



RENAAT LANDUYT
MINISTER VAN MOBILITEIT

PERSCONFERENTIE 24 APRIL 2006

Voorstelling van de campagne
“Verlies motorrijders niet uit het oog”
24/04/2006 – 07/05/2006



Renaat LANDUYT
Minister van Mobiliteit
Voorzitter van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

INLEIDING

De strategie voor veiliger verkeer levert stilaan resultaten op. Zo is het aantal verkeersdoden in ons land in 2004 met 4 % afgenomen tegenover het jaar voordien. Maar deze positieve evolutie geldt echter niet voor motorrijders – bij hen noteren we juist een stijging van het dodental.

Een en ander heeft te maken met de aanzienlijke stijging van het aantal motorrijders op onze wegen, én van het aantal gereden kilometers. Motorrijden wordt immers steeds populairder, zowel voor dagelijkse ritten als voor de vrije tijd. De minder gunstige cijfers zijn echter ook een weerspiegeling van de grote kwetsbaarheid van motorrijders in het verkeer.

De federale regering, de gewesten, het BIVV en de Motorcycle Council volgen deze evolutie op de voet en zetten zich in om de veiligheid van motorrijders samen met deze van de andere verkeersdeelnemers te verbeteren. De nieuwe sensibilisatiecampagne die we vandaag aan u voorstellen, kadert volledig in dit opzet.

MOTORRIJDERS ZIJN KWETSBAAR

Motorrijders zijn kwetsbaar in het verkeer, en dit op diverse fronten. Eerst en vooral zijn ze door hun compacte gestalte minder goed zichtbaar, ondanks het feit dat ze ook overdag met dimlicht rijden. Verder is een motor een evenwichtsvoertuig; bij een ongeval komen de rijder en eventuele passagier daardoor meestal ten val, wat de gevolgen van het ongeval ernstiger maakt. Tot slot ontbreekt het de motorrijder aan een beschermende carrosserie, zodat zijn lichaam bij een botsing of val alle klappen zelf moet incasseren.

Door hun grote kwetsbaarheid vallen er onder motorrijders relatief veel slachtoffers. In 2004 werden er bij motorrijders 137 doden geregistreerd, een stijging met 3% tegenover 2003 (133 doden). Deze stijging volgt weliswaar op een forse daling van het dodental in 2003 (-16%), maar het aandeel van de motorrijders in het totale aantal verkeersdoden is op 15 jaar tijd meer dan verdubbeld, van 5,4% in 1990 tot 11,8% in 2004 (zie bijlage 1).

Ook het aantal motoren is op die periode meer dan verdubbeld, van iets meer dan 139.000 in 1990 tot bijna 323.000 in 2004. Het aantal door motoren gereden kilometers is in dezelfde periode verdrievoudigd, van 0,35 miljard in 1990 tot 1,05 miljard in 2004.

De bijzondere kwetsbaarheid van motorrijders blijkt echter nog het duidelijkst wanneer we het aandeel van de motorrijders onder de verkeersdoden vergelijken met hun aandeel in het gemotoriseerde verkeer. In 2004 viel 11,8% van alle verkeersdoden onder motorrijders, terwijl ze slechts 1,1% van het totale verkeersvolume uitmaken...

De grote meerderheid van ongevallen met motorrijders betreffen botsingen met personenauto's. Daarbij liggen de verhoudingen voor beide partijen allerm minst gelijk. Als we de cijfers voor motorrijders en inzittenden van personenauto's vergelijken, dan merken we dat het relatieve risico van motorrijden zeer hoog ligt. Per afgelegde kilometer vallen bij motorrijders 14 keer meer doden dan bij inzittenden van personenauto's. Van alle categorieën weggebruikers zijn motorrijders dan ook het meest blootgesteld aan het risico op een dodelijk ongeval.

ONGEVALSOORZAKEN

Over de oorzaken van ongevallen met motorrijders is reeds heel wat onderzoek verricht. De bevindingen wijzen allemaal in dezelfde richting: de slechte waarneembaarheid van motoren is een belangrijk probleem, evenals het feit dat zowel motorrijders als automobilisten elkaars gedrag niet goed weten in te schatten.

Zichtbaarheid

Uit onderzoek blijkt dat ongevallen met motorrijders vaak gebeuren in situaties waarin de motorrijder voorrang heeft maar de andere weggebruikers (meestal automobilisten) de motorrijder niet of te laat opmerken. Bij de meeste ongevallen moest de motor zich wel in het gezichtsveld van de automobilist hebben bevonden, veel automobilisten waren wel langzamer gaan rijden en hadden rondgekeken of zelfs stilgestaan, maar toch had 70% van de automobilisten de motor niet of te laat opgemerkt. Soms ook schatte de automobilist het gedrag van de motorrijder verkeerd in. Overigens had van de motorrijders zo'n 70% de tegenpartij wel gezien, maar verwachtte daarvan geen probleem, zo concludeert de Nederlandse Stichting Wetenschappelijke Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).¹

Gelijkaardige cijfers worden vermeld in Britse en Franse studies.² Ook het Europese MAIDS-onderzoek bevestigt deze bevindingen.

Gedrag van de motorrijder

Ook onaangepast rijgedrag vanwege de motorrijder speelt een aanzienlijke rol in het ontstaan van ongevallen. Onderzoek van de SWOV wees uit dat binnen de bebouwde kom de helft van de motorrijders kort voor het ongeval sneller reed dan de limiet van 50 km/uur, 15% zelfs harder dan 100 km/uur. Buiten de bebouwde kom, op 80 km/uur-wegen, reed zo'n 40% sneller dan de limiet.³

Dit wordt bevestigd door Franse bevindingen.⁴ Bij een enquête bevestigde 69 % van de motorrijders dat "een motor besturen aanzet tot het nemen van grotere risico's dan het rijden met een auto", terwijl 65% van de motards zich ook bewust is van het feit dat ze meer risico's nemen. 62% van de bevroegden gaf toe de snelheidslimieten niet na te leven.

Het MAIDS-onderzoek wijst erop dat 37% van ongevallen te wijten was aan een fout van de bestuurder van de gemotoriseerde tweewieler, soms ook een gebrek aan vaardigheden om kritieke omstandigheden het hoofd te bieden. 73% van de gemotoriseerde tweewielers probeerde op het laatste nippertje een botsing te vermijden, 1 op 3 verloor daarbij de controle over het stuur.

Volgens het INRETS hebben motorrijders de neiging om de limieten van hun voertuig én van de infrastructuur te verkennen (optrekken in bochten, remcapaciteit tot het uiterste

¹ Vis, A.A., De onveiligheid van motorrijden nader bekeken; Een beschrijving van de aard en omvang van het probleem. SWOV, Leidschendam, 1995.

Van Kampen & Schoon, SWOV Rapport R-2002-5, SWOV, Leidschendam, 2002.

² David D. Clarke, Pat Ward, Craig Bartle, Wendy Truman, In-depth study of motorcycle accidents. Road Safety Report No. 54, Department for Transport, London, November 2004.

Accidents de deux-roues à moteur, vers une meilleure compréhension grâce aux scénarios d'erreur, INRETS, Arceuil, novembre 2002

³ Vis, A.A., op.cit.

⁴ Enquête door IFOP in opdracht van la Sécurité routière, april 2004, waarbij uit een representatief staal van 6 267 personen 527 bestuurders van gemotoriseerde tweewielers werden ondervraagd.

benutten,...). Zo ontnemen ze zichzelf nagenoeg elke marge om bij een onvoorziene gebeurtenis te kunnen reageren.

Interactieproblemen

Ongevallen tussen motorrijders en autobestuurders zijn vaak terug te brengen tot wederzijdse inschattingsfouten, en de manier waarop beide groepen verkeersdeelnemers met elkaar interageren.⁵ Inschattingsfouten van motorrijders en automobilisten zijn complementair. Over het algemeen zijn motorrijders te optimistisch over hun vaardigheid om te anticiperen en de situatie onder controle te houden.

Daartegenover staat dat veel automobilisten zelf geen ervaring hebben met het besturen van een motor, en zich daardoor ook weinig bewust zijn van de specifieke risico's die motorrijders lopen. Dit gebrek aan kennis en aandacht kan leiden tot situaties waarin de automobilist de motorrijder in gevaar brengt zonder er zich van bewust te zijn. Het MAIDS-onderzoek bevestigt trouwens dat automobilisten die ook een motorrijbewijs hebben, minder geneigd zijn om motorrijders over het hoofd te zien.

Volgens de onderzoekers van het INRETS beseffen ook motorrijders onvoldoende dat ze zichzelf in gevaar brengen, bijvoorbeeld door snel op te trekken in situaties waarin de anderen hen onvoldoende kunnen zien omdat ze zich achter andere auto's, verkeersborden enz. bevinden. Automobilisten verwachten vaak niet dat er tussen de andere voertuigen plots een motorrijder kan opduiken en zijn totaal verrast als dat gebeurt.

Infrastructuur

Een klein percentage ongevallen blijkt te wijten aan de slechte staat van de weg (4% volgens het MAIDS-onderzoek).⁶ Een studie van het Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (Ceesar) in het kader van het RIDER-project (Recherche sur les accidents impliquant un deux-roues motorisé) vermeldt gladheid (wegmarkeringen, riooldeksels,...) en instabiliteit (weg in slechte staat, ribbelstroken,...) als belangrijkste problemen.⁷ Bij een valpartij kunnen allerlei obstakels (palen, verkeersborden, bomen,...) de gevolgen aanzienlijk verergeren. Ook vangrails vormen een aanzienlijk gevaar. Kortom, het concept van de "forgiving road", de weg die zodanig is opgevat dat de gevolgen van een ongeval zoveel mogelijk worden beperkt, is op dit ogenblik nog veraf voor de gemotoriseerde tweewielers.

⁵ Accidents de deux-roues à moteur, vers une meilleure compréhension grâce aux scénarios d'erreur, Inrets, novembre 2002

⁶ MAIDS (Motorcycle Accidents In Depth Study), een onderzoeksproject van de Europese vereniging van motorfietsfabrikanten ACEM met de steun van de Europese Commissie, waarin de omstandigheden van in totaal 921 ongevallen met gemotoriseerde tweewielers, inclusief bromfietzers, aan een diepgaande analyse werden onderworpen.

⁷ Amans, B., Moutreuil, M., Projet RIDER. Rapport final, CEESAR, avril 2005

MAATREGELEN

De veiligheid van motorrijders kan op een aantal zeer concrete punten worden verbeterd. Afgaande op de ongevallenanalyse is het logisch dat deze verband houden met het verbeteren van de zichtbaarheid, de voertuigbeheersing en het verkeersgedrag van motorrijders, maar ook met de manier waarop automobilisten en motorrijders met elkaar interageren.

Zichtbaarheid en opvallendheid

Andere weggebruikers moeten motorrijders beter kunnen opmerken. Voor een deel kan dat worden bevorderd via voorlichting en opleiding van automobilisten, zodat die meer bedacht zijn op de aanwezigheid van motorrijders. Deze campagne is daarvan een goed voorbeeld.

Anderzijds kunnen motorrijders zelf ervoor zorgen dat ze beter worden opgemerkt door op twee derden van de breedte van de rijstrook te rijden. Een motorpak en –helm in opvallende kleuren en voorzien van retroreflecterend materiaal dragen uiteraard ook bij tot een betere zichtbaarheid.

Veiliger rijgedrag

Motorrijders moeten er steeds op bedacht zijn dat ze door de anderen niet (dadelijk) worden gezien. Defensief en anticiperend rijden is dus de boodschap. Dat betekent concreet: snelheid matigen bij het naderen van kruispunten, anticiperen op gevaarlijke situaties en onvoorzien gedrag van anderen. Anderzijds moeten ook autobestuurders beseffen dat ze motorrijders (letterlijk) niet uit het oog mogen verliezen.

In kritieke situaties de juiste noodmanoeuvres (uitwijken, noodstop,...) correct kunnen uitvoeren is een andere vereiste. Deelnemen aan een rijvaardigheidsscreening om zich bewust te worden van de eigen mogelijkheden en beperkingen, en een behendigheidscursus volgen zijn in dit verband zeer aan te raden. Dit geldt overigens niet alleen voor beginnende motorrijders, maar bijvoorbeeld ook voor zij die de motor slechts in de zomermaanden van stal halen.

Vaak zie je ook motorrijders die tussen de file door rijden. Voor alle duidelijkheid: tussen de file rijden is enkel toegelaten bij stilstaand verkeer, en houdt steeds risico's in vanwege de beperkte zichtbaarheid (dode hoek in de spiegel van auto's en vooral vrachtwagens). Rij in ieder geval nooit sneller dan 10 à 15 km per uur, en voeg terug in van zodra de file zich in beweging zet.

Persoonlijke bescherming

Nagenoeg alle motorrijders dragen een helm, maar de gevolgen van een ongeval kunnen verder worden beperkt door het dragen van beschermende kleding – ook voor korte ritten en bij zomers weer. Een degelijke motorvest en -broek, beschermende handschoenen en laarzen zijn een must voor iedere zichzelf respecterende motard.

Beveiligen van de weginfrastructuur

De factor infrastructuur is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders, dus de gemeenten en gewesten. Zowel bij het ontwerp, de inrichting als het onderhoud van wegen kunnen zij ervoor kiezen om meer aandacht besteden aan de noden van motorrijders en hun specifieke kwetsbaarheid. De filosofie achter het "forgiving road"-concept dient ook voor motorrijders te worden doorgetrokken, want op dit vlak is er nog veel ruimte voor verbetering.

Speciaal ten behoeve van de wegbeheerders heeft het BIVV trouwens een brochure gepubliceerd die hen de nodige informatie geeft om de veiligheid van motorrijders via de weginrichting actief te verbeteren.

Sensibilisatiecampagne

De sensibilisatiecampagne die vandaag van start gaat, speelt in op het onveiligheidsgevoel van de motorrijders, zonder dat de automobilisten met de vinger worden gewezen. De aanpak van deze campagne is bewust niet agressief, maar benadrukt het gedrag dat van elke weggebruiker gewenst wordt. De boodschap is positief, niet moraliserend en humoristisch.

De campagne bestaat uit een affiche met de niet mis te begrijpen slogan “Verlies motorrijders niet uit het oog”, en een tv-spot rond dezelfde thematiek. De affiche hangt nog tot 7 mei langs het hoofdwegennet, en een versie in klein formaat waarvan meer dan 20.000 exemplaren worden verspreid naar openbare gebouwen, jeugdhuisen, culturele centra, bedrijven,... De tv-spot wordt uitgezonden op één en Canvas Nederlandstalige kant. De Franstalige versie is te zien op la Une, la Deux, RTL-TVi en de Duitstalige op BRF.

De campagne wordt verder ondersteund door een folder en een brochure die beiden tot stand kwamen in samenwerking met de Motorcycle Council. De folder “*Automobilist, ken je de motorrijders?*” leert motorrijders en automobilisten elkaar beter kennen en geeft tal van veiligheidstips. De brochure “*Open vizier op veilig motorrijden*” geeft motorrijders alle informatie om veilig met de motor te rijden: de uitrusting, stuurtechnieken, tips voor defensief rijden, de meest voorkomende gevaarlijke situaties, gedrag in files, adressen van rijbischolingscentra, enz.

BESLUIT

De veiligheid van motorrijders hangt af van diverse factoren. Naast intrinsieke eigenschappen, zoals het gebrek aan een beschermend omhulsel, speelt vooral de zichtbaarheid en de interactie tussen motorrijders en automobilisten in het verkeer een rol.

Daarom willen we met deze campagne autobestuurders aansporen om meer aandacht te besteden aan gemotoriseerde tweewielers, en motorrijders bewust maken van hun kwetsbaarheid. De campagne zet zowel motorrijders als automobilisten aan om meer rekening te houden met elkaar en zo meer veiligheid te scheppen voor iedereen.

BIJLAGE 1 – Evolutie van de verkeersveiligheidsindicatoren voor motorrijders en inzittenden van personenauto's – 1990-2004

(Bron: Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie, FOD Economie; verwerking: BIVV)

	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2004/1990
Motorrijders								
Doden 30 dagen	106	116	118	147	159	133	137	29,2%
Ernstig gewonden	899	1.039	872	824	991	978	724	-19,5%
Aantal motoren (op 1 augustus)	139.174	200.258	277.838	293.630	305.510	319.480	322.762	131,9%
Aantal afgelegde voertuigkilometers (in miljard)	0,35	0,95	1,02	1,02	1,05	1,05	1,05	200,0%
Aantal doden per 1000 motoren	0,76	0,58	0,42	0,50	0,52	0,42	0,42	-44,3%
Aantal doden per miljard voertuigkilometers	303	122	116	144	151	127	130	-56,9%
Aandeel doden 30 dagen tov totaal voor alle weggebruikers (%)	5,4%	8,0%	8,0%	9,9%	11,8%	10,9%	11,8%	119,6%
Aandeel motoren tov totaal voertuigenpark (%)	3,0%	3,9%	4,8%	5,0%	5,2%	5,3%	5,3%	75,8%
Aandeel vkm afgelegd door motoren tov totaal verkeersvolume (%)	0,5%	1,2%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	126,5%
Inzittenden personenauto's								
Doden 30 dagen	1.176	928	922	899	809	743	714	-39,3%
Ernstig gewonden	10.041	7.386	5.701	5.100	4.403	4.094	3.601	-64,1%
Aantal personenauto's (op 1 augustus)	3.864.159	4.273.451	4.678.376	4.739.850	4.787.359	4.820.868	4.874.426	26,1%
Aantal afgelegde voertuigkilometers (in miljard)	59,89	67,68	75,75	76,98	77,99	78,31	78,31	30,8%
Aantal doden per 1000 personenauto's	0,30	0,22	0,20	0,19	0,17	0,15	0,15	-51,9%
Aantal doden per miljard voertuigkilometers	20	14	12	12	10	9	9	-53,6%
Aandeel doden 30 dagen tov totaal voor alle weggebruikers (%)	60%	64%	63%	60%	60%	61%	61%	3,1%
Aandeel personenauto's tov totaal voertuigenpark (%)	84,1%	83,2%	81,6%	81,2%	81,0%	80,6%	80,4%	-4,4%
Aandeel vkm afgelegd door personenauto's tov totaal verkeersvolume (%)	85,2%	84,3%	84,1%	84,2%	84,1%	84,1%	84,1%	-1,3%
Alle weggebruikers								
Doden 30 dagen	1.976	1.449	1.470	1.486	1.353	1.216	1.163	-41,1%
Ernstig gewonden	17.479	12.717	9.847	8.949	8.230	7.978	6.850	-60,8%
Totaal voertuigenpark (op 1 augustus)	4.594.058	5.136.342	5.735.034	5.836.594	5.913.747	5.980.429	6.061.825	31,9%
Totaal aantal afgelegde voertuigkilometers (in miljard)	70,28	80,26	90,04	91,47	92,68	93,08	93,08	32,4%