

Vrouwen veiliger achter het stuur

*Het aantal verkeersdoden
stijgt in 2019*

Wat is amaxofobie?

*Nieuw themarapport over
snelheidsovertredingen
achter het stuur*



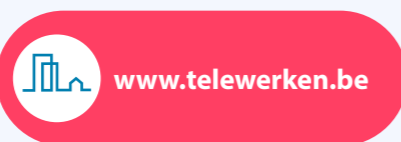
Telewerken?

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.

VOERTUIGEN

8. Er is nog veel werk aan de winkel om de Belgen te overtuigen van de positieve impact van autonome voertuigen.

11

CHARTER

11. De 'Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK)' bestaan al 25 jaar. Een van het initiatieven is het 'Save-charter' voor steden en gemeenten. Het engageert hen aan om verkeersveiligheids in de praktijk te brengen.

13.

STATISTIEKEN

13. Volgens de laatste Verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute is het aantal verkeersdoden in 2019 met 6% gestegen in vergelijking met 2018.

16.

ENQUÊTE

16. De 8^e editie van de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête ging voornamelijk over het risicogedrag van de weggebruikers.

18.

CAMPAGNE

18. Om bestuurders te sensibiliseren over de gevaren van de smartphone achter het stuur hebben Vias institute en Baloise Insurance begin dit jaar de campagne 'Wagen in, GSM uit' gelanceerd.

20.

WEGGEBRUIKER

20. Vrouwen zijn minder betrokken in zware ongevallen en gedragen zich minder risicovol dan mannen in het verkeer.

22.

GEDRAG

22. Amaxofobie of de schrik om te rijden doet zich voor bij verschillende weggebruikers. Maar wat gaat er echt om in het hoofd van de mensen die er last van hebben?

25. Te snel rijden of tegen een onaangepaste snelheid betekent een groot gevaar voor de verkeersveiligheid. Vias institute heeft een nieuw themarapport over dit thema gepubliceerd.

COLOFON

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

Redactie: Ellen Boudry, Pauline Demolder, Benoit Godart, Ludo Kluppels, Quentin Lequeux, Nina Nuyttens, Brecht Pelssers, Annelies Schoeters, Peter Silverans, Freya Sloomans, Wouter Van Den Berghe, 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.

VIAS
institute



Lid van de Unie
van de Uitgevers van
de Periodieke Pers

In dit nummer van het Vias Magazine zullen we in het kort enkele vragen beantwoorden die ons de afgelopen weken over de verkeersregels werden gesteld.

Kinderen in auto's: voor of achter?

Kinderen onder de 12 jaar kunnen voorin zitten als ze correct vastgemaakt zijn. Geen enkele studie heeft aangetoond dat het gevaar aan de voorkant groter is dan aan de achterkant. Er moeten echter bepaalde voorzorgsmaatregelen worden genomen als het kind op de passagiersstoel zit.

De eerste veiligheidsmaatregel betreft de autostoelen. Het is essentieel dat het autostoeltje wordt aangepast aan de kenmerken van het kind (voornamelijk gewicht en lengte). Zeker zo belangrijk is het afzetten van de passagiersairbag als het kindertje tegen de rijrichting in geplaatst is.

Er zijn positieve punten aan het plaatsen van uw kind op de voorstoel: het voorkomt dat de bestuurder wordt afgeleid door voortdurend naar achter te moeten draaien als het kind onhandelbaar is. Het is ook een oplossing voor het scheiden van kinderen die de neiging hebben om te kibbelen.



Vermijden van een alcoholtest

Het is ten strengste verboden om een alcoholtest te omzeilen. Als iemand eenmaal een auto bestuurt (en zelfs als hij op het punt staat achter het stuur te kruipen), kan

een politieagent hem laten blazen. Zelfs als de bestuurder een alcoholtest in de verte op de weg ziet en dan parkeert op een parkeerplaats en te voet verder gaat, kan de officier naar de persoon toe gaan en hem of haar vragen om toch te blazen. Het is echter altijd mogelijk om een uitstel van 15 minuten te vragen voor de ademtest. Als de persoon weigert te ademen, wordt de test als positief beschouwd en wordt het rijbewijs onmiddellijk ingetrokken.



Hoeveel drankjes mag je drinken als je rijdt?

Voor iemand die van plan is gaan rijden, is het beste advies om BOB te zijn en je te goet te doe naan niet-alcoholische dranken.

Bij een alcoholtest wordt het door de blaas-test gemeten alcoholgehalte berekend in milligram per liter uitgestoten alveolaire lucht. Om het tarief in gram per liter bloed te verkrijgen, volstaat het dit te vermenigvuldigen met 2,2. De alcoholconcentratie in het bloed van een normaal persoon moet lager zijn dan 0,22 mg/liter uitgeamde alveolaire lucht, d.w.z. 0,5 g/liter bloed of 0,5 pro mille.

Het is uiterst moeilijk om een exacte overeenstemming vast te stellen tussen het aantal ingenomen glazen en de stijging van de alcoholconcentratie in het bloed. Dit laatste hangt onder meer af van het gewicht, de gevoeligheid van het moment (nervositeit, stress, enz.), de snelheid waarmee de glazen zijn gedronken, het soort drank en of er al dan niet vooraf een maaltijd is gegeten. Dezelfde persoon die dezelfde hoeveelheid alcohol drinkt, kan van week tot week een ander alcoholgehalte in het bloed hebben.

Toch is het gemiddelde als volgt: één glas geeft ongeveer een alcoholgehalte in het bloed van 0,2‰ voor een man van 75 kg en 0,3‰ voor een vrouw van 60 kg.



Een rotonde oprijden, dat is toch niet zo moeilijk?

Als de automobilist op de eerste of tweede afslag van de rotonde wil afslaan, is het raadzaam om op de rechterrijstrook te rijden en op de buitenste rijstrook te blijven. Als de automobilist een van de volgende afritten van de rotonde neemt, is het raadzaam om op de linkerrijstrook te blijven om de rotonde op te rijden en op de binnenrijstrook te blijven om het verkeer door te laten stromen. Vergeet niet dat richtingaanwijzer noodzakelijk en verplicht is bij het verlaten van de rotonde, zodat degenen die de rotonde oprijden niet onnodig hoeven te wachten.



Een kwart minder rijbewijzen voor jongeren van 18 jaar

Voor het eerst in jaren hebben steden en gemeenten minder dan 100.000 rijbewijzen B uitgereikt. Vooral de daling bij 18-jarigen is spectaculair. Daar zakte het aantal afgeleverde rijbewijzen van 32.369 in 2018 naar 24.534 vorig jaar. In tien jaar tijd bedraagt de daling zelfs 28,5 procent, schrijven het Nieuwsblad, Gazet van Antwerpen en Het Belang van Limburg woensdag.

“Er spelen twee zaken”, zegt Werner De Dobbeleer van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. “Sinds een tiental jaar zie je in ontwikkelde landen de belangstelling voor het rijbewijs afnemen, vooral bij hogerop-

geleiden in stedelijk gebied. Zij hebben meer openbaar vervoer en zijn dus minder afhankelijk van de wagen. In plaats van een blitse wagen zijn nu een iPhone, laptop of een verre reis de nieuwe statussymbolen.”

“Daarnaast is de rijopleiding een stuk zwaarder geworden. Goed voor de verkeersveiligheid, maar het doet jongeren aarzelen om hun rijbewijs te halen. Ze stellen het dan bijvoorbeeld uit tot na de studies, tot het moment waarop ze het voor hun job echt nodig hebben”, klinkt het nog.



De Brusselse regering geeft definitief groen licht voor Good Move

De Brusselse regering heeft het definitieve groene licht gegeven voor het ontwerp van het gewestelijk mobiliteitsplan “Good Move”. Dat plan bevat de grootste oriëntatiepunten voor de verbetering van de mobiliteit en leefbaarheid in de hoofdstad voor de komende tien jaar. Het plan werd in april 2019 uitgewerkt en na een 4 maanden durende enquête bij het grote publiek nu verder verfijnd door de nieuwe bestuursploeg van socialisten, groenen en DéFI. Het plan moet het autogebruik in de hoofdstad tegen 2030 met 24% verminderen (het transitverkeer met 34%), het gebruik van de fiets moet verviervoudigd worden, daarnaast zal de openbare ruimte teruggegeven worden aan de inwoners en er zullen vijftig rustige buurten gecreëerd worden waar het transitverkeer zo goed als verdwenen zal zijn.

De oorspronkelijke uitgangspunten van het plan blijven behouden. Dit geldt voor het hanteren van het STOP-principe als uitgangspunt. Dat geeft voorrang aan voetgangers door het creëren van een netwerk van kwaliteitsvolle voetgangerszones, aan het fietsen door het aanleggen van nieuwe, veilige fietspaden en aan het openbaar vervoer, waarvoor grote investeringen zullen

worden gedaan. Om deze vervoersmodaliteiten meer ruimte te geven, worden zo'n 65.000 parkeerplaatsen geschrapt. Deze nemen momenteel 70% van de openbare ruimte in beslag. De Brusselse minister van Mobiliteit Elke Van den Brandt (Groen) gelooft dat op basis van de resultaten van de publieksenquête en de reacties van de bevolking de tweede versie van het plan de verkeersveiligheidsdoelstellingen versterkt. Het streefcijfer voor het aantal dodelijke en letselongevallen in 2030 is dus nul. De timing van de heraanleg van zwarte punten is aangescherpt. Volgens de Brusselse regering zal dit niet ten koste gaan van de doorstroming van het verkeer. Het plan zet ook in op alternatieven voor de auto om ervoor te zorgen dat pendelaars meer mogelijkheden hebben om zonder auto naar Brussel te reizen. Het Good Move-plan voorziet ook in een technologische sprong voorwaarts op het vlak van tariefintegratie via het systeem en een toekomstige MaaS (Mobility as a Service)-toepassing die het voor gebruikers gemakkelijker zal maken om van de ene vervoerswijze naar de andere over te stappen. De MIVB heeft een testfase opgestart waarbij 2.000 mensen betrokken zijn.



13 ongevallen per dag als gevolg door inbreuk tegen de voorrangregels

Je voorrang die 'gestolen' wordt door een andere automobilist kan gebeuren. Sommige chauffeurs houden zich inderdaad niet altijd aan de voorrangregels. Of het nu ligt aan afleiding door de gsm, een slechte kennis van de wegcode of gebrek aan goed burgerschap, deze inbreuken veroorzaken elke dag ongelukken, soms met dodelijke afloop. In 2009 stelde de politie nog vast dat in 16,5% van het totaal aantal letselongevallen 'geen voorrang

verlenen' een rol speelde. Deze 7883 ongevallen zorgden voor 10.605 gewonden. In 2018 daalde het aantal letselongevallen met 40%. In 2018 kwamen 49 weggebruikers om het leven en raakten 6.044 mensen gewond bij dergelijke ongevallen. In België zijn nu dus ongeveer 13 ongevallen per dag waarbij geen voorrang verlenen een rol speelt. Ondanks een aanzienlijke vermindering van het aantal gewonden en doden op de weg, is het aantal doden bij dergelijke ongevallen sinds 2013 vrijwel onveranderd gebleven. Van de ongevallen waarbij geen voorrang verlenen een rol speelt, vindt 31% plaats tussen een fietser en een auto (gemiddeld 3,6 per dag), 28% tussen auto's en 12% tussen een auto en een bromfiets. Aan de hand van de officiële statistieken kan niet worden vastgesteld welke gebruiker geen voorrang verleende. Het is niet alleen de weigering om voorrang te geven die aan de basis ligt van een ongeval, maar ook andere factoren zoals afleiding via de telefoon, snelheid of rijden onder invloed van alcohol spelen een rol.



De plichten van fietser bij een verkeerslicht

Wanneer een fietser op een kruispunt de borden B22, B23 ziet staan en rechtsaf wil slaan of rechtdoor wil rijden, kan hij doorrijden, ook als het verkeerslicht oranje of rood is. Deze B22- en B23-borden gelden niet voor motorvoertuigen, maar alleen voor fietsers. De fietsers moeten echter wel voorrang geven aan voetgangers die de weg oversteken.



Fix My Street wordt steeds populairder

Sinds februari 2013 kunnen burgers via het Fix My Street-platform incidenten op de gewestelijke en gemeentelijke wegen in Brussel melden via een website en een mobiele applicatie. De aanvraag bestaat nu zeven jaar en lijkt goed ingeburgerd te zijn geraakt in de gewoontes van de Brusselaars, met een totaal van 61.985 meldingen in 2019 tegenover 38.466 in 2018. Dit is een duidelijke stijging van 61%! Een cijfer dat van jaar tot jaar toeneemt. In 2016 werden bijvoorbeeld 3.739 incidenten op regionale wegen gemeld via Fix My Street.

Allerlei incidenten kunnen worden gemeld, zoals problemen met trottoirs, vuilnis, putten in het wegdek, beplanting, straatmeubilair en verlichting. Sinds afgelopen augustus kunnen zelfs verlaten fietsen worden gemeld. Maar het is niet dit soort rapportage dat de cijfers in 2019 deed exploderen. De Brusselaars maken steeds meer gebruik van het platform, dat is de verklaring voor de stijging. Dankzij Fix My Street zijn er nu 1,2 miljoen inspecteurs van de Brusselse mobiliteit op de weg.

De meerderheid van de Brusselaars maakt melding van netheidsproblemen zoals afval en illegaal storten. In de top 3 van de meldingen staat dit soort incidenten op kop. Verder volgens komen er problemen met het wegdek en signalisatie.



Vorig jaar is er een speciale afdeling opgericht. Om zo snel mogelijk te kunnen reageren op de aanvragen voor gewestwegen is binnen Brussel Mobiliteit een afdeling opgericht die zich bezighoudt met reparaties waarvoor geen bouwvergunning nodig is. Het is echt belangrijk om de infrastructuur snel en goed te repareren, omdat defecten vooral de kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers in gevaar brengen.

Verklaring van Stockholm: naar een veralgemening van de zone 30?

Eind februari hebben ministers en deskundigen uit 140 landen de Verklaring van Stockholm ondertekend met de ambitie om het aantal verkeersdoden tegen 2030 te halveren. Een van de maatregelen is de veralgemening van zone 30 in de bebouwde kom. De verklaring van Stockholm is het resultaat van de derde ministeriële conferentie over verkeersveiligheid, die op 19 en 20 februari in de Zweedse hoofdstad werd gehouden. De verklaring bevat een lijst van 18 maatregelen die erop gericht zijn het aantal verkeersdoden tegen 2030 op duurzame wijze te halveren. Punt 11 is het verlagen van de maximumsnelheid tot 30 km/u overal waar auto's regelmatig kwetsbare weggebruikers passeren en het effectief controleren van de naleving van deze snelheid.



Concreet moet een zone van 30 km/u worden ingevoerd in alle stadscentra en in het centrum van gemeenten met veel verkeer. Deze maatregel moet zowel de luchtkwaliteit als de verkeersveiligheid verbeteren. In ons land bestaan al twee voorbeelden van de toepassing van dit principe. Sinds april 2015 heeft Gent een veralgemeende zone 30 binnen de stadsring, de R40, met een mobiele "super-radar" die elke week een andere route controleert. Brussel zal vanaf januari 2021 ook een veralgemeende zone 30 invoeren, met uitzondering van de grote verkeersroutes.

Coronacrisis : 1 werknemer op 2 doet aan telewerk

Sinds de start van de strenge maatregelen hebben meer dan 8 op de 10 Belgen (83%) hun autoverplaatsingen verminderd. De meerderheid (66%) rijdt nu veel minder met de wagen dan voorheen. Toch zijn er grote verschillen tussen de regio's. In Wallonië verplaatst 9 op de 10 (90%) zich minder met de wagen, in Vlaanderen is dat 83%, terwijl in Brussel slechts twee derde zich minder verplaatst.

1 Belg op 2 vermindert zijn autoverplaatsingen, maar verplaatst zich wel meer met de fiets of te voet, wellicht om zich te ontspannen.

Een enquête die in september vorig jaar gehouden werd, toonde aan dat 22% van de werknemers geregeld aan telewerk deed, maar dat bijna de helft van de mensen over een job beschikte waarin telewerk mogelijk was. Uit de huidige enquête blijkt momenteel dat 1 Belg op 2 (49%) gedeeltelijk of volledig aan telewerk doet. Iedereen die het kan, is dus nu aan het telewerken. De stren-



ge maatregelen hebben de ondernemingen die nog geen telewerk deden, gedwongen om de juiste tools ter beschikking te stellen voor hun werknemers. Het enorme succes van twee recente webinars van Vias institute met de FOD Mobiliteit toont aan dat heel veel van de werknemers willen blijven telewerken, zelfs na deze crisis. Dat zal uiteraard een gunstig effect hebben op de mobiliteit, verkeersveiligheid en het milieu.

aarentegen is 1 op de 5 Belgische werknemers (19%) moeten stoppen met zijn professionele activiteiten sinds de start van de lockdown. De anderen (31%) blijven op bureau of in de fabriek werken.

Een overgrote meerderheid van de Belgen (96%) vindt het logisch om zich enkel te beperken tot essentiële verplaatsingen tijdens deze gezondheids crisis. Bij de Walen (6%) zijn er twee keer meer mensen die de maatregelen om zich minder te verplaatsen onlogisch vinden dan bij de Vlamingen (3%) en 3 keer meer dan bij Brusselaars (2%). Vooral bij de jongeren onder de 34 jaar (7%) is er een grotere groep die het niet logisch vindt om zich minder te verplaatsen tijdens deze pandemie. Bij de groep boven de 55 jaar (1%) leeft dat idee veel minder.

De bestuurders zijn ook bevraagd over hoe goed ze de snelheidslimieten respecteren sinds het begin van de maatregelen. De overgrote meerderheid geeft aan dat ze niet sneller rijden dan voor deze periode.

gedaald. Op basis van de fietstellers, kunnen we stellen dat het aantal fietsers ook ongeveer met die hoeveelheid gedaald is, vooral op de woon-werk trajecten.

Radarverklippers verboden in Duitsland

In Duitsland mogen automobilisten sinds 14 februari geen apparaten meer gebruiken die speciaal zijn ontworpen om te waarschuwen voor de aanwezigheid van flitspalen. Het verbod heeft betrekking op zowel de te installeren als de reeds in gebruik zijnde apparaten. Dit is het vijfde land in Europa dat een dergelijke maatregel neemt na Oostenrijk, Zwitserland, Slovenië en Cyprus.

Volgens een onderzoek van Vias institute krijgen de gebruikers van radarverklippers gemiddeld 50% meer boetes voor snelheidsovertredingen. Bovendien laten deze apparaten steeds meer hun grenzen zien, aangezien veel flitspalen nu met infraroodstraling werken, zonder te 'flitsen', wat het onmogelijk maakt om ze te detecteren. Een verbod op deze apparaten is een beslissing die valt binnen de bevoegdheid van de federale overheid. Die zit momenteel in lopende zaken.





Veel Belgen hebben twijfels over zelfrijdende voertuigen

De overmediatisering van bepaalde ongevallen waarbij autonome voertuigen betrokken zijn, heeft een negatieve impact gehad op het vertrouwen van het publiek in die voertuigen. Zo blijkt uit een nieuwe enquête van Vias dat het percentage personen die menen dat autonome wagens geen ongevallen kunnen vermijden van 20 naar 29% gestegen is op 3 jaar tijd. 4 op de 10 Belgen denkt zelfs dat er nooit volledig autonome wagens zullen rondrijden. Dat is een stijging ten opzichte van een paar jaar geleden. Er is dus nog veel werk om de Belgen te overtuigen van de positieve impact van autonome voertuigen.

Om de mening te weten van de Belgen over autonome voertuigen heeft Vias institute een representatief staal van de bevolking van 1.000 personen bevroegd. Dezelfde enquête werd 3 jaar geleden ook uitgevoerd.

Minder ongevallen? Slechts 1 op de 5 Belgen ziet dit als grootste voordeel

Op de vraag: 'Wat is volgens u het belangrijkste voordeel aan autonome wagens?',

geeft slechts 1 op de 5 Belgen (18%) aan dat die wagens minder betrokken zullen zijn in ongevallen. Begin 2017 was nog 23% daarvan overtuigd. De Walen (13%) zijn duidelijk minder optimistisch dan de Vlamingen (22%). In Vlaanderen geeft 17% van de bevroegde personen ook aan dat een zelfrijdend voertuig het rijden ontspannender maakt en daardoor minder stressvol. 4 op de 10 Belgen (40%) ziet geen enkel voordeel in autonome voertuigen. Dat is een lichte stijging ten opzichte van 2017 (37%).

De massale media-aandacht voor bepaalde ongevallen in de Verenigde Staten met zelfrijdende voertuigen heeft waarschijnlijk een invloed gehad op de opinie van de Belgen over deze voertuigen.

Een wagenpark dat uit volledig autonome bestaat voertuigen lijkt steeds meer een utopie



Meer dan 4 op de 10 Belgen (41%) gelooft helemaal niet dat ons wagenpark op een dag voor het grootste stuk uit autonome voertuigen zal bestaan. De Walen (48%) zijn meer pessimistisch dan de Vlamingen (37%).

Mannen zijn meer overtuigd (34%) dan de vrouwen (48%). 4 op de 10 Belgen die in een volledig autonoom wagenpark geloven, verwachten dat dat pas tegen 2050 het geval zal zijn.

Minder en minder Belgen houden vast aan hun vrijheid achter het stuur

28% van de Belgen vindt het grootste bezwaar tegen een autonoom voertuig dat ze dan niet meer de volledige vrijheid hebben en de controle over hun voertuig moeten overlaten aan een computer. Dit argument wordt veel minder vermeld dan in 2017 (42%). De bestuurders ouder dan 55 jaar zijn talrijker om vast te houden aan hun vrijheid dan de bestuurders jonger dan 34 jaar

(31% tegen 21%). Het ethische vraagstuk – Welke keuze moet de wagen maken als hij bij een ongeval tussen mogelijke slachtoffers moet kiezen? – is voor 2 op de 10 Belgen (22%) het grootste vraagstuk.

De constructeur is de verantwoordelijke voor meer dan de helft van de Belgen

Meer dan de helft van de ondervraagde Belgen (53%) vindt dat de autoconstructeur de hoofdverantwoordelijke is in het geval dat er zich een ongeval met een autonoom voertuig voordoet. Verrassender is dat 1 Belg op 3 (32%) vindt dat de bestuurder verantwoordelijk is, hoewel de besturing volledig automatisch verloopt.

Conclusie

De meerderheid van de Belgen is nog niet volledig overtuigd door de autonome wagen en er zijn nog een hele hoop obstakels

die moeten overwonnen worden. Toch is autonoom rijden de toekomst voor meer verkeersveiligheid. De autonome wagen bestaat uit de som van alle rijhulpsystemen die we vandaag al gebruiken: noodremsysteem, dodehoekdetectie, adaptieve cruise control, lane keeping assistance, achteruitrijcamera.... Het ultieme doel is om naar nul verkeersdoden te gaan, dat is het enige menselijk aanvaardbare objectief.

Om dat doel te bereiken, moeten veel tests uitgevoerd worden om de berichtgeving in de media tegen te spreken over de weinige ongevallen die gebeuren met autonome voertuigen. Die tests moeten uiteraard ook dienen om de goede werking van de technologie na te gaan onder verschillende omstandigheden. Daarbij moet aandacht zijn om de bestuurders op te leiden die deze voertuigen moeten gebruiken. Verschillende projecten waarbij Vias institute betrokken is, zullen in de komende maanden opgestart worden om de voordelen van autonome voertuigen aan te tonen voor de verkeersveiligheid en de mobiliteit.

Pauline Demolder



Ludo KLUPPELS

De autonome wagen in 10 vragen/antwoorden

1 Wat is een autonome wagen?

Een autonome wagen is een voertuig die in staat is om het verkeer te rijden zonder tussenkomst van een bestuurder. Er zijn verschillende niveaus van autonomie, van niveau 0 tot niveau 5 (wagen die volledig autonoom kan rijden, een bestuurder is zelf niet nodig).

2 Zal er dan geen enkel ongeval meer gebeuren?

Het is onmogelijk om alle ongevallen te vermijden. Amerikaanse studies gaan er van uit dat het aantal ongevallen kan dalen met 80% dankzij autonome voertuigen. Als er zich toch een ongeval voordoet, zal de snelheid bij de impact in ieder geval lager zijn door allerlei rijkhulpsystemen.

3 Ga ik kunnen slapen tijdens mijn rit of me bezighouden met andere zaken?

In eerste instantie zal de bestuurder altijd in staat moeten zijn om de controle over het voertuig over te nemen. De bestuurder zal dus niet mogen slapen in zijn wagen. In een verre toekomst is het niet uitgesloten dat een bestuurder zich bezighoudt met andere zaken, maar daarvoor moet eerst de regelgeving aangepast worden.

4 Is het mogelijk om het systeem te hacken?

Geen enkel technisch systeem is 100% betrouwbaar. Passagiers van autonome wagens of externe personen kunnen altijd proberen om het systeem te kraken, maar we mogen niet te fatalistisch denken. Er zijn weinig gevallen gekend waar iemand opzettelijk probeerde een automatische piloot te hacken.

5 Gaan de files oplossen?

Autonome voertuigen kunnen bijdragen tot het korter worden van de files. Er zullen meer wagens gedeeld worden en als alle voertuigen met elkaar communiceren, kan de veiligheidsafstand korter worden en zullen wagens allemaal aan ongeveer dezelfde snelheid rijden. Dat verhoogt de capaciteit van onze wegen.

6 Zal een rijbewijs nog steeds nodig zijn om met een autonome wagen te rijden?

Ja, zeker wel. Op elk moment moet de bestuurder in staat zijn om de controle van het voertuig terug over te nemen. De rijopleiding zal dus aangepast moeten worden om bestuurders beter voor te bereiden om te rijden met een autonoom voertuig.

7 Wie is er verantwoordelijk als er zich een ongeval voordoet?

De verantwoordelijkheid van de constructeur zal groter worden. We gaan naar een 'verantwoordelijkheid zonder fout': een constructeur zal verantwoordelijk gehouden worden zodat slachtoffer quasi automatisch vergoed zullen worden. Dan is het aan de constructeur om te bewijzen waaraan het ongeval te wijten is: een slechtwerkende sensor, een mechanisch probleem of een bug in het algoritme.

8 Wat gaat de autonome wagen doen als er zich een onvermijdelijk ongeval voordoet en hij moet kiezen tussen verschillende weggebruikers die gewond kunnen raken?

Bij een onvermijdelijk ongeval kiezen om een voetganger te verwonden of tegen een muur rijden waardoor de passagier gewond raken, dat dilemma van de autonome wagen moet nog uitgeklaard worden. Maar steeds vaker wordt gebruik gemaakt van technologie die als doel heeft vooral een ongeval te vermijden. (vb.: noodstop maken).

9 Zal een verzekering nodig blijven?

Ja, maar de autoverzekering zal grondig herzien worden. Het bestuurdersprofiel zal minder een rol spelen bij het bepalen van de premie. Zonder enige twijfel moeten bepaalde formules herdacht worden en zal er minder de nadruk liggen op materiële schade, maar eerder op bijvoorbeeld assistentie.

10 Kan de autonome wagen overal rijden?

Nee, op dit moment kan de autonome wagen niet overal rijden. De introductie zal in fases verlopen. Hij zal eerste op de autosnelweg zijn intrede doen. De snelheid ligt er wel hoger, maar de wagen moet er in principe vaak gewoon rechtdoor rijden. Pas daarna zal de autonome wagen ook op het wegennet tussen steden en binnen een drukkere stedelijke context gebruikt kunnen worden. De snelheid ligt er lager, maar er is daar veel meer interactie met oa fietsers en voetgangers.



Een tiental Waalse gemeenten hebben het SAVE-charter ondertekend om zo het leven van jonge kinderen te redden

De vereniging 'Ouders van Verongelukkete Kinderen (OVK)' bestaat al 25 jaar. Het SAVE-charter voor steden en gemeenten moedigt de lokale overheden aan om de verkeersveiligheid te bevorderen door zich te verbinden tot 7 concrete doelstellingen. In Vlaanderen hebben al 114 steden dit charter ondertekend. In Wallonië zijn het er maar een tiental en om het aantal gemeenten daar te laten toenemen organiseerden OVK en Vias institute een informatiemorgen in Namen in aanwezigheid van de Waalse minister van Verkeersveiligheid Valérie De Bue.

In de afgelopen tien jaar is het aantal kinderen dat betrokken is bij verkeersongevallen met 16% gedaald. Desondanks zullen in 2018 nog steeds 8634 kinderen betrokken zijn bij ongevallen, d.w.z. meer dan 23 per dag.

Een tiental betrokken gemeenten in Wallonië

Ter gelegenheid van haar 25^{ste} verjaardag wil OVK het SAVE-charter voor steden en gemeenten nieuw leven inblazen om bij te dragen aan een betere bescherming van kinderen in het verkeer. In Vlaanderen hebben meer dan honderd gemeenten zich reeds geëngageerd om de verkeersveiligheid op hun grondgebied te verbeteren door middel van 7 concrete doelstellingen. In Wallonië hebben slechts een tiental ge-



meenten dit voorbeeld gevolgd. Om de huidige leden aan te moedigen initiatieven te ontplooiën en het aantal gemeenten uit te breiden, hebben Vias Institute en OVK een informatieochtend georganiseerd.

Niet alleen is het aantal verkeersslachtoffers veel te hoog, ook de broodnodige scherpe daling van het aantal slachtoffers laat veel te lang op zich wachten. De onveiligheid op de weg als maatschappelijk probleem moet meteen worden aangepakt. OVK wil met het SAVE-charter project een bijdrage leveren aan deze strijd.

Het Save-charter voor steden en gemeenten maakt deel uit van een breder Europees Charter voor Verkeersveiligheid, dat onder toezicht staat van de Europese Commissie. Het vormt het meest uitgebreide platform van het maatschappelijk middenveld op het gebied van verkeersveiligheid. Tot nu toe hebben meer dan 4.200 publieke en private organisaties zich bij het Charter aangeslo-

ten en verkeersveiligheidsmaatregelen en -initiatieven voor hun leden, werknemers en andere leden van het maatschappelijk middenveld geïmplementeerd.

De ondertekenaars van het Charter vormen een heterogene groep van bedrijven, verenigingen, lokale overheden, onderzoeksinstituten, universiteiten en scholen. Alle betrokken organisaties worden volledig erkend en hun acties worden openbaar gemaakt op de website <https://erscharter.eu>, zodat derden ervan kunnen leren en erdoor geïnspireerd kunnen worden. Verkeersveiligheid gaat iedereen aan. Iedereen op zijn of haar eigen niveau moet handelen om alle weggebruikers te beschermen.



Een goed voorbeeld: Silly

Elk jaar worden in het kader van het SAVE-charter verschillende steden en gemeenten bekroond voor hun bijdrage aan veiligere wegen in Europa. In 2019 ontving de gemeente Silly de Europese prijs "Excellence in Road Safety" voor de oprichting van haar "Road Safety Observatory". Dit orgaan is het initiatief van een burgerparticipatie, met inbegrip van lokale vertegenwoordigers, bewoners en politiediensten. Het doel is om onder meer concrete acties uit te voeren om de lokale veiligheidsproblemen op haar grondgebied op te lossen: snelheids-overtredingen, veiligheid van kwetsbare weggebruikers, behandeling van gebieden met een hoog risico...

Conclusie

Ongevallenpreventie en verkeersveiligheid in het algemeen zijn de prioriteiten van Ouders van Verongelukte Kinderen en dus ook van het SAVE-charterproject. Met dit charter wil de vereniging de politieke vertegenwoordigers - zowel op regionaal als op gemeentelijk niveau - sensibiliseren om de verkeersveiligheid tot een van hun prioriteiten te maken en hen ertoe aan te zetten zich aan het SAVE-charterproject te houden.

Benoit GODART



De 7 concrete stappen van het SAVE-charter

- 1 De opmaak en evaluatie van een verkeersveiligheidsanalyse. De nadruk ligt op het identificeren van gevaarlijke zone voor kwetsbare weggebruikers.
- 2 De implementatie van het STOP-principe als uitgangspunt: Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Personenwagens.
- 3 De afstemming van het mobiliteitsbeleid op kinderen en jongeren.
- 4 Het garanderen van een hoog handhavingsniveau.
- 5 De voorbeeldfunctie van de gemeente/stad en haar beleidsverantwoordelijken.
- 6 Een actief sensibiliserings- en educatiebeleid voeren.
- 7 De opvang van verkeersslachtoffers optimaliseren.



Stijging van het aantal verkeersdoden in 2019

Volgens de cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute is het aantal verkeersdoden in 2019 met 6% gestegen in vergelijking met 2018. Elke week sterven 12 mensen in ons verkeer. 3 opeenvolgende jaren daalden de cijfers, daar komt dus nu een einde aan. Het aantal letselongevallen daalde wel met 2%, om het laagste aantal ooit te bereiken. Het aantal doden steeg fors bij de voetgangers (van 73 naar 88 doden), bij de auto-inzittenden (van 266 naar 297), maar ook bij de fietsers (van 84 naar 91). Nooit eerder vielen er meer fietsdoden.

36 doden meer op onze wegen

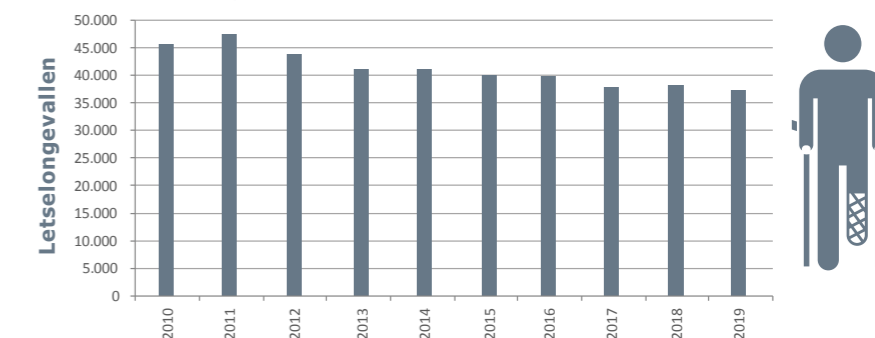
Het aantal verkeersdoden op onze wegen is met 6% gestegen in 2019 in vergelijking met 2018. Er vielen 620 verkeersdoden in plaats van 584 (+36). De stijging deed zich voor tijdens de eerste 6 maanden (+ 39 doden in het eerste trimester, +28 doden in het tweede trimester) en een daling tijdens de tweede helft van het jaar (-19 doden in het 3de trimester, -12 doden in het laatste trimester). De daling tijdens de tweede helft van het jaar bleek niet voldoende om de stijging tijdens de eerste 6 maanden te compenseren. Het aantal letselongevallen daalde met 2% (van 38.195 naar 37.375) om een laagterecord te bereiken. Nooit eerder waren er minder ongevallen waarbij gewonden vielen.

Evolutie 2018-2019 van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers

	2018	2019	Evolutie 2018-2019 (absoluut aantal)	Evolutie 2018-2019%
letselongevallen	38.195	37.375	-820	-2,1%
Aantal slachtoffers	49.024	47.381	-1643	-3,3
Doden ter plaatse	584	620	+36	+6,2%
Gewonden	48.440	46.761	-1679	-3,5%

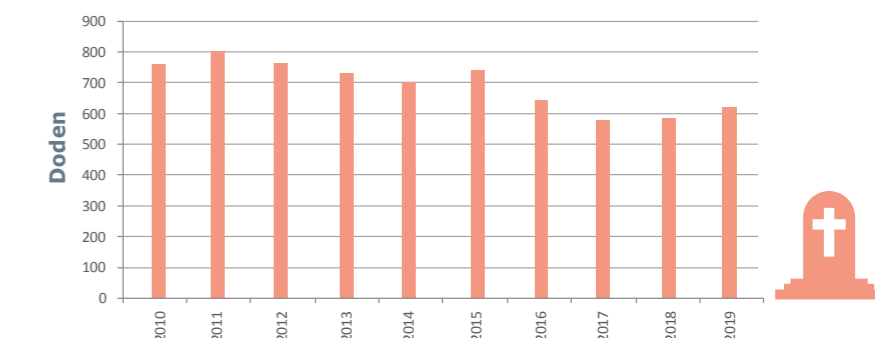
Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DR1/BIPOL – Infografie: Vias institute

Evolutie aantal letselongevallen



Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DR1/BIPOL Infografie: Vias institute

Evolution aantal doden



Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DR1/BIPOL Infografie: Vias institute

Lichte stijging in Vlaanderen, grote stijging in Wallonië

De stijging van het aantal verkeersdoden is het hoogst in Wallonië: van 266 naar 297 doden (+31). In Vlaanderen is er een lichte stijging van 297 naar 304 doden (+7). Het is het tweede opeenvolgende jaar dat het aantal verkeersdoden in Vlaanderen stijgt.

In Brussel is er een zeer lichte daling van 21 naar 19. Voor de letselongevallen zien we een omgekeerde tendens: zowel in Vlaanderen (van 23.574 naar 22.890 ongevallen, -3%) als in Wallonië (van 10.813 naar 10.593 ongevallen, -2%) is er een lichte daling. In Brussel is er een lichte stijging (van 3808 naar 3892, +2%).

Sterke stijging in Antwerpen en Vlaams-Brabant

In de provincie Antwerpen (van 61 naar 77 doden) noteerden we een grote stijging van het aantal verkeersdoden. Vooral bij de fietsers was de balans zeer negatief (van 11 naar 24 doden). Ook in Vlaams-Brabant was er een sterke stijging van het aantal verkeersdoden (van 34 naar 48). In West-Vlaanderen was er daarentegen een stevige daling van 78 naar 56 doden. In Limburg (van 56 naar 57 doden) en Oost-Vlaanderen (van 68 naar 66 doden) bleef de situatie nagenoeg status quo.

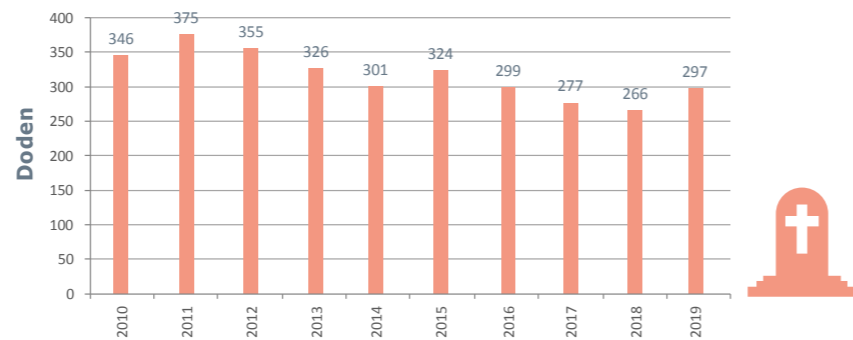
Het aantal letselongevallen daalde wel in elke provincie.

Tendensen volgens het type weggebruiker

3x zo veel fietsdoden in Wallonië

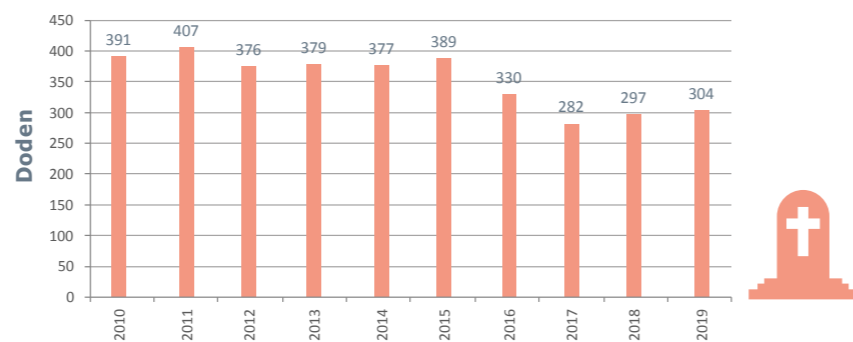
Op nationaal niveau is het aantal doden het sterkst gestegen voor de auto-inzittenden (van 266 naar 297 doden), voor de voetgangers (van 73 naar 88 doden) en bij de fietsers (van 84 naar 91 doden). Nooit eerder waren er meer fietsdoden. Dat komt vooral omdat in Wallonië het aantal fietsdoden van 7 naar 21 gestegen is. In Vlaanderen was er een daling van 75 naar 68 fietsdoden.

Evolutie aantal doden Wallonië



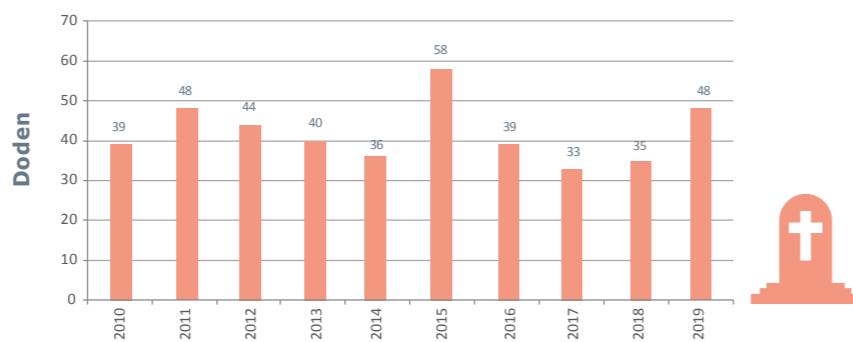
Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL Infografie: Vias institute

Evolutie aantal doden Vlaanderen



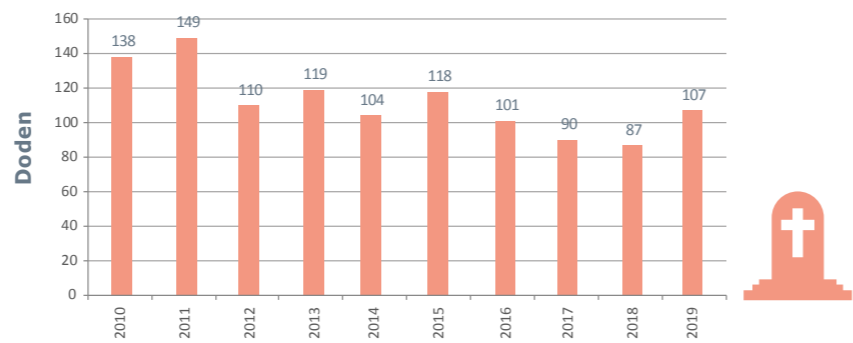
Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL Infografie: Vias institute

Evolutie aantal doden Antwerpen



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

Evolutie aantal doden Vlaams-Brabant



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



Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal geregistreerde letselongevallen en het aantal doden, per weggebruikerscategorie, Vlaams Gewest

	Letselongevallen				Doden		
	2018	2019	Evolutie 2018-2019 #	Evolutie 2018-2019 %	2018	2019	Evolutie 2018-2019 #
Voetgangers	1.390	1.433	+43	+3,1%	34	37	+3
Fietsers	783	845	+62	+7,9%	7	21	+14
Bromfietsers	659	620	-39	-5,9%	7	4	-3
Motorfietsers	987	895	-92	-9,3%	39	45	+6
Personenwagens	9.310	8.978	-332	-3,6%	155	169	+14
Lichte vrachtwagens*	818	829	+11	+1,3%	26	24	-2
Vrachtwagens*	523	527	+4	+0,8%	32	53	+21
Vlaams Gewest	10.813	10.593	-220	-2,0%	266	297	+31

In Vlaanderen zien we ook een stijging van het aantal doden bij de bromfietsen (van 10 naar 16) en vooral bij de voetgangers (van 32 naar 44). Ook bij de auto-inzittenden is er een stijging van 105 naar 123 doden.

Het aantal ongevallen met een dodelijke afloop waarbij een vrachtwagen betrokken is, daalde stevig in Vlaanderen van 70 naar 52 doden. Zowel in Vlaanderen als Wallonië zien we een stijging van het ongevallen waarbij een auto-inzittende om het leven kwam. In Wallonië steeg het aantal van 155 naar 169, in Vlaanderen van 105 naar 123 doden.

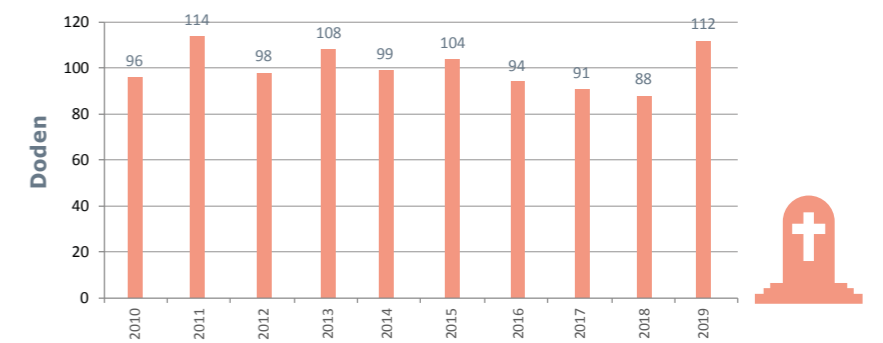
Stijging van het aantal ongevallen met fietsers

De stijging voor het aantal letselongevallen is het grootst bij de fietsers (+ 2%). In Vlaanderen bleef het aantal letselongevallen voor hen quasi gelijk (+0,4%), maar in Wallonië (+8%) en in Brussel(+17%) was er een grote stijging. In Vlaanderen zagen we voor de auto-inzittenden een daling van het aantal letselongevallen met 5% (van 18.051 naar 17.165 ongevallen). Aangezien het aantal doden in die categorie steeg, zijn die ongevallen dus vooral veel ernstiger geworden.

Sterke stijging van het aantal doden op de autosnelwegen

Een van de meest verontrustende tendensen is de stijging van het aantal doden op

Evolutie van het aantal doden op de autosnelwegen



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

de autosnelwegen : van 88 naar 112 doden. Het is van 2011 geleden dat er nog zoveel doden vielen.

Conclusie

Na 3 opeenvolgende jaren met een daling van het aantal verkeersdoden, is het aantal doden op onze wegen nu terug gestegen. In de laatste 10 jaar is het de 3de keer dat we een stijging zien. Het vooropgestelde doel om tegen 2020 maximaal 420 verkeersdoden op 1 jaar te bereiken, is nu totaal onmogelijk.

Karin Genoe, CEO Vias institute: "De resultaten van het aantal doden op onze wegen maken ons bedroefd. We kunnen en mogen niet accepteren dat er nog steeds

zo veel mensen in ons verkeer omkomen. Elke week zijn er 12 families in ons land die een dierbare verliezen. Een veelvoud wordt binnen zijn omgeving geconfronteerd met verkeersslachtoffers met ernstige letsels. We moeten de exacte oorzaken van deze negatieve tendens verder analyseren en zoeken naar oplossingen om de situatie te verbeteren."

Benoit GODART





1 op de 5 Vlamingen reed het afgelopen jaar met een elektrische fiets

1 op de 5 Vlamingen reed het afgelopen jaar op een elektrische fiets. Daarmee wordt de elektrische fiets steeds populairder. De focus van de 8ste editie van de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête van Vias institute ligt dit jaar op fietsers. Zo blijkt dat 43% van de fietsers wel eens tegen de richting rijdt op het fietspad terwijl dit niet mag. In Vlaanderen fietst 57% na het drinken van alcohol. Bij de automobilisten blijft snelheid een groot probleem. Meer mensen geven toe dat ze zowel binnen als buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen te hard rijden.

Voor deze 8ste editie van de jaarlijkse Nationale VerkeersONveiligheidsenquête werd een representatieve steekproef van 6.000 personen uit de Belgische bevolking bevestigd.

De fiets wint aan populariteit

83% van de Belgen verplaatste zich in het afgelopen jaar als bestuurder met de wagen. De auto blijft daarmee het populairste vervoersmiddel in ons land. Toch wint de fiets aan populariteit. Iets meer dan de helft (51%) van de Belgen gebruikte het afgelopen jaar de fiets. Bij de vorige editie van de

enquête was dat 47%. Exact de helft van de mensen maakte gebruik van het openbaar vervoer. 4% van de Belgen gebruikte het afgelopen jaar een voortbewegingstoestel zoals een elektrische step of monowheel. Een jaar eerder was dat nog maar 3%.

Het gebruik van voortbewegingstoestellen verdubbelt in Brussel

De fiets wordt vooral in Vlaanderen steeds populairder. 69% van de Vlamingen reed vorig jaar met de fiets, een jaar eerder was dat 63%. In Wallonië reed ongeveer een kwart wel eens met de fiets (24%). Dat percentage is nagenoeg gelijk aan een jaar eerder. 30% van de Brusselaars nam de fiets. In Wallonië heeft 82% het afgelopen jaar een auto bestuurd. In Vlaanderen is dat zelfs 87%. Het blijft daarmee in die gewesten met voorsprong het populairste vervoersmiddel. In Brussel reed 'slechts' 64% het afgelopen jaar met de auto. Een even groot percentage gebruikte daar het openbaar vervoer. Al stelden we bij het gebruik van het openbaar vervoer door de Brusselaars wel een daling vast (van 72% naar 64%). In vergelijking met een jaar eerder stelden we vast dat het percentage gebruikers van voortbewegingstoestellen verdubbeld is in Brussel van 6%

naar 12%. Mogelijk zijn er door de populariteit van de elektrische steps een aantal mensen die minder het openbaar vervoer genomen hebben.

1 op de 5 Vlamingen reed met een elektrische fiets

De elektrische fiets is in België verder aan een opmars bezig. 10% van de ondervraagden reed op een elektrische fiets in 2018, in 2019 was dat 13% en dit jaar is dit percentage toegenomen tot 16%. Meer dan 1 op 5 Vlamingen (22%) heeft het afgelopen jaar een elektrische fiets gebruikt. In Brussel (8%) en Wallonië (6%) ligt dit aandeel opvallend lager. 41% van de Belgen gebruikte een klassieke fiets. Bij de Vlamingen gaat het over 55%.

Kleine groep fietsers rijdt sneller dan 24km/u

Het fietspad wordt steeds drukker bereid door verschillende soorten weggebruikers. Grote verschillen in snelheden kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties, dat geldt ook voor fietsers op een fietspad. Daarom hebben we voor het eerst aan fietsers gevraagd naar hun inschatting van hun gemiddelde

snelheid bij een doorsnee fietsrit. Bij de klassieke fietsers geeft 1 op de 2 aan gemiddeld minder dan 16 km/u te fietsen. Bij fietsers met trapondersteuning fietst slechts 1 op 5 gemiddeld minder dan 16 km/u. Ongeveer drie kwart van de fietsers met trapondersteuning fietst gemiddeld tussen 16 en 24 km/u. Bij de mensen met een klassieke fiets is dat 46%. Opvallend is dat bij beide groepen fietsers slechts een klein deel aangeeft (6 à 7%) dat ze gemiddeld sneller dan 24 km/u fietsen. Fietsers met trapondersteuning rijden gemiddeld genomen dus wat harder dan mensen met een klassieke fiets, maar meestal ligt die snelheid niet boven de 24 km/u. De fietsinfrastructuur is echter vaak niet afgesteld op fietsers die aan hogere snelheden rijden. Zo zijn fietspaden niet overall breed genoeg om vlot en comfortabel in te halen. Fietsers die sneller rijden moeten zeker bij het inhalen van tragere fietsers extra voorzichtig zijn en hun gedrag aanpassen.

Helpt fietsers rijdt na het drinken van alcohol

Dit jaar werden de fietsers voor het eerst zelf bevestigd over hun risicogedrag. Een belangrijke vaststelling is dat de helft van de fietsers aangeeft wel eens te fietsen na het drinken van alcohol. Alcohol op de fiets is vooral in Vlaanderen een fenomeen dat vaak voorkomt. In Vlaanderen geven meer dan dubbel zoveel fietsers aan dat ze wel eens fietsen nadat ze alcohol hebben gedronken (57%) in vergelijking met Wallonië (23%). Niet alleen bij automobilisten, maar ook bij fietsers heeft rijden onder invloed een ernstig effect op hoe je rijdt. Het heeft een impact op je reactievermogen en evenwichtsgevoel. Uit de officiële ongevalsgegevens blijkt dat tijdens de weekendnachten 54% van de gecontroleerde fietsers die betrokken zijn in een ongeval onder invloed reden.

Een kwart rijdt zonder verlichting, 4 op de 10 fietst in tegenrichting

43% van de fietsers geeft toe dat ze wel eens op het fietspad tegen de rijrichting rijden wanneer dat verboden is. Hiermee brengen de fietsers niet alleen zichzelf

in gevaar, maar uiteraard ook de andere fietsers die zich wel reglementair op het fietspad begeven. Ze vergroten bovendien het risico op een ongeval met een gemotoriseerd voertuig, want die verwachten niet dat er een fietser uit tegenrichting kan opduiken. Een kwart van de fietsers rijdt in het donker zonder fietsverlichting (25%). In Brussel zien we het hoogste percentage fietsers die zeggen wel eens door het rood te fietsen (43%) wanneer dat verboden is. In Vlaanderen (25%) en Wallonië (19%) komt dit gedrag veel minder voor. Op sommige plaatsen is het door middel van specifieke verkeersborden of lichten wel toegestaan voor fietsers om rechtsaf (of rechtdoor) te rijden wanneer het verkeerslicht rood is.

Snelheid blijft groot probleem achter het stuur

De Nationale VerkeersONveiligheidsenquête bevestigd ook het onveilige gedrag van autobestuurders. Het percentage autobestuurders dat zegt te snel te rijden, neemt toe in vergelijking met een jaar eerder. Zowel binnen de bebouwde kom (van 26% naar 28%), buiten de bebouwde kom (van 31% naar 36%) als op de op autosnelwegen (van 27% naar 32%) geven meer bestuurders aan dat ze minstens één keer per maand de snelheidslimieten niet respecteren. In heel het land worden dit jaar nog tientallen trajectcontroles geactiveerd om dit probleem aan te pakken.

Verkeersveiligheidsmaatregelen: draagvlak voor Zone 30 moet vergroot worden

Bijna 6 op de 10 Belgen (58%) is voorstander van meer trajectcontroles om de maximumsnelheid te respecteren. Daarnaast is er eensgezindheid dat de pakkans verder omhoog moet voor zowel gsm-gebruik achter het stuur (83% voor, 8% tegen) en rijden onder invloed van alcohol (73%, 14% tegen). Ook wat betreft nultolerantie voor alcohol voor alle bestuurders is een meerderheid van de Belgen voor deze maatregel (62%

voorstander, 29% tegen).

Voor andere maatregelen is de weerstand groter. Dat is momenteel nog zo voor een veralgemeende zone 30 in het centrum van steden. In Vlaanderen is 39% voor, in Brussel 30% en in Wallonië slechts 22%. Overal is meer dan de helft van de mensen tegen. Nu meer en meer steden kiezen om de snelheid in hun centra te verlagen, blijft het essentieel om uit te leggen wat de voordelen daarvan zijn om zo het draagvlak te vergroten. Zo zijn de ongevallen met voetgangers in een zone 30 twee tot drie keer minder dodelijk dan in zones waar de maximumsnelheid 50 km/u is.

Een lagere maximumsnelheid leidt niet alleen tot een betere verkeersveiligheid, maar heeft ook voordelen op andere vlakken. Door de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u te brengen, wordt het geluid met 3 tot 4 decibel verminderd. Het effect daarvan kan vergeleken worden met een halvering van het verkeersvolume op een weg met gemiddelde drukte.

Conclusie

Uit de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête van dit jaar blijkt dat de fiets en zeker de elektrische fiets steeds populairder worden. Naast het aanleggen van een betere fietsinfrastructuur en sensibilisering van alle gemotoriseerd verkeer, is het belangrijk dat alle fietsers de wegcode respecteren. Om het probleem van snelheid bij de automobilisten aan te pakken zullen in 2020 in ons land tientallen extra trajectcontroles geactiveerd worden. Dat is nodig, want steeds meer mensen geven toe te snel te rijden. Nu meer steden een zone 30 installeren blijft het belangrijk om de weggebruikers voldoende te informeren en sensibiliseren over de voordelen van deze maatregel.

Stef WILLEMS

1 op de 6 jonge bestuurders post achter het stuur berichten op sociale media

Meer dan 1 op de 6 jonge automobilisten in ons land plaatst terwijl ze rijden berichten of foto's op sociale media. 1 op de 5 jongeren leest berichten tijdens het rijden en 13% neemt zelfs 'selfies' achter het stuur. Dit blijkt uit een nieuwe enquête van Vias institute. Om de bestuurders bewust te maken van de gevaren van smartphones achter het stuur lanceerden Vias institute en Baloise Insurance een nieuwe campagne met de titel "Wagen in, gsm uit". Het gezicht van de campagne was tweevoudig wereldkampioene turner Nina Derwael. Ze was ook de hoofdrolspeelster in de tv-spot die binnenkort op de nationale televisie te zien is.

Enquête afleiding achter het stuur

In het kader van deze campagne heeft Vias een grote enquête gehouden bij een representatieve steekproef van 6.000 Belgen om meer te weten te komen over afleiding achter het stuur.

1 jonge bestuurder op de 5 leest zijn berichten achter het stuur

1 op de 6 bestuurders jonger dan 35 jaar (18%) geeft toe dat ze in de afgelopen

maand al rijdend berichten stuurden of foto's op sociale media postten. 1 op de 5 jongeren (21%) verklaart mails of berichten gelezen te hebben achter het stuur. Dat is twee keer meer dan de bestuurders tussen 35 en 54 jaar. Mannen laten zich vaker afleiden dan vrouwen. Een andere verontrustende vaststelling is dat 1 op de 8 jongeren toegeeft in de afgelopen maand een filmpje opgenomen te hebben of een selfie genomen te hebben.

De fietsers blijven niet achter: bijna 1 op de 3 jongeren stuurt berichten

Ook op de fiets kan het heel gevaarlijk zijn om al rijdend je smartphone te gebruiken. Nochtans zegt 1 op de 3 jonge fietsers (29%) dat ze berichten gelezen of verstuurd hebben op de fiets. Meer dan de helft van de jonge fietsers (52%) luistert naar muziek via oortjes. Dat is niet verboden, maar verre van ideaal als je moet fietsen. Je hoort zo namelijk veel minder goed wat er zich rondom jou afspeelt.

Handenvrije systemen worden steeds populairder

Volgens een soortgelijke enquête vorig jaar verklaarde 30% van de autobestuurders in de afgelopen maand gebeld te hebben met een handenvrij systeem. Dit jaar is dat percentage gestegen tot 40% en zelfs tot 49% als je enkel kijkt naar de bestuurders van

jonger dan 55 jaar. Handenvrij bellen is niet verboden, maar een studie van Vias institute toonde eerder al aan dat tijdens die telefoontjes bestuurders 2x keer minder vaak naar verkeersborden keken. Er werd ook minder aandacht voor de andere weggebruikers.

De risico's voor de verkeersveiligheid

Smartphone achter het stuur: je reactietijd verhoogt

Met de opmars van de smartphones met touchscreen is het bedienen van de mobiele telefoon nog lastiger geworden. Het gladde oppervlak van het touchscreen zorgt ervoor dat gebruikers de locatie van de toetsen niet meer kunnen voelen, waardoor meer visuele aandacht vereist is.

Bovendien kunnen bestuurders met hun smartphone meer dan enkel bellen en berichten versturen. Dit zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid:

- Bestuurders kijken gedurende 40 à 60% van de tijd naar beneden tijdens het lezen en schrijven van berichten op bijvoorbeeld Facebook.
- De bestuurder gaat trager rijden tijdens het lezen en versturen van berichten via sociale media. Dit is compensatiegedrag.



- Je reactietijd verdubbelt bij het versturen van een bericht: tussen 2,2 en 2,6 seconden ipv gemiddeld 1 seconde
- De bestuurders zijn niet in staat om het voertuig in het midden van de rijstrook te houden en ze overschrijden regelmatig de lijnen van de rijstrook.
- De afstand tot het voertuig voor hen varieert veel sterker tijdens het lezen of versturen van berichten. De bestuurders zijn minder goed in staat om te reageren op veranderingen in snelheid van dat voertuig wat leidt tot een verhoogd risico op een kop-staartaanrijding.

Sommige onderzoekers zijn tot de conclusie gekomen dat je smartphone achter het stuur gebruiken voor de sociale media zwaardere gevolgen kan hebben dan rijden met een alcoholgehalte van 0,8 pro mille.

Ten minste 4000 ongevallen met doden en gewonden elk jaar

Ongevalsstudies tonen aan dat afleiding een rol speelt in 10 tot 12% van de ongevallen en dat is wellicht nog een onderschatting. De politie is niet in staat om elke vorm van afleiding te detecteren. Het bewijs kan vaak enkel geleverd worden door de bestuurder zelf of door getuigen. Op basis van deze (minimale) aanname komen we voor België voor vorig jaar uit op meer dan 4.000 letselongevallen, 5.000 gewonden en ongeveer 60 doden die te wijten zijn aan het gebruik van de smartphone achter het stuur.

Campagne 'Wagen in, gsm uit'

Om bestuurders bewust te maken van de gevaren van smartphones achter het stuur

lanceerden Vias institute en Baloise Insurance vandaag een nieuwe campagne. In een tv-spot van zo'n 30 seconden zien we wereldkampioene turner en Sportvrouw van het Jaar Nina Derwael die opgebeld wordt terwijl ze oefent op de brug met ongelijke leggers. Zij probeert haar vriendin te beantwoorden, maar valt op de mat. De analogie met het gebruik van de smartphone achter het stuur is duidelijk, behalve dat er op de weg geen mat is. De spot eindigt met de slogan: 'Wagen in, gsm uit'. De spot werd op de nationale televisie uitgezonden en de campagne werd ook verspreid via de sociale media met de hashtag 'AltijdAlert'.

Wil jij je ook engageren? Teken dan het charter op www.altijdalert.be

Benoit GODART

Wagen in, gsm uit
#AltijdAlert

Nina Derwael

Baloise Insurance Vias Institute



Zeg niet te gauw... 't is weer een vrouw

Er doen heel wat vooroordelen de ronde als het aankomt op vrouwen achter het stuur. Vias institute heeft daarom een nieuwe analyse gemaakt, waaruit blijkt dat vrouwen achter het stuur minder risico's nemen dan mannen en minder betrokken zijn in zware ongevallen.

Ongevalsstatistieken

Minder zware ongevallen bij de vrouwen

Bij ongevallen zijn de vrouwen minder ernstig verwond dan mannen. Dat komt omdat ze van nature voorzichtiger rijden. Zo zijn ze in de statistieken goed voor:

- 44% van de lichtgewonden
- Slechts 34% van de zwaargewonden
- En slechts 24% van de doden.

Anders gezegd: vrouwen raken minder vaak ernstig gewond in ongevallen en zijn betrokken in minder ernstige ongevallen dan mannen. Andere cijfers bevestigen ook dat vrouwelijke bestuurders minder betrokken zijn in ernstige ongevallen: ongevallen waarbij er een vrouwelijke bestuurster betrokken was, hebben bijna twee keer minder vaak een dodelijke afloop dan de ongevallen met een mannelijke autobestuurder. We tellen 12 doden per 1.000 letselongevallen waarbij een vrouwelijk autobestuurder betrokken was, ten opzichte van 19 doden bij letselongevallen met een mannelijke bestuurder.

Vrouwen zijn in het algemeen minder betrokken in een letselongeval

Of ze nu bestuurder, passagier of voetganger zijn, vrouwen vertegenwoordigen 43% van de verkeersslachtoffers (doden of gewonden). Hun aandeel daalt zelfs naar 37% als we rekening houden met bestuurders alleen. Daarnaast zijn er wel 61% van de gewonde of overleden passagiers van het vrouwelijke geslacht. Dat komt waarschijnlijk voor een deel omdat mannen vaker het stuur nemen dan vrouwen. 25% van de vrouwelijke verkeersslachtoffers waren passagiers, tegenover slechts 12% mannen. 12% van de vrouwen overleed of raakte gewond terwijl ze zich te voet verplaatste, tegenover 8% van de mannen. Deze verschillen zijn grotendeels te wijten aan de verschillende manieren waarop ze zich verplaatsen.

... op elke leeftijd

Zelfs als we kijken naar de verdeling per leeftijd, zien we dat het aantal vrouwelijke verkeersslachtoffers, ongeacht de leeftijd, lager is dan de mannelijke. Het grootste verschil zien we bij de jongeren (15-19 jaar en 20-24 jaar), en de dertigers en veertigers waar er 1,4 keer meer mannelijke slachtoffers zijn dan vrouwelijke.

Verschillende verplaatsingswijzen

Het zal niemand verbazen dat we ook in de verplaatsingswijze tussen mannen en vrouwen een verschil zien. Zo zijn slechts 10% van de motorrijders en 3% van de in-

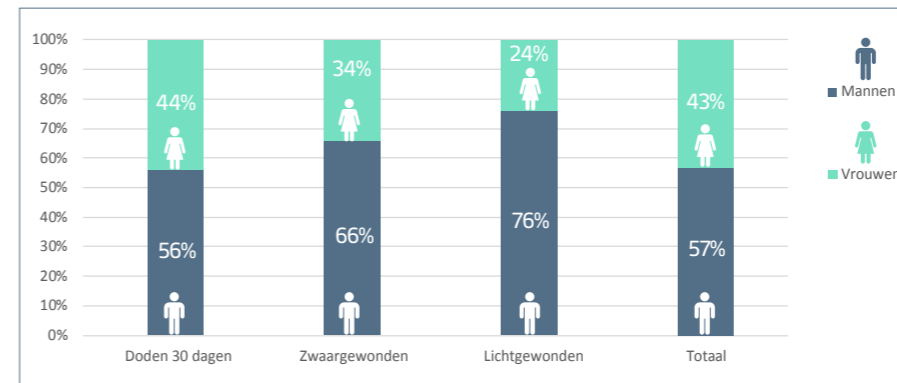
zittenden van een vrachtwagen vrouwelijke verkeersslachtoffers. Omgekeerd is dan weer 63% van de inzittenden van een bus of autocar die slachtoffer zijn en 53% van de gewonde voetgangers een vrouw.

Risicogedragingen

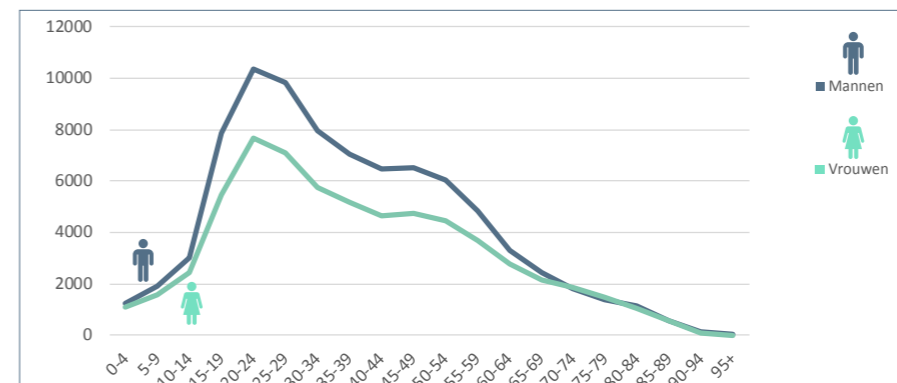
Alcohol achter het stuur : mannen blazen 4 keer vaker positief

In vergelijkbare omstandigheden (een persoon van dezelfde leeftijd, op hetzelfde moment van de week, van dezelfde herkomst, met hetzelfde aantal passagiers), is er 4x zoveel kans dat het een man is die met een alcoholgehalte boven de toegestane limiet rijdt, dan een vrouw. Zo bleek uit de laatste gedragsmeting (2018) van Vias institute ook dat 2,8% van de gecontroleerde mannen onder invloed reden tegenover slechts 0,6% van de vrouwen. Dit komt niet alleen omdat vrouwen voorzichtiger zijn op het moment dat ze moeten kiezen om al dan niet te rijden, maar ook omdat vrouwen, algemeen genomen, significant minder alcohol drinken dan mannen. Uit de attitude-meting van Vias institute (2015) blijkt ook dat mannen het over het algemeen meer aanvaardbaar vinden van te rijden onder invloed van alcohol dan vrouwen. Deze neiging van de mannen om meer onder invloed van alcohol te rijden, vertaalt zich ook naar de ongevallenstatistieken: slechts 5% van de vrouwelijke bestuurders die een alcoholtest onderging na een letselongeval was effectief onder invloed van alcohol. Bij de mannen bedraagt dit percentage 11%.

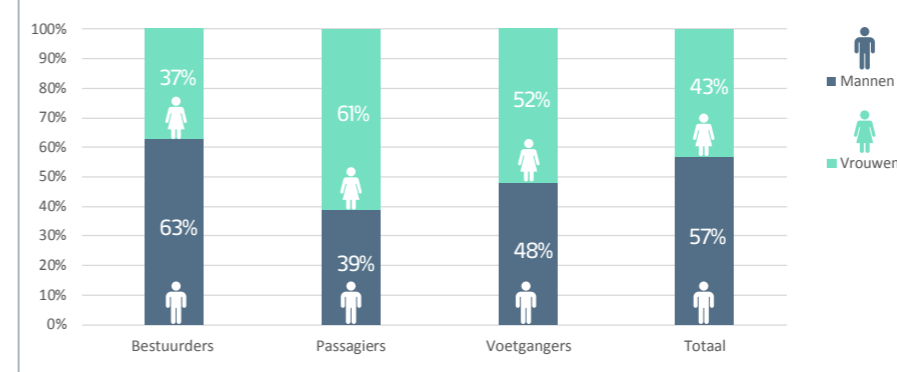
Verhouding mannen-vrouwen naargelang de letselernst in België (2016-2018)



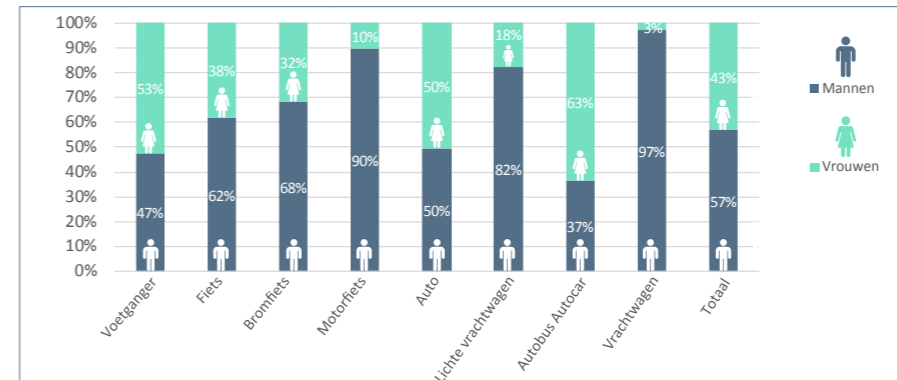
Aantal verkeersslachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) volgens leeftijd en geslacht. (2016-2018)



Verhouding mannen-vrouwen als bestuurders, passagiers of voetgangers die slachtoffer (doden 30 dagen en gewonden) zijn bij letselongevallen in België (2016-2018)



Verhouding mannen-vrouwen als slachtoffer (doden 30 dagen en gewonden), volgens verplaatsingswijze (2016-2018) België



Veiligheidsgordel

Ook wat het dragen van de gordel betreft, zijn mannen veel lakser dan vrouwen. Het aantal vrouwen dat de gordel draagt is altijd al hoger geweest dan het aantal mannen. Uit de gedragsmeting van Vias institute uit 2018 blijkt dat 94,3% van de mannelijke bestuurders hun gordel droeg tegenover 96,1% van de vrouwelijke bestuurders. Bij de gordeldracht achteraan in de wagen is dit verschil nog meer uitgesproken. Ook wat snelheid betreft, respecteren mannen minder de snelheidslimieten dan de vrouwen. Op de vraag: 'Hoe vaak hebt u het voorbij jaar bewust de snelheidslimiet overschreden als de omstandigheden het toelieten?' zijn er ook grote verschillen tussen mannen en vrouwen. Zeker als het gaat over '140 km/u rijden op de autosnelweg' en '70km/u rijden binnen de bebouwde kom'. Wat de sociale norm betreft, vinden mannen significant minder (57%) dan vrouwen (64%) dat hun snel rijden sociaal onaanvaardbaar is. Dat wil zeggen dat mannen dus minder sociale druk voelen om de snelheidslimieten na te leven.

GSM achter het stuur

Als we gsm-gebruik achter het stuur vergelijken tussen mannen en vrouwen voor alle voertuigen samen, zien we een belangrijk verschil tussen de twee geslachten. Dit is ongeacht of het gaat om effectief bellen met een gsm of ermee bezig te zijn. 3,6% van de mannen gebruiken hun gsm achter het stuur ten opzichte van 2,4% van de vrouwen. Vrouwelijke bestuurders hebben minder de neiging om hun gsm te manipuleren terwijl ze aan het rijden zijn. Dit verschil zien we vooral op de autosnelweg (3,7% van de mannen hanteren hun gsm op de autosnelweg tegenover 1,6% van de vrouwen).

Conclusie

Vrouwen zijn minder vaak betrokken bij ernstige ongevallen dan mannen omdat ze minder risico's nemen. Vrouwen gedragen zich duidelijk voorzichtiger dan mannen achter het stuur. Ze getuigen van meer verantwoordelijkheidszin en tonen meer respect voor de andere weggebruikers. Omgekeerd zijn mannen eerder geneigd om hun fouten te relativiseren en zijn ze zich minder bewust van het gevaar dat ze lopen (of waarin ze anderen brengen). Dit verklaart ook waarom meer dan 90% van de bestuurders die een opleiding volgen bij Vias institute in het kader van alternatieve straffen, mannen zijn.

Pauline DEMOLDER
Benoit GODART



Wat is amaxofobie?

Onlangs verscheen in de nationale media nog een bericht over een vrouw die na 17 jaar terug op de autosnelweg durfde rijden. Na een ongeval op 18-jarige leeftijd meed ze jarenlang de autosnelweg, maar door intensieve coaching durft ze nu wel terug overal met haar wagen rijden. Amaxofobie of rijangst manifesteert zich bij wel meer weggebruikers. Maar wat gaat er om in het hoofd van de mensen die er last van hebben? Verkeerspsycholoog Ludo Kluppels van Vias institute kadert het fenomeen.

Rijden met een voertuig in een verkeerssituatie is een complexe bezigheid waarbij heel wat concentratie, inschattingvermogen en zelfcontrole een grote rol spelen. Consequenties van foutief gedrag van zichzelf of van de andere weggebruikers kan ernstige en zelf bedreigende vormen aannemen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat veel weggebruikers in bepaalde situaties heel wat stress en angst ervaren. In de meeste gevallen kunnen we deze gevoelens onder controle houden en zal hun invloed slechts van korte duur zijn. Indien echter deze angst of stress zo sterk en veelvuldiger aanwezig is waardoor ons normale handelen verstoord wordt, moeten we er iets mee gaan doen.

Rijstress kan zich op twee manieren uiten.

Het is algemeen bekend dat erg stressvolle (en dus bedreigende) situaties leiden tot een flight or fight- reactie – een reactie die behoort tot de fundamentele van het zelfbehoud. Al naargelang de kenmerken van de situatie en de aard van de persoon zal men in de tegenaanval gaan, of op de vlucht slaan.

In het verkeer komt de tegenaanval meestal voor in de vorm van een asociale of agressievolle rijgedrag. Men wil de andere een 'lesje leren' en gaat gebaren maken, toeteren, niet laten tussenvoegen bumperkleven, kort inhalen, ... In uitzonderlijke situaties

komt het dan tot wat men vaak als verkeersagressie (road rage) omschrijft: men stapt uit de wagen en gaat op de vuist.

Vaker zien we echter dat mensen zich erg angstig beginnen te voelen en op allerlei manieren trachten het verkeer te vermijden. M.a.w. ze slaan op de vlucht. Deze angst kan allerlei vormen en allerlei oorzaken hebben. Enkele veel voorkomende vormen zijn:

Vormen van rijangst.

Rijangst ten gevolge van een trauma. Men heeft zelf of van dichtbij een ongeval mee-



gemaakt en ziet de beelden telkens terug komen. De emotionele impact is zo overweldigend dat men het niet los kan laten en alles wat maar met auto en verkeer te maken heeft probeert te vermijden. Uit studies blijkt (Vingilis et al., 1996) dat meer dan een kwart van ernstig gewonde slachtoffers tot vijf jaar na het ongeval nog in één of andere mate met psychische problemen kampen. Opvallend is dat mensen die de schuld van het ongeval volledig bij de andere partij leggen, het meest blijven kampen met dit psychisch onwel bevinden (Stewart, 2005).

Rijangst ten gevolge van gebrek aan ervaring. Autorijden is voor een deel een automatisch gebeuren. Hiervoor heeft men voldoende ervaring en oefening nodig. Beginnende bestuurders hebben hier minder 'last' van omdat ze vaak erg zelfzeker zijn over hun eigen capaciteiten en zich ook erg handig en fit voelen. Oudere bestuurders kunnen hier meer last van hebben en gaan vanzelf minder rijden. Ook bij vrouwen zien we deze vorm van angst iets vaker optreden daar ze (toch zeker in het verleden) meer als passagier dan als bestuurder optreden en zo minder of te weinig ervaring opdeden.

Rijangst als gevolg van naderende burnout of een meer globale overbelasting. Autorijden wordt dan ervaren als iets beklemmends en men wil vooral uit de drukte blijven. Men gaat vaker heel wat omwegen maken om stressvolle verkeerssituaties te vermijden, maar zonder dat dit echt stress verlagend werkt. Men maakt zich dan weer zorgen over het tijdsverlies en men draait in een vicieuze cirkel.

Rijangst met een meer fobisch karakter. Vaak is deze vorm van rijangst gefocust op bepaalde specifieke situaties: tunnels, bruggen, grote kruispunten, autosnelwegen, ... dergelijke situaties ontlokken sterke fysiologische reacties zoals hartkloppingen, overmatig zweten, slap gevoel, trillende handen, eventueel zelfs ademhalingsproblemen (hyperventilatie). Soms kan een verband gelegd worden met een specifieke gebeurtenis, soms is er geen bewuste duidelijke link gekend. Na enige tijd treedt er zoiets op als de angst voor de angst. Men vreest dat men tijdens de rit die sterke angstaanval zal krijgen en deze vrees is op zich al zo sterk



dat het onmogelijk wordt om zich nog in het verkeer te begeven.

Rijangst als een soort van faalangst. Hier bedoelen we geenszins de mogelijke faalangst voor het slagen in een examen, maar wel een faalangst om in een verkeerssituatie de foute beslissing te nemen. Dit zien we soms bij erg perfectionist ingestelde personen. Ze worden erg onzeker in beslissingssituaties (ga ik invoegen of niet, zal ik hem passeren of blijf ik er achter). Dit uit zich dan in een erg aarzelend rijgedrag en een verkrampd kijkgedrag – men staart, blijft te lang gefocust op enkele aspecten,...

Tenslotte willen we erop wijzen dat deze vormen van rijangst zich niet alleen kunnen voordoen op het moment dat men zelf het stuur wilt/moet hanteren, maar ook als passagier kan men door rijangst overvallen worden. Zo heb je mensen die als passagier constant de ogen sluiten of zich volledig afwenden van het verkeer als ze toch 'gedwongen' worden om in een auto te stappen. Anderen gaan dan eerder overdreven corrigerend optreden ten aanzien van de bestuurder.

Wat kan je ermee?

Als rijangst echt verlamrend werkt en men zich daardoor sterk belemmerd voelt in zijn normale functioneren dan zoek je best iemand die je daar kan doorheen helpen. Er

zijn een aantal rijschoolinstructeurs die daarin gespecialiseerd zijn. Zo heeft Rijkschool Mercator 5 lesgevers in dienst die specifieke trainingen gevolgd hebben om mensen te helpen die met rijangst te maken hebben.

Belangrijk is dat men voor iedere persoon een specifieke aanpak ontwikkelt en niet zomaar een standaardprocedure toepast. De verschillende vormen van rijangst vragen immers om een specifieke aanpak en hoe meer de rijangst is ingebakken in een breder psychologisch probleem (burnout, fobie, ...) hoe meer gespecialiseerd de aanpak moet zijn en er best een psycholoog of therapeutisch geschoold persoon mee wordt ingeschakeld.

Bedenk echter dat een dergelijke aanpak veel breder is dan samen in de autorijden. Een sterk verlamrende angst heeft o.a.



Er zijn specifieke trainingen om mensen te helpen die met rijangst te maken hebben

ook een wortel in onze manier van denken. Men zal ook moeten leren om op een andere manier tegen zichzelf te praten om also bepaalde gedachten onder controle te houden, zich meer te ontspannen en afstand te kunnen nemen van sterke emoties. Vanuit de cognitieve gedragstherapie zijn hier verschillende methodieken ontwikkeld.

Kun je voorkomen om in een dergelijke slepende verlamme situatie terecht te komen?

Vaak wordt het advies gegeven om zoveel mogelijk met de auto te rijden om meer zelfzekerheid en vertrouwen te (her)winnen. Inderdaad zal oefening en ervaring zorgen voor meer automatiseren, een groter gevoel van controle en een grotere vlotheid in het uitvoeren van de diverse handelingen. Ook na een ernstige traumatische gebeurtenis geeft men vaak de raad om zo snel mogelijk weer in de auto te stappen.

Deze adviezen zijn niet onlogisch en zullen voor heel wat mensen een stevige basis zijn. Mensen echter die al in sterke mate onzeker en angstig zijn, hebben hiermee niet voldoende ondersteuning. Eén van de grootste denkfouten die we als mens geregeld maken, is de 'confirmation bias': we trachten onze eigen ideeën steeds te bevestigen door een zekere selectie te maken van alle info om zo onze eigen overtuiging te staven.

Bij onzekere mensen kan dit betekenen dat ze zich in hun gedachten blijven focussen op wat er allemaal mis kan gaan en te weinig aandacht geven aan de zaken die 'vanzelf' gingen. Na een 'geslaagde' rit zeggen ze tegen zichzelf "ik heb NU geluk gehad, maar dat is toeval, of er was misschien weinig verkeer, of nu waren er enkel voorzichtige bestuurders op de weg". En daarmee ondermijnen ze dan (vaak onbewust) hun eigen capaciteit en wordt hun onzekerheid alleen maar versterkt. Deze personen zullen dus ook moeten leren om anders over zichzelf en hun vaardigheden te gaan denken. Als begeleider of passagier is het dan ook on-

voldoende om louter positieve feedback te geven over de rit in zijn geheel. Ook de begeleider zal een andere communicatiestijl moeten hanteren.

Vaak merken we dat onzekere en angstige bestuurders hun kijkgedrag verengen. In sommige gevallen is dit erg letterlijk te nemen doordat ze heel dicht bij hun stuur gaan zitten en gehinderd worden door deurstijlen ed. Ze focussen zich te vaak op de zaken die dichtbij gebeuren en verengen daardoor hun

mogelijkheden om te anticiperen op andere verkeersdeelnemers. Met gevolg dat ze iets vaker in schriksituaties terecht komen en dus alleen maar hun angst of onzekerheid bevestigd zien. Men zal dan ook voldoende aandacht moeten geven aan het kijkgedrag, het vooruit blikken, het 'loslaten' van de 'huid' van de auto.

Ludo Kluppels



Naast deze gerichte aanpak blijven de meer algemene preventietips voor iedereen gelden, zoals o.a.:

- Plan uw verplaatsing ruim genoeg: wat is het beste moment om te vertrekken? Is de auto het meest aangewezen vervoermiddel? Maak ik voldoende tijd vrij zodat kleine onverwachte gebeurtenissen niet veel invloed zullen hebben op mijn tijdschema?
- Start ik voldoende ontspannen aan de rit? Kan ik mijn zorgen buiten het verkeer houden? Kan ik me voldoende focussen op het verkeersgebeuren zodat ik kan anticiperen?
- Hou ik voldoende afstand van de andere weggebruikers zodat ik voldoende tijd en plaats heb om gepast te reageren bij onverwacht gedrag van de anderen? Pas ik mijn rijgedrag aan aan de omstandigheden (weer, drukte, wegdek,...)?
- Onderken ik dat iedereen (ikzelf en de anderen) wel eens fouten kan maken en dat zelden of nooit mensen domme dingen doen om mij te pesten?



Overdreven en onaangepaste snelheid zijn een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid. Toch worden de snelheidslimieten nog steeds veelvuldig overschreden, zoals blijkt uit de vele verkeersovertredingen en binnen- en buitenlandse gedrags- en attitudemetingen. Het blijken voornamelijk jongere, mannelijke en bepaalde professionele bestuurders te zijn die de snelheidslimiet niet respecteren. Dit zijn de belangrijkste conclusie uit een nieuw themarapport van Vias institute.

Overdreven of onaangepaste snelheid resulteert in een hoger aantal ongevallen en in een hogere ernst van de ongevallen. Naar schatting zijn 10 tot 15% van alle ongevallen en 30% van de ongevallen met dodelijk letsel het rechtstreekse gevolg van overdreven of onaangepaste snelheid.

Naarmate de snelheid stijgt neemt ook de kans op ongevallen sterk toe. Deze stijging is zelfs nog sterker naarmate de ernst van de ongevallen toeneemt. De toename van de snelheid van bijv. 50 naar 60 km/u verdubbelt de kans op een dodelijk ongeval, en naarmate de snelheid verder toeneemt neemt de kans op dergelijke ongevallen in steeds grotere mate toe. Een andere belangrijke factor die de kans op ongevallen beïnvloedt is de spreiding van de snelheid van de voertuigen op een weg. Hoe minder de snelheden van de voertuigen van elkaar verschillen, hoe lager de kans op een ongeval.

De kans op letselongevallen omwille van overdreven of aangepaste snelheid

Snelheid en de effecten op de bestuurder

Snelheid is een centraal thema binnen de verkeersveiligheid. Traditioneel gezien zijn er twee soorten snelheden die problematisch zijn voor de verkeersveiligheid:

- overdreven snelheid: rijden aan een snelheid hoger dan de maximaal toegestane snelheid;
- onaangepaste snelheid: rijden aan een te hoge snelheid gegeven de verkeerssituatie, de infrastructuur, de weersomstandigheden en andere bijzondere omstandigheden.

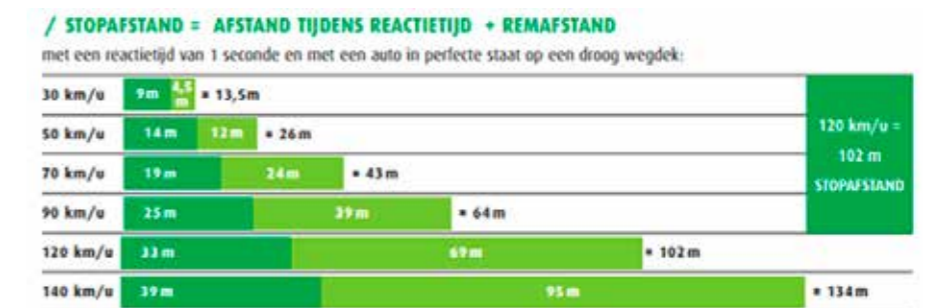
In tegenstelling tot overdreven snelheid is

onaangepaste snelheid in zekere mate subjectief. Het is immers niet altijd mogelijk om precies aan te geven welke snelheid er nu geschikt is in bepaalde omstandigheden. Verder is het nuttig om een onderscheid te maken tussen de snelheid van individuele bestuurders en de snelheid van het verkeer op een bepaald wegsegment. Voor de snelheid van het verkeer worden internationaal vaak de volgende maatstaven gebruikt:

- gemiddelde snelheid
- snelheid waaronder 85% van de bestuurder rijden ("V85" genoemd)
- snelheidslimiet
- snelheidsspreiding ("speed dispersion").

Een bestuurder die aan een hoge snelheid rijdt, heeft minder tijd om te reageren bij een onverwachte gebeurtenis dan wanneer hij aan een gematigde snelheid rijdt. Hoewel de reactietijd dezelfde blijft, zal de afstand die afgelegd wordt aan een hoge snelheid groter zijn. Bovendien zal

Stopafstand in functie van de snelheid van het voertuig bij een noodstop



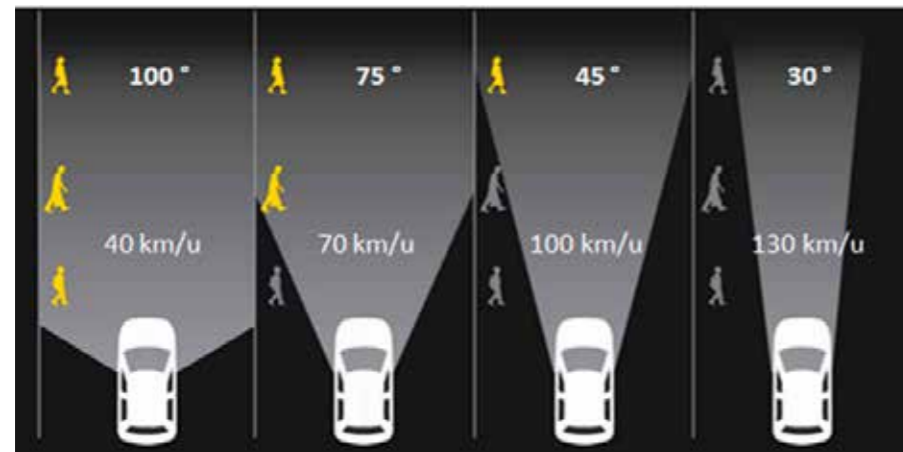
Bron : Vias institute

de remafstand ook proportioneel vergroten omdat die evenredig is aan het kwadraat van de snelheid. Daarnaast blijft er voor de andere weggebruikers ook minder tijd over om te reageren op een voertuig dat snel komt aangereden.



Het gezichtsveld van de bestuurder vernauwt ook naarmate hij sneller rijdt. Aan 40 km/u is het gezichtsveld 100°, waarbij de bestuurder zicht heeft op obstakels of andere potentiële gevaren langs de weg. Aan 130 km/u, is dat nog maar ongeveer 30°, waardoor de bestuurder dus veel minder potentiële gevaren kan inschatten.

Impact van snelheid op het gezichtsveld



Bron: OECD (2006)

Wanneer iemand sneller gaat rijden of wanneer de gemiddelde snelheid op de weg toeneemt, dan leidt dit tot een verhoogd ongevalsrisico. De relatie tussen snelheid en het ongevalsrisico komt uitvoerig aan bod in de literatuur.

De relatie tussen snelheid en ongevalsrisico

Zelfs wanneer men wel weet hoe snel er gereden werd, blijft het moeilijk om te bepalen of het ongeval effectief toe te schrijven is aan overdreven of aangepaste snelheid. In principe zouden we kunnen stellen dat snelheid altijd op zijn minst een zekere rol speelt, want een ongeval kan niet gebeuren als er geen verplaatsing gemaakt wordt. Afgezien van de ongevallen waar snelheid duidelijk de oorzaak is (bijv. een voertuig dat aan een hoge snelheid uit de bocht vliegt), zijn er zeker ongevallen waarvan de oorzaken voor discussie vatbaar zijn. Vaak

is snelheid niet de hoofdoorzaak maar een verzwarende factor. Een ongeval had misschien vermeden kunnen worden als de bestuurder minder snel had gereden.

Over het algemeen is de literatuur het er wel over eens dat naar schatting 10 tot 15% van alle ongevallen en 30% van de ongevallen met dodelijk letsel het rechtstreekse gevolg zijn van overdreven of onaangepaste snelheid.

Wanneer iemand sneller gaat rijden of wanneer de gemiddelde snelheid op de weg toeneemt, dan leidt dit tot een verhoogd ongevalsrisico. De relatie tussen snelheid en het ongevalsrisico komt uitvoerig aan bod in de literatuur

Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de snelheid van individuele bestuurders en deze van het verkeer op een bepaald wegsegment (Aarts & Van Scha-

gen, 2006). Voor de snelheid van het verkeer worden internationaal vaak de volgende maatstaven gebruikt (Aigner-Breuss et al., 2017):

- gemiddelde snelheid
- snelheid waaronder 85% van de bestuurder rijden ("V85" genoemd)
- snelheidslimiet
- snelheidsspreiding ("speed dispersion").

De voorbije jaren werden verschillende wetenschappelijke modellen ontwikkeld die een verband leggen tussen de snelheidstoename en het verhoogde ongevalsrisico. De twee meest gangbare modellen zijn het zogenaamde "Power model" van Nilsson en het Exponential Model van Elvik.

In 1982 beschreef Nilsson (1982) het verband tussen de gemiddelde snelheid op de weg en het ongevalsrisico via verschillende "Power functions" (machtsfuncties) die afhankelijk waren van het ernstniveau van de ongevallen. Concreet betekent dit dat:

- de kans op een ongeval (veel) sterker toeneemt dan de toename van de snelheid (bijv. een verhoging van de snelheid met 5% leidt tot de verhoging van het ongevalsrisico met (veel) meer dan 5%)
- bij een toenemende snelheid het aantal dodelijke ongevallen sneller stijgt dan het aantal minder ernstige ongevallen).

Wiskundig kan het toegenomen ongevalsrisico kan uitgedrukt worden met de volgende formule:

$$\frac{\text{Ongevallen erna}}{\text{Ongevallen ervoor}} = \left(\frac{\text{Snelheid erna}}{\text{Snelheid ervoor}} \right)^{\text{exponent}}$$

Exponenten van het "Power Model" (vgl. 1) die een verband aantonen tussen snelheid en het ongevalsrisico, geschat door Elvik (2009)

	Landelijke wegen / autosnelwegen		Stedelijke/residentiële wegen		Alle wegen	
	Beste schatting	95% BBI ¹	Beste schatting	95% BBI	Beste schatting	95% BBI
Dodelijke ongevallen	4,1	(2,9, 5,3)	2,6	(0,3, 4,9)	3,5	(2,4, 4,6)
Doden	4,6	(4,0, 5,2)	3,0	(-0,5, 6,5)	4,3	(3,7, 4,9)
Ongevallen met zwaargewonden	2,6	(-2,7, 7,9)	1,5	(0,9, 2,1)	2,0	(1,4, 2,6)
Zwaargewonde weggebruikers	3,5	(0,5, 5,5)	2,0	(0,8, 3,2)	3,0	(2,0, 4,0)
Ongevallen met lichtgewonden	1,1	(0,0, 2,2)	1,0	(0,6, 1,4)	1,0	(0,7, 1,3)
Lichtgewonde weggebruikers	1,4	(0,5, 2,3)	1,1	(0,9, 1,3)	1,3	(1,1, 1,5)
Alle letselongevallen	1,6	(0,9, 2,3)	1,2	(0,7, 1,7)	1,5	(1,2, 1,8)
Alle persoonlijke letsels	2,2	(1,8, 2,6)	1,4	(0,4, 2,4)	2,0	(1,6, 2,4)
Ongelukken met enkel materiële schade	1,5	(0,1, 2,9)	0,8	(0,1, 1,5)	1,0	(0,5, 1,5)

Bron: Elvik (2009)

De figuren hierna illustreren de effecten van snelheidstoename op basis van deze recente coëfficiënten. Een snelheidstoename van 10 km/u leidt tot een toename van het risico op letselongevallen met 80% en dodelijke ongevallen met 120% - meer dan een verdubbeling. Figuur 4 vergelijkt het ongevalsrisico voor dodelijke en letselongevallen ten opzichte van de waarde bij 50 km/u. Men kan bijvoorbeeld zien dat bij 70 km/u het risico op een dodelijk ongeval vijf maal zo hoog is als bij 50 km/u.

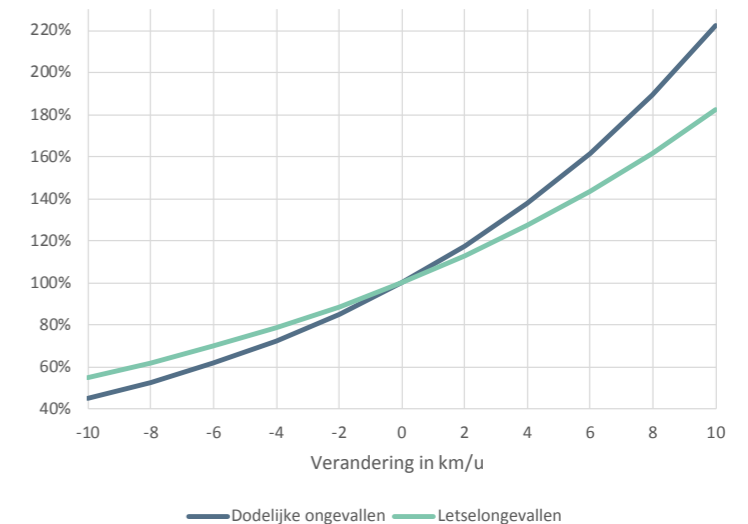
Deze modellen zijn gebaseerd op grote aantallen ongevallen, en weerspiegelen de gemiddelde situatie. Voor elk type weg kunnen de coëfficiënten variëren in functie van o.a. de kwaliteit van de infrastructuur, het gedrag van de bestuurders, de weersomstandigheden, de spreiding van de snelheden, enz.

In een recent IRTAD rapport (IRTAD, 2018) werden maatregelen in verband met verhoging of verlaging van de snelheidslimieten onderzocht uit 10 verschillende landen. In al deze cases werd een sterk verband gevonden tussen snelheid en het aantal ongevallen, d.w.z. dat een toename van de

gemiddelde snelheid gepaard ging met een toename van het aantal ongevallen en/of gewonde weggebruikers. Omgekeerd ging een daling van de gemiddelde snelheid gepaard met een daling van het aantal ongevallen en gewonde weggebruikers. In geen enkel geval ging een stijging van de gemiddelde snelheid gepaard met een daling van

het aantal ongevallen of slachtoffers. Het patroon van de relatie bleek in alle gevallen consistent, al verschilde de omvang van het effect wezenlijk tussen de gevallen. Volgens de auteurs zijn deze verschillen deels te verklaren door de verschillende definities van letselongevallen tussen de landen en de kleine totale aantallen dodelijke ongevallen

Verband tussen snelheidsverandering en ongevalsrisico op basis van de exponenten van Elvik et al. (2019)



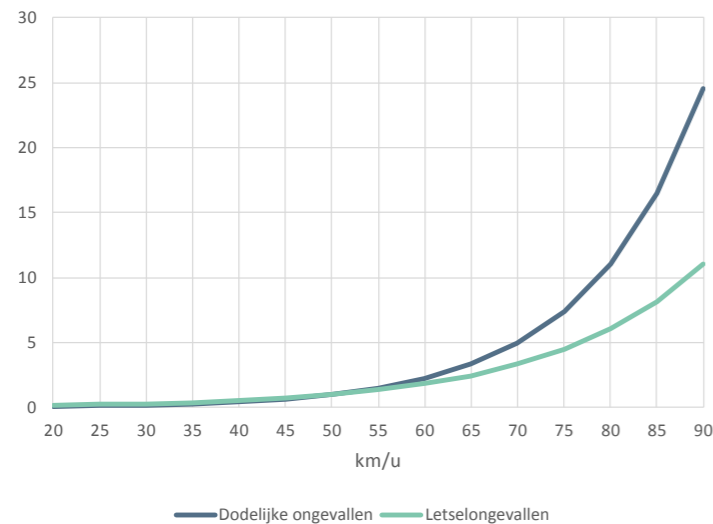
Bron: Infografie Vias institute op basis van Elvik et al. (2019)

1. BBI = Betrouwbaarheidsinterval

voor sommige van de onderzochte landen.

Een evaluatie van de recente snelheidsverlaging van 90km/u naar 80 km/u op de landelijke wegen in Frankrijk heeft duidelijk het positief effect ervan aangetoond. In de 12 maanden na de invoering van de maatregel (juli 2018 – juni 2019) nam het aantal doden op deze wegen af met 206, vergeleken met de referentieperiode 2013-2017 – terwijl er op andere wegen in Frankrijk een lichte toename van de dodelijke ongevallen was. Ook het effect van de snelheidsverlaging van 90 km/u tot 70 km/u op bepaalde gewestwegen in België werd geëvalueerd. De auteurs

Verband tussen snelheid en ongevalsrisico op basis van de exponenten van Elvik et al. (2019) (verhouding risico t.o.v. het risico bij 50 km/u)



Bron: Infografie Vias institute op basis van Elvik et al. (2019)

vonden een vermindering van 11% van het aantal letselongevallen en 36% van het aantal ongevallen met zwaargewonden of doden op de betrokken wegen.

De impact van snelheidsverschillen in het verkeer

Naast snelheid in absolute termen, heeft ook het verschil in snelheid (of de variatie) een invloed op het ongevalsrisico. Hoe groter de spreiding van de snelheden, of met andere woorden, hoe groter de snelheidsverschillen tussen de verschillende typen weggebruikers, hoe meer interactie tussen de weggebruikers en hoe groter het ongevalsrisico.

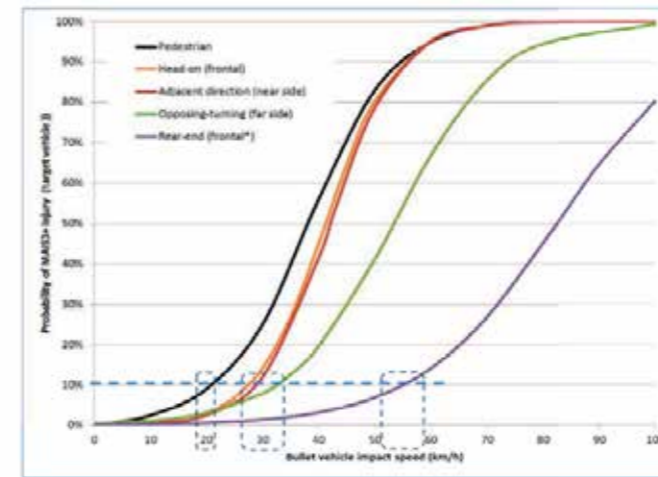
Voorals bestuurders die sneller dan het gemiddelde rijden lopen een veel groter risico op een verkeersongeval. Weggebruikers die 10 tot 15% sneller rijden dan de gemiddelde snelheid van het verkeer lopen veel meer risico om betrokken te raken bij een ongeval. Deze conclusies werden ook hernomen door Kloeden et al. die eveneens een verhoging van het ongevalsrisico vaststelden bij automobilisten die sneller dan het gemiddelde rijden en dit vooral in een stedelijke omgeving. Een andere studie is die van Taylor, Lyman, & Baruya (2000) die op basis van een vergelijking van snelheids- en ongevalsdata

ding – bij gelijkblijvende gemiddelde snelheid - deed het aantal ongevallen met 0,3% stijgen.

De invloed van snelheid op de ernst van de ongevallen

Snelheid heeft niet alleen een invloed op het ongevalsrisico, maar ook een grote impact op de ernst van de ongevallen. Een voertuig in beweging heeft een kinetische energie die recht evenredig is met de massa en het kwadraat van de snelheid. Deze energie verhoogt dus exponentieel met de snelheid. Tijdens een botsing, wordt deze energie geabsorbeerd door het voertuig en de personen die betrokken zijn bij de botsing. Veel auteurs gebruiken dit principe om te verklaren waarom de ernst van de ongevallen toeneemt met het kwadraat van de impactsnelheid.

Stipdonk (2019) heeft er echter op gewezen dat deze redenering niet correct is. De kracht op het lichaam is niet het gevolg van de absorptie van de kinetische energie maar resulteert uit de hoeveelheid van beweging van het voorwerp, die op haar beurt evenredig is met het kwadraat van de snelheid. Zoals de auteur aanstipt is het verschil tussen deze kracht en kinetische energie van belang. Het verklaart dat zelfs als voertuigen een perfecte kreukelzone hebben die vrijwel alle energie absorbeert, ze nog steeds niet kunnen voorkomen dat inzittenden worden gedood als de snelheden hoog zijn, vooral als het voertuig klein is en de kreukelzone ook klein is. Het is niet de energiever spreiding die het gevaar vormt, maar de vertraging, de stuwkracht en de kracht op het lichaam tijdens de botsing. Als de inzittende van de auto een veiligheidsgordel gebruikt, wordt deze kracht iets verminderd naarmate de veiligheidsgordel iets langer is, waardoor de vertragingstijd toeneemt, wat een belangrijk kenmerk van de veiligheidsgordel is. De resulterende kracht zorgt ervoor dat de hersenen naar voren worden geduwd in de schedel, die met geweld wordt afgeremd, wat fatale schade kan veroorzaken. En natuurlijk kunnen ook andere delen van het lichaam (zoals de nek) door deze krachten dodelijk worden beschadigd.



Bron: overgenomen uit Jurewicz et al (2016).

Risico's voor voetgangers

Deze theoretische logica werd ook in de praktijk bevestigd. Dit bracht Nilsson (1982) en Elvik (2009) ertoe om het "Power Model" zo te parametriseren dat het risico op een dodelijk of ernstig ongeval sneller stijgt bij een toenemende snelheid dan het risico op een minder ernstig ongeval.

Voor personenwagens geldt dat, bij moderne voertuigen (met kreukelzone, airbags en veiligheidsgordels) de kans op een dodelijk ongeval gering is beneden de 50 km/u en zeer hoog is vanaf 100 km/u. Noteer dat het hier gaat om de impactsnelheid van het voertuig bij de botsing, niet over de snelheidslimiet of de gereden snelheid voor de botsing.

De Figuur geeft het verschil in overlevingskansen weer voor zowel inzittenden van een voertuig als voetgangers in functie van de impactsnelheid. Zoals verwacht ligt, voor een gegeven snelheid, de overlevingskansen veel lager bij voetgangers. Bij een botsing tussen een auto en een kwetsbare weggebruiker – naast voetgangers ook fietsers en motorrijders – is het risico op ernstige verwondingen voor de kwetsbare weggebruikers veel groter. Zij worden immers niet beschermd door koetswerk met kreukelzones, airbags en veiligheidsgordels. Uit Figuur 5 kan worden afgeleid dat bij een impactsnelheid van 70 km/u het risico op een dodelijk letsel 16% bedraagt voor een inzittende, en twee keer zo veel (38%) voor een voetganger. Bij een versnelling van 10 km/u tot 80 km/u stijgt die kans dan tot 33% voor inzittenden en tot 61% voor voetgangers.



(op basis van diepteonderzoek):

- het sterfterisico was laag (ongeveer 1%) bij een impactsnelheid van 30 km/u, maar stijgt met een factor 2 bij 40 km/u, een factor 6 bij 50 km/u, een factor 18 bij 60 km/u en een factor 59 bij 70 km/u.
- het aantal voetgangersdoden was aanzienlijk hoger voor mannen dan voor vrouwen
- het sterfterisico was ook hoger voor ouderen, vooral voor mensen van 75 jaar en ouder – zie verder Figuur 7 op de volgende bladzijde.
- het sterfterisico was groter voor voetgangers met een positieve alcoholtest (>0,5 g/L), al moet hier bij verteld worden dat slechts in 40% van de cases het alcoholgehalte werd getest

De auteurs onderzochten ook de situaties waarbij een voetganger wordt aangereden door een vrachtwagen. Het aantal dodelijke slachtoffers bij ongevallen met vrachtwagens was bijna 14 keer zo hoog als bij ongevallen met personenauto's, en 2 keer zo hoog bij ongevallen met bestelauto's of bussen. Hoewel de massa van de vrachtwagen een rol speelt, is dit niet de belangrijkste verklarende factor: voornamelijk omwille van hun verticale voorkant en hoge bodemvrijheid, wordt in bijna de helft van de ongevallen de voetganger overreden, wat bijna altijd leidt tot dodelijke letsels (zelfs wanneer het voertuig achteruit rijdt of draait). Overrijden met personenauto's kwam veel minder vaak voor (zowat 5% van de cases).

Prevalentie van te snel rijden

Uit een studie van ETSC bleek dat ongeveer 30% van de bestuurders de snelheidslimiet overschrijdt op de autosnelweg, dat meer dan 70% te snel rijdt buiten de bebouwde kom en 80% binnen de bebouwde kom. In de meeste landen, merken we een dalende tendens van de gemiddelde snelheid op de autosnelwegen. Deze daling is veel kleiner binnen de bebouwde kom. In een recente overzichtsstudie (Adminaité-Fodor & Jost, 2019) kwam ETSC tot de conclusie dat in de bebouwde kom, 35% tot 75% van de Europeanen de snelheidslimiet niet respecteert. Buiten de bebouwde kom gaat het om 9% tot 63% van de bestuurders en op de autosnelwegen tussen 23% en 59%.

Bij de interpretatie van deze algemene overtredingscijfers, moet er wel rekening gehouden worden met de weginfrastructuur, het snelheidsbeleid en de verkeersomstandigheden in de verschillende landen. De gedragsmetingen worden meestal uitgevoerd op betrekkelijk rechte wegen waar er bijna geen beperkingen zijn qua verkeer of infrastructuur die ervoor kunnen zorgen dat de bestuurders niet sneller kunnen rijden dan de maximumsnelheid. Het aantal overtredingen zou dus in principe lager moeten zijn in bepaalde omstandigheden (in bochten, op wegen met snelheidsremmers, op momenten dat er kwetsbare weggebruikers aanwezig zijn, ...). De algemene gedragsmetingen geven anderzijds wel een goede indicatie van het verkeersveiligheidsniveau



op het gebied van snelheid in de verschillende landen.

Bestuurders geven in de face-to-face-enquêtes met zelfgerapporteerd gedrag minder snelheidsovertredingen toe dan er in werkelijkheid tijdens de gedragsmetingen worden opgemeten (DaCoTA, 2012). Meestal vinden de bestuurders dat een paar km/u sneller rijden dan de geldende snelheidslimiet, geen echte inbreuk is. De ESRA-studies verzamelden gegevens over de attitudes, meningen en gedragingen van weggebruikers ten aanzien van snelheid in 17 (in 2015) en 24 (in 2018/2019) Europese landen op basis van online enquêtes (die minder gevoelig zijn voor onjuiste antwoorden dan face-to-face bevestigingen).

In 2018 gaf 56% van de Europese autobestuurders aan dat ze de voorbije maand minstens één keer bewust sneller had gereden dan de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom. Buitende bebouwde kom was dit 67% en op autosnelwegen 62% (Holcher & Holte, 2019). Uit de analyses van de ESRA-gegevens is gebleken dat er een significant verschil bestaat tussen de acceptatie dat bepaald snelheidsgedrag onveilig is (bijv. "Hoe acceptabel vindt u het om 20 km/u te snel te rijden binnen een schoolomgeving?") en het eigen zelfverklaard snelheidsgedrag (bijv. "Hoe vaak heeft u in de afgelopen 12 maanden harder gereden dan de snelheidslimiet?") De studie geeft ook aan dat het overschrijden van de snelheidslimiet soms onbewust gebeurt.

Risicogroepen

Hoewel onaangepaste snelheid een wijdverspreid fenomeen is, zijn er toch verschillen tussen bestuurders. In 2000, identificeerden Webster & Wells (2000) via een literatuurstudie drie belangrijke kenmerken van bestuurders die te snel rijden:

- Jongeren rijden over het algemeen sneller dan oudere bestuurders;
- Mannen rijden over het algemeen sneller dan vrouwen;
- Bestuurders die verplaatsingen doen voor het werk, rijden over het algemeen sneller dan bestuurders die zich verplaatsen omwille van andere redenen.

Deze resultaten worden veelal bevestigd in de attitudemetingen rond snelheid. Onder meer de reeds vermelde ESRA-studies tonen aan dat mannelijke, jonge bestuurders meer geneigd zijn om te snel rijden sociaal aanvaardbaar te vinden. Daarnaast geven deze respondenten ook vaker toe dat ze snelheidsovertredingen begaan. Overdrijven snelheid bij jonge mannen wordt vaak in verband gebracht met een algemene positieve houding ten opzichte van het nemen van risico's en het zoeken van sensatie (Goldenbeld & van Schagen, 2007). Er zijn ook indicaties (Van den Berghe, 2017) dat mensen uit de hogere sociale klassen vaak sneller rijden dan anderen – dit heeft wellicht te maken met het feit dat ze over krachtiger voertuigen beschikken en mogelijk ook dat ze minder afgeschrikt worden door een verkeersboete.

In de literatuur is geen algemeen beeld te vinden over de categorie weggebruikers dat het vaakst een snelheidsovertreding begaat. Toch blijken de motorfietsers een risicogroep te zijn. Uit verschillende studies (ONISR, 2015; Temmerman & Roynard, 2015) is gebleken dat motorfietsers significant sneller rijden dan bestuurders van personenwagens op de meeste wegtypes.

Wouter VAN DEN BERGHE



NODEN, BEHOEFTE EN GEBRUIK VAN "AUTOMATISCHE VOERTUIGEN" VANDAAG EN IN DE TOEKOMST

Drive2theFuture is een Europees onderzoeksproject (www.drive2thefuture.eu) dat tot doel heeft om de behoeften en wensen van het gebruik van (zowel als bestuurder, en als passagier) van automatische voertuigen in kaart te brengen.

Hiervoor willen we u dan ook uitnodigen om deel te nemen aan onze enquête. De bedoeling van deze vragenlijst is een idee te hebben over de aanvaardbaarheid en de ideeën die leven bij een brede groep van mensen over de automatisering van voertuigen. Door uw deelname kunt u ons helpen om tot een beter begrip te komen van uw voorkeuren inzake transport.

De vragenlijst omvat de vier verschillende vervoersmogelijkheden: vliegverkeer, maritiem verkeer, spoorverkeer en het wegverkeer. Voor elk van die vervoersdomeinen zal op een eenvoudige wijze een beeld gegeven worden van wat 'automatisering' kan betekenen. Vervolgens krijgt u een korte vragenlijst (met keuze-antwoorden) over elk onderdeel.

De vragenlijst is beschikbaar in verschillende talen en te openen via bijgaande link.

Alle gegevens worden strikt anoniem en vertrouwelijk verwerkt door de onderzoekers en in overeenstemming met de huidige GDPR wetgeving.



Vragenlijst

Indien je meer informatie wenst en/of in de toekomst het onderzoek wilt opvolgen, kun je via onderstaande link onze nieuwsbrief ontvangen.



Nieuwsbrief

Uw feedback is zeer waardevol! Alvast bedankt voor uw medewerking!

Drive2theFuture Consortium

