

Adres afzender: BIVV, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel - 15 oktober 1998 - afgitebureau Brussel x - toelating gesloten verpakking 101825

via

Nr 44 - September / Oktober / November 1998

Belgique	België
P.P.	
BRUSSEL	
10/825	



secura

Driemaandelijks tijdschrift van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

De GSM-autokit. Gebruik je hoofd, bel zonder handen.



- *Terug naar school*
- *Maatregelen voor voetgangers*
- *Nieuwe reglementering op het rijbewijs*
- *Evaluatie "De Taal van het Gaspedaal"*

- 4 **Kort...** Nieuws en weetjes uit de wereld van de verkeersveiligheid.
- 8 **Rijden en bellen: voorzichtig!** Bellen vanuit de wagen kan handig en nuttig zijn, maar het moet dan wel handenvrij gebeuren en je neemt best enkele veiligheidsregels in acht.
- 10 **Veilig op je slimme kop, deel II.** De fietshelmenactie van het BIVV en Samson en Gert krijgt nog een staartje in Mechelen...
- 11 **Mama en papa in zakformaat.** De Bond van Grote en Jonge Gezinnen trekt Vlaanderen rond met een tentoonstelling over kinderen en veiligheid.
- 12 **Schooljaar veilig gestart.** Nu het schooljaar opnieuw van start is gegaan, verdient de aanwezigheid van kinderen in het verkeer extra aandacht. Net als vorig jaar organiseert het BIVV samen met DVV Verzekeringen een sensibilisatiecampagne.
- 13 **Musti in de auto, Oogappel op tv.** Met Musti in de auto leren kleuters dat autorijden pas écht leuk is als je veilig vastklikt. Voor hun ouders zijn er de Oogappel-video's, een schat aan knap in beeld gebrachte informatie over veiligheid en gezondheid van jonge kinderen.
- 14 **Steden te weinig fietsvriendelijk.** Uit een onderzoek van het verbruikersmagazine Test-Aankoop blijkt dat het met de fietsvriendelijkheid in heel wat steden slecht gesteld is. Een blik op de resultaten.
- 16 **Actie Gaspedaal: geslaagd.** Tussen 15 februari en 15 maart van vorig jaar trok het BIVV naar 297 secundaire scholen met de sensibilisatie-actie "De taal van het Gaspedaal". We lichten een aantal resultaten uit de evaluatie van de actie door de verschillende deelnemers.
- 18 **Vier stappen naar een veilige school.** Het Brussels Gewest riep de hulp in van het BIVV, dat een project startte om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de omgeving van twintig Brusselse scholen te verbeteren.
- 20 **Maatregelen voor voetgangers.** Tweede deel in onze reeks over het Adonis-project van de Europese Commissie, dat onderzoekt welke maatregelen ertoe kunnen bijdragen dat we voor korte verplaatsingen wat vaker de auto laten staan en per fiets of te voet gaan.
- 22 **Nieuw rijbewijs A voor motorrijders.** Sinds 1 oktober is het nieuwe Koninklijk Besluit betreffende het Europees rijbewijs van kracht. Vooral voor kandidaat-motorrijders zijn er ingrijpende veranderingen. Een samenvatting.
- 24 **Rijbewijs: nieuwe medische criteria.** Overzicht van de nieuwe medische criteria en de te volgen procedure om het rijbewijs te bekomen of te behouden.
- 26 **Ongevallen in 1997.** Achtergrondbeschouwingen bij de ongevallenstatistieken van vorig jaar.
- Actief.** Tentoonstellingen, beurzen, en activiteiten over verkeersveiligheid te lande.

via **secura**

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

Verantwoordelijke uitgever: Christian VAN DEN MEERSSCHAUT
Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel
Hoofdredacteur: Werner DE DOBBELEER
werner.dedobbeleer@bivv.be

Hebben meegewerkt
aan dit nummer: Guido BATEN, Tony BORGERS, Anne-Valérie DE BARBA, Werner DE DOBBELEER, Laurence DEPLECHIN, Ruddy DIELEMAN, Ingrid ENGELS, Anne-Marie GALLOY, Benoit GODART, Jean-Marie JOLLY, Jan PELCKMANS, Sophie VAN OUTRYVE, Jan VAN SEVEREN (Langzaam Verkeer), Marc VANSNICK, Maryse WUYTS

Abonnementen: Eddy GILISSEN - 02/244.15.18
Cover: BIVV
Ontwerp: TAM TAM
Druk: Joh. Enschedé Belgium

ISSN : 0755-9010

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



Over auto-bestuurders en fietsers...

In het kader van de recente fietserscampagne in samenwerking met de Gewesten liet het BIVV een onderzoek uitvoeren dat onder andere peilde naar de wederzijdse verwijten van autobestuurders en fietsers. Daaruit blijkt dat autobestuurders zich het vaakst ergeren aan fietsers die op de rijbaan rijden terwijl er een fietspad is (41%), niet duidelijk aangeven wanneer ze van richting veranderen (34%), zich tussen de auto's door wringen (26%) en met te velen naast elkaar rijden (20%). Dat laatste wordt de fietsers vooral kwalijk genomen door autobestuurders die zelf niet fietsen. Iets minder dan 20% van de autobestuurders heeft geen klachten. De fietsers, van hun kant, verwijten de autobestuurders vooral dat ze te snel rijden in de buurt van fietsers (46%), geen rekening met hen houden (41%), fietsers niet genoeg ruimte laten (32%) en hen tegen elke prijs willen inhalen (29%). 14% tot 17% van de fietsers heeft geen verwijten jegens de autobestuurders. Dit percentage is duidelijk lager bij fietsers die zelf geen autobestuurder zijn.



Bron: BIVV

Carpool-campagne

Taxistop en de Vlaamse overheid slaan verder de handen in elkaar om het carpoolen te promoten. Tijdens de Week van Vervoering (3-11 oktober 1998) komt de praktische organisatie van het carpoolen onder de aandacht,

evenals het belang van het inzetten van de goede technologie om potentiële carpoolers ook effectief met elkaar in contact te brengen. De eerste vereiste om aan carpooling te doen is immers een geschikte carpoolpartner vinden. Taxistop zet hiervoor haar routing- en matchingsoftware in, die behalve in eigen land ook al in Wenen, Madrid en Parijs wordt gebruikt. Dit jaar wordt een carpoolbank voor Vlaanderen ingericht waar op zowel particulieren, bedrijven als gemeenten via het Internet kunnen aansluiten. Hoe meer aanvragen er in het bestand worden opgenomen, hoe gemakkelijker het samenbrengen van carpoolers kan gebeuren. In oktober gaat Taxistop de boer op, naar particulieren, bedrijven en gemeenten. Particulieren kunnen zich gratis inschrijven. Voor bedrijven werd een volledige dienstverlening opgezet, waarvan zij gebruik kunnen maken door zich te abonneren op de Vlaamse Carpoolbank. Het eerste jaar is de dienstverlening gratis, nadien worden democratische tarieven gehanteerd. Ook gemeenten zullen worden benaderd om mee in het project te stappen.

FAST E40

FAST E40 of Files Aanpakken door Snelle Tussenkomst is een initiatief van de Vlaamse overheid waaraan de provinciale verkeerseenheden Oost- en West-Vlaanderen en VTB-VAB meewerken en dat tot doel heeft de files die ontstaan na een incident (ongeval, defect voertuig, verloren lading...) tot een minimum te beperken. Een interventievoertuig dat een personenwagen kan wegslepen en inzittenden kan vervoeren staat daartoe tijdens piekmomenten klaar in de directe omgeving om zo snel mogelijk ter plekke te komen. De FAST-projecten

die VTB-VAB opstartte op de Antwerpse en de Brusselse ring toonden aan dat bijna 15 minuten bespaard konden worden op de interventietijd (de tijd die verloopt tussen de oproep en het terug vrij zijn van de rijbaan). In de voorbije vakantieperiode werd het FAST-project uitgebreid tot de E40 naar de kust. Tijdens piekdagen stonden twee interventieploegen van de VAB-Wegenwacht klaar op plaatsen waar de kans op ongevallen op dat moment het grootst was. De opdracht van de interventievoertuigen van VAB-Wegenwacht bestaat uit het vrijmaken van de rijbaan en in veiligheid brengen van de betrokken personen. Het uitvoeren van herstellingen of slepen naar een garage behoren niet tot de taak van FAST. Wanneer het gaat om een ongeval met gewonden en er dus vaststellingen moeten gebeuren door de rijkswacht, kan FAST de voertuigen reeds afkrijten en de rijbaan vrijmaken nadat de rijkswacht de vaststellingen heeft uitgevoerd. Ondertussen wordt de plaats ook beveiligd.

Info: Maarten Matienko, VTB-VAB, tel.: 03/ 253.61.54.

Geluidssignaal voor snelheidsduivels

In de nieuwe versies van de populaire Volvo S40/V40-reeks installeert de Zweedse constructeur voortaan een unieke snelheidsverklikker. Het gaat om een geluidssignaal dat de bestuurder verwittigt als hij een vooraf ingestelde snelheid dreigt te overschrijden. Op die manier voorkomt Volvo dat de bestuurder ongewild een snelheids-overtreding begaat. Dit is vooral nuttig op wegen met wisselende verkeersdrukke, waar het verkeer alle aandacht opeist en je de snelheidsmeter niet in de gaten kunt houden.

Onbemande camera's op punt

Volgens de jongste cijfers van de administratie Wegen en Verkeer van de Vlaamse Gemeenschap staan de onbemande camera's nu zo goed als op punt. Eind augustus waren alle zeventien camera's operatief en waren er in totaal 3.169 pv's opgesteld. Dat is maar liefst vijf keer meer dan eind juni van dit jaar, toen er nog maar drie camera's werkten. Deze spectaculaire resultaten geven meteen ook een indicatie over het nut van de camera's. Niet om het aantal pv's de hoogte in te drijven, wel om hardleerse automobilisten hun rijgedrag te laten aanpassen.



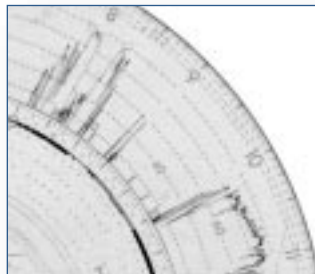
Bron: BIVV

Probeerpas

Zowat 500 secundaire scholen vroegen dit jaar bij De Lijn een probeerpas aan voor hun leerlingen die op 1 september aan hun eerste jaar secundair onderwijs begonnen. De pas geeft recht op gratis bus- en tramvervoer voor twee personen met De Lijn, overal in Vlaanderen, gedurende zeven opeenvolgende dagen tussen half augustus en half september. Het is de bedoeling dat de leerlingen het traject naar de nieuwe school eens uittesten (en positief bevinden). De openbaarvervoermaatschappij heeft aangekondigd het project volgend jaar te zullen herhalen.

Wetsontwerp wegtransport

Op 24 juli werd de definitieve tekst van het wetsontwerp betreffende het vervoer van zaken over de weg goedgekeurd door de ministerraad. Dit wetsontwerp dat de huidige wet van 1 augustus 1960 volledig vervangt, kadert in het urgentieprogramma voor de veiligheid van het wegvervoer (zie Via Secura nr. 41) en zal een aantal belangrijke nieuwe zaken invoeren die



Bron: BIVV

de veiligheid van het wegtransport moeten verhogen. Het wetsontwerp is mede geïnspireerd door de evolutie op Europees vlak van de reglementering over het wegvervoer en over de toegang tot het beroep van vrachtwervoerder. Voor de verkeersveiligheid zijn twee zaken van groot belang, namelijk de voorwaarden voor toegang tot het beroep en de medeverantwoordelijkheid van de tussenpersonen in het vrachtvervoer. Een en ander betekent dat vrachtrijders zullen moeten voldoen aan een aantal voorwaarden betreffende betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële draagkracht. Hiermee wil men vervoerders die het niet zo nauw nemen met de verkeersveiligheid uit de sector weren. Ook zullen tussenpersonen in de uitvoering van de transporten medeverantwoordelijk kunnen worden gesteld voor de inbreuken begaan door de vervoerders (overschrijding van de toegelaten afmetingen, overlading, onveilige laadwijze, niet respecteren van de rij- en rusttijden, overschrijden van de toege-

laten snelheid). Dit najaar wordt het wetsontwerp ter goedkeuring voorgelegd aan het parlement.

Week van Vervoering

Van 3 tot en met 11 oktober vindt aansluitend op de Trein-Tram-Busdag voor de derde keer de Week van Vervoering plaats. De Week van Vervoering wil enerzijds aanzetten tot beweging, reikt hiertoe ook overstapen wandelroutes aan en stimuleert anderzijds het maatschappelijk debat over onze mobiliteit. Tijdens de Week wordt het collectief vervoer letterlijk aangeprezen, maar tegelijk worden de vervoersalternatieven natuurlijk ook kritisch bekeken op hun huidige aanbod en hun waarde. Naast publiciteitscampagnes blijft er dus genoeg stof voor discussies over mens- en milieuvriendelijke mobiliteit. Tijdens de Trein-Tram-Busdag worden "overstaproutes" verspreid die reizigers kennis laten maken met mooi gecombineerde verplaatsingen. De Open Straatdag is de feestelijke afsluiter, waarbij gemeenten en verenigingen hun straten, wijken of buurten leefbaar maken met straatactiviteiten in autoloze straten en wijken. Dit jaar wordt extra nadruk gelegd op de straat als leef-, beweeg- en speelruimte voor de kinderen, zodat de Open Straatdag een heuze straatpeeldag wordt.



Bron: BTB

Verkeer derde doodsoorzaak in 2020

Tegen 2020 zullen verkeersongevallen op nummer drie staan in de wereldranglijst van doodsoorzaken, aldus het World Disasters Report, een overzicht van trends inzake hulpverlening dat jaarlijks wordt opgemaakt door het Internationale Rode Kruis. In de eerste eeuw van zijn bestaan kostte de auto 30 miljoen mensenlevens; alleen al in 1990 kwamen wereldwijd een half miljoen mensen om bij verkeersongevallen, en raakten er 15 miljoen gewond. In de Westerse wereld zorgden verkeersveiligheids campagnes, rijopleiding, een beter onderhoud van de voertuigen, gordelplicht en infrastructuurverbeteringen de afgelopen dertig jaar voor een spectaculaire daling van de ongevallencijfers, maar dit weegt niet op tegen de evolutie in de ontwikkelingslanden die nu al 70% van het totale dodental voor hun rekening nemen. De risicogroepen, met name ouderen en kinderen, zijn echter in alle landen dezelfde. Uit een Schots onderzoek blijkt dat inwoners uit de armste wijken van Edinburgh, waar 70% van de mensen geen auto bezit, veel meer risico liepen op een verkeersongeval dan degenen uit de rijkere buurten waar omzeggens iedereen een auto heeft. Het World Disasters Report legt dan ook de nadruk op het belang van verkeerseducatie, naast het verbeteren van de infrastructuur en het veiliger maken van de auto's zelf.

Young, European, Safe

Meer dan 100 afgevaardigden uit de 15 EU-landen namen op 27 juni in Wenen deel aan een internationale workshop over veiligheid van jonge autobestuurders. De deelnemers kregen de gelegenheid om hun profes-

sionele kennis aan te wenden in het kader van groepssessies rond thema's zoals "technologie en wet", "bewustwording en media", en "verkeersopleiding en -vorming". De achtergrond voor het Europees verkeersveiligheidsprogramma "YES - Young, European, Safe" is een aantal verontrustende statistieken die aantonen dat in Europa jaarlijks 13.000 jongeren tussen 17 en 25 jaar bij auto-ongevallen om het leven komen en dat meer dan 500.000 jongeren bij verkeersongevallen gewond raken. Tijdens zijn openingstoespraak verklaarde Caspar Einem, Oostenrijks minister van Verkeer, dat "een tragisch ongeval zoals het ontsporen van de hoge-snelheidstrein in Duitsland grote



Bron: YES

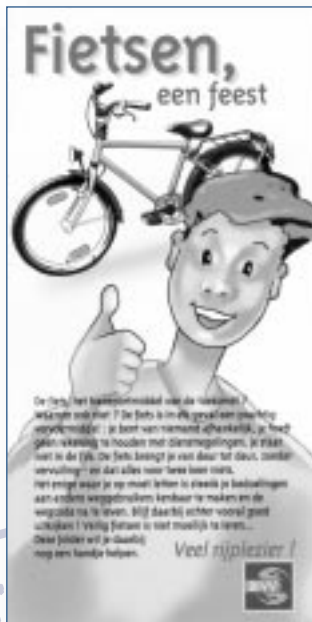
media-aandacht krijgt, maar dat het feit dat iedere dag een vergelijkbaar aantal mensen sterft in verkeersongevallen slechts zelden wordt vermeld." De resultaten van de internationale YES-workshop zijn creatief en praktisch: een persoonlijk verzekeringsstelsel, het oprichten van verkeersveiligheidsgroepen in scholen en een olympiade van de verkeersveiligheid. YES werd in 1995 opgericht door de Europese Unie in samenwerking met de European Road Safety Federation. Het programma wordt op nationaal vlak gesteund door de Europese automobiel- en toeristenclubs.

Fietsen, een feest

...dat is de titel van een nieuwe BIVV-folder die jonge fietsers wil herinneren aan enkele essentiële spelregels inzake veiligheid. De folder legt onder meer uit

hoe je best een kruispunt oversteeft, hoe je over een rotonde rijdt, welke de verschillende manieren zijn om naar links af te slaan... Ook het belang van goed gezien te worden in het verkeer (met aandacht voor de uitrusting van de fiets én de fietser) en van duidelijk je bedoelingen te tonen aan de andere weggebruikers (teken geven met de arm, oogcontact) komt aan bod. Tenslotte wordt nog eens gewezen op de rol van de fiets als aangenaam en gebruiksvriendelijk transportmiddel dat bovendien een grote mate van zelfstandigheid mogelijk maakt. De folder *Fietsen, een feest* hoort bij de gelijknamige video, maar is ook afzonderlijk verkrijgbaar.

Info: tel.: 02/ 244.15.18.



Bron: BIVV

Blinden aan het stuur

De luchtmachtbasis van het Zwitserse Ambri was eind augustus het toneel van een wel heel merkwaardig spektakel: meer dan honderd blinden en slechtzienden deden er remoevingen met een auto. Met dit initiatief wilden de organisatoren de blinden en slechtzienden bewust maken van de gevaren van het verkeer. Door de deelnemers na

de remoeving de remafstand te voet te laten afleggen, kregen ze een beter idee van de afstand die een voertuig nodig heeft om tot stilstand te komen.

0,3% en 0,5% in Duitsland

We kondigden het al aan in Via Secura nr. 42, en ondertussen is het een feit: ook in Duitsland is de 0,5%-limiet van kracht geworden. Wie rijdt met een alcoholgehalte tussen 0,5‰ en 0,8‰ riskeert een boete van 200 DEM, boven de 0,8‰ wordt de boete zwaarder en komt daar nog eens een rijverbod van 1 tot 3 maanden bovenop. Maar ook wie onder de 0,5%-limiet blijft, riskeert een en ander: vanaf 0,3‰ kan de bestuurder immers als "niet-stuurvaardig" worden beschouwd, wat bij een ongeval kan leiden tot zware boetes en de intrekking van het rijbewijs voor minstens zes maanden. Rijden onder invloed is bewust het noodlot uitdagen, aldus experts van de TÜV, en meestal wordt het risico op een ongeval met doden of ernstig gekwetsten zwaar onderschat. Onder Duitse café-gangers wordt rijden onder invloed immers nog al te vaak afgedaan als een pekelzonde, waarbij het er in de eerste plaats op aankomt niet te worden gesnapt. Waar blijft Bob?

Gentenaars "tevreden"

Het nieuwe mobiliteitsplan dat vorig jaar in Gent werd ingevoerd kreeg reeds veel kritiek te slikken, vooral vanwege een groep ontevreden middenstanders. Als gevolg daarvan voerde het stadsbestuur een aantal wijzigingen uit aan het oorspronkelijke plan, zoals o.m. het behoud van meer bovengrondse parkeerplaatsen in de binnenstad. Wie echter dacht dat alle Gentenaars er morrend bijlopen, heeft het mis. Een onafhankelijke buiten-

landse studie heeft namelijk aangetoond dat ruim 60% van de Gentenaars zich met het mobiliteitsplan verzoent, mits enkele bijstellingen. Meer dan 2 op 5 Gentenaars vindt het plan eigenlijk best zoals het nu is, en meer dan 90% van de Gentenaars schaart zich achter de filosofie die eraan ten grondslag ligt. Met de verkeersveiligheid gaat het alvast prima: sinds de invoering van het mobiliteitsplan is het aantal ongelukken in het centrum gehalveerd. Ruim twee derden van de centrumbewoners klagen wel over de toegenomen parkeerdruk en de aanzwellende verkeersstroom, maar die problemen zouden van tijdelijke aard zijn, aldus schepen van Ruimtelijke Ordening Sas Van Rouveroj.

www.bivv.be

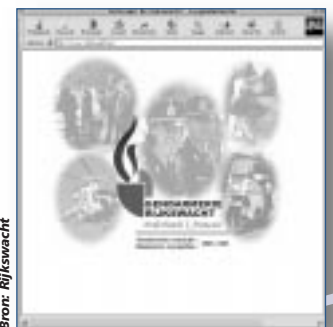
Eerder was er al de Bob-site als voorproefje, en nu heeft ook het BIVV een heuse stek op het Internet. Je vindt er een pak informatie over recente campagnes (inclusief persberichten), verkeerseducatie, ongevallencijfers, permanente sensibilisatie en activiteiten allerhande. Voor shoppers is er de virtuele Verkeerswinkel, met publicaties over infrastructuur en verkeersreglementering, en educatief materiaal voor het basisonderwijs en het secundair onderwijs. De BIVV-website wordt regelmatig uitgebreid en geactualiseerd. Bookmarken, dus!
Eén adres: www.bivv.be



Bron: BIVV

Files op het Net

Op de website van de rijkswacht kun je terecht voor een overzicht van de verkeersdrukte op de Belgische snelwegen. Het bijzondere is dat de verkeerssituatie in real time wordt weergegeven op een wegenkaart. Om de twee minuten wordt de informatie op de kaart aangepast. Voor deze krachttoer wordt een beroep gedaan op automatische telling van het aantal auto's dat de snelweg op- en afrijdt, door middel van inductielussen ter hoogte van de afritten. Files bekijken op het Internet kan via: www.rijkswacht.be



Bron: Rijkswacht

Langzaam Verkeer in cyberspace

En het houdt maar niet op: ook Langzaam Verkeer heeft sinds kort een website. Je vindt er een overzicht van de dienstverlening en de publicaties die Langzaam Verkeer aanbiedt. De website bevat verder een nieuwsbrief, standpunten en links naar andere interessante sites over verkeer en mobiliteit. www.langzaamverkeer.be



Bron: Langzaam Verkeer

Mobiele rijstrook-signalisatie

Als reactie op de recente ongelukken in de staart van files, werd door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Dienst Wegen Vlaams-Brabant) een systeem van mobiele rijstrooksignalisatie in gebruik genomen, dat ook door de Nederlandse Rijkswaterstaat wordt gebezigd. Het gaat om een tekstpaneel met lichtgevende diodes, gemonteerd op een verrijdbare hydraulische arm die twee tot drie rijstroken kan overstrekken. Op het paneel

kunnen afhankelijk van de situatie verschillende boodschappen worden weergegeven. Het grote voordeel in vergelijking met de klassieke signalisatie, de wagen met oplichtende pijl, is dat het bord boven de werf hangt. Zo is het reeds vanop grote afstand zichtbaar voor alle chauffeurs. Bijkomend voordeel is dat de boodschap kan worden aangepast in functie van de verkeerssituatie.

Info :

Wolfers nv, tel.: 013/ 32.61.15



Bron: Wolfers nv

Gordelcampagne : 2de fase

Van 22 september tot 25 oktober loopt de tweede fase van de campagne over het dragen van de veiligheidsgordel, gevoerd door Jan Peeters, staatssecretaris voor Veiligheid en door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, met P&V Verzekeringen als partner. Deze tweede fase legt de nadruk op de wegenaffiches die reeds in juni te zien waren. Opnieuw wordt de vraag gesteld "En uw gordel?" om zo iedereen eraan te herinneren dat het vastmaken van de gordel de juiste reflex is.

Na de eerste fase van de gordelcampagne, die liep van 1 juni tot 7 juli, werd door Marketing Unit een posttest uitgevoerd die bestond uit tellingen en een enquête.

Zoals verwacht geven de resultaten van de tellingen, in vergelijking met tellingen vóór de campagne, een lichte toename van het dragen van de gordel aan, zowel bij bestuurders (van 53% naar 57% = + 4%) als bij passagiers voorin (van 55% naar 60% = + 5%).

De resultaten van de enquête lijken op het eerste gezicht verrassend. Ze geven, na de campagne, een lichte vermindering

aan van het percentage "regelmatige gebruikers" (zij die zeggen de gordel "altijd" te dragen) en dit zowel voor bestuurders (- 5%) als voor passagiers voorin (- 7%).

Daartegenover staat dat er van diezelfde groep "altijd-gebruikers" nu heel wat meer mensen aangeven dat ze de gordel zeer vaak, vaak of soms dragen. Deze nuanceverschuiving in de antwoorden kan men verklaren door het feit dat nog nooit eerder een campagne de boodschap "de juiste reflex" verspreidde, wat de ondervraagden ertoe kan aanzetten om eerst eens goed na te denken over de correcte intensiteit waarmee ze de gordel dragen en hun antwoord te preciseren.

Uit de enquête blijkt verder dat het percentage ondervraagden dat nooit de gordel draagt, terrein aan het verliezen is (bestuurders: van 12% naar 8% = - 4%; passagiers voorin: van 8% naar 6% = - 2%). Dit kan terecht beschouwd worden als een gedragsverbetering t.a.v. het dragen van de gordel.

De interessantste informatie die uit deze in het algemeen bevredigende cijfergegevens gehaald kan worden, is het psycholo-

gisch effect van de slogan die blijkbaar aangezet heeft tot nadenken en een bewustwording van het daadwerkelijke gedrag t.a.v. de gordel teweeggebracht heeft. Dit effect vindt men ook terug in de aard van de antwoorden van de bestuurders en de passagiers voorin op de vraag waarom ze niet altijd de gordel dragen. Er zijn er inderdaad veel meer die aangeven dat ze er niet aan denken en te gehaast zijn.

Wat het dragen van de gordel achterin betreft, zijn de problemen nog verre van opgelost. Zich vastklikken vraagt nog steeds een inspanning voor 1 inzittende op 2 en de aangehaalde redenen om de gordel niet te dragen blijven het ongemak en het feit dat men niet overtuigd is van het nut.

De opiniepeiling leert ons ook dat de bevolking zich helemaal geen rekenschap geeft van de positieve gevolgen van het dragen van de gordel voor de verkeersveiligheid. In België zouden er per jaar 200 doden en 11.000 slachtoffers minder zijn mocht de gordelplicht strikt toegepast worden.

Tijdens de eerste fase van de campagne droeg 80% van de

door de politiediensten gecontroleerde personen de gordel (op het moment van de controle). Dit percentage, gevoelig hoger dan de gegevens van de posttest, bevestigt de complementariteit tussen sensibilisatie en controle. Het zijn trouwens de controles op de weg en de boetes die vooraan staan bij de motieven die men aangeeft om de gordel steeds te dragen.



Gebruik je hoofd, bel zonder handen

Rijden en bellen: voorzichtig!

Volgens een enquête uitgevoerd in opdracht van het BIVV door Marketing Unit in december 1997, beantwoordt één bestuurder op twee altijd een GSM-oproep tijdens het rijden. Bovendien beschikt slechts 21% over een handenvrije GSM-set. Gelet op deze verontrustende cijfers organiseert het BIVV in samenwerking met Ericsson een campagne om de bestuurders bewust te maken van de gevaren die verbonden zijn aan telefoneren tijdens het rijden en het gebruik van handenvrije GSM-sets te bevorderen.

Bron: BIVV



Het gebruik van de mobiele telefoon of GSM blijft groeien. Meer en meer mensen bellen mobiel, voor hun beroep of privé. Een GSM kan ook zeer nuttig zijn wanneer je dringend de hulpdiensten wil verwittigen (via het nummer 112), of files of ongevallen wil melden. Als je een afspraak dreigt te missen, kan een eenvoudig telefoontje heel wat stress besparen en vermijden dat je onnodige risico's neemt. Bellen vanuit de wagen is handig en nuttig, op voorwaarde dat je steeds enkele veiligheidsregels in acht neemt.

Rijden + bellen = gevaar

Telefoneren tijdens het rijden is toegelaten, net zoals op een wegkaart kijken of een cassette omdraaien. Volgens de wegcode moet je echter als bestuurder op elk ogenblik de controle over je voertuig hebben. In onvoorziene omstandigheden of als je moeilijke manoeuvres moet uitvoeren (remmen voor overstekende voetgangers, een rotonde op- of afrijden) is bellen én rijden dus praktisch onmogelijk. Telefoneren in de auto vergt immers bijkomende handelingen en concentratie. Het is nogal logisch dat daardoor de taakbelasting tijdens het rijden verhoogt en het risico op ongevallen toeneemt.

Zo werd in mei vorig jaar een Engelse bestuurder veroordeeld tot zes maanden gevangenisstraf omdat hij tijdens het bellen de controle over het stuur

was verloren. Het ongeval kostte het leven aan de bestuurder van de bestelwagen die uit de tegenovergestelde richting kwam!

Studies

Onderzoek in Frankrijk, uitgevoerd door Lesco (Laboratoire Ergonomie, Santé et Confort)¹, toont aan dat 10% van de bestuurders meer dan 10 km/h trager gaan rijden als ze in de auto worden opgebeld, hetgeen met name op autosnelwegen bijzonder gevaarlijk is. Men stelde eveneens vast dat bepaalde bestuurders 30 cm afwaken van hun normale traject. Bovendien vernauwde hun gezichtsveld: ze keken nauwelijks naar het instrumentenbord of in de achteruitkijkspiegels. Het risico op gevaarlijke situaties verhoogde vanzelfsprekend bij het intoetsen van een telefoonnummer. Bij binnenkomende gesprekken grepen de bestuurders onmiddellijk naar hun GSM, zonder dat ze zich ervan hadden vergewist dat het verkeer dat wel mogelijk maakte. De meeste oproepen werden

binnen de twee seconden beantwoord!

De onderzoekers van Lesco kwamen tot de volgende conclusie: "Bellen tijdens het rijden leidt de aandacht van de bestuurder af en vormt bijgevolg een risico voor zijn eigen veiligheid én deze van anderen in de buurt". Anders gezegd, de combinatie rijden en bellen is niet zonder gevaar. De onderzoekers pleiten daarom voor het verplicht installeren van handenvrije GSM-sets en vragen uitdrukkelijk om grote sensibilisatiecampagnes.

Handenvrije sets...

Met een handenvrije set kun je beide handen aan het stuur houden zodat je steeds de nodige stuurvaardigheid hebt om veilig te rijden. Dankzij de handenvrije set voer je manoeuvres makkelijker uit en verklein je de kans op een ongeval. Bijkomende pluspunten: de buitenantenne zorgt voor een ideale ontvangst en je GSM wordt automatisch opgeladen. Toch vermijd je beter indringende of



Bron: Ericsson

emotionele gesprekken, omdat je als bestuurder de neiging hebt je aandacht meer te richten op het gesprek dan op de weg. Voorzichtigheid blijft dus geboden.

...en andere oplossingen

Andere technische snuffjes zorgen voor nog meer veiligheid: met sommige toestellen kun je na enkele besignalen automatisch een verbinding tot stand laten komen. De geheugenfunctie maakt het mogelijk om de meest gebruikte nummers te programmeren: één enkele toets indrukken volstaat dan om verbinding te krijgen. Er bestaan ook toestellen die reageren op gesproken boodschappen: het volstaat dan om de naam van je correspondent in te spreken en z'n nummer wordt automatisch gevormd.

Ook een mailbox is bijzonder nuttig: gebruik hem bij een binnenkomend gesprek, en parkeer op een reglementaire plaats (dus zeker niet op de pechstrook!) vooraleer je een oproep beantwoordt.

Sensibilisatiecampagne

Voor de campagne Gebruik je hoofd, bel zonder handen kreeg het BIVV de steun van Ericsson, wereldleider in mobiele telefonie. De campagne bestaat uit drie radiospots en een folder met 10 tips om veilig in de auto te bellen. Tevens verscheen een advertentie in het oktobernummer van Fleet Management Magazine en werden 45.000 campagne-affichettes verdeeld via het adressenbestand van het BIVV. De affichettes zijn ook te zien bij de voornaamste verdelers van Ericsson GSM-toestellen.

Niet vergeten, dus: als je belt vanuit de wagen, doe dat dan in alle veiligheid! Je leven en dat van anderen is tenslotte meer waard dan een telefoontje...

Benoît GODART

¹ *Utilisation du téléphone mains-libres: impact de la communication sur la conduite automobile.*

G. Pachiaudi, F. Morgillo, P. Deleurence, V. Guilhon, 1996.

10 praktische tips om veilig in de auto te bellen:

- bel niet met je GSM in de hand
- gebruik je mailbox bij een binnenkomend gesprek en parkeer op een reglementaire plaats
- installeer een handenvrije GSM-kit: je comfort en de veiligheid van jezelf en anderen gaat erop vooruit
- meld je correspondent dat je aan het rijden bent
- bel alleen voor dringende en noodzakelijke gesprekken
- voer geen ingewikkelde, lange of emotionele gesprekken
- voer geen ingewikkelde manoeuvres uit
- hou voldoende afstand
- pas je snelheid aan
- let extra op voor fietsers en voetgangers



Vraag 39: Ik zit achter het stuur met m'n GSM tussen hoofd en schouder geklemd en ik wil inhalen:

- A. Ik heb mijn linker spiegel
- B. Ik heb mijn rechter spiegel
- C. Ik heb mijn rugleuning
- D. Ik heb een handenvrije GSM-kit geïnstalleerd

De GSM-actiökil.

Gebruik je hoofd, bel zonder handen.



Fietshelmenactie krijgt staartje

Veilig op je slimme kop, deel II



Bron: BIVV



Bron: BIVV

Kinderen fietsen graag. Maar kinderen zijn ook vaak slachtoffer van een fietsongeval, zelfs zonder dat daar andere verkeersdeelnemers bij betrokken zijn. Een fietshelm kan heel wat builen en (zware!) hoofdletsels voorkomen. Dat beseffen ook Samson en Gert, en daarom schaarden zij zich achter een groots opgezette verkeersactie. De bedoeling: zoveel mogelijk kinderen in Vlaanderen ertoe brengen een fietshelm te dragen.

Zo werd naast een speciale aankoopactie voor de scholen een wedstrijd georganiseerd. De klassen die een modeltekening van Samson en Gert (mèt fietshelm) op een zo creatief mogelijke manier bewerkten en daarbij een leuke slogan bedachten, kwamen in aanmerking voor

een speciale beloning: het bijwonen van een originele Samson en Gert-Verkeersshow. Niet minder dan 15.700 kinderen namen met hun klas deel aan de wedstrijd. Ongeveer de helft van hen (358 klassen) werd geselecteerd en kon op 28 mei naar het Gentse *Kuipke*. Duizenden kinderen en hun begeleiders genoten er met volle teugen: Samson, Gert en de Burgemeester in levende lijve zien, meebrullen met de gekende liedjes en bovendien nog iets opsteken over veilig fietsen. Hoefte het gezegd, de voorstelling was een enorm succes.

Wordt vervolgd...

Van 10 oktober tot 15 november krijgt de Samson en Gert-Fietshelmactie nog een boeiend staartje. Tijdens deze periode

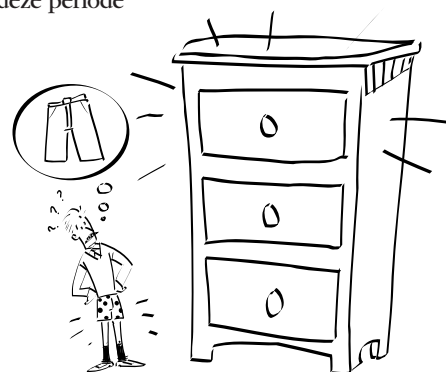
stelt het Speelgoedmuseum te Mechelen de door de kinderen ingezonden kunstwerkjes tentoon, en je krijgt er ook een overzicht van de geschiedenis van de fietshelm. Tegelijk loopt dan nog steeds de unieke tentoonstelling *Koninklijk Speelgoed*. Scholen die de verkeers-tentoonstelling bezoeken, kunnen in de voormiddag met de 1ste, 2de en 3de graad deelnemen aan een spelatelier over veilig fietsen. Combinatie met andere toeristische trekpleisters te Mechelen is mogelijk tegen voordeeltarief.

Ingrid ENGELS

Info: Speelgoedmuseum,
tel.: 015/ 70.55.75.

Veiligheidscampagne BGJG

Mama en papa in zakformaat



Dit najaar trekt de Bond van Grote en Jonge Gezinnen Vlaanderen rond met het Reuzenhuis, een tentoonstelling over kinderen en veiligheid. Het Reuzenhuis is een reconstructie van een volledig woninginterieur, met als verschil dat alles er driemaal groter is dan normaal. Als volwassene kijk je dus vlak tegen de punti-

ge hoek van de keukentafel aan, de steel van een braadpan balanceert vervaarlijk boven je hoofd, en op een stoel gaan zitten vergt een klauterpartij. Kwestie van aan den lijve te ondervinden welke gevaren een kleuter loopt in een doorgewone keuken, living of badkamer, want natuurlijk zijn we zelf allang vergeten hoe het was als

we klein waren. Die ervaring kan (groot)ouders van jonge kinderen helpen om zich meer bewust te worden van mogelijke gevaren. Bij de in- en uitgang van het Reuzenhuis wordt de bezoeker geconfronteerd met het verkeer. Plots kijk je tegen de auto's aan in plaats van erover, en wordt de rand van het trottoir een heuse trap. Infobor-

den geven meer uitleg over hoe een kind het verkeer ervaart en hoe je als ouder je kind kan leren zich te redden op straat. Voordrachten en informatiestands omkaderen het geheel.

Ingrid ENGELS

Info: Bond van Grote en Jonge Gezinnen, tel.: 02/ 507.88.11.

Kinderen hebben (nog steeds) geen remmen

Schooljaar veilig gestart

Iedereen voelt zich nog wat onwennig in het plots drukker geworden verkeer, en heel wat jongeren zijn nog niet vertrouwd met de weg naar een andere school. Bovendien zijn ook de volwassenen opnieuw volop aan de slag, wat de drukte nog doet toenemen. Op de schoolroutes dreigt bijgevolg een hoger ongevalrisico.

Na twee maanden betrekkelijke rust nemen de automobilisten echter niet altijd automatisch gas terug. Om die reden organiseert DVV Verzekeringen, in samenwerking met het BIVV, opnieuw de actie "Kinderen hebben geen remmen". De boodschap is duidelijk: automobilisten wordt gevraagd vooruitziend te zijn en er aan te denken dat kinderen totaal onvoorzien de straat kunnen oplopen of zich heel onverwacht kunnen gedragen. Enkel voorzichtige bestuurders kunnen in zo'n geval op tijd stoppen omdat ze anticiperend rijden en zich ten volle bewust zijn van de beperkingen die kinderen nu eenmaal hebben.

Helaas vergeten volwassenen nogal eens dat kinderen anders zijn en anders reageren dan zichzelf. Kinderen blijven mensen in ontwikkeling die nog met veel psychomotorische beperkingen te kampen hebben. Precies hiermee moet de "sterkere" gemotoriseerde bestuurder meer rekening houden. Een kind is nu eenmaal geen computer die voorspelbaar reageert, en ook geen minivol-

wassene... De grootste bijdrage die automobilisten kunnen leveren aan de veiligheid van kinderen is ongetwijfeld sneller minder en alert zijn in de buurt waar kinderen kunnen verwacht worden (woonbuurt, school, park, speelplein, sporthal).

Samenwerking

De actie "Kinderen hebben geen remmen" van DVV Verzekeringen en het BIVV loopt met de steun van de provinciegouverneurs en van politie en rijkswacht. Deze steun blijft niet beperkt tot het bekendmaken van de actie en het sensibiliseren op zich. De verschillende diensten zetten zich immers elk op hun manier in om het begin van het nieuwe schooljaar in goede banen te leiden. De provinciegouverneurs spreken de gemeenten aan om een extra inspanning te leveren voor een veilig schoolbegin. Verder wordt de politiediensten gevraagd om verkeerstoezicht uit te oefenen op de schoolroutes en daarbij bijzondere aandacht te schenken aan onder meer snelheidsbeheersing in de bebouwde kom, voorrang voor voetgangers die oversteken aan zebrapaden, het naleven van verkeerslichten en het hinderlijk en onveilig parkeren.

Ook de basisscholen worden uitgenodigd om mee te werken. Zij kregen een mailing toegestuurd met een presentemplaar van de affiche en de sticker, met de vraag een actie-

ve bijdrage te leveren aan de veiligheid van de schoolkinderen.

Verder worden de affiches met de gekende DVV-slogan "Kinderen hebben geen remmen" verdeeld via het BIVV-netwerk en de DVV-consulenten, waar ook de sticker verkrijgbaar is.

Werner DE DOBBELEER



Alweer een nieuw schooljaar is van start gegaan. Een geschikter moment om aandacht te vragen voor de veiligheid van schoolkinderen is nauwelijks denkbaar. Sinds begin september worden straten en pleinen opnieuw bevolkt met schoolgaande voetgangers en (brom)fietsers, van onzekere kleuters tot overmoedige jongeren, en een massa ouders brengen hun spruiten weer met de auto naar school.

Tips voor ouders

- Laat je kind steeds in- en uitstappen langs de kant van het trottoir. Parkeer liever op enige afstand van de schoolpoort en laat je kind over het trottoir aan dezelfde kant verder stappen. Ga niet in een dubbele rij parkeren of stilstaan.
- Leer je kind altijd de veiligheidsgordel om te doen. Combineer voor kinderen vanaf 3 à 4 jaar (ongeveer 18 kg) de gordel met een verhogingskussen. Zorg ervoor dat vastklikken een gewoonte wordt, zodat je er ook kan op rekenen dat je kind zich spontaan vastmaakt als het met anderen meerijsd.
- Doe zelf altijd je gordel om: het is moeilijk je kind te verplichten zich vast te klikken als je dit zelf niet doet.
- Gebruik het kinderslot.
- Bus, tram, trein en metro: probeer ze eens uit met de kinderen. Het openbaar vervoer is een veilige vervoerwijze en voor kinderen vaak een aantrekkelijk avontuur.

Nieuwe educatieve publicaties

Musti in de auto, Oogappel op tv

Musti is een van de populairste en bekendste tv-figuren bij kleuters. Ook de Musti-leesboekjes hebben succes. Redenen te over dus voor het BIVV om in te gaan op het voorstel tot samenwerking vanwege Standaard Uitgeverij, de VAR, scenarist en tekenaar Ray Goossens en tekstschrijfster Rachel Frederix. Het resultaat, "Musti in de auto", ligt dit najaar in de boekhandel. Voor de ouders zijn er de Oogappel-video's, een schat aan knap in beeld gebrachte informatie over veiligheid en gezondheid van jonge kinderen.

Musti in de auto
Musti in de auto biedt op de bekende duidelijke en aantrekkelijke manier een leuk verhaal waarin de boodschap "veilig vastgeklikt in de auto" centraal staat. Het verhaal zelf verklappen we uiteraard nog niet, maar de gordel en de geschikte manier om kinderen vast te klikken, nemen een belangrijke plaats in. De educatieve boodschap is dus duidelijk aanwezig. Via hun idolen willen we de kinderen het goede voorbeeld tonen en tegelijk ook de ouders sensibiliseren om hun kinderen veilig vast te maken. De publicatie van *Musti in de auto* valt samen met een mailing over het veilig vervoer van kinderen in de auto gericht naar kleuterscholen, pediaters en kinderafdelingen van ziekenhuizen, en bestemd voor de ouders van jonge kinderen. *Musti in de auto* wordt tevens voorgesteld

op de Boekenbeurs. *Musti in de auto* wordt uitgegeven door Standaard Uitgeverij en kost 225 BEF. Het is verkrijgbaar in de boekhandel en bij het BIVV (tel.: 02/244.15.18).

delt over risico's, het voorkomen van ongevallen en ingrijpen als er dan toch iets gebeurd is. In dit gedeelte komt uiteraard ook de verkeersveiligheid aan bod. Het BIVV werkte mee aan de reportage over het veilig vervoer van kinderen in de auto en op de fiets, en over hoe je als ouder je kind kan leren zich uit de slag te trekken in het verkeer. Twee interessante BIVV-brochures *Hey! Ik rij ook mee!* (over kinderen in de auto) en *Er was eens, op straat* vervolledigen het pakket voor wat verkeer aangaat. De Oogappel-video's werden gemaakt in samenwerking met onder meer het Ministerie van Volksgezondheid, het Rode Kruis, de Wetenschappelijke Vereniging van Vlaamse Huisartsen en het BIVV.



Bron: Beeldtaal



Bron: © 1998 Ray Goossens, VRT / Corveil / VAR / Standaard Uitgeverij

Oogappel

Voor de ouders zijn er de *Oogappel*-video's, een schat aan knap in beeld gebrachte informatie over veiligheid en gezondheid van jonge kinderen. Het pakket bestaat uit twee video's van elk 70 minuten en een stapeltje boeiende brochures. De eerste video, *Ziek en weer gezond*, gaat over gezondheid en zet onder meer de meest voorkomende kinderziektes op een rijtje. De tweede cassette, *Veiligheid en eerste hulp*, han-

Het totaalpakket, video's en brochures, is te verkrijgen door schriftelijke bestelling en overschrijving van 750 BEF + 150 BEF verzendingskosten op rekening nummer 442-7668311-06 van Beeldtaal (vermelding Oogappelvideo's) of met ingesloten cheque op het adres: Beeldtaal, Casselrylaan 28 te 9800 Deinze.

Ingrid ENGELS

Verbruikersmagazine controleert fietsroutes

Steden te weinig fietsvriendelijk

Het onderzoek van Test-Aankoop bestond uit twee delen: een objectieve keuring van fietsroutes in vijftien Belgische steden en een enquête bij geregelde fietsers.

Fietsroutes

Voor de objectieve keuring werden per stad twee veelgebruikte fietsroutes geselecteerd, een "gevaarlijke" en een "veilige". Het gaat telkens om trajecten van de stadsrand naar het centrum, die tientallen fietsers dagelijks gebruiken om naar de school, het werk of de winkel te fietsen. Bij de beoordeling werd gelet op drie aspecten: verkeersveiligheid (aandacht voor mogelijk gevaarlijke situaties door een ondoordachte aanleg van de weg), comfort (de toestand van het wegdek), en directheid (niet te veel omleidingen, oponthoud enz.), waarbij "verkeersveiligheid" het zwaarst doorwoog op de eindscore.

Volgens de resultaten kan veilig fietsen enkel in Brugge en Hasselt. In Brussel en Luik kwam zelfs de "goede" route als onveilig uit de bus. Verkeersveiligheid is overigens het zwakke punt in de meeste steden (14 op 30 routes kregen het etiket "onveilig" opgeplakt).

Een greep uit het verslag van de experts:

- wegen met gemengd verkeer (zonder fietsvoorzieningen) zijn het gevaarlijkst vanwege de drukte en de snelheid;
- fietspaden zijn meestal goed, het comfort kan soms beter; gebrek aan onderhoud drijft

- fietsers de rijbaan op;
- afgebakende fietsstroken zijn onvoldoende veilig omwille van druk en snel autoverkeer;
- op kruispunten met verkeerslichten zijn de wachttijden voor fietsers vaak zeer lang; fietsopstelstroken, opvangfietspaden en geleideblokken zijn zeldzaam;
- rotondes deugen niet: auto's kunnen er met grote snelheid overheen rijden en maken pas op het laatste ogenblik bekend in welke richting ze afslaan;
- tunnels zijn zeer onveilig: fietsstroken of -paden zijn er niet, door de wegversmalling rijden de fietsers er als het ware in een fuik, de zichtbaarheid is slecht en de verlichting ontoereikend;
- kasseien die de binnenstad een historisch cachet geven, zijn oncomfortabel voor fietsers.

Enquête

De enquête, het tweede gedeelte van het onderzoek, peilde naar de ervaringen en tevredenheid van mensen die dagelijks fietsen in een van de vijftien geteste steden.

De hoofdlijnen:

- 58% van de Vlaamse scholieren gaat met de fiets naar school, tegen 25% in Brussel en amper 8% in Wallonië;
- de grote afstand tussen thuis en de school is de voornaamste reden om niet met de fiets naar school te gaan;
- 20% van de ouders vindt naar school fietsen te gevaarlijk voor hun kinderen;

- 36% van de Vlamingen gebruikt (heel) vaak de fiets, tegen 14% Brusselaars en 9% Walen;
 - de fiets scoort als gezond en snel vervoermiddel (resp. 32% en 24%);
 - het weer (24%), het gevaar (17%) en het drukke autoverkeer (14%) zijn de grootste nadelen van fietsen;
 - Brusselse en Waalse fietsers klagen over het ontbreken van fietspaden; Vlaamse fietsers hebben vooral last van automobilisten die onverwacht de auto's opengooien of op het fietspad parkeren.
- Meer en betere infrastructuur is volgens Test-Aankoop één van de basisvoorwaarden om het fietsen in de stad veiliger én aantrekkelijker te maken.

Werner DE DOBBELEER

Hasselt en Brugge zijn echte fietssteden, in Brussel en Wallonië is de situatie het minst rooskleurig. En: fietsers beklagen zich haast unaniem over het onvoorzichtige gedrag van de automobilisten. Dit zijn zowat de meest in het oog springende conclusies van een enquête van Test-Aankoop, die gepubliceerd werd in het julinumnummer van het consumententijdschrift. Een overzicht van de resultaten.

Bron: BIVV



Evaluatie scholenactie

Actie Gaspedaal: geslaagd

Tussen 15 februari en 15 maart van vorig jaar vond in de twee laatste jaren van 279 secundaire scholen de sensibilisatie-actie "De Taal van het Gaspedaal" plaats. We lichten een aantal resultaten uit de evaluatie van de actie door de verschillende deelnemers.

In Via Secura nr. 37 (januari/februari 1997) kondigden we reeds aan dat het BIVV een actie op het getouw zette die jongeren op een interactieve en educatieve manier wou confronteren met de gevaren van het verkeer. Uiteindelijk schreven 188 Nederlandstalige en 91 Franstalige scholen zich in voor één tot drie sessies en namen 16.064 Nederlandstalige en 8.156 Franstalige leerlingen aan de actie deel. Tijdens de sessies, die elk ongeveer twee lesuren duurden, bracht een team van twee animatoren een voorstelling van de actie, een verkeersquiz, een computer-rijspel dat eindigt op een crash, dia's van Dr. Luc Beaucourt, en een interview met Dr. Beaucourt en een verkeerspsychologe van het BIVV. Nadien volgden nog twee films: *De Taal van het Gaspedaal*, over jongeren en snelheid, en *Jij beslist!*, over jongeren, alcohol en rijden, met daarop aansluitend telkens een debat. Een verhaallijn, wetenschappelijke informatie en getuigenissen wisselden elkaar af in de films.

Evaluatie van de actie

Om na te gaan of de actie haar doel - het sensibiliseren en informeren van jonge (toekomstige) bestuurders - wel degelijk heeft bereikt, werden steekproeven uitgevoerd. Daarbij kregen de leerlingen zowel voor als na de actie vragen te beantwoorden over onder andere hun risicoperceptie, kennis over alcohol, hun intentie om alcohol te gebruiken

voor het rijden, en het omgaan met sociale druk. Een tweede luik in de vragenlijsten peilde naar een kwalitatief oordeel over de actie. Ook de leerkrachten, directieleden en animatoren werden hierover bevraagd. Het zijn de resultaten van die vragenlijsten die we hier zullen bespreken. Omwille van de beperkte respons van de directieleden werden hun gegevens niet opgenomen.

Kwalitatieve beoordeling

Algemeen kan men stellen dat de leerlingen de verschillende onderdelen van de actie overwegend positief beoordelen. De quiz, de dia's van Dr. Beaucourt, de films *De Taal van het Gaspedaal* en *Jij beslist!* met de bijbehorende debatten worden door het merendeel van de bevroegde leerlingen positief geëvalueerd. Enkel de rijssimulator scoort door zijn beperkte realiteitswaarde beduidend zwakker.

De leraars vullen min of meer hetzelfde oordeel: de verschillende programmaonderdelen zijn goed, op de rijssimulator en het debat bij de film *Jij beslist!* na. Hen werden nog bijkomende suggesties gevraagd om de actie verder te optimaliseren. Uit hun antwoorden blijkt duidelijk dat de actie beter aan het niveau van de subdoelgroepen (leerlingen uit het BuSO, BSO, TSO, ASO) moet worden aangepast. Bijkomende thema's als drugs en autorijden, wegcode of vrachtwagens zouden kunnen worden aangesneden en

andere methodieken zouden kunnen worden aangewend (reactietijdmetingen, alcoholtests,...). Er is ook nood aan een betere omkadering ten behoeve van de scholen en de leerkrachten, zodat de actie in de lessen kan worden voorbereid en er naderhand eventueel op kan worden verdergebouwd. Globaal genomen menen de leraars echter wel dat hun leerlingen er wat van opsteken en oordelen ze dus dat de actie geslaagd is en voor herhaling vatbaar. Een aantal leerkrachten - daarin gesteund door de animatoren - stipt trouwens aan dat zulke educatieve sensibilisatie-acties best op regelmatige basis herhaald worden om een blijvend effect te hebben.

Aanvankelijk stonden de animatoren vrij sceptisch tegenover de actie in haar geheel en tegenover de verschillende onderdelen. Na de actie zijn ze blijkbaar van mening veranderd en waren ze vrij optimistisch over een mogelijk effect: de leerlingen worden bewust gemaakt van de problematiek, worden aangespoord tot nadenken over risicogedrag enzovoort.

Uit de contacten met de leerkrachten en ook uit eigen observaties blijkt dat de verschillende teams van animatoren nood hebben aan een blijvende coaching vanuit het BIVV, zodat de vooropgestelde, eenduidige methodiek - informeren, sensibiliseren en het overbrengen van een positieve

Bron: BIVV



boodschap door leeftijdgenoten - behouden blijft en niet afglijdt naar een eerder moraliserende of shockerende aanpak.

Effect van de actie bij de jongeren

Zowel bij de Nederlandstalige als bij de Franstalige leerlingen registreerden we na de actie een licht verhoogde algemene risicoperceptie ten aanzien van snelheid en alcohol; zo is er bijvoorbeeld na de actie in beide groepen een groter besef van het feit dat sneller gaan rijden als een ander voertuig je wil inhalen wel degelijk gevaarlijk is. Het is opvallend dat de verschuiving inzake risicoperceptie bij de Franstalige leerlingen voor meer items geldt. Er is bijvoorbeeld ook een verhoogd besef van het gevaar dat rijden na vier glazen bier te hebben gedronken of steeds je voorrang van rechts opeisen, inhoudt.

Voor wat de risicoperceptie in verband met alcohol betreft, stelt men voor de meeste gemeten items ook een lichte verhoging van de perceptie vast, waarbij enkel de subjectieve pakkans ("als je rijdt na gedronken te hebben, wordt je rijbewijs ingetrokken") na alcoholgebruik significant hoger wordt ingeschat. Noteer hierbij dat de meeste leerlingen zich voor de actie al bewust waren van het gevaar van rijden en drinken zodat er geen spectaculaire verschuivingen konden verwacht worden. Bekijkt men de kennis over de

invloed van alcohol (wettelijk toegelaten maximum, invloed van gewicht op de hoeveelheid die men kan drinken, duur van het verdwijnen van de effecten van alcohol, invloed van koffie, alcoholpercentages in verschillende soorten drank, invloed van alcohol op het gezichtsveld), dan wordt na de actie enkel een duidelijk leereffect geobserveerd bij het feit dat koffie de invloed van alcohol niet vermindert.

Daar waar men in de vorige items steeds een - soms weliswaar miniem - leereffect vaststelt, ligt dit bij de beslissing om auto te rijden na alcoholgebruik anders. Zowel bij de Nederlands- als bij de Franstalige leerlingen wordt er na de actie een niet-significante stijging gemeten van het aantal leerlingen dat toch zou beslissen zelf te rijden na alcoholgebruik (van resp. 7,1% en 8% naar 9,9% en 10,9%). Bij de Nederlandstalige leerlingen zouden na de actie procentueel gezien zelfs meer leerlingen de intentie hebben om te rijden onder invloed (van 34,7% naar 36,1%) en zouden ze meer glazen consumeren (van gemiddeld 3,9 glazen in 4 uur naar 4,2). Bij de Franstalige leerlingen ligt dit iets anders: na de actie hebben minder leerlingen de intentie om te rijden onder invloed (van 35,5% naar 30,2%) maar zij zouden wel veel meer drinken (van gemiddeld 3 glazen alcohol naar 9,9 !). Anderzijds stellen we dan wel weer een kleine daling vast van

het aantal leerlingen dat niets zou zeggen indien een vriend(in) te veel gedronken heeft en beter niet zou rijden (voor de Nederlandstaligen van 21,5% naar 20,4%, voor de Franstaligen van 20,2% naar 16,4%).

Besluit

Dat leeftijdgenoten (= animatoren) leeftijdgenoten aanspreken en een positieve boodschap aan de jongeren brengen, waarbij de nadruk niet ligt op het bestraffen van ongewenst rijgedrag, maar op het geven van informatie, sensibiliseren en beklemtonen van de positieve gevolgen van correct en verantwoordelijk gedrag, was voor het BIVV het voornaamste. Deze kennisoverdracht, sensibilisatie en attitudeverandering (of -behoud indien de attitude reeds positief was) maakt immers het primaire doel uit van de actie en daarin is ze - ondanks enkele groeipijnen - geslaagd.

**Maryse WUYTS en
Sophie VAN OUTRYVE**

Verkeersveiligheid in de omgeving van de school

Vier stappen naar een veilige school

Net als elders is ook in Brussel de schoolomgeving een bijzonder kwetsbare plek inzake de veiligheid van schoolgaande kinderen. De overheid is zich hiervan bewust en riep de hulp in van het BIVV. Bij twintig scholen langs of in de buurt van drukke verkeersaders in het Brussels gewest werd een project gestart dat de veiligheid en leefbaarheid van de schoolomgeving moet verbeteren.

Het project verloopt in vier fasen:

1. *Bepalen van de inrichtingsprincipes*: verzamelen van gegevens, opstellen van een diagnose en voorstellen van algemene inrichtingsprincipes
2. *Bepalen van de werkwijze*
3. *Pedagogische opvolging*
4. *Technische opvolging* van de werken door het Bestuur Uitrusting en Vervoerbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bepalen van de inrichtingsprincipes

Deze fase bestond voornamelijk uit het verzamelen van gegevens. Een vragenlijst werd aan de scholen toegestuurd om uit te maken wat de procentuele verdeling is van de verschillende vervoermiddelen die leerlingen en leraars gebruiken om zich naar de school te begeven, en om de bestaande problemen in de schoolomgeving te beschrijven (volgens het onderwijzend personeel). Nadien werd een enquête ter plaatse afgenomen. Daarin kwa-

men uitgebreid verschillende elementen uit de schoolomgeving aan bod (indruk die de school geeft, wegkenmerken, bestaande veiligheidsvoorzieningen...). Ongeacht of deze informatie positief of negatief is geeft ze een goede indruk van de omgeving en maakt ze een diepere analyse per school mogelijk.

Studie van de verplaatsingen

Uit de analyse van de verplaatsingen van leerlingen en leraars blijkt dat er een grote diversiteit bestaat in het verplaatsingsgedrag.

Het aandeel van de verplaatsingen per wagen is het grootst in de kleuter- en lagere scholen. In scholen met een afdeling voor middelbaar onderwijs slinkt dit aandeel ten voordele van verplaatsingen met het openbaar vervoer. Dit is een logische vaststelling, aangezien leerlingen uit het secundair onderwijs zelfstandiger zijn dan die uit de kleuter- en lagere school.

Of leerlingen te voet of met het openbaar vervoer komen hangt in de eerste plaats af van de nabijheid van de school en de veiligheid van het traject dat ze tussen thuis en de school, of de bushalte en de school moeten afleggen.

Het aandeel van de verplaatsingen per fiets is zeer gering. De twee scholen met het grootste aandeel fietsers zijn de Nederlandstalige scholen, waar

respectievelijk 4% en 5% van de leerlingen per fiets komen.

Algemeen gesproken kunnen we dus een onderscheid maken tussen lager en middelbaar onderwijs, en tussen scholen die dichtbij gelegen zijn en andere. In alle geval moet er worden op gelet dat de verschillende trajecten die de leerlingen te voet of per fiets afleggen ingericht worden met het oog op meer veiligheid. Het zou eveneens interessant zijn om de impact van het autoverkeer te verminderen teneinde opstoppingen bij het begin en einde van de schooldag te vermijden en de kinderen vertrouwd te maken met aandacht voor het leefmilieu.

Algemene gegevens

Het verzamelen van alle gegevens over de directe schoolomgeving en de buurt errond maakt het mogelijk een diagnose te stellen. De diagnose is nauwkeurig en omvat alle elementen die in de schoolomgeving aanwezig zijn (of ontbreken). Op basis van deze diagnose wordt dan een fiche opgesteld met inrichtingsvoorstellen die de schoolomgeving veiliger en leefbaarder kunnen maken.

Methodologische nota

Elke ochtend worden de scholen geconfronteerd met verkeersproblemen: de leraars vinden moeilijk een parkeerplaats nadat ze reeds een hele tijd (voor sommigen zelfs een uur) in het verkeer hebben vastge-



Bron: BIVV



Bron: BIVV

zeten. De ouders parkeren om het even waar, zo mogelijk zo dicht mogelijk bij de klas van hun kind. Daardoor krijgen ook de kinderen problemen om zich te verplaatsen en lopen ze zelfs gevaar, dat vaak door de ouders en leraars zelf wordt gecreëerd.

Nochtans hebben de scholen er baat bij dat de verplaatsingen van de leerlingen zo goed mogelijk verlopen en dat iedereen zonder gevaar ter bestemming raakt, in alle veiligheid.

Er worden cursussen verkeersopvoeding gegeven. Oudercomités laten petitie rondgaan met de eis voor een betere inrichting van de schoolomgeving. Sommige leerlingen klagen erover dat ze steeds door hun ouders naar de school worden gebracht, terwijl ze er liever op met hun eigen middelen naartoe zouden gaan, met het openbaar vervoer of per fiets, bijvoorbeeld.

De ouders beschouwen het verkeer als een gevaarlijk obstakel dat hun kroost iedere dag opnieuw zonder schade moet overwinnen. Dikwijls bezondigen ze zich aan overbescherming: ze beschermen hun kinderen zo goed als maar mogelijk is en creëren daardoor bijkomende verkeersproblemen. De leerlingen, van hun kant, ontdekken al gauw dat bepaalde vervoermiddelen voor hen de poort naar onafhankelijkheid kunnen openen.

Technische of infrastructurele oplossingen mogen dan echter al een gedeelte van de oplossing betekenen voor het verkeersveiligheidsprobleem in de schoolomgeving, toch blijft er nog een grote inspanning te leveren op het vlak van opvoeding en het bijbrengen van respect, zowel voor de regels als voor de anderen. Door onze aanpak kunnen we de schoolomgeving spijtig genoeg niet voor honderd procent veilig maken, maar toch hopen we daar aan te kunnen meewerken. Om dit te bewerkstelligen bestaat de gebruikte methode uit drie grote krachtlijnen: analyse van de situatie (het probleem afbakenen, de situatie beschrijven en analyseren, de doelstellingen inzake inrichting of actie definiëren, interventiestrategie en weginrichting kiezen), het inrichtingsvoorstel in de praktijk brengen (het voorstel met de bijhorende elementen opmaken, het project uitvoeren) en evaluatie van de inrichting.

Pedagogische opvolging

Het contact met de scholen is niet vanzelfsprekend. De reacties zijn zeer verschillend, ze krijgen immers te maken met een pedagogisch aspect waar ze zelf niet om gevraagd hebben. Sommige scholen reageren enthousiast, anderen zijn terughoudend.

De werkwijze verschilt volgens het type van school. Voor de lagere scholen baseren we ons vooral op het informeren van

ouders en leerkrachten. In de middelbare scholen worden de leerlingen rechtstreeks of via de leerkrachten geïnformeerd.

De pedagogische opvolging kan gebeuren onder de vorm van een opleiding "Leefsleutels in het verkeer". Het gaat om een programma voor leerkrachten uit het secundair onderwijs dat ontwikkeld is door de vzw Leefsleutels voor jongeren in samenwerking met het BIVV. Dit programma is bedoeld om de persoonlijke en sociale vaardigheden van de adolescent op het vlak van verkeersveiligheid en verkeer te ontwikkelen. Tijdens de opleiding kunnen de leerkrachten technieken en animatiesequenties uitproberen die ze nadien in de klas kunnen herhalen. Bepaalde onderdelen hebben meer bepaald betrekking op de schoolomgeving (bevraging over het gedrag en de overtredingen die worden vastgesteld, nadenken over de resultaten...). "Leefsleutels in het verkeer" is momenteel in de pilot project-fase in Waals-Brabant.

Technische opvolging

Rekening houdend met analyse en de voorstellen maakt het Bestuur Uitrusting en Vervoerbeleid een inrichtingsontwerp voor elk van de twintig geselecteerde scholen. Ieder voorontwerp wordt beoordeeld door het BIVV, en de gewestelijke overheid houdt rekening met die beoordeling bij de uitvoering van het uiteindelijke project. De betrokken gemeenten

en scholen worden vanzelfsprekend ingelicht over het resultaat van deze procedure.

Besluit

Het autoverkeer is de grootste risicofactor in de schoolomgeving. De auto wordt immers steeds vaker gebruikt om leerlingen van en naar de school te brengen, waardoor het binnengaan en buitenkomen van de leerlingen wordt gehinderd en ze zich niet meer in alle veiligheid kunnen bewegen. Om deze situatie te vermijden, moeten andere vervoerwijzen worden bevorderd: bus, tram, metro, fiets en te voet gaan. Daarom dient te worden gekozen voor een weginrichting die voetgangers (met inbegrip van openbaarvervoergebruikers) en fietsers ten goede komt, die kortom voordelen biedt voor de zwakke weggebruikers in het algemeen, en voor de pedagogische opvolging.

De weg naar het uiteindelijke doel is echter lang. De analyse, de tijd, de middelen en de wil zijn onmisbaar om de projecten te realiseren. Eveneens onontbeerlijk voor de kans op slagen is het overleg tussen de weggebruikers, de gebruikers van de inrichting, het bestuur dat belast is met de uitvoering van de projecten en de overheid die het initiatief neemt en de middelen ter beschikking stelt.

Laurence DEPLECHIN

Adonis maakt lopen en fietsen attractiever

Maatregelen voor voetgangers

In Via Secura nr. 43 werd het Adonis-project van de Europese Commissie reeds toegelicht en kwamen ook enkele maatregelen voor fietsers aan bod.

In dit artikel gaan we iets dieper in op ingrepen die het verkeersgebeuren voor voetgangers aantrekkelijker maken.

De voorbeelden komen uit Nederland en Denemarken.

Doortochten in Denemarken

Sinds de jaren '80 worden in België de doortochten van gewestwegen in de bebouwde kom systematisch heraanlegd. Waren deze wegen voorheen uitsluitend op de auto gericht, dan wordt nu hun multifunctionaliteit benadrukt, waarbij de belangen van de bewoners een plaats krijgen. In Denemarken wordt een vergelijkbaar beleid gevolgd. Een onderzoek naar de effecten bracht bemoeidigende gegevens aan het licht.

Beschrijving

Sinds het eind van de jaren '70 worden doortochten in Denemarken aangepast. Als algemene principes gelden: de snelheid van het gemotoriseerd verkeer verminderen, een groter aandeel van de weg voorbehouden voor de zachte weggebruikers en conflictpunten tussen verschillende weggebruikers voorkomen.

De ontwerp-elementen zijn daarbij:

- Verkeerseilanden
- Fietspaden
- Vernauwingen van de rijweg
- Snelheidsremmers
- Rotondes
- Poorteffecten...

Resultaten

Na de aanpassing van enkele doortochten in de jaren '80, werd door het Deens bestuur der Wegen aan de hand van interviews bij weggebruikers en bewoners een diepte-onderzoek verricht naar de resultaten van de maatregelen. Daaruit bleek het volgende:

- De gemiddelde snelheid van het gemotoriseerd verkeer daalde met 18%.
- Het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) verminderde met 45-67%.
- Het geluidsniveau daalde met 1-2 dB(A).
- Het aantal zachte weggebruikers is aanzienlijk toegenomen.
- Interviews op een van de testsites brachten aan het licht dat het aandeel van de voetgangers dat zich onveilig voelde, was afgenomen van 43 naar 14%. Bij de fietsers daalde de subjectieve onveiligheid van 56 naar 17%.
- Interviews wezen uit dat de inwoners in het algemeen tevreden zijn over de heraanleg.

Effecten op het autoverkeer

De snelheid van het autoverkeer nam af. Gemiddeld vergt de rit over 1 km doortocht 13,5 seconden extra. Het aantal ongevallen waarbij slechts één

auto betrokken is nam echter toe, vooral door botsingen met verkeersborden en middeneilanden. De meeste van deze ongevallen werden veroorzaakt door overdreven snelheid, soms in combinatie met drankmisbruik.

Praktisch

De kostprijs van een heraanleg bedraagt in Denemarken gemiddeld 550.000 euro (22 miljoen BEF) per km.

Voor meer inlichtingen:

Mevr. Puk Kristine Nilsson,
Danish Road Directorate,
Department of Traffic Safety
and Environment,
tel.: +45 33 41 31 57
fax: +45 33 93 07 12

Groentijdverlenger voor gehandicapten en senioren (Nederland)

Voor senioren en gehandicapten zijn de groentijden voor voetgangers vaak te krap bemeten. Anderzijds kan men zich afvragen of het zinvol is de voetgangersstroom langere groentijden te geven als slechts 1% van de gebruikers daar behoefte aan heeft. De Nederlandse gemeente Enschede heeft een oplossing voor dit dilemma.

Gehandicapten en senioren in Enschede ontvangen van de gemeente permanent of tijdelijk een zendertje dat in de eerste plaats werd ontworpen om thuis hulp op te roepen in geval van nood. Hetzelfde toestelletje kan echter ook worden gebruikt om de groentijden van verkeerslichten voor voet-

Bron: Langzaam Verkeer



gangers met ongeveer één derde te verlengen.

De verkeerslichten zijn daartoe uitgerust met ontvangers. Als het systeem geactiveerd wordt springen de andere verkeerslichten op rood. Een verklikkerlichtje op de zender bevestigt de goede werking van het toestel.

32 kruispunten in Enschede zijn met dit systeem uitgerust. Er zijn 150 zendertjes in omloop, de meeste daarvan zijn in het bezit van rusthuizen.

Resultaten

Luidens een enquête zijn de gebruikers bijzonder opgetogen over het systeem. De subjectieve veiligheid is beduidend toegenomen: 60% van de gebruikers verklaart zonder het zendertje de straat niet te durven dwarsen. De objectieve veiligheid scoort eveneens goed: er worden nauwelijks incidenten gemeld bij gebruik van de zender.

Praktisch

Het zendertje is niet groter dan een luciferdoosje, met een knop die de groentijdverlenging activeert. De meeste gebruikers dragen het aan een touwtje rond de hals. Een zendertje kost 225 euro (9000 BEF) per stuk en een ontvanger 350 euro (14.000 BEF). Een kruispunt inrichten met 8 ontvangers komt dus op 2800 euro (112.000 BEF), exclusief kosten voor bekabeling en plaatsing.

Informatie

Levering en installatie:

Peek Traffic, Dhr. H. van Ingen, P.O. Box 987, 1200 AZ Hilversum, Nederland, tel.: +31 35.68.91.753 fax: +31 35.68.91.850

Informatie: Bouw- en milieudienst Gemeente Enschede, Dhr. G. Spaan. P.O. Box 172, 7500 AD Enschede, Nederland, tel.: +31 53.48.15.535 fax: +31 53.48.15.111

Gratis looprouteplannen in Amsterdam

In het station van Amsterdam-Zuid staat een infozuil die gratis de looproute naar een gevraagde bestemming op een stadsplan afdrukt. Via een interactief scherm geeft de gebruiker de gewenste bestemming (adres, bedrijf of openbaar gebouw) aan. Na 15 seconden wordt een wijkplan afgedrukt met de kortste looproute naar de gevraagde bestemming. De informatie wordt in het Nederlands, Duits of Engels gegeven.

Het systeem is afgeleid van een bestaand informatiesysteem voor automobilisten. Het wordt langs invalswegen geplaatst en geeft informatie over de bereikbaarheid van de gevraagde bestemming per auto, met inbegrip van de parkeermogelijkheden. Financiering gebeurt door de bedrijven waarvan de namen in het systeem zijn opgenomen. Elk bedrijf betaalt 150 euro (6.000 BEF) per jaar.

Beoordeling

- Het systeem is gebruiksvriendelijk.
- Het is bijzonder geschikt voor stadscentra en andere wijken waar vaak te voet wordt gegaan.
- Enkele opties zijn haalbaar (momenteel nog niet voorzien): een keuze voor de veiligste of comfortabelste route kan worden geprogrammeerd.
- Door sponsoring door bedrijven die in het systeem zijn opgenomen, kan de informatie gratis worden gehouden voor de gebruiker.
- Het systeem is vermoedelijk gevoelig voor vandalisme, hoewel er geen gegevens over beschadigingen in Amsterdam voorhanden zijn. Voor zover bekend bestaat dergelijk systeem nog niet in België.

Praktisch

Infostop wordt geleverd door INFOSTOP bv, WG Plein 333, 1054 SG Amsterdam, tel.: +31 20 68 38 106 fax: +31 20 61 87 148

Conclusie

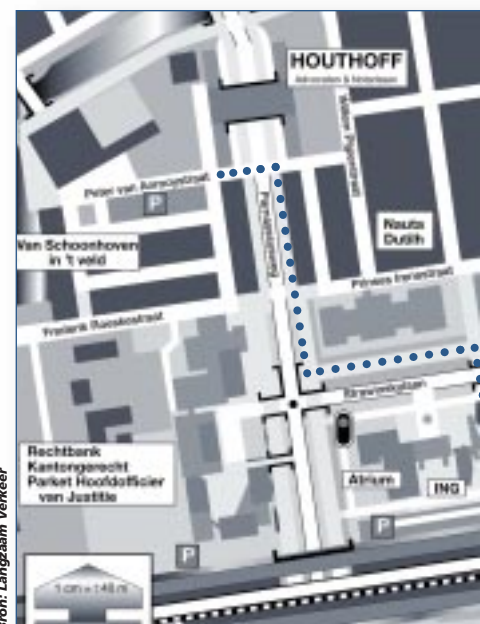
De beschreven projecten zijn enkele voorbeelden van ingrepen en voorzieningen die het te voet gaan veiliger en aangenamer maken. Ze zijn slechts een greep uit de catalogus die door het Adonis-team werd samengesteld en die tal van maatregelen bevat, zowel voor voetgangers als voor fietsers. De volledige catalogus (fietsers en voetgangers) kan worden besteld bij:

Langzaam Verkeer (contactpersoon: Jan Van Severen), tel.: 016/23.94.65, e-mail: langzaam.verkeer@skynet.be

Jan VAN SEVEREN
Langzaam Verkeer



Bron: Langzaam Verkeer



Bron: Langzaam Verkeer

Sinds 1 oktober

Nieuw rijbewijs A voor motorrijders

Sinds 1 oktober is het nieuwe Koninklijk Besluit betreffende het Europees rijbewijs (KB van 23 maart 1998) van kracht. Grof geschetst betreffen de veranderingen in vergelijking met de vorige reglementering de invoering van nieuwe subcategorieën voor vrachtwagens en autocars, nieuwe medische criteria voor het behalen van het rijbewijs, en, last but not least, een ingrijpende wijziging van de reglementering op het motorrijbewijs.

Bron: BIVV



De oude rijbewijscategorieën A2 en A1 bestaan niet langer. In de plaats daarvan is er nu één motorrijbewijs categorie A, met daarin twee soorten motoren: *gewone* motoren (met een *beperkt vermogen* van maximum 25 kW of een vermogen/gewichtsverhouding van maximum 0,16 kW/kg) en *zware* motoren (*zonder vermogensbeperking* - met een vermogen van meer dan 25 kW of een vermogen/gewichtsverhouding van meer dan 0,16 kW/kg).

Of je een gewone of een zware motor mag besturen, hangt af van je leeftijd:

- vanaf 18 jaar kan je het motorrijbewijs A behalen voor een gewone motor;
- vanaf je 21ste kan je een motorrijbewijs A behalen voor een zware motor, zonder beperkingen inzake vermogen.

Let wel: na twee jaar in het bezit te zijn van een rijbewijs voor een gewone motor, kan je een rijbewijs krijgen voor een zware motor (zonder opleiding of examen).

Bovendien mag voortaan al wie twee jaar in het bezit is van een rijbewijs B nu automatisch ook een motor van maximum 125 cc en maximaal 11 kW besturen.

Wie zijn rijbewijs categorie B behaalde voor 1 januari 1989, mag, zoals dat altijd al het geval is geweest, automatisch met om het even welke motor rijden.

De weg naar het rijbewijs A

1. Theorie-opleiding

Als toekomstige motorrijder begin je met de theorie-opleiding voor motoren. Je kan dat via de rijsschool, waar je minimum 12 uren theorieles moet volgen, of op eigen houtje (met een handboek).

2. Theorie-examen

Als je klaar bent met je theorie-opleiding, kan je vanaf 3 maanden voor je achttiende het theorie-examen voor het motorrijbewijs afleggen in een officieel examencentrum.

3. Praktijkopleiding

Ben je geslaagd voor je theorie-examen, dan begin je aan de praktijkopleiding. Hiervoor heb je de keuze tussen een volledige opleiding in een erkende rijsschool, of een voorlopig rijbewijs.

- Kies je voor de **volledige opleiding in de erkende rijsschool**, dan moet je minstens 8 uren praktijkles volgen in de rijsschool. Als je nog geen 21 bent, mag je enkel oefenen op een gewone motor. Ben je 21 of ouder, dan moet je voor een rijbewijs voor een zware motor oefenen op een motor met een minimumvermogen van 35 kW. Na minstens 8 uren praktijkles te hebben gevolgd, mag je onmiddellijk je praktijkexamen afleggen.
- Kies je voor het systeem van het **voorlopige rijbewijs**, dan moet je minstens 6 uur

praktijklessen volgen in een erkende rijsschool om een voorlopig rijbewijs te behalen dat maximum 12 maanden geldig is. Aan dat voorlopige rijbewijs zijn bepaalde voorwaarden verbonden; zo mag je bijvoorbeeld in het weekend niet rijden tijdens de nacht, tenzij je al 24 bent; je mag ook geen passagier meenemen en er moet een "L" op je motor zitten. Als je nog geen 21 bent, mag je enkel oefenen op een gewone motor. Als je 21 bent, dan moet je voor een rijbewijs voor een zware motor oefenen op een motor met een minimumvermogen van 35 kW. Na ten minste één maand met je voorlopig rijbewijs te hebben gereden, kan je het praktijkexamen afleggen.

4. Praktijkexamen

Het praktijkexamen is de laatste stap om je rijbewijs te behalen.

- Als je jonger bent dan 21, kan je enkel een rijbewijs voor een gewone motor behalen. Je moet dan het praktijkexamen afleggen op een motor met een cilinderinhoud van meer dan 120 cm³ en een vermogen van minimum 20 kW en maximum 25 kW, die op een horizontale weg een snelheid van ten minste 100 km/uur bereikt.
- Ben je 21 of ouder, dan kun je kiezen voor een rijbewijs voor een gewone motor of een rijbewijs voor een zware motor. In het eerste geval leg

Je begint met de theorie-opleiding voor motoren

Je volgt minimum 12 uur theorieles in een erkende rij-school.

Je studeert op eigen houtje (met een handboek).

Je legt je theorie-examen af, vanaf 3 maanden vóór je 18 wordt.

Je bent geslaagd en je begint de praktijkopleiding in een erkende rij-school.

je het examen af op een motor zoals hierboven beschreven. In het tweede geval moet je het praktijkexamen afleggen op een motor met een vermogen van minimum 35 kW en een vermogen/gewichtsverhouding van meer dan 0,16 kW/kg, die op een horizontale weg een snelheid van ten minste 120 km/uur bereikt.

Slaag je, dan kun je je gloed-nieuwe motorrijbewijs A gaan afhalen bij de dienst Rijbewijs van je gemeente.

Werner DE DOBBELEER
Anne-Marie GALLOY

Je bent jonger dan 21

Als je jonger bent dan 21, kan je enkel een rijbewijs behalen dat **beperkt** is tot motoren met een max. vermogen van 25 kW of een vermogen/gewichtsverhouding van 0,16 kW/kg.

Lessen enkel op een motor met een beperkt vermogen (min. 20 kW en max. 25 kW).

Minstens 8 uur praktijklessen waarna je onmiddellijk het praktijkexamen kan afleggen met de rij-school.

Minstens 6 uur praktijklessen om een voorlopig rijbewijs te behalen dat enkel geldig is voor het besturen van motoren met een max. vermogen van 25 kW of een vermogen/gewichtsverhouding van max. 0,16 kW/kg. Je rijbewijs is maximum 12 maanden geldig. Ten vroegste na 1 maand kan je het praktijkexamen afleggen op je eigen motor.

Je moet het praktijkexamen afleggen op een motor met een cilinderinhoud van meer dan 120 cm³ en een vermogen van min. 20 kW en max. 25 kW, die op een horizontale weg een snelheid van ten minste 100 km/uur bereikt. Als je slaagt, haal je een rijbewijs beperkt vermogen (3).

2 jaar na de uitreiking van je rijbewijs beperkt vermogen, kan je een rijbewijs vragen dat geldig is voor alle motoren, zonder een nieuw praktijkexamen te moeten afleggen of zonder een opleiding te moeten volgen.

Opgelet: als je 21 bent of ouder, moet je geen 2 jaar wachten om een rijbewijs te bekomen dat geldig is voor alle motoren. Je kan ofwel 2 uur praktijklessen volgen en het examen afleggen via de rij-school op een motor die voldoet aan de voorwaarden voor het rijbewijs onbeperkt vermogen, ofwel een voorlopig rijbewijs vragen.

Je bent 21 of ouder

Als je al 21 bent, kan je een **rijbewijs beperkt vermogen** of een **rijbewijs onbeperkt vermogen** behalen.

Lessen op een motor met een min. vermogen van 35 kW.

Minstens 8 uur praktijklessen waarna je onmiddellijk het praktijkexamen kan afleggen met de rij-school.

Minstens 6 uur praktijklessen om een voorlopig rijbewijs te behalen zonder beperking van het vermogen. Je rijbewijs is maximum 12 maanden geldig. Ten vroegste na 1 maand kan je het praktijkexamen afleggen op je eigen motor.

Je moet het praktijkexamen afleggen op een motor met een beperkt vermogen van min. 35 kW en een vermogen/gewichtsverhouding van meer dan 0,16 kW/kg, die op een horizontale weg een snelheid van ten minste 120 km/uur bereikt. Als je slaagt, behaal je een rijbewijs dat geldig is voor alle motoren.

Bron: BIVV

Het BIVV verdeelt twee handige folders over het rijbewijs: Wegwijs in het behalen van je rijbewijs A (voor motorrijders) en Wegwijs in het behalen van je rijbewijs B (voor automobilisten). Beide folders zijn beschikbaar bij de dienst Rijbewijs van elke gemeente.



CARA officieel erkend inzake rijgeschiktheid

Rijbewijs: nieuwe medische criteria

De nieuwe rijbewijsreglementering die op 1 oktober in voege trad, bevat ook een aanpassing van de medische criteria en de te volgen procedure terzake om het rijbewijs te bekomen of te behouden. Bovendien wordt het CARA, een afdeling van het BIVV, nu wettelijk erkend: personen met een functiestoornis moeten voortaan verplicht worden doorverwezen naar het CARA om hun rijgeschiktheid te laten beoordelen.

Kandidaten voor het rijbewijs

Als je een rijbewijs wil bekomen, moet je een document invullen waarin je verklaart dat je voldoet aan de medische criteria. Na het theoretisch examen wordt voortaan trouwens samen met de aanvraag voor het rijbewijs een folder uitgedeeld waarin de medische criteria worden opgesomd en toegelicht.

Als je meent dat je niet voldoet aan een van deze criteria, dien je contact op te nemen met een vrij gekozen arts; deze arts kan je ook doorverwijzen naar een specialist (bv. in geval van hartziekte, epilepsie, diabetes,...). Wanneer de arts een functiestoornis vaststelt (zie verder), dan moet hij je doorverwijzen naar het CARA. De behandelende arts levert een rijgeschiktheidsattest af dat je, samen met je aanvraag voor een rijbewijs, moet afgeven aan de Dienst Rijbewijs van je gemeente.

Wat het gezichtsvermogen betreft, wordt er na het theoretisch examen een zogenaamde leestest afgenomen in het examen centrum. Als je daaraan niet voldoet, dien je je tot een oogarts te wenden.

Het is bijgevolg de behandelende arts die in overeenstemming met de medische criteria op het rijgeschiktheidsattest vermeldt onder welke voorwaarden je mag rijden. In een aantal gevallen wordt de geldigheids-

duur van het rijbewijs beperkt: je moet je dan opnieuw laten onderzoeken om een verlenging te bekomen. Dit wordt uiteraard door de gemeente op je rijbewijs genoteerd.

Rijbewijsbezitters

Voor wie al een rijbewijs heeft geldt min of meer hetzelfde: als je vaststelt dat je niet meer aan de medische criteria voldoet, moet je je tot een (oog)arts wenden; meestal ben je in dat geval trouwens al in behandeling bij een arts, die overigens verplicht is om je op de hoogte te brengen van het feit dat je niet aan de criteria voldoet. Als je rijongeschikt wordt verklaard, moet je je rijbewijs afgeven bij de Dienst Rijbewijs van je gemeente (binnen de 4 werkdagen). Als je een rijgeschiktheidsattest krijgt met vermelding van een aantal voorwaarden, dan moet je die voorwaarden door de Dienst Rijbewijs op je rijbewijs laten noteren.

Als je met een motorvoertuig rijdt zonder dat je voldoet aan de medische criteria kun je daarvoor zwaar worden gestraft. Als je een ongeval hebt waarbij jij schuldig bent, riskeer je trouwens de schadevergoeding voor de slachtoffers (gedeeltelijk) te moeten terugbetalen.

Beroepschauffeurs

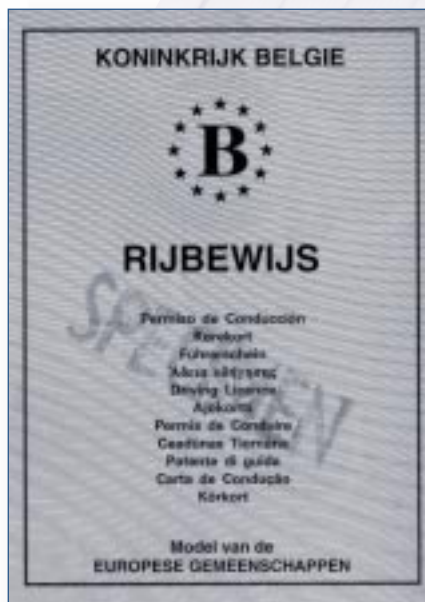
Voor bestuurders van vrachtwagens (rijbewijs C, C1 en CE), autocars (rijbewijs D, D1 en DE) en van auto's van de rijbe-

wijscategorie B voor bezoldigd of hiermee gelijkgesteld voer (taxi's,...) is een periodiek medisch onderzoek bij één van de door de reglementering aangewezen medische centra verplicht (bv. de arbeidsgeneeskundige dienst). Het zogenaamde bewijs van medische schifting verdwijnt: als bestuurder van een dergelijk voertuig moet je voortaan op basis van het uitgereikte rijgeschiktheidsattest periodiek (om de 5 jaar en vanaf 50 jaar om de 3 jaar) je rijbewijs laten hernieuwen bij de Dienst Rijbewijs van je gemeente.

CARA verplicht

De reglementering bepaalt voortaan dat de kandidaten of houders van een rijbewijs die te maken hebben met "een verminderde functionele vaardigheid ten gevolge van een aandoening van het musculoskelettaal systeem, het centrale of perifere zenuwstelsel, of elke aandoening waardoor een beperking ontstaat van de motorische controle, de waarnemingen of het gedrag en beoordelingsvermogen" zich moeten wenden tot het CARA voor een rijgeschiktheidsonderzoek.

Het CARA is een afdeling van het BIVV, die sinds 1978 de rijgeschiktheid beoordeelt van personen met een fysieke of mentale functiestoornis. De beoordeling gebeurt door middel van een medisch en eventueel neuropsychologisch onderzoek en een praktische rijtest



op privéterrein en op de openbare weg. Dit centrum voor rijgeschiktheid en voertuigaanpassing bepaalt de voorwaarden en beperkingen die aan het besturen van een motorvoertuig verbonden zijn (niet alleen voor personenauto's, maar nu ook voor motoren, vrachtwagens en autocars), en de eventuele aanpassingen die aan het voertuig moeten worden aangebracht. Het CARA levert zelf het rijgeschiktheidsattest af, dat de betrokkene aan de Dienst Rijbewijs van zijn gemeente moet overhandigen (voor beroepschauffeurs wordt een schriftelijk advies gegeven aan de betrokken medische dienst - zie boven).

Nieuwe medische criteria

Vanaf 1 oktober gelden er nieuwe medische criteria, waarbij werd rekening gehouden met de evolutie van de medische wetenschap. Deze criteria zijn soepeler en genuanceerder geworden: zij kunnen nu meer specifiek en persoonlijk toegepast worden in functie van de evolutie van de aandoening.

Een overzicht:

- Kandidaten met *neurologische letsels* ten gevolge van een hersen- of schedelaandoening kunnen ten vroegste zes maanden na het optreden van de functiestoornis rijgeschikt worden verklaard.
- Personen met een *evolutieve aandoening* die een invloed heeft op de functionele vaardigheid om een motorvoertuig te besturen, worden regelmatig onderzocht.
- Kandidaten met een *geestelijke aandoening* kunnen onder bepaalde voorwaarden rijgeschikt worden bevonden.
- In de vroegere reglementering was elkeen met *epilepsie* twee jaar niet rijgeschikt. Nu wordt de problematiek van de kandidaten op een individuele wijze benaderd, zodat een aantal niet meer onderworpen zijn aan de vroegere systematische regel van 2 jaar rijongeschiktheid.
- Kandidaten met *pathologische somnolentie of bewustzijnsstoornissen* (het slaapapneusyndroom) zijn rijgeschikt één maand na het instellen van een succesvolle behandeling.
- *Locomotorisch gehandicapten* hebben toegang tot alle categorieën van het rijbewijs wanneer zij met een aangepast voertuig dezelfde prestaties kunnen leveren als een valide bestuurder met eenzelfde, niet-aangepast voertuig.
- Kandidaten met een *pacemaker* kunnen een rijbewijs van groep 2 bekomen, personen met een hartdefibrillator kunnen rijgeschikt worden verklaard 1 jaar na de inplanting van de defibrillator.
- *Diabetespatiënten* die met insuline behandeld worden, kunnen onder welbepaalde voorwaarden rijgeschikt worden bevonden voor het besturen van een voertuig waarvoor een rijbewijs van groep 2 vereist is.
- Betreffende de *visuele func-*

ties werd in toepassing van de Europese richtlijn de minimumnorm verstrengd. Kandidaten van groep 1 moeten binoculair een gezichtscherpte hebben van 5/10. Gebruiken zij slechts één oog dan dienen zij een gezichtscherpte van 6/10 te halen, zo nodig met een optische correctie. Kandidaten van groep 1 met een gezichtsveldbeperking in de horizontale aslijn, waardoor het veld kleiner is dan 120°, kunnen onder bepaalde omstandigheden rijgeschikt worden bevonden.- Kandidaten die *verslaafd* zijn aan *psychotrope stoffen* (drugs) of deze stoffen overmatig gebruiken, zijn niet rijgeschikt. Hetzelfde geldt voor kandidaten die aan *alcohol* verslaafd zijn of die zich niet kunnen onthouden van alcoholgebruik wanneer zij een motorvoertuig besturen. Na een bewezen periode van minstens zes maanden onthouding kunnen zij rijgeschikt bevonden worden.
- Personen die *geneesmiddelen* gebruiken die de waarneming, de stemming, de aandacht, de psychomotoriek en het oordeelsvermogen ongunstig beïnvloeden, zijn niet rijgeschikt. Bij het voorschrijven van geneesmiddelen dient de arts na te gaan welke de invloed is op het rijgedrag van elk geneesmiddel afzonderlijk, in combinatie met andere geneesmiddelen of in combinatie met alcohol. De arts moet zijn patiënt inlichten over de mogelijke gevol-

gen op het rijgedrag.

- Kandidaten met ernstige *lever- en nieraandoeningen* kunnen rijgeschikt worden verklaard mits een regelmatig geneeskundig toezicht.

Vraag het aan je arts

Wie twijfelt over zijn medische rijgeschiktheid, neemt best contact op met zijn huisarts. Vooral oudere personen hebben er belang bij om zich preventief medisch te laten onderzoeken met het oog op hun rijgeschiktheid. Het is beter goed op de hoogte te zijn van je lichamelijke conditie (denk ook aan de ogen), zodat je eventueel vastgestelde tekortkomingen kunt compenseren door een aangepast rijgedrag en door eventuele hulpmiddelen die het rijden zoveel aangenamer en veiliger maken. Dit geldt des te meer voor personen met een functiestoornis. Het CARA kan je daarbij helpen.

Guido BATEN

CARA,
Haachtssteenweg 1405,
1130 Brussel,
tel.: 02/244.15.52
fax: 02/244.15.92

Aantal ongevallen en slachtoffers lichtjes gestegen

Ongevallencijfers 1997

De statistieken over het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers in 1997 - gegevens uit het bestand van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) en het BIVV - zijn bekend. De positieve trend van de vorige jaren heeft zich niet verder doorgezet: het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers is lichtjes gestegen.

EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLENGEGEVENS							
	1980	1990	1995	1996	1997	97/96 %	97/90 %
Letselongevallen	60 758	62 446	50 744	48 750	50 078	+2,7%	-19,8%
Doden 30 dagen	2 396	1 976	1 449	1 356	1 364	+0,6%	-31,0%
Ernstig gewonden	19 929	17 479	12 717	11 221	11 432	+1,9%	-34,6%
Doden 30 dagen+ ernstig gewonden	22 325	19 455	14 166	12 577	12 796	+1,7%	-34,2%
Lichtgewonden	62 375	68 705	57 588	55 682	58 111	+4,4%	-15,4%
Totaal slachtoffers	84 700	88 160	71 754	68 259	70 907	+3,9%	-19,6%
Bevolking (1 ^{ste} januari)	9 855 110	9 947 782	10 130 574	10 143 047	10 170 226	+0,3%	+2,2%
Motorvoertuigen (1 ^{ste} augustus) (uitgezonderd bromfietsen)	3 753 745	4 594 058	5 136 342	5 230 589	5 340 996	+2,1%	+16,3%

De dalende tendens die zich sinds het begin van de jaren negentig voordeed heeft zich in 1997 niet verder gezet: zowel het aantal letselongevallen als het aantal slachtoffers is ten opzichte van 1996 lichtjes toegenomen.

In 1997 telt men:

- 50.078 letselongevallen: een stijging met 2,7% t.o.v. 1996 (48.750)
- 1.364 doden (30 dagen): een stijging met 0,6% t.o.v. 1996
- 11.432 ernstig gewonden: een stijging met 1,9% t.o.v. 1996
- 58.111 lichtgewonden: een stijging met 4,4% t.o.v. 1996
- 70.907 slachtoffers: een stijging met 3,9% t.o.v. 1996

Het motorvoertuigenpark is toegenomen met 2,1%.

Uit bovenstaande cijfers blijkt dat de toename het grootst is bij de lichtgewonden.

Bij de vergelijking 1997-1996 van de ongevallencijfers moet vermeld worden dat in de evolutie 1990-1997 de ongevallencijfers in 1996 misschien wel uitzonderlijk laag waren. Voor een degelijke trendanalyse moet dus nog gewacht worden.

Vergeleken met 1995 ligt het aantal letselongevallen in 1997 nog 1% lager, het aantal doden 30 dagen 6% en het aantal ernstig gewonden 10%.

Ten opzichte van 1990 is het

aantal letselongevallen gedaald met 20% en het aantal slachtoffers met 20%. Het aantal doden 30 dagen is gedaald met 31%, het aantal ernstig gewonden 35% en het aantal lichtgewonden met 15%.

De verkeersveiligheidsindicatoren zijn (natuurlijk) lager in 1997 dan in 1990. De absolute cijfers blijven echter verontrustend, en we lopen onze achterstand op Nederland, het Verenigd Koninkrijk en de Scandinavische landen slechts zeer langzaam in.

EVOLUTIE VAN DE VERKEERSVEILIGHEIDSINDICATOREN					
	1980	1990	1995	1996	1997
Letselongevallen per 100.000 inwoners	617	628	501	481	492
Doden 30 dagen per 100.000 inwoners	24	20	14	13	13
Doden 30 dagen + ernstig gewonden per 100.000 inwoners	227	196	140	124	126
Letselongevallen per 100.000 motorvoertuigen	1 619	1 359	988	932	938
Doden 30 dagen per 100.000 motorvoertuigen	64	43	28	26	26
Doden 30 dagen + ernstig gewonden per 100.000 motorvoertuigen	595	423	276	240	240
Aantal motorvoertuigen per 1.000 inwoners	381	462	507	516	525

INDELING VAN HET AANTAL LETSELONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS PER GEWEST IN 1997

	Letselongevallen			Doden + ernstig gewonden		
	1997	1997/1996	1997/1990	1997	1997/1996	1997/1990
Vlaams gewest	33.050	+4,9%	-16,4%	8.109	+1,5%	-31,2%
Brussels Hoofdst. gewest	2.750	-7,1%	-38,9%	263	+13,4%	-48,4%
Waals gewest	14.278	-0,1%	-22,5%	4.424	+1,6%	-38,2%
België	50.078	+2,7%	-19,8%	12.796	+1,7%	-34,2%

Ten opzichte van 1996 neemt het aantal letselongevallen toe in Vlaanderen, status - quo in Wallonië, en daalt in het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Het aantal doden en ernstig gewonden neemt toe in de drie gewesten, vooral in het Brussels Hoofdstedelijk gewest (relatief kleine cijfers, grote schommelingen en in 1996 uitzonderlijk laag).

De belangrijke daling van de ernstige ongevallen sinds 1990 loopt samen met de grotere inspanningen inzake sensibilisatie, de aanpassing van de infrastructuur door de gewestelijke, provinciale en gemeentelijke wegbeheerders, met name snelheidsremmende inrichtingen in de bebouwde kom en woonzones (zone 30), de aanpak van

risicowegen en betere infrastructuur voor fietsers en voetgangers. Wetswijzigingen die werden doorgevoerd: 50km/h in de bebouwde kommen en 90 km/h op de wegen met 2x2 rijstroken of meer zonder verhoogde of een andere fysieke scheiding, 0,5‰ en hogere boetes vanaf 0,8‰,...

In het kader van de vernieuwing van het voertuigenpark speelt de verbetering van de actieve maar vooral passieve veiligheid van de voertuigen eveneens een rol.

In absolute cijfers blijft het aantal verkeersslachtoffers echter indrukwekkend.

De toename in België van het aantal doden en ernstig

gewonden in 1997 t.o.v.

1996 geldt voor de meeste groepen verkeersdeelnemers: alleen bij de voetgangers (in Vlaanderen) daalt het aantal doden en ernstig gewonden. Bij de bestuurders van personenauto's is er een status-quo. Vooral bij de vrachtwagens is er een relatief sterke stijging (in het Vlaamse gewest).

Ruddy DIELEMAN
Jean-Marie JOLLY

EVOLUTIE VAN HET AANTAL DODEN EN ERNSTIG GEWONDEN VOLGENS DE AARD VAN DE WEGGEBRUIKERS

	1990	1995	1996	1997	1997 (%)	1997/96 (%)
Voetgangers	1.964	1.173	1.046	1017	7,9%	-2,8%
Fietsers	2.063	1.556	1.293	1352	10,6%	+4,6%
Bromfietsers	2.447	1.367	1.258	1297	10,1%	+3,7%
Motorfietsers	1.005	1.155	1.038	1091	8,5%	+5,1%
Personenauto's						
- bestuurders	7.382	5.811	5.164	5166	40,4%	-
- passagiers	3.835	2.503	2.213	2263	17,7%	+2,3%
Anderen en onbekend	759	601	563	610	4,8%	+8,3%
Totaal	19.455	14.166	12.575	12.796	100%	+1,7%

Luik

In het Congressenpaleis had op 7, 8 en 9 mei een congres plaats van de lokale besturen. Het BIVV had er een stand over snelheidsremmers.

Tienen

De vijfde verjaardag van het Preventiecomité werd van 11 tot 17 mei gevierd met een tentoonstelling over drugs en alcohol in het verkeer. Het BIVV stelde borden op over alcohol en verkeersongevallen.

Herentals

Het KTA hield op 16 mei een opendeurdag. Onze "Wel jong niet gek"-borden en deze over weekendongevallen trokken veel belangstellenden.

Colfontaine

De gemeente organiseerde op 22, 23 en 24 mei een preventiesalon waarop de politie een stand had. Het BIVV bezorgde hen materiaal over de veiligheid van senioren, kinderen en gehandicapten.

Gent

In de Oostvlaamse Politie Academie had op 27 mei een studiedag plaats voor gemachtigde opzichters en gemeentelijke verantwoordelijken. Het BIVV zorgde voor borden over verkeersveiligheid.

Bokrijk

Op 27 mei vond in het Provinciaal Domein de finale plaats van de interscholen verkeerswedstrijd voor het basisonderwijs. Alle finalisten kregen van het BIVV een fietshelm cadeau.

Deinze

Van 28 mei tot 1 juni had de politie een verkeersveiligheidsstand op de Jaarbeurs. BIVV-borden en videomateriaal werden getoond.

Scherpenheuvel-Zichem

De politie had een stand op de autoshow van 29 mei tot 1 juni. Onze borden en folders over ABS, de gordel en de airbag konden op heel wat belangstelling rekenen.

Oosteeklo

De politie en de rijkswacht hadden samen een stand op de jaarbeurs van 29 mei tot 1 juni. Het BIVV leende materiaal over kinderen in het verkeer en snelheid.

Verviers

De stad organiseerde op 30 mei een dag van de fiets. De politie belichtte de veiligheid van de fietsers onder meer met borden en folders over de regels voor fietsers en de uitrusting van hun tweewieler.

Leefdaal

De Christelijke Ziekenbond nodigde zijn leden uit om op 31 mei deel te nemen aan de dag van de verkeersveiligheid. De veiligheid van fietsers, rijden onder invloed en weekendongevallen stonden centraal.

Eeklo

Rijkswacht en politie organiseerden op 25 mei een familiale preventiefietstocht, kwestie van de jongere deelnemers het goede voorbeeld te geven. De meest verdienstelijke jonge fietsers kregen een fietshelm van het BIVV.

Herentals

Op 6 juni had in Herentals de 7de Provinciale Wedstrijd voor verkeersparken plaats. Er waren zowel theoretische als praktische proeven. Staatssecretaris voor Veiligheid Jan Peeters overhandigde de wisselbeker aan de ploeg van Antwerpen.

Dendermonde

De Jaycees organiseerden op 6 juni een autozoektocht met het accent op het correct naleven van het verkeersreglement. Het BIVV zorgde voor enkele prijzen.

Koekelberg

De politie had een stand op Euroferia, op 11, 12, 13 en 14 juni. De nadruk lag op rijden onder invloed. Het BIVV zorgde voor alcoholtesters om bij het publiek de werking van dit apparaat toe te lichten.

Leuze-en-Hainaut

De politie nodigde op 20 juni alle fietsers uit voor een praktische behendigheidsproof. Met de materiële hulp van het BIVV werd alles in goede banen geleid.

Vilvoorde

Een verzekeringskantoor organiseerde remreactietests naar aanleiding van een opendeurdag. Daarvoor werd de remreactiemeter van het BIVV gebruikt.

Zingem

De rijkswacht van Kruishoutem werkte mee aan de Roefeldag en spitste zich toe op de veiligheid van de fietsers. Het BIVV zorgde voor prijzen voor de deelnemers aan de verschillende verkeerswedstrijden.

Kortrijk

De Welzijnsdienst Buurtwerk organiseerde op 30 juni een preventiedag voor jongeren. Het BIVV leverde expomateriaal over de veiligheid van bromfietzers, rijden onder invloed, weekendongevallen en het rijbewijs.

Namen

De stad nodigde jongeren uit voor een stage "veilig rijden" van 27 tot 30 juli, over de veiligheid van bromfietzers en jonge automobilisten. Het BIVV stelde borden op over deze thema's.

Gedinne

De rijkswacht hield een actie voor veilig verkeer tijdens een dansavond op 8 augustus. De stand werd aangekleed met BIVV-borden over alcohol en weekendongevallen.

Huppaye

Op 28, 29 en 30 augustus werd een nieuw fietspad op een oude spoorwegbedding ingehuldigd. Fietsers konden er praktische proeven afleggen. Het BIVV leverde panelen over de veiligheid van de fietsers.

Schaarbeek

De politie hield op 29 en 30 augustus een verkeersveiligheidsweekend rond de thema's snelheid, rijbewijs en gehandicapten in het verkeer. Het BIVV zorgde voor materiële steun.



Bron: Gemeente Herentals