de start van het programma en haalt de geregistreerde gegevens uit het alcoholslot. Gedurende het eerste jaar moet de kandidaat daar 2 maandelijks voor langsgaan, vanaf het tweede jaar is dat om de 6 maanden. Indien zich onregelmatigheden voordoen, licht het dienstencentrum de omkaderingsinstelling in. Het dienstencentrum helpt de kandidaat ook verder bij panne.

## Enkele bijkomende voorwaarden van het programma

Indien er aanwijzingen zijn dat de kandidaat heeft getracht om het systeem te omzeilen (bv. positieve hertesten na negatieve starttest of het starten van het

voertuig door het in gang te duwen), kan dit gevolgen hebben op het doorlopen van het programma. De kandidaat moet zich naar het dienstencentrum begeven, dat de gegevens vervoegd uitleest en doorstuurt naar de omkaderingsinstelling. Het BIVV roept de kandidaat op en verwittigt het parket. In geval de kandidaat de voorwaarden niet respecteert, kan de omkaderingsinstelling beslissen om het programma stop te zetten en kan het parket bijkomende sancties opleggen.

Anneleen POLL

## Kosten van het programma

De omkaderingsinstelling bezorgt de veroordeelde een uitnodiging tot betaling voor de installatie, het gebruik van het alcoholslot en de kosten van het omkaderingsprogramma. De totale kosten bedragen ongeveer 3.000 € per jaar. De rechter kan in zijn vonnis de geldboete verminderen met de volledige of gedeeltelijke kosten. Ter herinnering, de uitgesproken boetes in geval van veroordeling voor rijden onder invloed van alcohol variëren van € 1.100 tot € 11.000, en zelfs € 27.500 bij recidive.



# Mist: enorm verraderlijk!

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

Mist is op zich geen courant weersverschijnsel. Toch vallen er jaarlijks 10 tot 20 doden bij ongevallen waarbij de zichtbaarheid minder was dan 100 meter. Globaal gezien is het ongevalsrisico bij mist twee keer zo groot als bij normale zichtbaarheid. Kortom: mist is een belangrijke ongevulsfactor en verdient daarom onze bijzondere aandacht.

## Voorzichtig zijn? Och...

Door de beperkte zichtbaarheid zou men veronderstellen dat de bestuurders bij

Kerncijfers volgens de weersomstandigheden 2011, gewogen cijfers

	Letse- ongevallen		Doden 30 dagen		Zwaar- gewonden		Licht- gewonden		Slachtoffers		Ernst
Normaal	41153	86%	721	84%	5376	87%	48586	86%	54683	86%	17,5
Regenval	4587	10%	72	8%	556	9%	5563	10%	6191	10%	15,7
Mist (zichtbaarheid < 100 meter)	257	1%	5	1%	50	1%	288	1%	343	1%	19,4
Sterke wind, rukwind	155	0%	5	1%	18	0%	172	0%	195	0%	32,2
Sneeuwval	148	0%	1	0%	11	0%	183	0%	195	0%	6,8
Hagelbui	25	0%	2	0%	3	0%	19	0%	25	0%	81,1
Andere (dikke rook)	207	0%	6	1%	27	0%	234	0%	267	0%	28,9
Onbekend	1455	3%	49	6%	130	2%	1659	3%	1839	3%	33,7
Totaal	47924	100%	858	100%	6164	100%	56639	100%	63660	100%	17,9

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Aantal letselongevallen in normale en in mistige omstandigheden, volgens de aard van het ongeval 2006-2011; gewogen cijfers

	Normaal weer		Mist	
	Aantal	%	Aantal	%
Kettingbotsing (4 bestuurders of meer)	1668	1%	19	1%
Frontale botsing (of bij het kruisen)	26839	11%	163	11%
Langs achteren (of naast elkaar)	48599	20%	250	17%
Langs opzij	82542	34%	282	19%
Met een voetganger	20983	9%	45	3%
Een weggebruiker tegen een hindernis op de rijbaan	6273	3%	86	6%
Een weggebruiker tegen een hindernis buiten de rijbaan	36965	15%	440	30%
Eén bestuurder, géén hindernis	13239	5%	153	11%
Andere of onbekend	5038	2%	15	1%
Totaal	242147	100%	1452	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

mistig weer extra voorzichtig zijn. Dit is niet steeds het geval, verre van zelfs...

De meeste bestuurders bleven zo snel rijden, dat hun stopafstand langer was dan de zichtbaarheid.

De statistieken tonen trouwens aan dat het percentage ongevallen met één weggebruiker tegen een hindernis buiten de rijbaan, verdubbelt bij mist.

En snelheid was niet het enige probleem. Ook de tussenafstand tussen de voertuigen was te klein. Paradoxaal genoeg stijgt het percentage bestuurders dat de veiligheidsafstand niet naleeft bij mist, terwijl de zichtbaarheid dan juist afneemt!

## Psychologische mechanismen

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

De eerste steunt op de sociale psychologie. Door de afwezigheid van objectieve criteria voor de evaluatie van de eigen rijvaardigheid bij mist, gaat men, om zich

aan te passen aan de situatie, gewoon het rijgedrag aannemen van de andere wagens in de file, waarbij het gevaar wordt onderschat.

De tweede hypothese heeft te maken met perceptieproblemen. Bij mistweer verliest men verder gelegen oriëntatiepunten uit het oog, waardoor men potentiële hindernissen te laat opmerkt (met andere woorden, als men reeds te dicht is genaderd). Het is bekend dat de hersenen een minimum aan informatie nodig hebben om goed te functioneren. Als de toevoer van visuele informatie beperkt wordt, resulteert dit in beoordelingsfouten. Zo toonde een studie via een rij simulator aan dat bestuurders bij mistweer hun eigen snelheid 10 à 20% lager inschatten dan ze in werkelijkheid is. Dit zou kunnen verklaren waarom de veiligheidsafstanden te kort

## Stofzuigereffect

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

zijn. Bestuurders die hun eigen snelheid onderschatten, zullen immers ook minder afstand houden ten opzichte van hun voorligger.

## Verminderde perceptie bij de bestuurders

De perceptie van de bestuurders wordt beïnvloed door de aanwezige mist. Zo zal men 's nachts bij dichte mist de afstand tot de voorligger met 55% overschatten, vergeleken met normale omstandigheden.

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

## Mist: wat zegt de wegcode

Aangezien het sowieso al moeilijk is om bij mist te rijden, is het van het grootste belang om de regels die de wegcode oplegt, na te leven.

Achteraan het voertuig is het gebruik van de achtermistlichten verplicht:

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

Deze lichten mogen in geen andere omstandigheden gebruikt worden.

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

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

Benoit GODART

Bij mist moeten de snelheid en de veiligheidsafstand aangepast worden aan de zichtbaarheid. Door rekening te houden met de stopafstanden, schat men dat, indien de zichtbaarheid verminderd is tot 50 m, de automobilist niet sneller dan 50 km/u mag rijden; voor een zichtbaarheid van 100 m, is dit maximum 80 km/u; en voor een zichtbaarheid van 150 m, maximum 100 km/u.

1 V. Cavallo, M. Colomb et J. Doré, «La surestimation de la distance intervéhiculaire dans le brouillard», 2000.



# Heel wat veranderingen op til voor motorfietzers

*De gebruikers van twee- en driewielige motorfietsen worden steeds talrijker in België. Maar rijden met een motorfiets of een scooter... is veel gevaarlijker dan rijden met een auto. Maar als hij over de nodige vaardigheden beschikt en zijn rijgedrag weet aan te passen, heeft de motorrijder toch alle troeven in handen om zich veilig te verplaatsen in het verkeer.*

Daarom zullen er vanaf 1 mei 2013 verschillende veranderingen plaatsvinden om de motorrijders zo goed mogelijk op zijn rijtaak voor te bereiden. Waar gaat het nu precies om?

## Uniformisering op Europees niveau van de categorieën

Er komt een nieuwe categorie bij, met name de categorie A1, en de andere categorieën worden anders gedefinieerd. Dit heeft ook een impact op de wijze waarop men het recht verkrijgt om een voertuig uit de verschillende categorieën te besturen (opleiding, examen en rijbewijs).

De kleine tabel hieronder vat de situatie mooi samen:

## Het bevorderen van de mobiliteit

We herhalen dat een houder van een rijbewijs B (auto) van voor 1 mei 2011 mag rijden met een "tweewielig voertuig" (of gelijkgesteld) van maximaal 125 cc, met een maximumvermogen van 11 kW (15 ch) en een vermogen/gewichtsverhouding van ten hoogste 0.1 kW/kg. Maar indien u ter zake over geen enkele ervaring beschikt, is het ten zeerste aan te bevelen om enkele uren les te volgen in de rijsschool.

Trouwens, indien het rijbewijs na deze datum verkregen werd, is men verplicht om minstens 4u les te volgen in een rijsschool (zonder de examens te moeten afleggen).

Opgelet: dit is geen rijbewijs A1, maar slechts een machtiging (in de vorm van een code op het rijbewijs) om dit voertuigtype te besturen, en dit uitsluitend op het Belgisch grondgebied. Tot slot mag elke houder van een rijbewijs B ook bromfietzers, scooters, motorfietsen en lichte vierwielers van de categorie AM besturen.

## Wijzigingen in verband met het verkrijgen van het rijbewijs

Momenteel werd er geen enkele wijziging voorzien wat betreft het afleggen en de geldigheid van de theoretische examens. Op het vlak van de opleiding is de vernieuwing het grootst. Het denkwerk van de technische groep (bestaande uit experts in die materie) heeft, in navolging van het Europees besluit, tot de volgende beslissingen geleid.

### Welk type opleiding?

Veilig een motorfiets besturen is niet alleen een kwestie van techniek (de versnelingen kunnen bedienen) of vaardigheden (verschillende technieken tesamen kunnen toepassen tijdens het rijden). Van groot belang zijn tevens de gedragingen (zijn gedrag kunnen aanpassen in functie van de andere weggebruikers, van de verkeersveiligheid...), de inschatting (van de situatie, van de eigen capaciteiten), de sociale waarden (respect voor anderen, empathie...), etc.

Om die reden moeten zowel de cursist als de opleider op een actieve EN verantwoorde manier deelnemen aan de opleiding.

Hiertoe MOET er "een cursusschema en een voortgangsfiche" overhandigd worden door de gekozen rijsschool. Dit document bevat een cursusoverzicht met de doelstellingen van de opleiding (wat, hoe en waarom een bepaalde oefening aangeleerd wordt) en laat toe om, samen met de instructeur, de vorderingen van de cursist en de kwaliteit van de opleiding in te schatten. De cursus is gebaseerd op een opleidingsprogramma bestaande uit de 10 basisstadia van de opleiding. Deze stadia worden aangepast aan het leertempo van elke kandidaat. Toch is het naleven van bepaalde voorwaarden essentieel: enerzijds, de duurtijd van de opleiding op de openbare weg moet minstens even lang zijn als de duurtijd van de opleiding op privéterrein; anderzijds moet de opleiding gebaseerd zijn op het leren motorrijden, en niet op de voorziene oefeningen op privéterrein tijdens het examen.

### Hoe verkrijgt men het recht om een motorfiets van een bepaalde categorie te besturen?

#### Om een voertuig van de categorie AM te besturen:

Deze voertuigen zijn geen motorfietsen maar worden beschouwd als bromfietsen (of worden ermee gelijkgesteld). Ze vormen dus een categorie apart.

Men moet:

- ✓ Slagen voor een theoretisch examen (in een examen centrum en de minimumleeftijd bedraagt 15 jaar en 9 maanden)
- ✓ Een opleiding volgen van minstens 4 u in de rijsschool, waarvan 2u op de openbare weg, met bijzondere aandacht voor de risico's die inherent verbonden zijn aan dit voertuigtype.



VOOR 2013			VANAF MEI 2013		
	Technische beschrijving	Minimumleeftijd		Technische beschrijving	Minimumleeftijd
A3	Bromfietsen; ≤ 50 cm <sup>3</sup> , maximum 45 km/u	16 jaar	AM	1) Idem A3 2) Lichte drie- en vierwielers: ≤ 50cm <sup>3</sup> , max. vermogen ≤ 4 kW, max. snelheid: 45 km/u	16 jaar
A<	Motorfiets met een max. vermogen van 25 kW en een vermogen/gewichtsverhouding van 0.16 kW/kg	18 jaar	A1	1) Motorfietsen met een max. cilinderinhoud van 125 cc <sup>3</sup> , een max. vermogen van 11 kW, en een vermogen/gewichtsverhouding van 0.1 kW/kg. 2) Driewieler met een max. vermogen van 15 kW	18 jaar
A	Motorfiets met een vermogen van meer dan 25 kW	20 of 21 jaar	A2	Motorfiets met een max. vermogen van 35 kW en een vermogen/gewichtsverhouding van minder dan, 0.2 kW/kg, en die niet afgeleid is van een voertuig met meer dan het dubbele vermogen	20 jaar
			A	1) Motorfiets met een vermogen van meer dan 35 kW 2) Driewieler met een vermogen van meer dan 15 kW	22 jaar (geleidelijke toegang) of 24 jaar (rechtstreekse toegang)



✓ Slagen voor een praktisch examen op privéterrein (in een examencentrum).  
N.B: er zal geen voorlopig rijbewijs voorzien worden voor deze categorie.

Om een motorfiets te besturen van de categorie A1, A2 of A:

Er zijn twee grote principes om toegang te krijgen tot een categorie: ofwel de rechtstreekse toegang, ofwel de geleidelijke toegang. In beide gevallen moet men slagen voor het theoretisch examen alvorens men het praktisch examen kan afleggen (dus bijvoorbeeld tijdens de scholing). Maar dit geldt voor alle categorieën.

### Praktische examens





Het examen op privéterrein moet voornamelijk de technieken en vaardigheden evalueren. Het bestaat uit oefeningen die zo veel mogelijk gebaseerd zijn op "reële" verkeerssituaties.

Het examen op de openbare weg moet de vaardigheden evalueren en vooral het gedrag in een rij situatie waarin men zelf beslissingen moet nemen. De twee examens worden geëvalueerd door professionelen die zelf ook motorrijder zijn.

Voor een bepaald aantal specifieke gevallen is "het principe van de verworven rechten" van toepassing. Gelieve u te wenden tot de administratieve diensten van uw gemeente of tot de FOD Mobiliteit en Vervoer (Directie Strategie en Reglementering) voor meer informatie

André TOURNEUR  
(FOD Mobiliteit en Vervoer)

## VERKRIJGEN RIJBEWIJS - VANAF 1 MEI 2013

	Minimum-leeftijd	Opleiding en examens
AM 	16 jaar	Een opleiding van minstens 4 uur waarvan 2 uur op de weg, met bijzondere aandacht voor de specifieke risico's verbonden aan dit voertuigtype. <b>Examen:</b> theoretisch en praktisch examen op privéterrein
A1 	18 jaar	Enkel rechtstreekse toegang: 3 mogelijkheden: 1) minstens 9 u opleiding in de rij school, daarna slagen voor het examen op privéterrein om het voorlopig rijbewijs (met een geldigheidsduur van 1 jaar) te behalen, vervolgens examen op de openbare weg. 2) minstens 12 u opleiding, vervolgens slagen voor de 2 examens (privéterrein en openbare weg). 3) De 12 uur opleiding volgen, maar het examen op privéterrein afleggen tijdens de opleiding om het voorlopig rijbewijs te behalen, en daarna zelf oefenen terwijl men tegelijkertijd de opleiding volgt in de rij school om het examen op de openbare weg af te leggen. <b>Examen:</b> theoretisch en praktisch examen (privéterrein en openbare weg)
A2 	20 jaar	Ofwel de rechtstreekse toegang: zie A1 Ofwel de geleidelijke toegang (twee jaar rijbewijs A1): 4 u opleiding met evaluatie en vervollediging van de vaardigheden nodig voor de nieuwe categorie. <b>Examen:</b> theoretisch examen (indien nog niet geslaagd op lager niveau) en praktisch examen
A 	22 jaar (geleidelijke toegang) 24 jaar (rechtstreekse toegang)	Ofwel de rechtstreekse toegang vanaf 24 jaar; zie A1 Ofwel de geleidelijke toegang: vanaf 22 jaar (reeds 2 jaar houder van rijbewijs A2); zie A2. <b>Examen:</b> theoretisch examen (indien nog niet geslaagd), en praktische examens.

[www.mobiliteit.fgov.be](http://www.mobiliteit.fgov.be), [www.lepermismoto.be](http://www.lepermismoto.be), [www.moto.be](http://www.moto.be), [www.goca.be](http://www.goca.be)

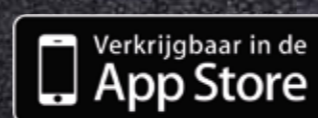
# FEESTJE BOUWEN

## EN TOCH VEILIG THUIS RAKEN?

MINM ZERO CAR APP: DE CARPOOL-OPLOSSING VOOR FEESTBEESTEN



Gratis applicatie



# GO FOR ZERO

SAMEN NAAR 0 VERKEERSDODEN

BIVV



# VERKEERSBORDEN VOOR KINDEREN

Het BIVV vernieuwt de brochure “Verkeersborden voor kinderen”

Vanaf 10-11 jaar beginnen kinderen zelfstandig te fietsen. Het is dan ook belangrijk dat kinderen op die leeftijd de verkeersborden die op hen betrekking hebben, leren kennen en naleven.

Om de kinderen te helpen om al deze borden te begrijpen, ontwierp het BIVV een aantal pedagogische instrumenten.

In dit kader heeft het BIVV de poster en de brochure “Verkeersborden voor kinderen” heruitgegeven. De poster richt zich tot kinderen van 10 tot 12 jaar. Jongere kinderen die zich zelfstandig verplaatsen doen dit vooral te voet en slechts weinig verkeersborden hebben betrekking op het kind als voetganger. Vandaar heeft het weinig zin om kinderen de betekenis aan te leren van borden die voor hen geen belang hebben. Dat is meteen ook de reden waarom de poster en de brochure enkel de verkeersborden bevatten die voor 10-12 jarigen het belangrijkste zijn.

De poster geeft de belangrijkste verkeersborden weer, ingedeeld per categorie en voorzien van humoristische tekeningen, zodat het kind de betekenis van elk bord gemakkelijk begrijpt.

De brochure, die bestemd is voor volwassenen (leerkrachten, opvoeders, animatoren of ouders), legt in voor kinderen verstaanbare taal de betekenis uit van elk bord op de poster. Ze bevat ook suggesties voor activiteiten.



De poster en de kleurenbrochure zijn verkrijgbaar bij het BIVV voor de prijs van EUR 3 (verzendingskosten inbegrepen).

Om de algemene verkoopsvoorwaarden te raadplegen:

<http://webshop.bivv.nl/voorwaarden>

Bestellen kan:

via de webshop: [webshop.bivv.be](http://webshop.bivv.be),

per fax : 02/244.15.28

per mail : [shop@bivv.be](mailto:shop@bivv.be).

Gelieve de volgende

referentie te vermelden: N831.