Hoe is het gesteld met de verkeersveiligheid in België?

Karin Genoe: Afgevaardigd Bestuurder
Stef Willems: Woordvoerder

24 januari 2017

Wie BIVV zegt, kent vaak …

3 BISOUS EN PLUS POUR
BOB
Assuralia
Arnoldus
BRASSEURS BELGES
GO FOR ZERØ

Het verkeer in België

-2,6% ten opzichte van 2014

51.631 gewonden in 2015

Amsterdam Arena- stadion

Elk ongeval kan levenslang leed veroorzaken

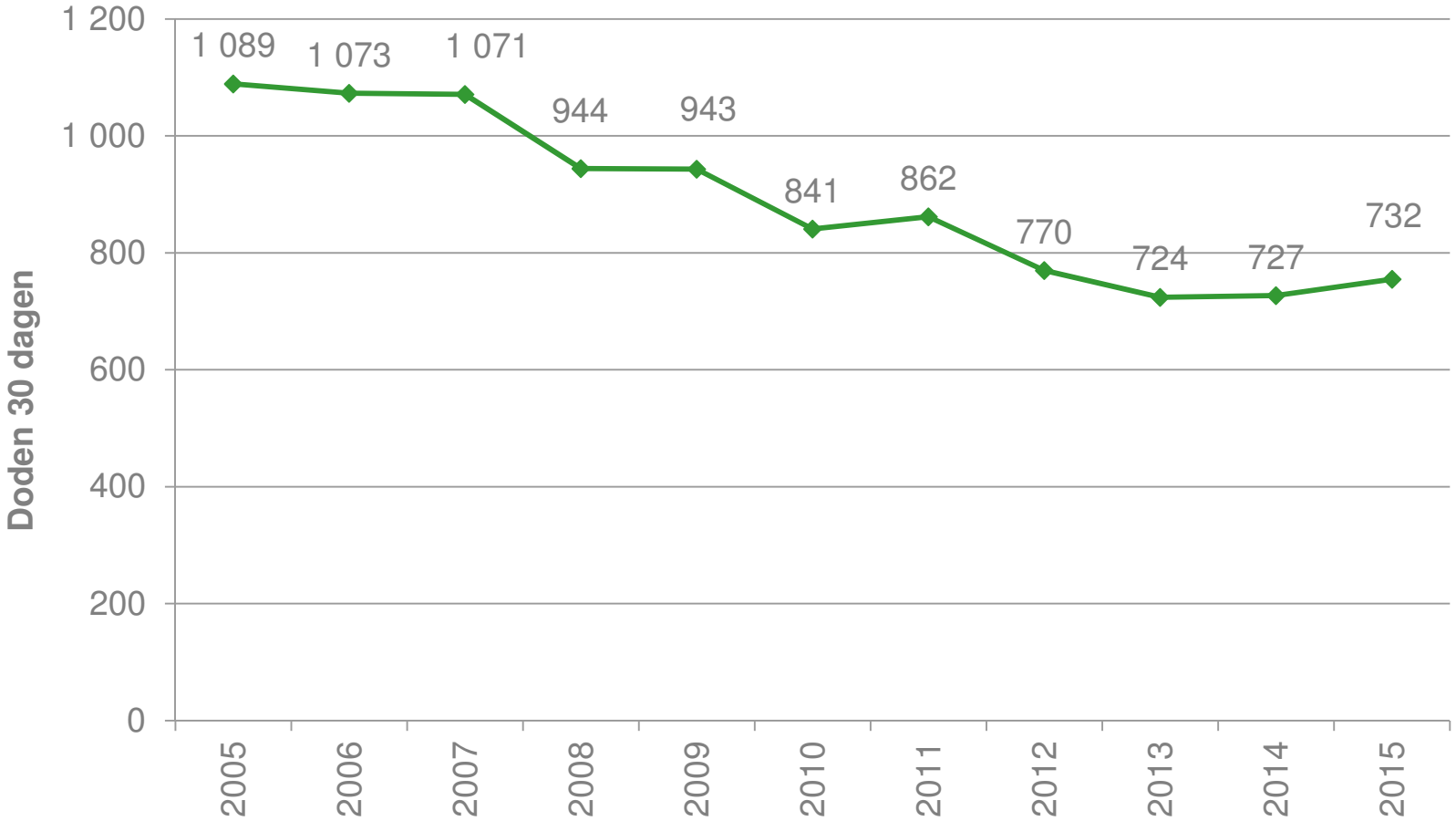
80% HERSTELT NIET NA ZWAAR VERKEERSONGEVAL

DELEN OP FACEBOOK DELEN OP TWITTER

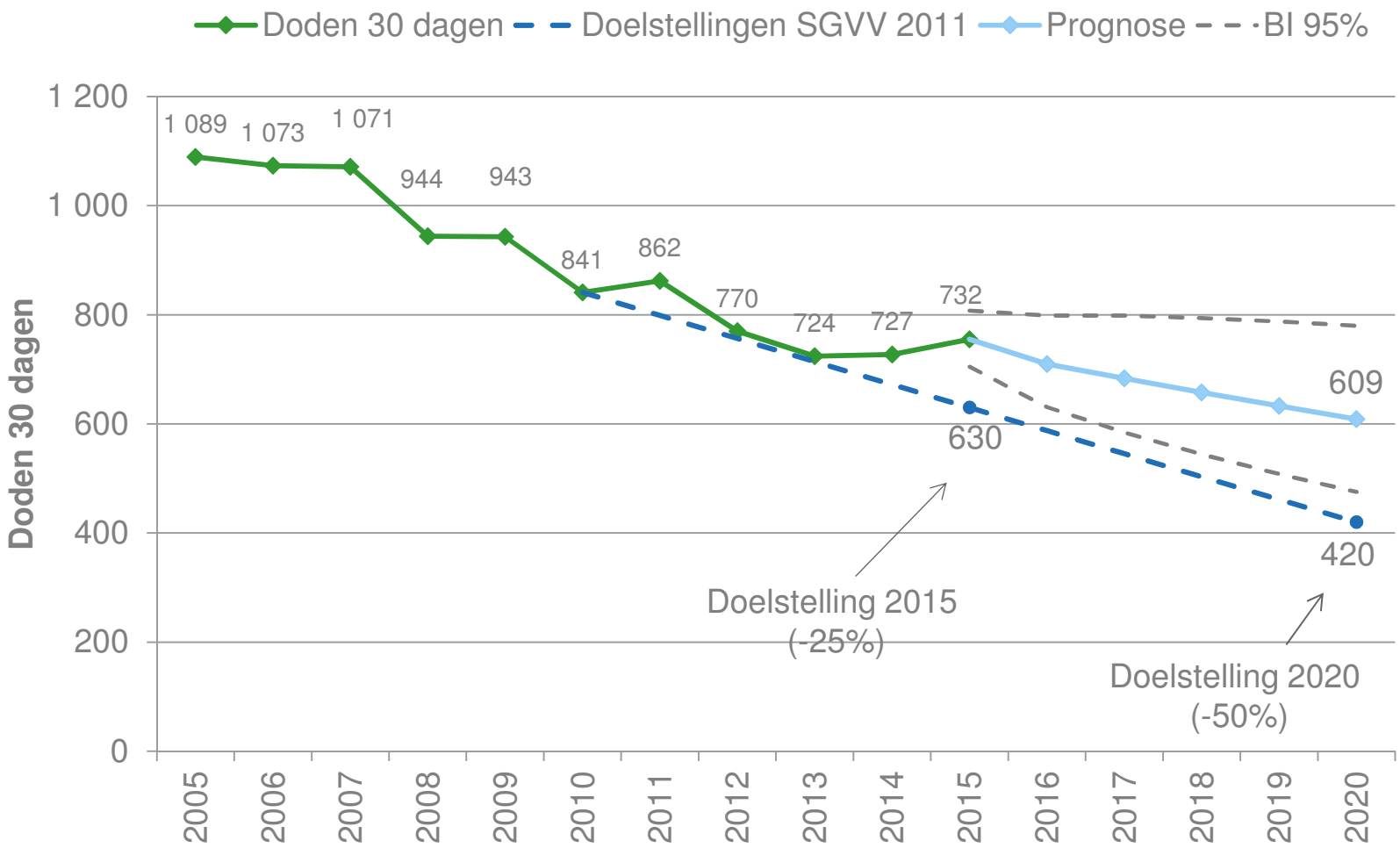
20/11/2016 - 06:49

Bijna tachtig procent van de slachtoffers die zwaargewond raken bij een verkeersongeval, herstelt nooit volledig. Dat meldt het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) vandaag op de internationale herdenkingsdag voor verkeersslachtoffers. Het BIVV baseert zich daarvoor op een nieuwe Europese studie MyLAC (My Life After The Crash), die er kwam op zijn initiatief en in samenwerking met onder meer de Europese Federatie van Verkeersslachtoffers (FEVR).

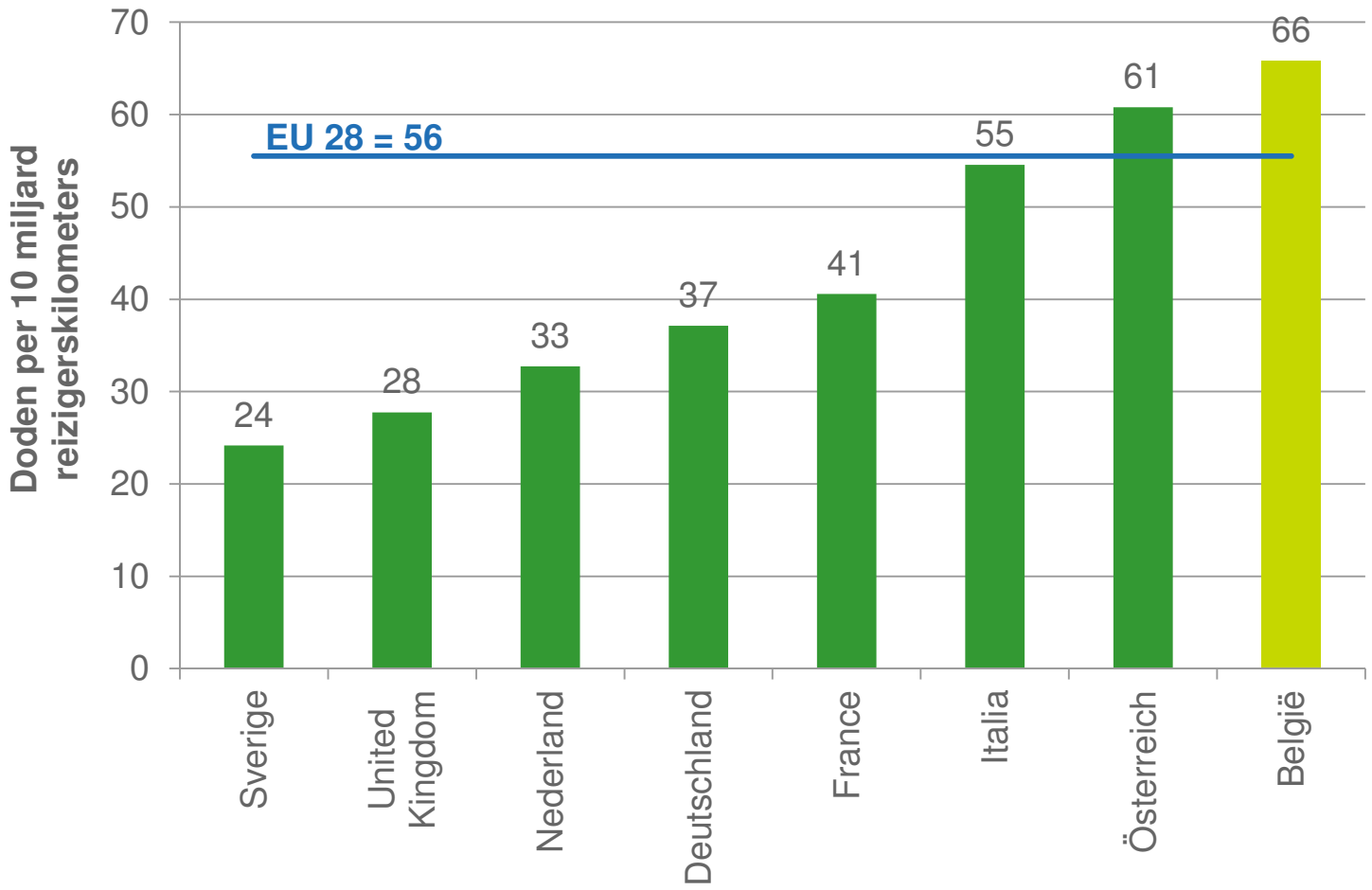
Evolutie van het aantal verkeersdoden in België



Evolutie van het aantal verkeersdoden in België



Internationale vergelijking overlijdensrisico (2013)



Bron: European Commission, CARE

Elk ongeval kan levenslang leed veroorzaken

HOME > NIEUWS > BINNENLAND

Ouders Merel De Prins: 'Wij krijgen levenslang. Hij nooit'

28/11/2016 om 14:56 door inke

G+ Tweet Delen Mail Print

Foto: Belga, rr

Voor de politierechtbank in Vilvoorde is vandaag het proces tegen Muhammed A. gestart. De 21-jarige man uit Schaarbeek reed op 28 oktober 2015 de 12-jarige Merel De Prins dood in Vilvoorde. Het parket eist 3 jaar cel en een

2°C 34km 0,6

MEEST RECENT · MEEST GELEZEN

1. Meisje met beperking (13) verkracht
2. Debaets reageert geschokt op Gaia-filmpje over
3. Vrouw die man verloor op 22 maart: 'In de stee
4. Grootste levering ooit voor De Lijn ligt op zijn g
5. 'Terrorist betaalde smeergeld om niet naar ons

Volledig overzi

VS PRESIDENTSVERKIEZINGEN

Trump zet Wall Street-bankier op Financiën

Steven Mnuchin is genomineerd minister van Financiën in de toekomstige Amerikaanse regerir Mnu...

Romney maakt bocht:

OPLOSSING?

- Samenwerking tussen stakeholders in verkeersveiligheid, 4 politieke verantwoordelijken van verkeersveiligheid, politie én de bevolking

  - Infrastructuur
  - Regelgeving
  - Technologie
  - Handhaving
  - Gedrag

BIVV heeft over al deze domeinen expertise.

SAMEN GAAN WE VOOR NUL VERKEERSDODEN!

Onze missie

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid is actief in het ontwikkelen, delen en toepassen van kennis omtrent verkeersveiligheid, en dit voor het individu, de technologie en de maatschappij.

Wij wegen op het beleid als opiniemaker

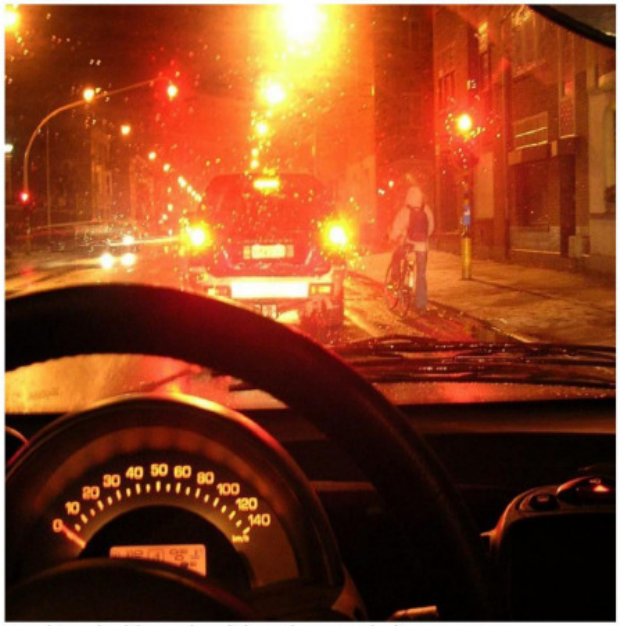
Gazet van Antwerpen 2 februari 2016

HEET VAN DE TONG

“Op verkeersveiligheid mogen we niet besparen”

Hoe nuttig zijn onze verkeerslichten? Die vraag wordt ons gesteld naar aanleiding van een Britse studie waaruit blijkt dat 80% van de Britse verkeerslichten overbodig zijn. Een interessante denkpiste, maar België is Engeland niet. Als we in ons land een verkeerslicht weg willen halen, moeten we de situatie geval per geval gaan bekijken.

Karin Genoe
Gedelegeerd bestuurder van het BIVV



Vooral 's nachts lijken verkeerslichten al eens overbodig. FOTO JVN NELISSEN

Ook ik heb al meermaals voor een rood licht staan wachten terwijl er in de verste verte niemand te bespeuren was. En ook ik ben ervan overtuigd dat in Vlaanderen een aantal verkeerslichten staat te blinken op plekken waar ze niet de beste oplossing vormen.

Maar of die lichten probleemloos geëlimineerd kunnen worden zonder dat het een gevaar zou vormen voor de verkeersveiligheid? Dat is een gevaarlijke stelling. Een verkeerslicht is niet alleen bedoeld om verkeersstromen in goede banen te leiden, het zorgt er ook voor dat alle weggebruikers een kruispunt of weg veilig kunnen oversteken.

Het blindelings afschaffen van verkeerslichten zou grote risico's kunnen inhouden voor de verkeersveiligheid. Bestuurders hebben de neiging om roekelozer te rijden, zijn minder alert aan kruispunten zonder verkeerslicht en houden zich minder aan de snelheidslimiet.

Als fietser of voetganger word je op die manier verplicht om de weg over te steken op een plaats waar automobilisten sneller en minder alert voorbij rijden en daardoor stijgt het risico op ongevallen.

Behalve voor de verkeersveiligheid zijn verkeerslichten ook belangrijk voor het veiligheidsgevoel. Uit de Nationale VerkeersOnveiligheidsenquête bleek pas nog dat veel weggebruikers zich nog steeds onveilig voelen in het verkeer. Het zomaar afschaffen van verkeerslichten zou dit nog verergeren: een oudere dame die zich met de wagen niet meer in het verkeer durft begeven uit schrik om de grote baan op te rijden zonder een verkeerslicht dat haar voorrang verleent? Of ouders die hun zoon of dochter dan toch maar liever met de wagen naar school brengen, zodat ze de veiligheid van hun kinderen kunnen garanderen? Ook dat risico bestaat als je te hard snoeit in het aantal verkeerslichten.

Dure zaak

Het klopt dat stilstaan aan verkeerslichten onze economie handenvol geld kost en dat de CO_2-uitstoot met 28% stijgt als je de motor laat draaien aan het licht. Bovendien raken chauffeurs geïrriteerd door het tijdverlies. Maar we moeten ons ervoor behoeden dat we de problematiek alleen benaderen vanuit een economisch of ecologisch oogpunt.

Gaan we de economische kosten echt laten primeren op de veiligheid? Moeten we ons echt beperken tot de ethische vraag: hoeveel is een verkeersslachtoffer waard? Natuurlijk niet.

Ik ben ervan overtuigd dat er op veel plekken betere alternatieven bestaan, zoals een rotonde, een brug of een voetgangerstunnel. En met nieuwe technologieën kan je de lichten zo afstemmen dat verkeersstromen vlotter passeren. Een andere oplossing is om op bepaalde uren van de dag of op bepaalde dagen in de week het licht te vervangen door oranje knipperlichten. Dit kan op plaatsen waar het verkeer op bepaalde momenten helemaal wegvalt en het dus niet nodig is om de eenzame automobilist te laten wachten voor een rood licht. Je wil ook niet dat ze door hun ergernis het rode licht negeren en hierdoor een ongeluk veroorzaken.

Conclusies in kaart brengen

Een percentage plakken op het te verminderen aantal verkeerslichten, lijkt ons niet aangewezen. Uiteraard kan in sommige gevallen blijken dat het verkeerslicht volledig overbodig is en dat er geen alternatief hoeft te komen, maar het is belangrijk om elke situatie afzonderlijk te evalueren. Als het licht overbodig blijkt te zijn, moeten we een testperiode inroepen die het effect van de afschaffing grondig onderzoekt en de conclusies in kaart brengt. Als een verkeerslicht de kans op ongevallen sterk doet afnemen, dan moet dat licht ook blijven staan. Alleen op die manier zijn we zeker dat de afschaffing van het verkeerslicht geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid.

En ja, die aanpak kost geld. Net zoals alternatieven voor de kruispunten, zoals de aanleg van een rotonde of een voetgangerstunnel. Maar dan rest ons de vraag hoeveel een mensenleven ons waard is. Op verkeersveiligheid mogen we niet besparen. Ik sta liever een paar keer langer dan noodzakelijk voor een licht, dan dat er elke dag nóg meer verkeersdoden zouden vallen.

Maar u kan ons ook kennen van...

HLN.BE NIEUWS REGIO SPORT SHOWBIZZ NINA MEER HLN
24U NIEUWS & SPORT BINNENLAND VERKEERSONGEVALLEN

Ook wie handsfree belt, is minder aandachtig in het verkeer

Aanbevelen 166 Delen Tweet G+1 0 169 REACTIES

Door: redactie
21/11/16 - 06u12 Bron: Belga

BEWAAR ARTIKEL

UPDATE In de auto bellen beïnvloedt uw rijgedrag, ook als u handsfree belt en dus geen gsm in de hand houdt tijdens het bellen. Dat blijkt uit een onderzoek van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid

GERELATEERD NIEUWS

"Toegang tot Brussel via E40 vanuit Leuven moet van 2x6 naar 2x3 rijstroken"

Meteen boete voor fietsers die wet overtreden in Leuven

Getest: soort asfalt heeft enorm effect op opspattend water

Meer over Verkeersongevallen , Verkeer , Ongevallen

MEER VAN HLN

"Ik dacht dat ze een grapje maakte": vrouw stikt in sandwich voor neus van zus

Geavanceerde

DeMorgen. Cult. Muziek, film, tv, expo Zine. Interview, foto, lifestyle

EK VOETBAL

Meer kans op ongevallen als Rode Duivels spelen

11-05-16, 08.42u - BHL/BJM - Bron: Het Laatste Nieuws

LEES LATER

Maar vanaf nu breiden we ons actiedomein ook uit.

dinsdag 10 januari 2017 | 3

1 OP 3 PAST GEDRAG AAN DOOR TERREUR

19%
ging minder vaak naar druk bijgewoonde evenementen

16%
werd wantrouwiger ten opzichte van mensen die ze niet kennen

12%
vermeed publieke plaatsen zoals shoppingcentra en bioscopen

12%
werd wantrouwiger ten opzichte van moslims

7%
bleef vaker thuis

32% van de Belgen heeft het afgelopen jaar z'n gedrag aangepast vanwege de terroristische aanslagen. Dat blijkt uit een algemene veiligheidsbevraging van het BIVV.

We werden vorig jaar om de oren geslagen met het adagium 'blijf gewoon je leven leiden, anders winnen de terroristen'. Hoewel de meerderheid van de Belgen dat advies ter harte nam, heeft één derde van de bevolking z'n manier van leven toch aangepast. Zij gingen minder vaak naar evenementen en stelden zich wantrouwiger op ten opzichte van moslims. Toch is minister van Binnenlandse Zaken Jan Jambon (N-VA) tevreden met de resultaten van de bevraging. Vooral met het feit dat slechts 7% – «een verwaarloosbaar laag cijfer» – zegt vaker thuisgebleven te zijn. Dat één op de vijf Belgen dit jaar een terreuraanslag verwacht in zijn of haar directe omgeving, vindt de vicepremier logisch. «De mensen zien overal in de wereld aanslagen gebeuren. Dan is het begrijpelijk dat ze dat nieuws op hun eigen leefwereld projecteren. We mogen de mensen ook geen rad voor ogen draaien: terreurniveau 3 is nog altijd van kracht, dus het risico op een aanslag is waarschijnlijk.» (BHL)

20%
acht het waarschijnlijk dat er dit jaar een aanslag gepleegd wordt binnen een straal van 15 kilometer

OOK PESSIMISTISCH OVER DE TOEKOMST

52%
ziet geen oplossing voor de terroristische dreiging en denkt dat we ermee moeten leren leven

84%
is ervan overtuigd dat de dreiging geen tijdelijk fenomeen is dat binnen enkele jaren weg is

Wat zijn de grootste killers in het verkeer?

Het Nieuwsblad | NIEUWS | SPORT | REGIO | EXTRA | SHE. | VIDEO

Slachtoffer dodelijk ongeval droeg gordel niet

27/02/2016 om 03:00 door wjn

Print Corrigeer

De man knalde met zijn wagen tegen een geparkeerde vrachtwagen.
Foto: wjn

HLN.BE
24U NIEUWS & SPORT

NIEUWS | REGIO | SPORT | SHOWBIZZ | NINA | MEER HLN

BINNENLAND | WILSELE

Drie tieners komen om bij zwaar ongeval in Wilsele: "Wagen vloog aan zeer hoge snelheid uit de bocht"

Aanbevelen Delen 45 Tweet G+1 2

Door: redactie
28/01/16 - 07u00 Bron: Eigen berichtgeving, belga

BEWAAR ARTIKEL

Meer over Wilsele , Vlaams-Brabant , Rampe en Ongevallen , Verkeersongevallen , België , Leuven

MEER VAN HLN

Dimitri Vegas: "Dit is verschrikkelijk nieuws"

"David Hasselhoff is blu

Ken Loach wint de Gou Palm met 'I, Daniel Blak

DeMorgen. Cult. Muziek, film, tv, expo Zine. Interview, foto, lifestyle

KORTESSEM

Man die in dronken toestand muur Alden Biesen ramde, weer betrapt onder invloed

12-01-16, 16.41u - Bron: Belga

LEES LATER

DeMorgen. Cult. Muziek, film, tv, expo Zine. Interview, foto, lifestyle

BINNENLAND

Kwart bestuurders geïntoxiceerd bij alcoholcontrole in Roeselare

15-11-15, 12.05u - Bron: Belga

LEES LATER

Het Nieuwsblad | NIEUWS | SPORT | REGIO | EXTRA | SHE. | VIDEO

SINT-NIKLAAS

14°C

Maak van Sint-Niklaas jouw startgemeente! Klik hier.

Dodelijk ongeval N16 veroorzaakt door sms'ende chauffeur

07/07/2014 om 03:00 door bfs

Print Corrigeer

0 shares

SINT-NIKLAAS - **Het dodelijk ongeval van vrijdagmiddag op de N16 in Sint-Niklaas werd hoogstwaarschijnlijk veroorzaakt door een onoplettendheid van de chauffeur die om het leven kwam. De man was achter het stuur aan het sms'en, en reed daardoor achteraan in op een kermiswagen die op de parkeerstrook stond. Collega's van de man verklaarden dat ze op dat moment via sms een plaats aan het afspreken waren om samen te komen na het werk. Het slachtoffer was een 24-jarige elektricien uit het West-Vlaamse Wakken.**

Frontale botsing met dode in Tielt : aanrijder sms'te en had gedronken

Redactie KW

23/06/14 om 16:27 - Bijgewerkt om 16:27
Bron: Kw

Bij een frontale klap langs de Meulebeeksesteenweg vielen zaterdag even na 20.30 uur één dode en vier gewonden. Volgens het parket van Brugge was de aanrijder "onoplettend".

AFLEIDING

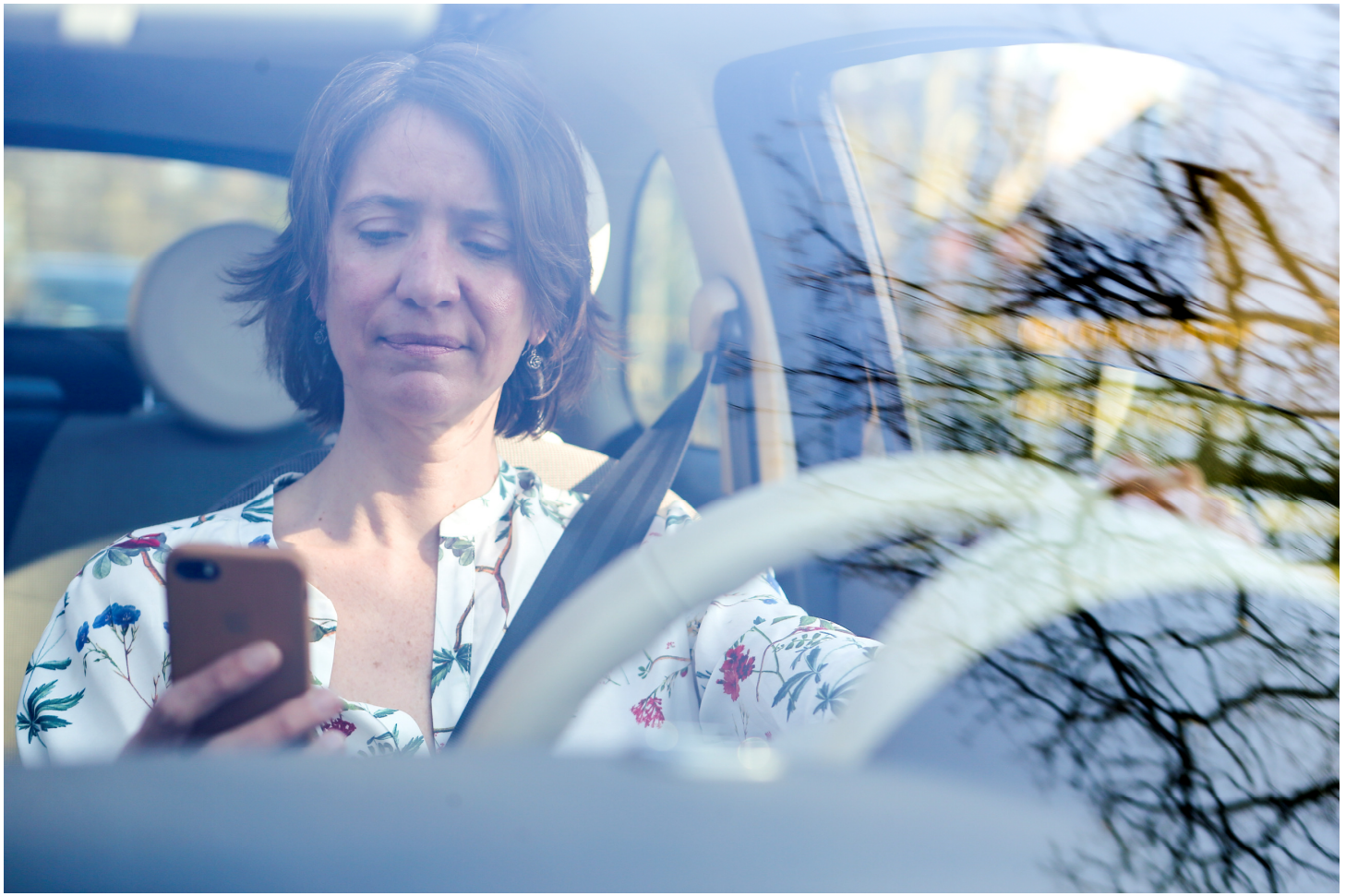
Telefoneren, al dan niet handenvrij

Quiz: vraag 1

Welke bewering klopt volgens een recent onderzoek waarbij oogbewegingen tijdens het rijden gevolgd werden. Als ik handsfree bel in de wagen dan…

a) rijd ik meer op de uiterst rechtse rijstrook
b) kijk ik meer in mijn spiegel
c) kijk ik minder naar verkeersborden

SMS en mail



Quiz: vraag 2

Wat is het gevaarlijkst achter het stuur?

a) Een sms lezen
b) Een sms schrijven
c) Bellen met de gsm in de hand

Quiz: vraag 3

Mag ik achter het stuur mijn mail checken terwijl ik mijn gsm in de hand hou?

a) ja
b) enkel wanneer ik stilsta voor een overweg of rood licht
c) nooit

Voorstel 1: Verbied gebruik van telefoons in de wagen

Reclame naast de weg, gevaarlijk voor mannen!

Maar ook voor vrouwen!

Autoradio, muziek en GPS, eten, passagiers

Quiz: vraag 4

Mag ik als autobestuurder tijdens het rijden een appel eten?

a) Ja
b) Nee
c) Ja, maar enkel in een wagen met een automatische versnellingsbak

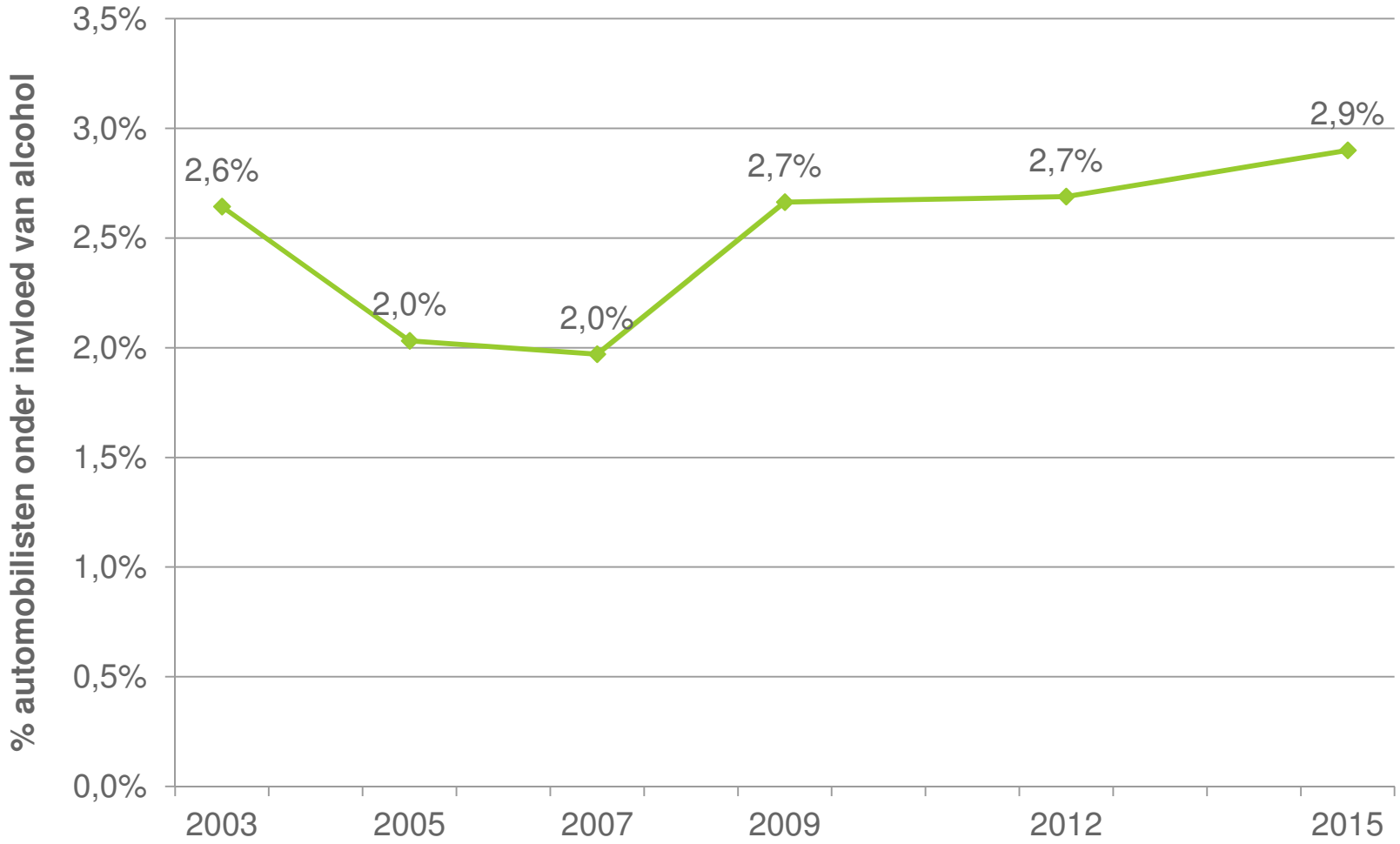
Quiz: vraag 5:

Hoe luid mag de muziek in de wagen staan?

a) Er is geen limiet.
b) De muziek mag zo luid je wil, maar je mag dieren niet doen schrikken door overdreven lawaai
c) Er is een geluidslimiet van 90dB (gemeten buiten het voertuig)

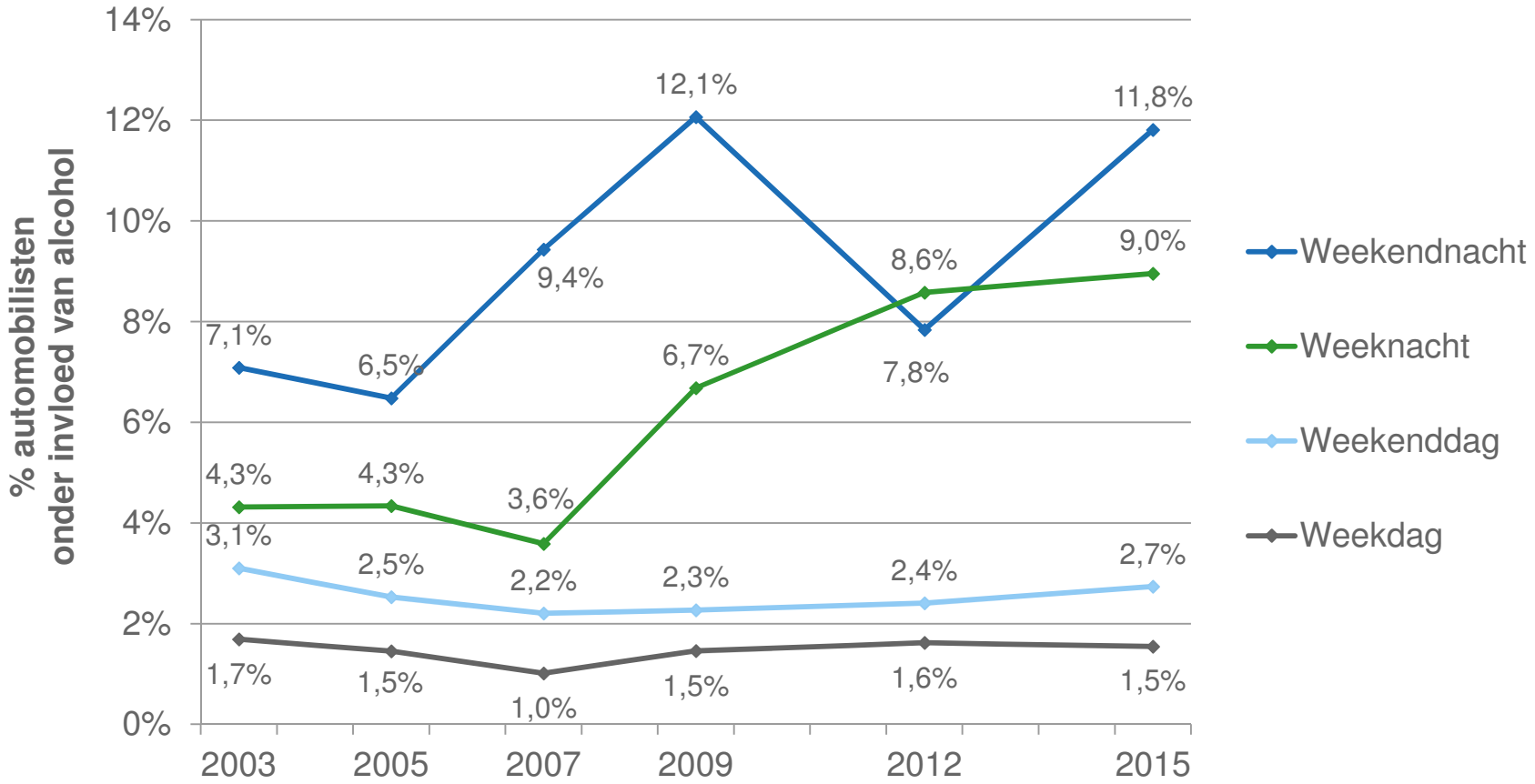
ALCOHOL

Prevalentie van rijden onder invloed



Bron: Gedragsmeting Alcohol – BIVV

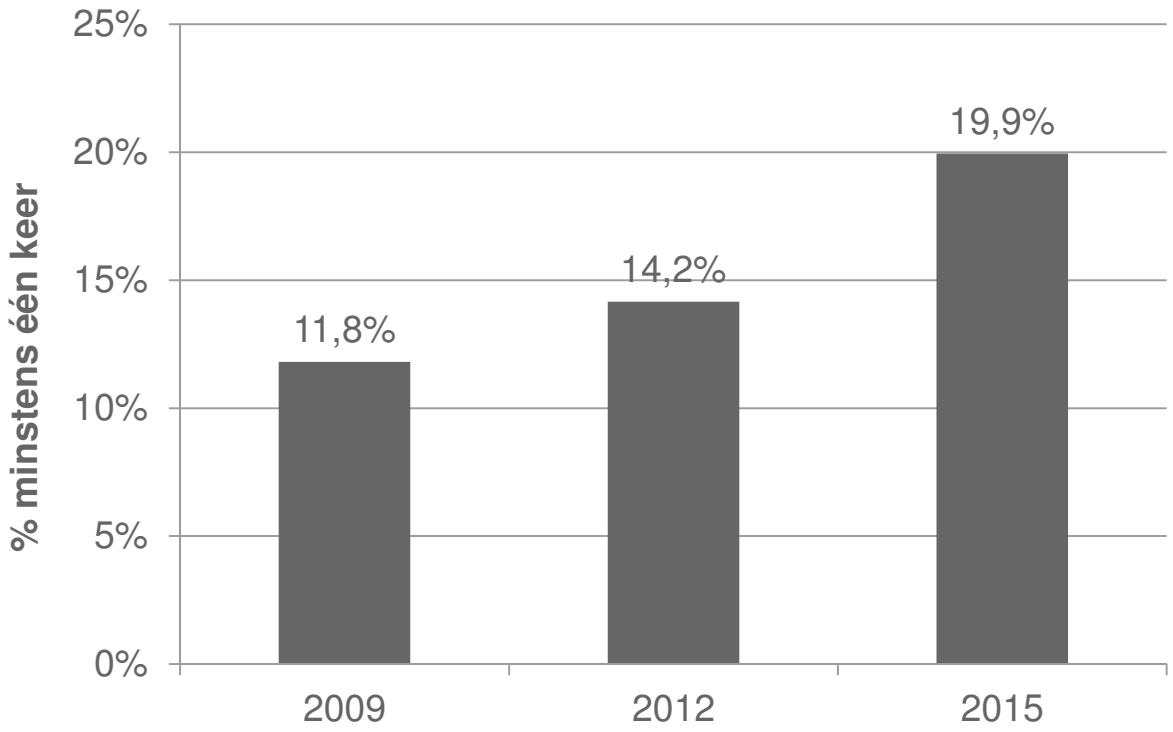
Prevalentie van rijden onder invloed naargelang het tijdstip



Bron: Gedragsmeting Alcohol – BIVV

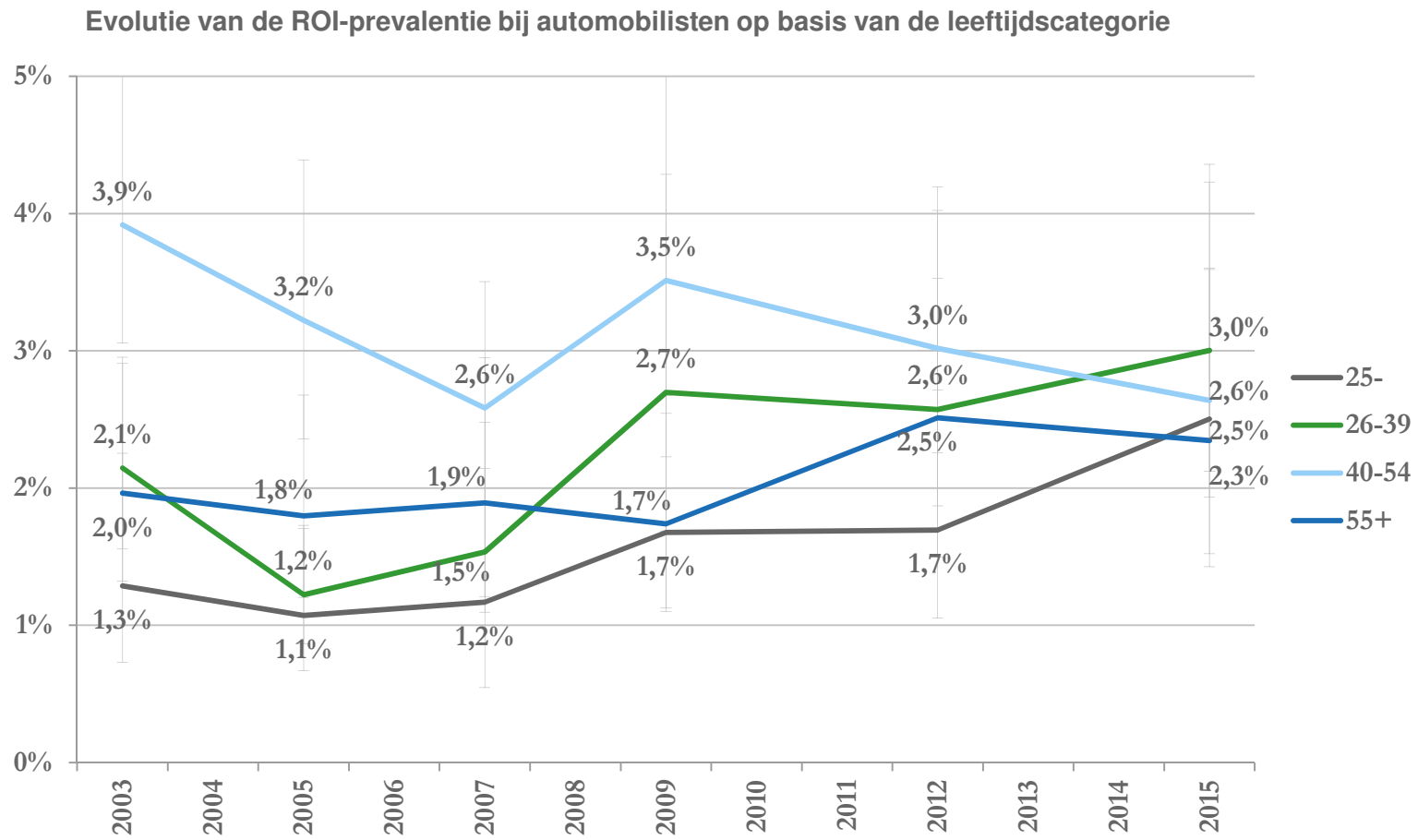
Alcohol: objectieve pakkans

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u als autobestuurder afgenomen?



Bron: Attitudemeting – BIVV

Leeftijd


Evolutie van de ROI-prevalentie bij automobilisten op basis van de leeftijdscategorie
5%
4%
3%
2%
1%
0%
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
3,9%
3,2%
2,6%
3,5%
3,0%
2,6%
3,0%
2,1%
1,8%
1,9%
1,7%
2,5%
2,3%
2,0%
1,2%
1,5%
2,7%
2,6%
2,5%
1,3%
1,1%
1,2%
1,7%
1,7%
25-
26-39
40-54
55+

ESRA: zelfgerapporteerd gedrag rijden met glas te veel op in afgelopen maand

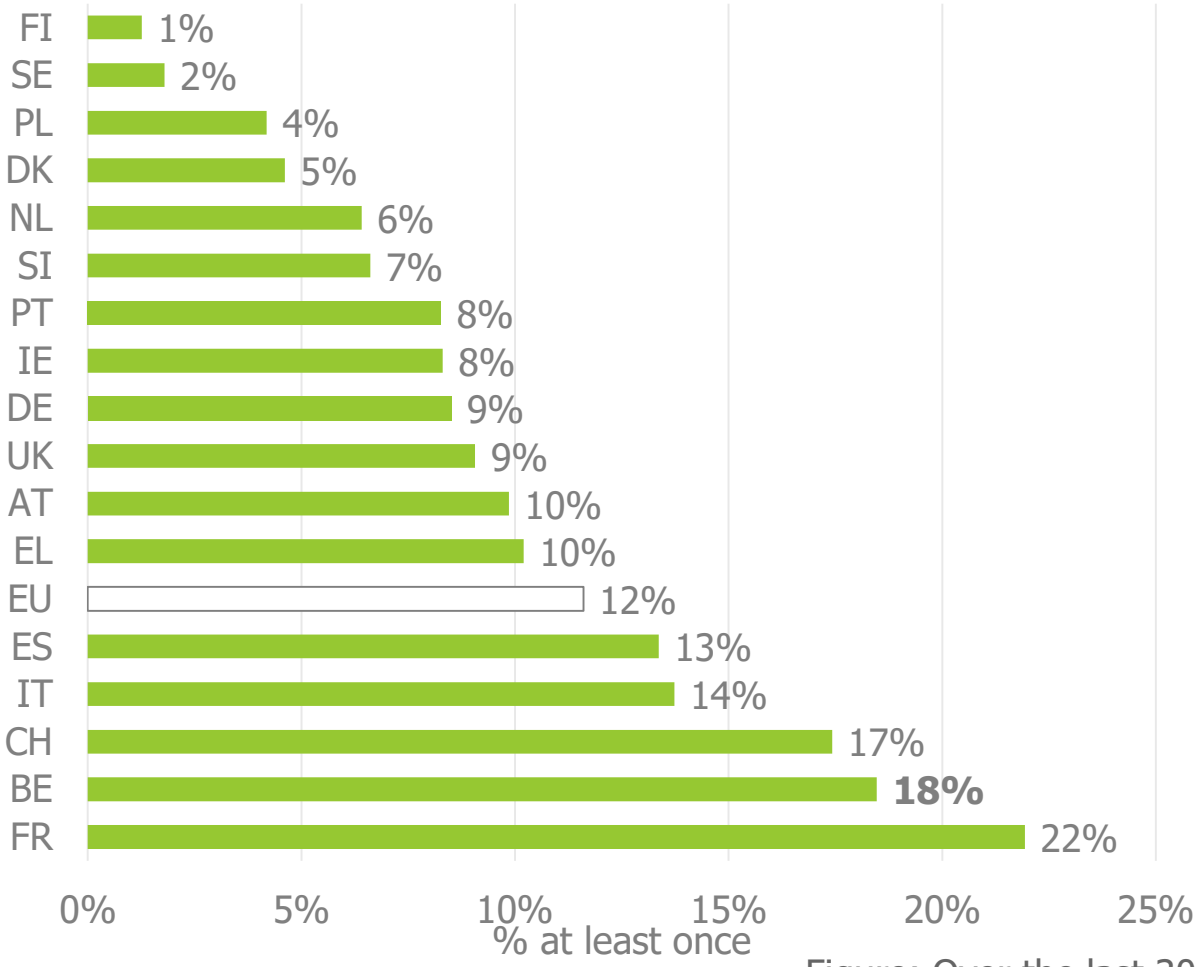


Figure: Over the last 30 days, how many times did you drive a car, when you may have been over the legal limit for drinking and driving?

Voorstel : Nultolerantie voor jonge bestuurders?

KORT&BONDIG

Nultolerantie voor jonge bestuurders redt levens

Ik moest hard op mijn tanden bijten toen ik de kritiek hoorde op de plannen om een nultolerantie op alcohol in te voeren. Alweer klonk hetzelfde liedje: jongeren worden gestigmatiseerd. Maar die redenering naakt kant noch wal: dit is een maatregel om jongeren en anderen te beschermen.

De cijfers liegen niet: in 2014 zijn er 117 jongeren tussen 18 en 24 jaar gestorven in het verkeer. In verhouding tot het aantal kilometers dat zij afleggen, ligt de dodentol bij jongeren dubbel zo hoog. Zeker 's nachts en in het weekend sterven er verontrustend veel jongeren in het verkeer. Alcohol is één van de grote killers. Het verhoogt het risico op een ongeval aanzienlijk. Bovendien is de combinatie met minder rijervaring een nog gevaarlijkere cocktail. Het is plichtsverzuim om daar niets aan te doen.

Nog een mythe die ontkracht mag worden: 'De maatregel viseert de verkeerde doelgroep, want het zijn de 40- en 50-plussers die te vaak dronken rijden.' In bijna alle leeftijdsgroepen drinken bestuurders zowat even veel, zo bleek vorig jaar nog uit een gedragsmeting van het BIVV bij meer dan 10.000 bestuurders.

Op Europees vlak is België een van de weinige landen waar nog geen strengere regelgeving voor onervaren bestuurders bestaat. Van 28 Europese landen is er slechts een handvol waar onervaren chauffeurs nog weg komen met 0,5 promille. De maatregel zou ook passen in de mentaliteitswijziging die er in ons land dringend nodig is. Drinken en rijden gaan gewoon niet samengaan. Geef je jonge bestuurders met deze maatregel na drie jaar dan geen vrijgeleide om onder invloed in de wagen te stappen? Absoluut niet. Want met deze maatregel bewerken we de groep die het hoogste risico vormt.

Waarom geen nultolerantie voor iedereen? In een ideale wereld zou er een nultolerantie op alcohol voor alle chauffeurs moeten gelden. Zonder de mogelijkheid om veel meer alcoholcontroles uit te voeren, heeft de invoering van een zero-limiet voor iedereen weinig zin – en zou ze er zelfs toe leiden dat er minder zware drinkers uit het verkeer gehaald worden.

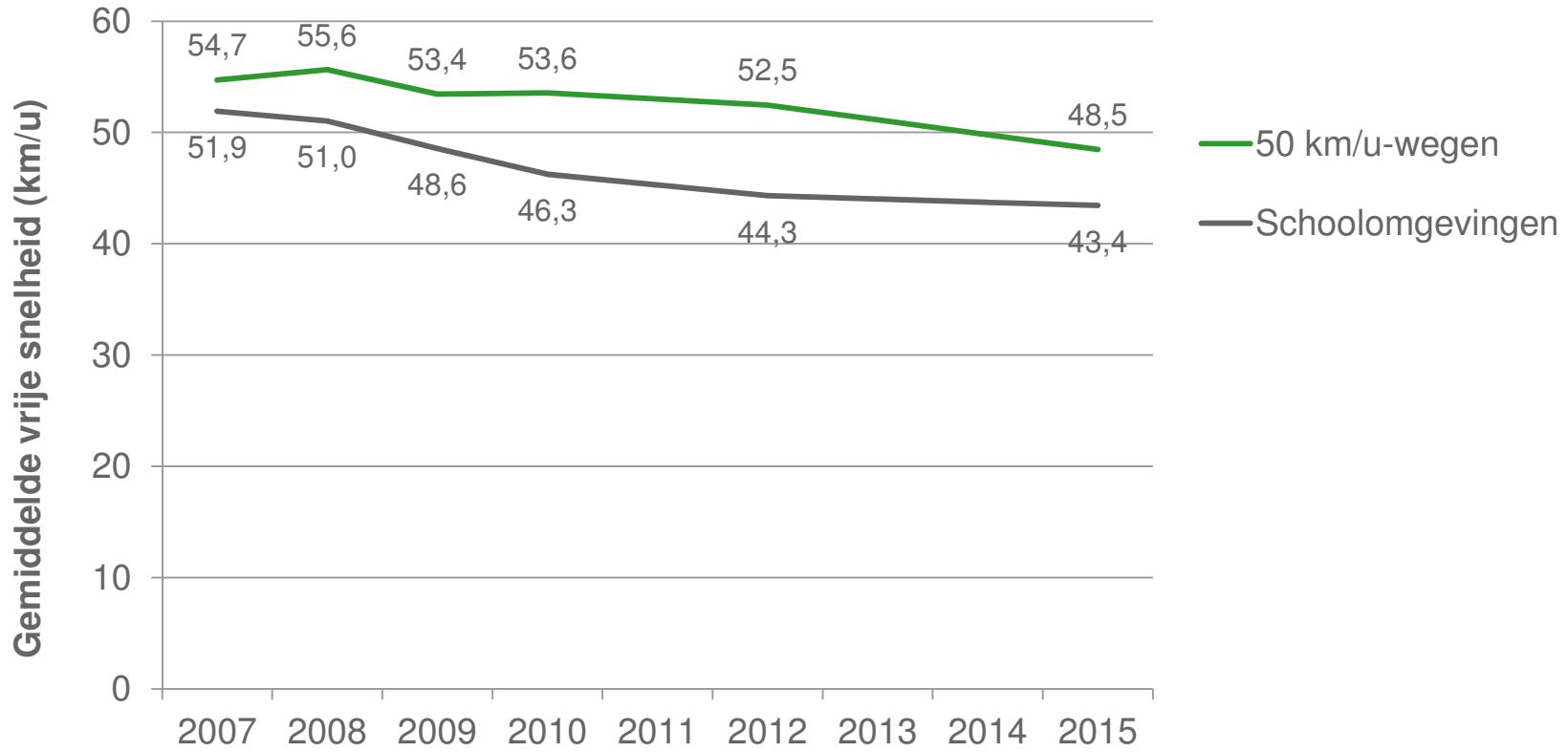
De maatregel die minister Bellot voorstelde werd vorig jaar aangekondigd op de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. En dat was geen kwestie van politiek, maar van wetenschap en statistiek. Er is voldoende bewijs dat de maatregel werkt. Als we de risico's willen beperken, is er geen enkele reden om deze maatregel niet in te voeren.

Karin Genbe
Gedelegeerd bestuurder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

SNELHEID

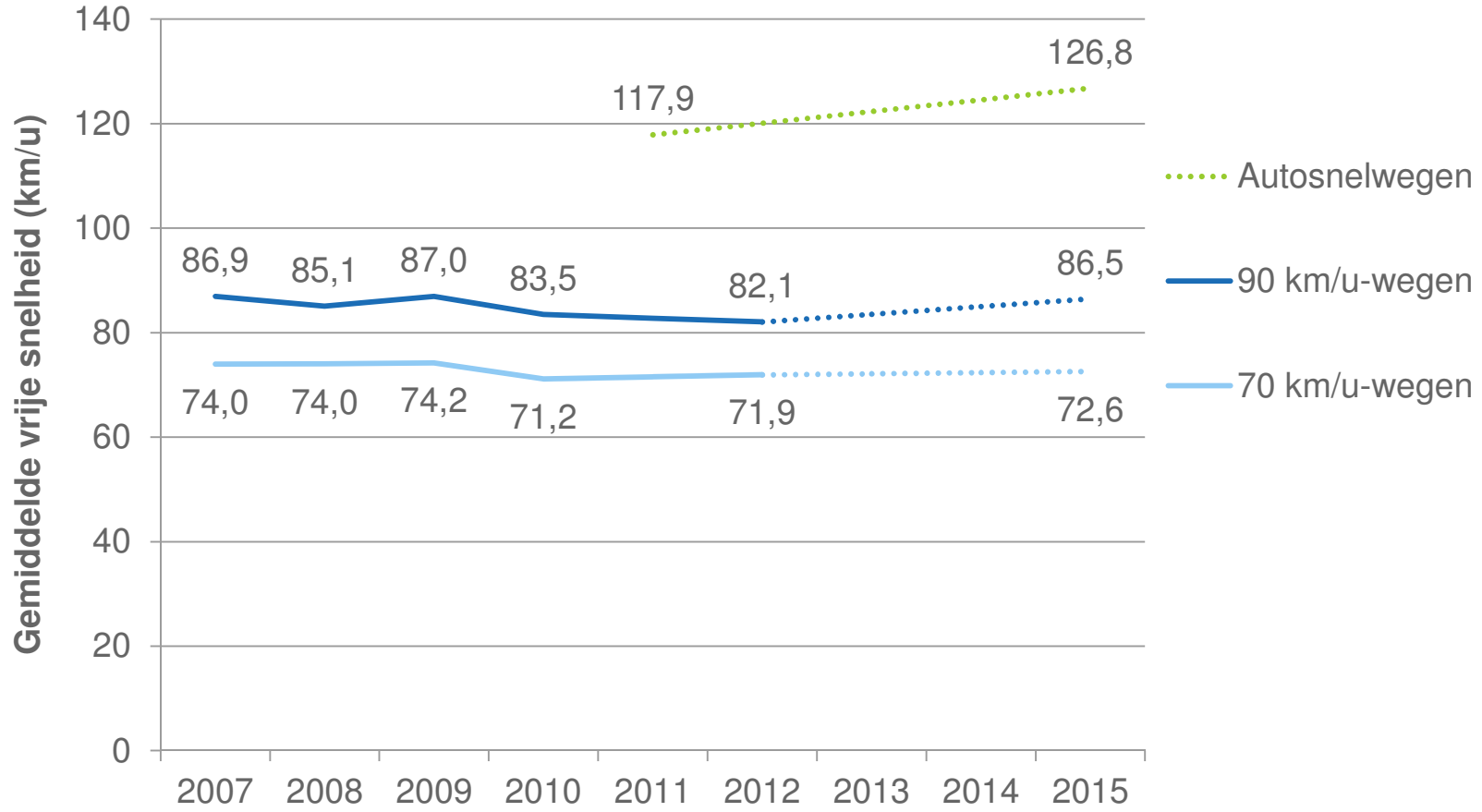
Bron: Attitudemeting – BIVV

Gemiddelde snelheid
op 30 km/u en 50 km/u wegen



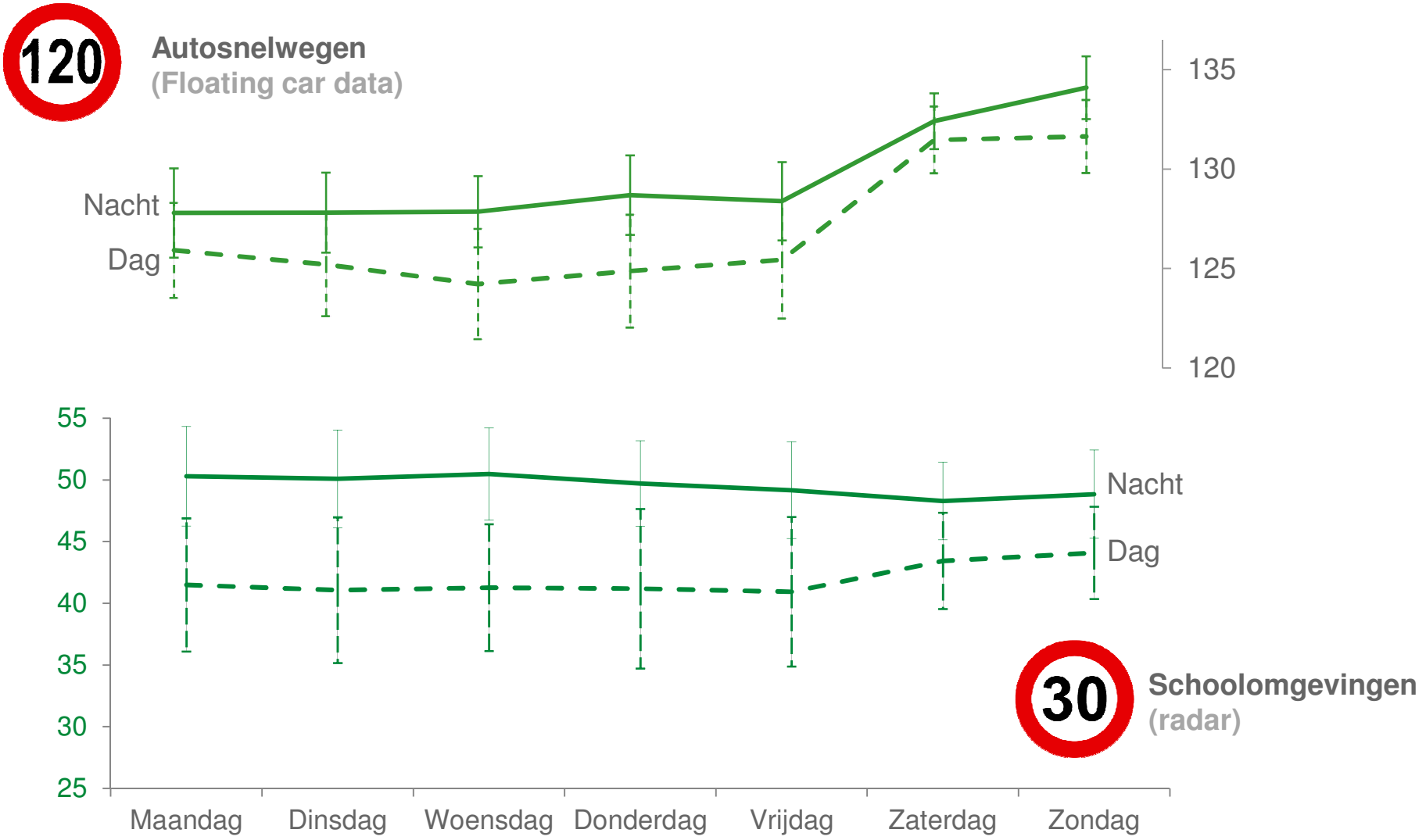
Bron: Gedragsmeting Snelheid – BIVV

Gemiddelde snelheid op 70, 90 en 120 km/u wegen



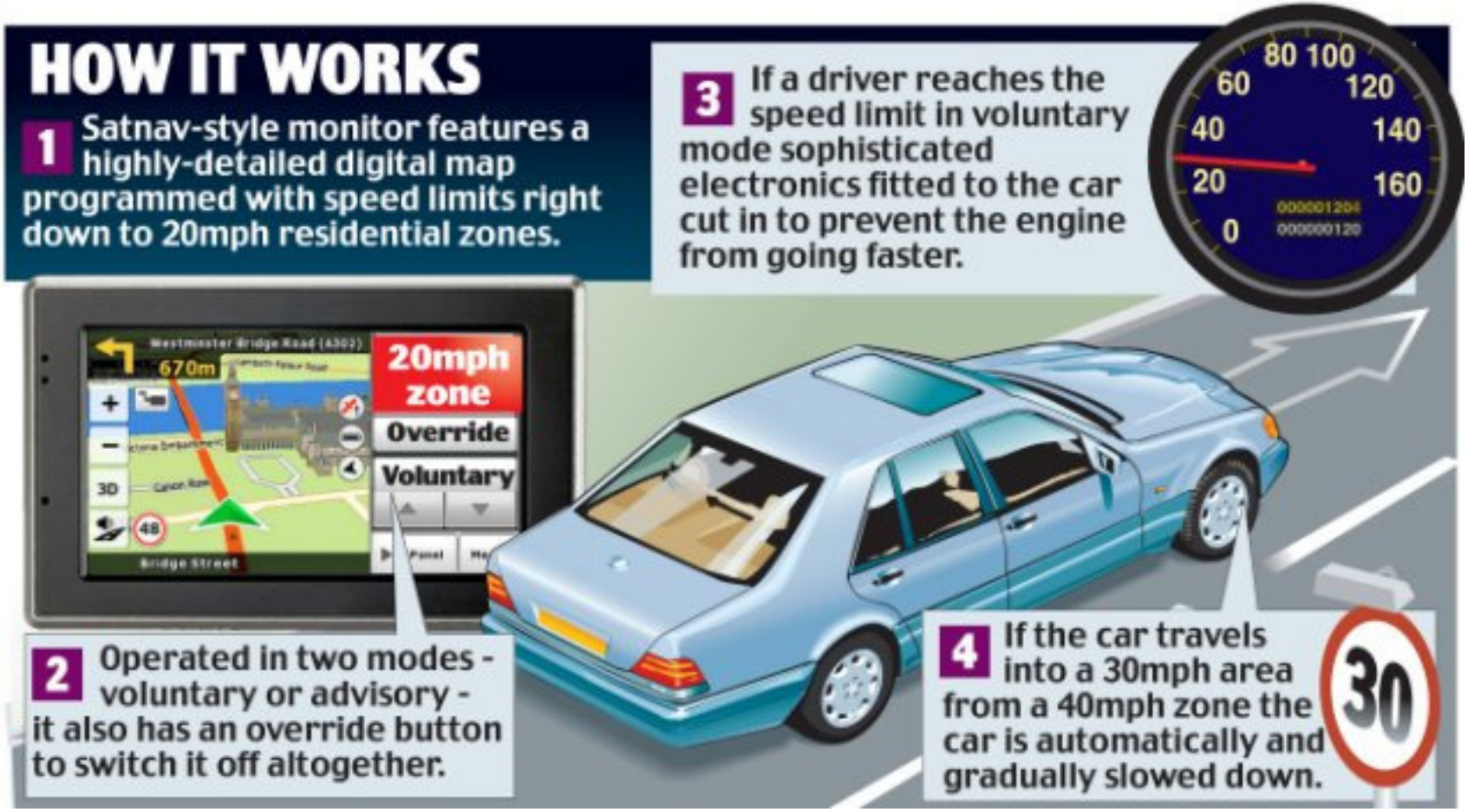
Bron: Gedragsmeting Snelheid – BIVV

Gemiddelde snelheid



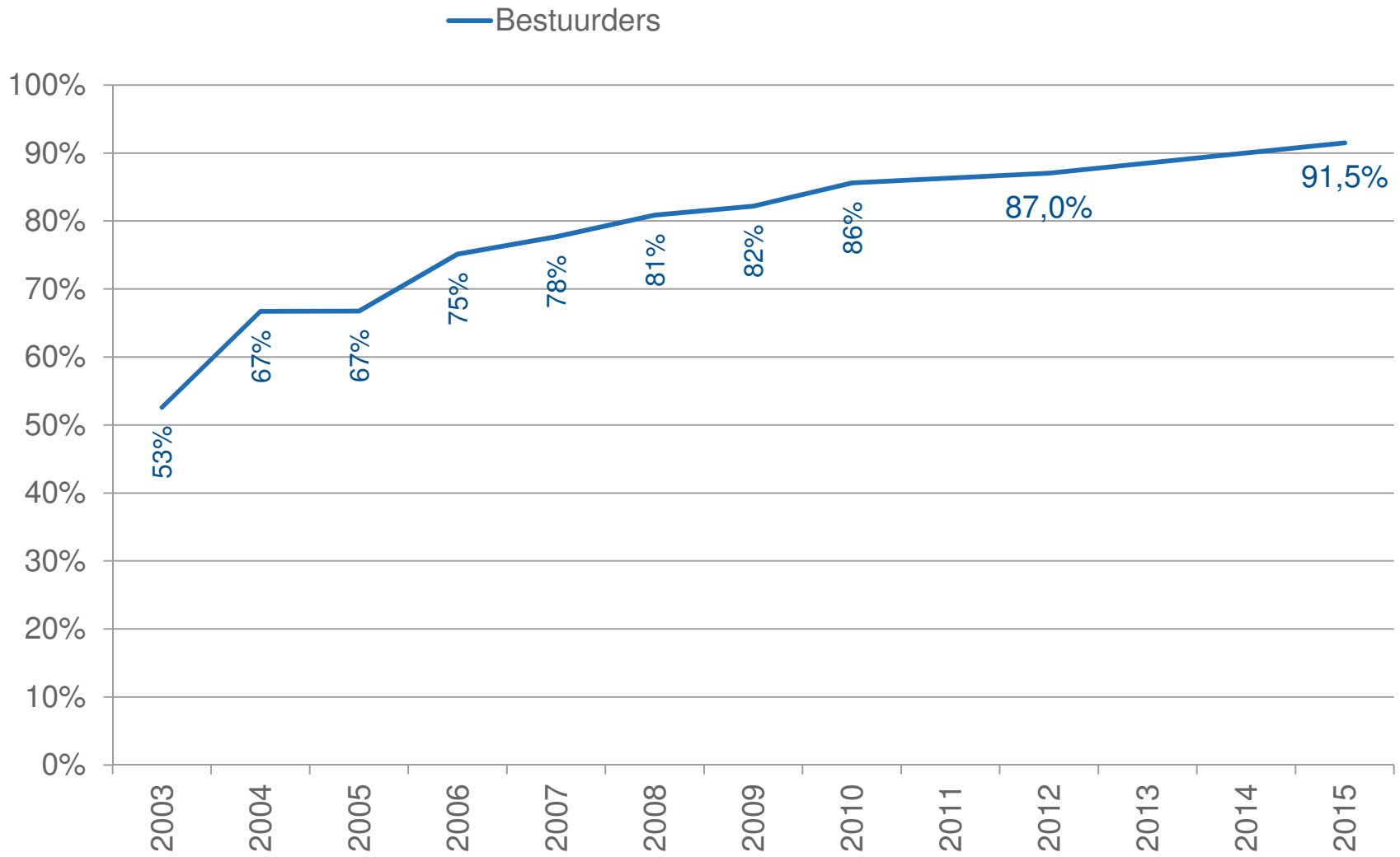
Bron: Gedragsmeting Snelheid – BIVV

Voorstel : Verplicht een intelligente snelheidsbegrenzer (ISA)



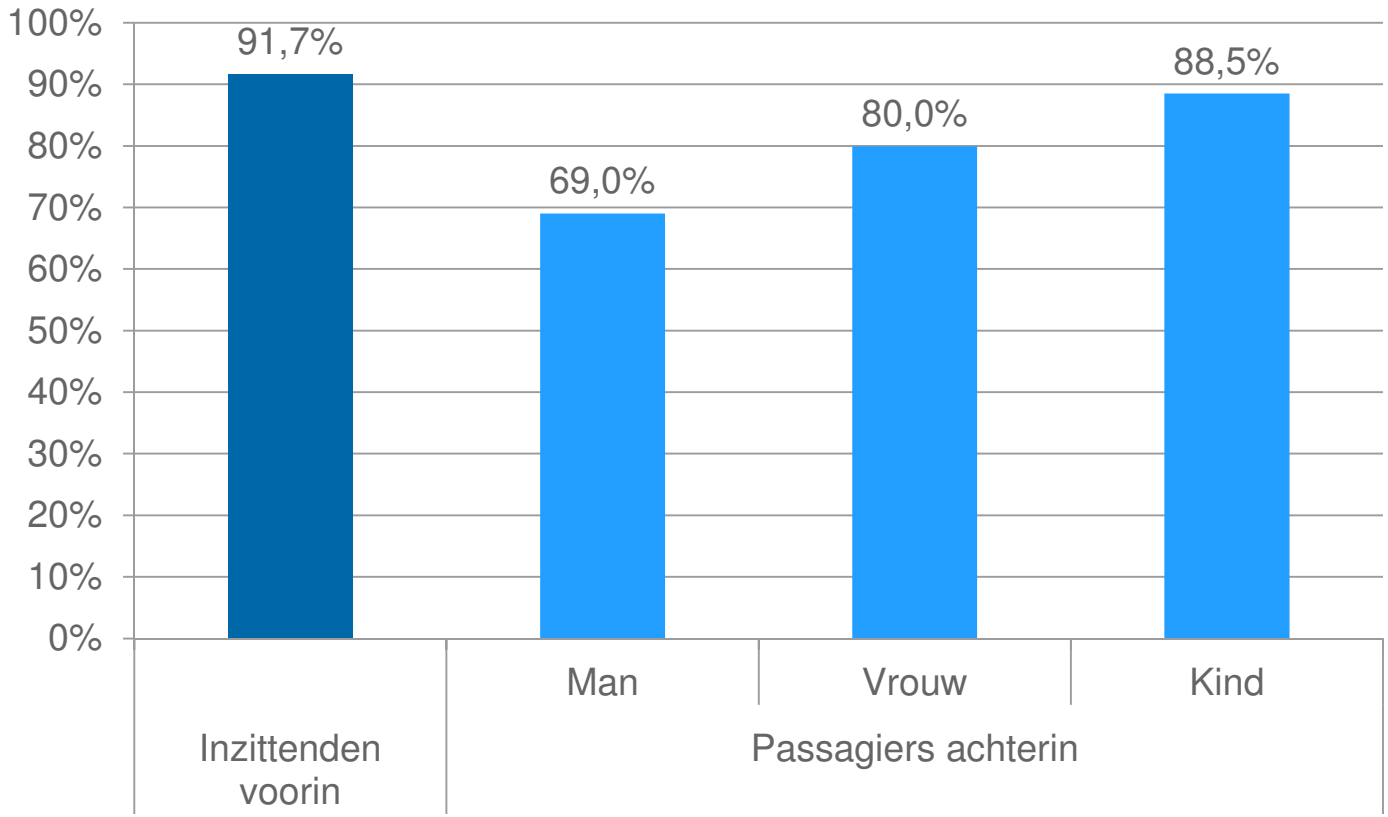
GORDELDRACHT

Evolutie gordeldracht vooraan



Bron: Gedragsmeting Gordel – BIVV

Gordeldracht achteraan (2015)



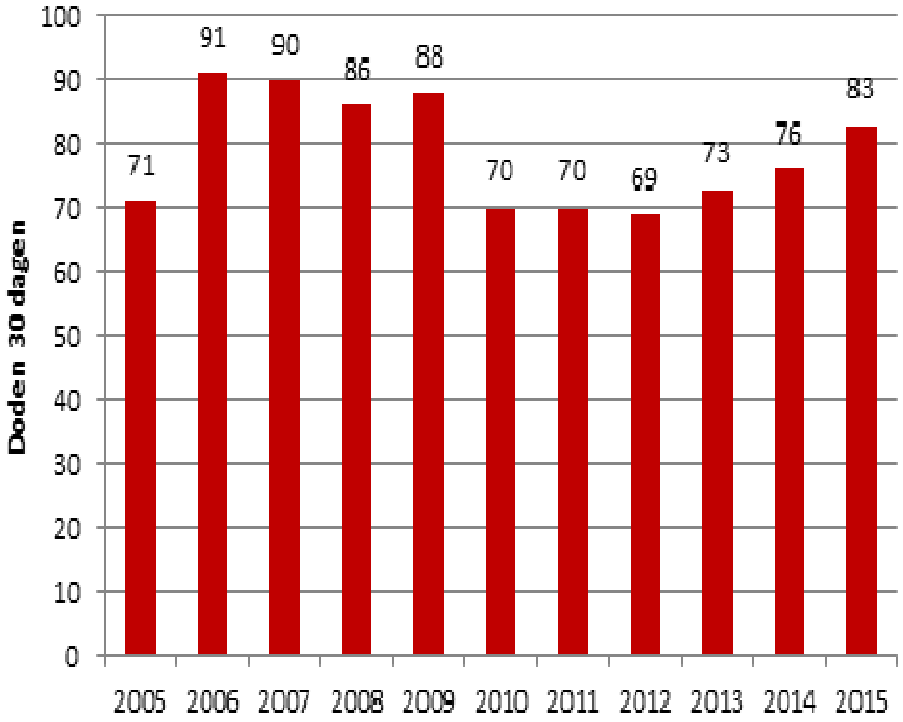
Bron: Gedragsmeting Gordel – BIVV

Voorstel: Verplicht gordelverklikkers achteraan

Fietsers en elektrische fietsers

Aantal geregistreerde fietsslachtoffers

Fietsdoden in België



Elektrisch fietsen is hot

- 1 op 8 fietsen is elektrisch en het aantal stijgt serieus!
- Gemiddelde afstand per week afgelegd met elektrische fiets is 31 km, met gewone fiets 18 km.

Enkele opvallende cijfers

- **14** doden met elektrische fietsers in 2015. 10 van hen zijn minstens 60 jaar. We vinden ook nog 510 gewonde elektrische fietsers. 264 van deze 510 zijn trouwens 60 plussers.

- Hoewel de registratie van ongevallen met elektrische fietsen al veel verbeterd is ten opzichte van 2014, staat ze momenteel nog steeds niet helemaal op punt. Waarschijnlijk zijn er nog een aantal gewonde fietsers in de tabellen die eigenlijk elektrische fietsers moeten zijn.

	gewone fiets	Fiets max 25km/u + 250W	Gemotoriseerd rijwiel 25km/u + 1kW	Speed pedelec 45km/u + 4kW	Bromfiets A	bromfietsB
Motortype	Geen	Enkel ondersteuning	Vooral trapondersteuning	Vooral trapondersteuning		
GVA	Neen	Neen	ja	Ja	Ja	Ja
Verzekering	Neen	Neen	Ja, indien autonoom	Ja, indien autonoom	BA motorv.	BA motorv.
Leeftijd	-	-	16j	16j	16j	16j
Rijbewijs	-	-	Neen	AM of B	neen	AM of B
kenteken	-	-	Neen	Plaat S-P	Ja Plaat S-A	Ja Plaat S-B
‘kwetsbare’ weggebruiker	Ja	Ja	Ja	Neen	Neen	neen
Helm	-			Fiets of bromfietshelm Beschermt slapen en achterhoofd CE EN1078	Bromfiets-helm	Bromfiets-helm
Verkeerswet	Fiets	Fiets	Fiets	Bromfiets	Bromfiets	bromfiets

Hoe gebeuren ongevallen?

- Eenzijdige ongevallen
- Tegen een obstakel rijden
- Openslaande portieren
- Dode hoekongevallen
- Oversteken
- Kruispunten
- In elkaar haken bij het naast elkaar rijden

Specifieke risico's bij elektrische fietsen

Bij elektrische fietsen worden bepaalde risico's groter omwille van:

- Hogere snelheid
- Sneller optrekken
- Hoger gewicht
- Langere remafstand
- Langere wielbasis = minder beweeglijkheid

Mogelijke oplossingen voor het probleem

- Bijna alle sensibilisering is gericht naar jongere fietsers, focus moet meer ook naar ouderen gaan (bv ouderen hebben ook dodehoekongevallen)

- Beschermende kledij: heupverstevigende broeken, fietshelm, airbag voor fietsers, driewielers…

- (Hoger) risico van elektrische fietsen? Weinig over bekend. Over het algemeen wel hogere snelheid→ oplossing: Cursus leren rijden met elektrische fiets?

Tips voor andere weggebruikers: autobestuurders

- Snelheidsmanagement+ weginrichting
- Handhaving
- Design van auto's is ook van belang: geen bull-bars, nieuwe technologie zoals zelfklevende motorkap en mobileye. Toekomst: zelfrijdende wagens. Ethische vraagstukken?
- inschatten van waar fietsers kunnen komen. Fietsen wordt populairder, ook in bv zomerseizoen. Moeten terug wennen aan de fietsers. Vooral anticiperen!

Samenvatting + bedenkingen

- Wat kan de fietser ‘verkeerd’ doen?
  - Alcoholgebruik
  - Fietsen aan verkeerde kant van de weg
  - Roodlicht negeren
  - Te kort op elkaar rijden in groep
  - Afgeleid zijn
  - Niet zichtbaar zijn of rijden zonder licht

Wegcode.be: heerlijk helder!

- *9.3.1. Behalve indien een gedeelte van de openbare weg voor hem is voorbehouden, moet de bestuurder niet zo dicht mogelijk bij de rechterrand van de rijbaan rijden op een rotonde.*

- **9.3.1.** Elke bestuurder die de rijbaan volgt moet zo dicht mogelijk bij de rechterrand daarvan blijven, behalve:
- op een plein;
- op een rotonde;
- om de aanwijzingen van de verkeersborden F13 en F15 op te volgen.

Wegcode.be: heerlijk helder!

Artikel 7. Algemene gedragsregels voor de weggebruikers

- *7.1. Elke weggebruiker moet de bepalingen in dit reglement naleven.*
- *Onverminderd de naleving van de bepalingen in dit reglement mag de bestuurder kwetsbaardere verkeersdeelnemers niet in gevaar brengen, met name wanneer het gaat om fietsers en voetgangers, inzonderheid wanneer het kinderen, bejaarden of personen met een handicap betreft.*
- *Hieruit volgt dat, onverminderd de artikelen 40.2 en 40ter, tweede lid, elke bestuurder dubbel voorzichtig moet zijn bij aanwezigheid van dergelijke kwetsbaardere weggebruikers, of wanneer hun aanwezigheid op de openbare weg kan voorzien worden, in het bijzonder op een openbare weg zoals gedefinieerd in artikel 2.38.*

- **7.1.** Elke weggebruiker moet de bepalingen in dit reglement naleven.
- De bestuurder mag kwetsbaardere verkeersdeelnemers niet in gevaar brengen.
- Hieruit volgt dat elke bestuurder extra voorzichtig moet zijn bij kwetsbaardere weggebruikers.
- De bepalingen van artikel 7.1 gelden niet voor het politie- en douanepersoneel wanneer hun opdracht het rechtvaardigt.

Wegcode.be: heerlijk helder!

Artikel 7. Algemene gedragsregels voor de weggebruikers

- *7.1. Elke weggebruiker moet de bepalingen in dit reglement naleven.*
- *Onverminderd de naleving van de bepalingen in dit reglement mag de bestuurder kwetsbaardere verkeersdeelnemers niet in gevaar brengen, met name wanneer het gaat om fietsers en voetgangers, inzonderheid wanneer het kinderen, bejaarden of personen met een handicap betreft.*
- *Hieruit volgt dat, onverminderd de artikelen 40.2 en 40ter, tweede lid, elke bestuurder dubbel voorzichtig moet zijn bij aanwezigheid van dergelijke kwetsbaardere weggebruikers, of wanneer hun aanwezigheid op de openbare weg kan voorzien worden, in het bijzonder op een openbare weg zoals gedefinieerd in artikel 2.38.*

- *9.3.1. Behalve indien een gedeelte van de openbare weg voor hem is voorbehouden, moet de bestuurder niet zo dicht mogelijk bij de rechterrand van de rijbaan rijden op een rotonde.*
- Het woord 'Rijkswacht' komt nog 6 keer voor in het verkeersreglement, terwijl het al bijna 17 jaar niet meer onder die naam bestaat.

Menselijk gedrag is verantwoordelijk voor 90% van alle verkeersongevallen!

Gedrag is echter niet onmogelijk te veranderen

Wat doet het BIVV?

- Wij praten met mensen.
- Wij proberen te achterhalen hoe ze denken.
- We kijken hoe ze rijden en geven hen advies.
- Wij weten wat er nodig is om hen veilig te laten rijden.

Wij werken aan gedrag.

“Ik drink voortaan geen druppel alcohol meer’

Gert Vanhoof, DI cursist ‘Rijden onder invloed van alcohol

Contactdetails

Karin Genoe
Afgevaardigd Bestuurder BIVV
GSM: +32 495 16 54 02
Email: Karin.Genoe@bivv.be

Stef Willems
Woordvoerder BIVV
GSM +32 473 85 59 44
Email: stef.willems@bivv.be

BIVV
Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel
www.bivv.be