

Freddy Verhaegen

Defensief autorijden



Verkeersopvoeding
& Mobiliteitsadvies
Freddy Verhaegen bvba

Defensief rijden is aan
te leren aan alle leeftijden.

Met V&M, samen veilig
op de weg!

Inhoud

Hoofdstuk 1 - Defensief autorijden, hoe doe je dat concreet? . . . 1

Algemeen	1
1.1 HET VERMIJDEN DAT JE ZELF FOUTEN BEGAAT.	1
1.1.1 De fase voor het rijden (voor de eigenlijke verkeersdeelname).	2
Algemeen	2
Het onderhoud van je voertuig is zeer belangrijk.	2
De kennis van een voertuig en je voertuig	3
Zichtbaarheid en haar belemmering	3
Alcoholgebruik	3
Wat doet alcohol met ons ?	4
Wanneer raken wij die alcohol terug kwijt ?	5
Een voorbeeld :	6
Uitgaan, drinken en... thuiskomen	7
Concrete maatregelen	8
1.1.2 Fase tijdens het rijden (deelnemen aan het verkeer).	9
Technische beheersing van het voertuig.	9
Onvoorspelbaar verkeersgedrag	9
Concentratie achter het stuur	9
Agressief rijgedrag	10
Defensieve snelheidskeuze	10
De snelheidskeuze	10
Inhalen van verloren tijd	11
Remafstanden	12
De reactietijd.	12
De reactietijd is dus beïnvloedbaar !	13
De remafstand.	13
Stopafstand	14
Veilige tussenafstand tot je voorligger	15

Nieuwe remsystemen.	15
Tijdelijke en permanente factoren bepalen onze snelheidskeuze.	15
De uitzichtlengte.	17
Bewust omgaan met de uitzichtlengte, of een defensieve snelheidskeuze.17	
Grote snelheidsverschillen leiden tot meer ongevallen	20
De relatie tussen het informatieverwerkingssysteem en de gevoerde snelheid	20
Conclusie	22
1.1.3 De fase na het rijden (na de verkeersdeelname).	22
1.2 HERKENNEN VAN BEPERKTHEDEN VAN ANDERE WEGGEBRUIKERS	23
Algemeen	23
1.2.1 Kinderen in het verkeer	23
Het denkkader van het kind	24
Welke zijn nu de meest voorkomende ongevallen.	25
Wat kunnen we concreet doen ?	27
1.2.2 Ouderen in het verkeer.	27
Een kijk op de problematiek	27
Oorzaken van deze grotere onveiligheid	28
Samenvattend kunnen we het volgende stellen :	29
OUDER WORDEN	29
1.3 HERKENNEN VAN MINDER GUNSTIGE RIJOMSTANDIGHEDEN	30
Algemeen	30
1.3.1 Slecht weer	30
1.3.2 Gevaarlijke plaatsgesteldheid	31
1.3.3 Beperking van de zichtbaarheid	31
1.3.4 Verminderde aandacht	32
1.4 VERDEDIGINGSTECHNIEKEN	33
Algemeen	33
1.4.1 Actief verdedigen	33
Remtechniek	33
Verdediging tegen kop - staart aanrijding.	34
Verdediging tegen frontale aanrijding	35

Verdediging tegen zijdelingse aanrijding	35
1.4.2 Passief verdedigen	36
Dragen van de autogordel	36
Gebruik van de verlichting	39
1.5 RISICO'S HERKENNEN EN VOORZIEN	40
Algemeen	40
1.5.1 Risico's vermijden	40
1.5.2 Verkeersinzicht in praktijk gebracht	42
1.6 PRAKTISCHE TOEPASSING VAN HET DEFENSIEF AUTORIJDEN	44
1.7 RIJ DEFENSIEF, ONTHOUD!.....	47

Hoofdstuk 2 - Defensief of wettelijk - een dilemma? 49

Algemeen	49
2.1 DEFENSIEF RIJDEN OF HET VOLGEN VAN DE WEGCODE	49
Plaats op de rijbaan	51
Veranderen van richting	52
Inhalen	52
Snelheid	53
Conclusie	54

Hoofdstuk 3 - Defensief rijden, kan je dat leren? 55

Algemeen	55
3.1 DE RIJOPLEIDING	55
De huidige rijopleiding toegelicht	55
Leren sturen	56
Theoretisch examen	58
Praktisch examen	58
3.2 EEN VERBETERDE RIJOPLEIDING MOET KUNNEN	59
Inhoud van een verbeterde opleiding	59

3.3 LEREN DEFENSIEF AUTORIJDEN	60
--------------------------------------	----

Conclusie	60
-----------------	----

Hoofdstuk 4 - Defensief autorijden, kan dat nog?..... 62

Algemeen	62
----------------	----

Een kijk op de problematiek.....	62
----------------------------------	----

4.1 DEFENSIEF AUTORIJDEN IN DE PRAKTIJK

4.1.1 Steeds drukker wordend verkeer	63
--	----

4.1.2 Agressie in het verkeer	64
-------------------------------------	----

4.2 VERKEERD EN GEVAARLIJK RIJGEDRAG BESTRIJDEN, DEFENSIEF RI- JDEN PROMOTEN.....

De grootte van de beloning ?.....	66
-----------------------------------	----

Individueel of collectief belonen ?	66
---	----

Tijdstip van de beloning ?	67
----------------------------------	----

4.2.1. Maatregelen door de overheid te nemen	67
--	----

Hoofdstuk 5 - Slotwoord

Defensief autorijden, hoe doe je dat concreet?



Algemeen

Het bewust en verantwoord defensief autorijden kan je niet zomaar leren door het concreet gestalte geven van enkele nogal plaatsgebonden voorbeelden.

Belangrijker is dat iemand een bepaalde verkeerssituatie leert herkennen en catalogeren, en dan een keuze gaat maken op welke manier hij hier defensief kan ingrijpen.

Een voorbeeld hiervan zou de snelheidskeuze kunnen zijn, waarom kies je op één en dezelfde weg de ene keer voor 90 km/u en de andere keer voor 50 km/u? In de context van dit voorbeeld zal het defensief rijden worden behandeld (aangeleerd) door het begrip snelheidskeuze uitvoerig te behandelen, zodat je bewust kan kiezen voor een bepaalde snelheid, wetende wat de mogelijke consequenties kunnen zijn.

Ik vermoed dat je hiervan meer zal leren dan dat ik formuleer dat je in de bebouwde kom niet meer mag rijden dan 50 km/u, omdat de wetgever het zo zegt, en omdat de kans op een ongeval hier groter is, en omdat, en omdat... .

Bijgevolg kan je in de defensieve rijstijl een aantal onderverdelingen maken, met name :

- Vermijden dat je zelf fouten begaat.
- Rekening te houden met het gedrag en de beperkte mogelijkheden van de andere weggebruikers.
- Rekening houden met ongunstige rijcondities.
- Risico's herkennen en voorzien.
- -erdedigingstechnieken kennen en toepassen.

1.1 HET VERMIJDEN DAT JE ZELF FOUTEN BEGAAT.

Het is ergens logisch dat de eerste stap in een defensief rijgedrag van jezelf zal moeten komen. Probeer vooral hierbij eens objectief te oordelen over je huidige rijstijl.

Zo zal het misschien best mogelijk zijn dat je dagelijks onbewust vrij zware fouten maakt. Het is immers zo dat niet iedere fout telkens per definitie tot een ongeval leidt en gelukkig maar ook. Toch vergroot je gevoelig je kans dat het wel eens ernstig zou kunnen misgaan. De hierna volgende bijdrage wil je hier attent op maken.

Het vermijden van zichzelf schuldig te maken aan bepaalde fouten, kan je in principe in drie fasen van je rijproces verdelen.

1.1.1 De fase voor het rijden (voor de eigenlijke verkeersdeelname).

Algemeen

Het is best mogelijk dat je zelfs voor je effectief deelneemt aan het verkeer je reeds ernstige fouten maakt, waardoor je kans op een ongeval in je verdere rijproces zal toenemen. Het gebruik van alcohol is hier een frappant voorbeeld van.

Stel je je wel eens de vraag of je te maken verplaatsing wel altijd met de auto moet? We staan er meestal niet bij stil, en toch kan het soms anders. Soms dient de verplaatsing helemaal niet gemaakt. Denken we hierbij aan telecommunicatie. Of kan men voor een alternatief vervoermiddel kiezen. Het openbaar vervoer, dat in verhouding tot de auto veiliger is, de eigen benenwagen, de fiets mits de nodige voorzieningen... .

Door de verkeersregels en –voorschriften te kennen en ze naar best vermogen toe te passen, krijg je een systeem van rechten en plichten, waardoor we elkaars vrijheid kunnen respecteren.

Een defensief autobestuurder is een bestuurder die zich houdt aan de plichten die er zijn voor te verlenen of te geven. Hij zal er zich ten volle van bewust zijn dat rechten moeten gekregen worden. Hij zal deze bijgevolg als doordacht chauffeur niet kost wat kost proberen af te dwingen, waardoor gevaarlijke situaties zullen ontstaan.

De basisgedachte hierachter is immers het ten alle tijden vermijden van een ongeval. Wie daarbij nu juist in de fout gaat is hierbij van ondergeschikt belang.

Denken we hierbij aan voorrang van rechts, die gegeven wordt, niet gepakt... . Iemand die rijdt met de gedachte, ik heb voorrang en ik dwing deze kost wat kost af, wel die botst met zekerheid ! Niet dat men het recht niet heeft om deze te verkrijgen, maar dan op een zodanige wijze dat je zelf nog veilig kan stoppen, indien het andere voertuig zijn plichten niet (en veelal niet meer kan !) nakomt.

Het onderhoud van je voertuig is zeer belangrijk.

Eveneens een belangrijke fout is je auto zo te verwaarlozen dat hij de functies niet meer vervult waarvoor hij bestemd is. Wanneer je voertuig bijvoorbeeld technisch niet in orde is kan dit nare gevolgen hebben. Denken we hierbij bijvoorbeeld aan defecte lichten, remmen, motor die juist stilvalt bij het oversteken van een kruispunt, versleten banden, enz.

Zo kan een defecte koplamp zeer drastische gevolgen hebben. Wanneer een andere weggebruiker je zou verwarren met een motorrijder, en aldus denken dat je veel minder breed bent, is een mogelijke aanrijding niet ondenkbeeldig.

Controle van de achterverlichting van je voertuig kan gemakkelijk gebeuren door bij duisternis dicht tegen een vaste wand (muur, garagepoort) aan te rijden, waardoor je de reflectie van je achterlichten goed kan zien, en eventueel ook de stoplichten en de richtingsaanwijzers kan testen.

De kennis van een voertuig en je voertuig

Wanneer je regelmatig verandert van voertuig of hetzij sporadisch een voertuig van een kennis gebruikt, doe je er best aan om even de tijd te nemen om de bediening van het voertuig te leren kennen alvorens te vertrekken. Wacht hier niet mee totdat je reeds in het verkeer zit, dan kan het al te laat zijn.

Een voorbeeld kan zijn dat je plotseling een andere weggebruiker dient te waarschuwen om een ongeval te voorkomen, wanneer je dan pas op zoek moet naar het claxon, zou het wel eens te laat kunnen zijn ! Idem wanneer je plotseling dringend wat achteruit dient te rijden, en de achteruitrijstand maar niet kunt vinden... .

Zichtbaarheid en haar belemmering

Het belang van het kunnen zien en waarnemen moeten we hier niet meer verantwoorden. Breng deze niet in het gedrang door allerlei overbodige gadgets, zoals poppetjes, gigantische stickers, reclameafiches en zo meer. Vuile ruiten, aangevroren ruiten, zijn al evenmin positief. Let op wanneer er regelmatig wordt gerookt in het voertuig, waarbij de nictine zich zal vastzetten op de ruiten en bij duisternis de koplampen van de tegenliggers hier een verblindend effect zullen op hebben.

Alcoholgebruik

Alcoholintoxicatie en dronkenschap; het ene is al niet beter dan het andere en allebei zijn ze moordend. Iemand overtuigen dat alcoholgebruik en autorijden niet samengaan is in wezen tijdverlies. De enige manier om dergelijk iemand te beletten dat hij het doet zijn zware straffen. Bovendien weet iedereen dat wel, en dit temeer omdat we ook al eens zelf boven ons theewater zijn geweest, en de eigenlijke symptomen en gevolgen van een dronken iemand wel degelijk kennen.

Wat ik hier dan wel wil doen is een aantal misverstanden omtrent deze materie aansnijden. Vooreerst vanwaar het verschil tussen intoxicatie en dronkenschap ?

Het concrete verschil ligt hem erin dat je alcoholintoxicatie kan meten en bijgevolg vaststellen. Zo neemt onze huidige wetgeving aan, dat iemand die 0,5 gram alcohol in zijn bloed heeft, algemeen gezien minder goed zal in staat zijn een auto te besturen. Deze waarde is niet zomaar gekozen omdat men 0,5 een mooi getal vond, maar eerder als een soort van compromis, waarbij een paar glazen nog net kunnen... .

Een misverstand hieromtrent is dat ook deze twee tot drie glazen reeds een negatieve invloed hebben op ons rijgedrag, oftewel in verstaanbare taal : onze kansen op een ongeval gevoelig zullen verhogen. Zo vermindert reeds bij een zeer lichte intoxicatie van 0,3 gram alcohol de gezichtsscherpte, je aandacht en je reactietijd. Zodra je 0,5 gram in je bloed hebt verdubbelt het risico om in een ongeval gedood of gewond te geraken.

dronkenschap daarentegen, is niet concreet te meten. Het is het moment wanneer iemand onder invloed van alcohol of andere verdovende middelen (drugs, medicijnen), niet meer in staat blijkt te zijn om alle handelingen uit te voeren die van een gemiddeld persoon worden verwacht.

Iemand die hoegenaamd niet gewoon is van alcohol te gebruiken – en om alle fabeltjes te vermijden, echt gewoon wordt niemand het ! – kan reeds na het eerste aperitief op een receptie in staat van dronkenschap verkeren, en is bijgevolg niet meer in staat om een voertuig te besturen.

Een ander groot misverstand is het snel ontnuchteren met allerlei middeltjes. Het eten van chocolade, het drinken van koffie, thee, cola, zullen je niet ontnuchteren ! Door koffie krijg je zelfs een tegenovergesteld effect, waarbij de cafeïne de werking van alcohol nog versterkt. Een frisse neus halen werkt al evenmin, daar in tegenstelling tot wat velen denken, zuurstof de alcohol niet neutraliseert. Trouwens, hoeveel krijgen er niet juist “hunne klop...” pas als ze buiten komen ?

Wat doet alcohol met ons ?

Wat precies maakt alcohol zo gevaarlijk ? Waarom kan de ene er beter tegen dan de andere ? Waarom zijn we de ene keer vlugger in de wind dan die andere keer ?

Alcohol wordt langs het maag – darmkanaal zeer vlug opgenomen in het bloed en komt via de aders en de bloedvaten overal, dus ook in onze hersenen. Door zijn chemische samenstelling verlamt deze ons zenuwstelsel progressief. De meest gevoelige zone, met name de frontale zone, wordt hierbij eerst geraakt. Juist deze staat in voor ons verantwoordelijkheidsgevoel en onze zelfbeheersing. We verliezen dus naarmate we meer gebruiken, stelselmatig ons helder hoofd en de controle over onze eigen handelingen en bewegingen... .

“ Dus al ben je in principe niet in overtreding met de huidige verkeerswetgeving, zal hoe gering ook, het alcoholgebruik reeds zijn weerslag hebben op je manier van autorijden.”

“ Zo is het dus best mogelijk dat dronkenschap kan intreden zonder de limiet van 0,5 gram alcohol per liter bloed te overschrijden.”

Hoeveel alcohol er juist in ons bloed komt, is niet altijd gelijk. Dat hangt ondermeer af van de werking van het spijsverteringsstelsel, maar ook van het gewicht, het geslacht, de leeftijd en het drinktempo.

- Zo zal ondermeer alcoholgebruik tijdens de maaltijd minder snel in het bloed worden opgenomen dan wanneer je drinkt op een nuchtere maag.
- Mensen met een zwaar lichaamsgewicht kunnen meer verdragen dan iemand die weinig weegt, omdat dezelfde hoeveelheid alcohol bij een zwaarder iemand in een groter volume bloed wordt verdund waardoor de concentratie kleiner is.
- Ook vrouwen kunnen iets minder verdragen dan mannen. Zij krijgen bij een zelfde hoeveelheid alcohol een grotere concentratie in hun bloed omwille van een andere samenstelling van hun lichaam (vetstoffen in de weefsels, hormonen).
- Het effect van alcohol op het rijgedrag is groter bij minderjarigen en bij de 60plussers dan bij de leeftijdsgroep er tussenin.
- Wanneer je maar één glas per uur drinkt, zal de alcoholconcentratie in je bloed kleiner zijn dan wanneer je dezelfde hoeveelheid kort achter elkaar drinkt.
- Tenslotte kunnen ook zenuwachtigheid en angst het effect van alcohol verhogen.

Een groot gevaar bij dit alles is het relateren van de hoeveelheid dat men heeft gedronken aan de eerdergenoemde elementen die de dronkenschap al dan niet beïnvloeden. Hierbij overschat men zich nogal vaak. Men zit al meer over zijn theewater dan dat men in de meeste gevallen wel vermoedt.

Een voorzichtige gedachte van mijnentwege zou kunnen zijn dat juist hier het gevaar schuilt. Iemand die stomdronken is, weet verdomme goed genoeg dat hij niet meer mag, laat staan niet meer normaal kan autorijden. En hem liefst zwaar straffen wanneer hij het toch doet is een zaak voor de ordediensten. Degene die slechts enkele glazen heeft gedronken, voelt zich helemaal niet ongeschikt om te rijden en zowel hijzelf als zijn onmiddellijke omgeving zijn zich van geen enkele kwaad bewust, terwijl in werkelijkheid zijn meest belangrijke functies (zien, oordelen, handelen) reeds ernstig verstoord zijn.

Dit motiveren of beletten is vooral een zaak voor de voorlichters. Alcohol – hoe miniem ook – en rijden gaan niet en nooit samen en dit onder geen enkel voorwendsel.

Wanneer raken wij die alcohol terug kwijt ?

Het grootste deel van de alcohol in ons bloed – 95% - wordt na verloop van tijd door de lever afgebroken. De overige 5% verdwijnt via de adem, de urine en het zweet.

Als men dus zelf wil gaan rijden na alcoholgebruik is er maar één oplossing mogelijk : wachten tot de lever zijn afbraakwerk heeft gedaan ! Hoe lang dit nu precies duurt is van persoon tot persoon verschillend. Er wordt echter aangenomen dat bij een normale leverfunctie er niet meer dan 0,08 tot 0,22 of gemiddeld 0,15 gram alcohol per liter bloed en per uur geëlimineerd wordt. Zo is het dus best mogelijk dat een zware avond de volgende morgen nog lang niet helemaal uit je lichaam verdwenen is. Trouwens is het goed om weten dat de hoogste concentratie slechts wordt bereikt twee uur nadat men gestopt is met drinken.

Een voorbeeld :

Na het voetbal op zondagvoormiddag drinkt Eric, ongeveer 70 kg zwaar een viertal glazen bier per uur en dit vanaf 11:00 u tot 14:00 u, dus in totaal drie uur en twaalf pinten.

Slechts te 16:00 u, dus twee uur na het laatste glas, bereikt hij zijn maximumconcentratie.

De eliminatietijd bedraagt 0,15 g/l bloed per uur.

Volgende formule laat toe het totale bloedalcoholgehalte (bag) te berekenen :

Aantal glazen = 12, Ml drank = voor een pilsje ongeveer 250 ml, Alcoholpercentage pils = 0,05%, Soortelijk gewicht van alcohol = 0,8

$$\frac{(Aantal\ glazen) \times (ml\ drank) \times (\% \text{ alcohol}) \times (0,8\ g/ml)}{(Reductiefactor) \times (gewicht\ persoon)}$$

gr/ml, Reductiefactor = 0,68 voor mannen en 0,56 voor vrouwen, Gewicht van de persoon = 70 kg

Dit geeft ons het volgende :

Resultaat : 2,52 gram per liter bloed

$$\frac{12 \times 250 \times 0,05 \times 0,8}{0,68 \times 70}$$

In tabelvorm :

Tijd	Tijdsverloop	Geëlimineerd	Concentratie
11:00	0	0	0
12:00	-	0,15	-
13:00	-	0,30	-
14:00	absorptie	0,45	-
15:00	-	0,60	stijgend
16:00	maximumconcentratie	0,75	1,77 (2,52-0,75)
17:00		0,90	1,62
18:00		1,05	1,47
19:00		1,20	1,32
20:00		1,35	1,17
21:00		1,50	1,02
22:00		1,65	0,87
23:00		1,80	0,72
24:00		1,95	0,57
01:00		2,10	0,42
02:00		2,25	0,27
03:00		2,40	0,12
04:00		2,55	0,00

We zien uit ons voorbeeld dat Eric pas iets voor vier uur 's nachts opnieuw volledig nuchter zal zijn. Die avond moest hij echter nog naar schoonmoeder rond 20:00 u, terwijl hij nog een alcoholgehalte van 1,17 gram alcohol per liter bloed had.

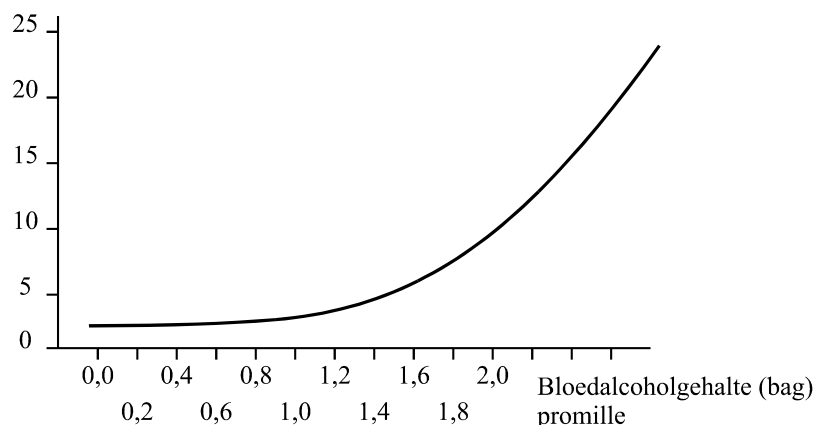
Uitgaan, drinken en... thuiskomen

Om het verband tussen alcoholgebruik en ongevallen vast te stellen is in de jaren zestig in de Verenigde Staten één en ander onderzocht en sindsdien in meer bescheiden vorm elders herhaald (bron, SWOV)

Bij een groot aantal bestuurders die betrokken waren bij een ongeval, werd vastgesteld of zij gedronken hadden, en zo ja... hoeveel? Vervolgens werd hetzelfde vastgesteld bij vergelijkbare bestuurders die niet bij een verkeersongeval betrokken waren. Daarvoor werden bestuurders gekozen die op dezelfde tijden de ongevallokatie passeden. Door nu het alcoholgebruik van beide groepen te vergelijken, kon er worden vastgesteld of er een verband bestond met de ongelukbetrokkenheid.

Zoals wellicht enigszins verwacht werd, bleek steeds dat de bestuurders met een alcoholconcentratie oververtegenwoordigd waren in de ongeluksgroep.

Ongevallenkans



Bovenstaande grafiek geeft het gevonden verband weer tussen de hoeveelheid alcohol in het bloed en de relatieve ongevallenkans.

Wat hier vooral opvalt, is dat vanaf een waarde van 0,5 gram alcohol per liter bloed, de kans op een ongeval gevoelig begint te stijgen. In concreto betekent dit bij een gemiddeld persoon vanaf twee à drie glazen gewone pils. Bij zes van deze glazen vergroot je kans op een ongeval ongeveer vijf maal, en bij tien glazen reeds twintig maal!

Concrete maatregelen

Voor weinig problemen is de oplossing zelden zo eenvoudig, als voor het alcoholprobleem.

Wie rijdt, die gebruikt best vrijwel geen alcohol, aangezien de geringste hoeveelheid (twee glazen gewoon bier) reeds een verhoging van de kans op een ongeval inhoudt.

Controle hierop is uiteraard een ander paar mouwen en moet gebeuren door rijkswacht en politie met een zeer hoge subjectieve en objectieve pakkans, maar niet alleen door hen.

Een tweede wapen om deze stelling kracht bij te zetten ligt in het bereik van ons allen, met name de sociale controle. Iedereen kan reageren tegen een chauffeur die drinkt. Wie rijdt moet consequent zijn. Is hij dat niet, weiger dan stevast om plaats te nemen in het voertuig en/of wees asociaal tegen een dergelijk iemand. Ik verwijs hierbij naar de anti-tabak campagne, waardoor roken steeds minder sociaal aanvaard wordt. Dit moet ook kunnen met rijden en drinken.

Wil je dus nog rijden, dan gebruik je het best geen alcoholhoudende dranken. Op de huidige horecamarkt zijn er immers alternatieven genoeg, alcoholvrij bier, alcoholvrije cocktails, enz. Het zijn maar enkele van vele mogelijkheden. Beslis al in het begin van een avondje uit wie er zal sturen, wie is BOB !! Doe dat niet na een paar uur fuiven, want bij diegene die dan overschakelt op cola is het kalf ook al lang verdronken.

**“ Drinken of niet ?
Als je maar niet stuurt ! “**

1.1.2 Fase tijdens het rijden (deelnemen aan het verkeer).

Tijdens je effectieve deelname aan het verkeer zal een fout gedrag ongetwijfeld tot conflicten leiden. Het niet voldoende rechts houden is op sommige plaatsen in wezen niet zo erg, maar op andere plaatsen of omstandigheden kan het fataal zijn. Hierna volgen enkele kenmerken waarmee een defensief chauffeur tijdens zijn autorit zal rekening houden.

Technische beheersing van het voertuig

Zorg ervoor dat je alle nodige handelingen op het technisch vlak bijna automatisch en blindelings kunt uitvoeren, dit om je voertuig goed in de hand te hebben en de levensduur en betrouwbaarheid ervan positief te beïnvloeden. Zo zal op een bochtige weg het constant en overbodig remmen een vervroegde slijtage van deze tot gevolg hebben en zal een eventuele achterligger in de war geraken of je nu wel of niet gaat stoppen. Dit terwijl je net evengoed je snelheid had kunnen regelen met het gaspedaal.

Onvoorspelbaar verkeersgedrag

Overtredingen bij de vleet begaan, bewust als onbewust overtreden, beiden dienen het systeem niet. Je scherpt onzekerheid bij de andere bestuurders, waardoor je ongevallen gewoon uitlokt. Dit is onder andere het geval wanneer je je richtingsaanwijzers niet gebruikt, gevaarlijk gaat parkeren, inhalen, enz. En verder iedere regel naar je hand zet zodat jij alleen meent er voordeel uit te halen. Niets is echter minder waar, bij elk ongeval is er immers géén enkel winnende partij, er zijn alleen financiële en morele verliezers.

Concentratie achter het stuur

Zorg er vooral voor dat je telkens je achter het stuur zit, je ook tenvolle geconcentreerd bent. Defensief rijden met een goede inschatting van alle mogelijke gevaren en met de juiste snelle reacties hierop kan je alleen maar met een helder hoofd en met volledige aandacht voor je taak. Vermoeidheid en slaperigheid vertragen je waarnemingsvermogen en verminderen je concentratie, je reacties worden trager, je hebt de neiging om sneller te rijden en je kunt moeilijker de snelheid van de andere voertuigen inschatten. Je verwerkt de informatie van je zintuigen minder goed. Je kunt moe zijn omdat je te lang aan één stuk hebt gereden, maar ook het voortdurende lawaai van de motor, de banden, de wind, het andere verkeer en de constante trillingen en schokken die je lichaam moet opvangen tijdens het rijden, kunnen erg vermoeiend zijn. Ook het klimaat in de auto : hitte, kou, vocht, temperatuurschommelingen en verontreinigde lucht kunnen negatief op je inwerken en dus je prestaties verminderen.

Een andere boosdoener is ook de eentonigheid of de monotonie van de weg, een nachtelijk verlaten snelweg bijvoorbeeld. Hierdoor gaat je geestelijk activatienivo dalen waardoor je als bij wijze

gaat slapen met je ogen open. Na het verkeerslicht stel je je de vraag of het nu groen of rood was. Je rijdt als het ware op automatische piloot. Allerlei foefkes zoals drinken of iets eten halen hier weinig uit, de enige remedie is een rustpauze.

Het kan ook zijn dat je onder stress komt van de heersende verkeersdrukte, waardoor je alweer niet optimaal zult functioneren. Meestal is het niet zo moeilijk om de druk wat te verminderen, dit o.a. door :

- je snelheid te verlagen, waardoor je minder beslissingen zult dienen te nemen en bovendien per beslissing over meer tijd zult beschikken,
- een doordachte routekeuze, liever tien kilometer omrijden dan juist door dit zeer drukke centrum te moeten, of liever een straatje om dan juist op dat onoverzichtelijk kruispunt te moeten oversteken,
- wanneer je toch niet tijdsgebonden bent, vermijdt je best spitsuurmomenten, vertrek dan liever een uurtje vroeger of later... .

Agressief rijgedrag

Agressief rijgedrag is nooit goed te praten. Hoffelijkheid en wederzijds begrip, vooral voor de fouten van anderen, zorgen voor meer rust in het verkeer en dus ook voor meer veiligheid. Agressie wordt beantwoord met nog meer agressie, waardoor er nog meer fouten worden begaan. Schiet niet direct uit je sloffen wanneer iemand een fout maakt, wie immers zonder zonden of fouten is moge de eerste steen werpen.

Defensieve snelheidskeuze

Bij wijze van voorbeeld wordt het begrip snelheidskeuze hierna concreet uitgewerkt. Snelheid en veiligheid gaan zelden samen. Snelheid is bijgevolg een belangrijke invloedsfactor voor de verkeersonveiligheid en beperking ervan zal de algemene veiligheid en ook de leefbaarheid ten goede komen. Over deze uitspraak zijn we het allemaal roerend eens en velen zullen de juistheid ervan reeds aan den lijve ondervonden hebben. Hier echter iets aan doen ligt al heel wat gevoeliger, denken we hierbij maar aan de gemoederen van het voorstel om onbemande snelheidscontroles te houden. De individuele wens om zich zo vlug mogelijk te verplaatsen (en dikwijls ook de “kick” ervan) en de veiligheid van jezelf en van anderen dienen is het steeds wederkerend dilemma.

De snelheidskeuze

Bij ieder ongeval heeft in beginsel een onjuiste snelheidskeuze een rol gespeeld. Dat is zo bij ongevallen waarbij meer dan één bestuurder betrokken is en waarbij het gaat om het niet goed schatten van de eigen snelheid in relatie tot de afstand en de snelheid van de andere weggebruikers. Het geldt ook bij het éézijdige ongeval, waarbij geen andere bestuurders zijn betrokken en waarbij de snelheid te

hoog is gebleken om het voertuig in een kritische samenloop van omstandigheden (nat wegdek, slecht zicht, vermoeidheid, alcoholgebruik, enz.) op de weg te houden of op tijd te kunnen ingrijpen.

Wettelijk wordt de snelheidskeuze geregeld door twee artikels, nl. de snelheidsregeling en de snelheidsbeperking.

Het eerste zijn relatieve snelheidsregelingen zoals het zich aanpassen volgens de omstandigheden van het verkeer, de zichtbaarheid, de staat van het voertuig, een veilige tussenafstand houden en tot het moeten kunnen stoppen voor iedere te voorziene hindernis... .

Uit deze onvolledige opsomming blijkt al direct de relativiteit ervan. Iedere deelnemer bepaalt voor zichzelf hoe en wanneer hij zijn snelheid moet regelen, of beter nog, zou moeten voor zichzelf kunnen bepalen welke snelheid hij zou moeten kiezen, een regel gebaseerd op interpretatie.

Zo zal de ene chauffeur op een zeer drukke snelweg zich nog menen veilig te gedragen tegen 120 km/u, terwijl de andere het houdt op 100 km/u. het interpreteren, zal dus ongetwijfeld zowel bewust, maar in dit geval vooral onbewust te snel worden gereden.

Bewust te snel rijden houdt in dat men de wettelijke regeling overschrijdt, nl. de snelheidsbeperkingen (als men het dan al weet dat men ze overschrijdt...). Hier 50 km/u, daar 90 en daar 120 en daar weer 30, wie geraakt daar nu nog aan uit ? Enfin, dat is een ander paar mouwen. Feit is dat niet zozeer een bord onze snelheidskeuze bepaalt.

Zo laten we ons veeleer leiden door ons gevoel en door permanente en tijdelijke omstandigheden. Juist hier wil ik dieper op ingaan en een soort van alternatieve leidraad opstellen, die je toelaat een bewuste en doordachte defensieve snelheidskeuze te maken. Dit wil ik doen door U een beter inzicht te geven in het feit waarom iemand een bepaalde snelheid kiest, welke de factoren zijn die leiden tot deze al dan niet bewuste keuze. En als laatste – maar daarom niet minder belangrijk – welke factoren leiden tot een verkeerde keuze ?

Laat je vooral niet misleiden. Vooreerst wil ik terug enkele fabeltjes en misverstanden uit de wereld helpen.

Inhalen van verloren tijd

Ik hoop hierbij eens voor goed en voor altijd duidelijk te stellen dat het proberen tijd in te halen door sneller te rijden resulteert in een zeer geringe winst en soms een vrijwel nul-operatie. Het enige zekere hieraan is dat je de kans op een ongeval gevoelig vergroot. Als bewijs geef ik graag het volgende voorbeeld :

Een rit op een zonnige zomermorgen via de E40 vanuit Brussel naar Oostende wat een dagje aan zee moet voorstellen. Gemakkelijkheid-

“ De keuze van een “veilige” snelheid – en dit hoeft niet persé traag te zijn – kan door de weggebruiker kennelijk niet altijd goed worden gemaakt ”

“ Los van elke reglementering, waar ik ondanks alles nog steeds achter sta, moeten we realistisch blijven en toegeven dat er meer doorslaggevende elementen zijn, die zelfs een zeer belangrijke rol spelen in het bepalen van onze snelheidskeuze ”

shalve gaan we ervan uit dat deze rit ongeveer 100 km lang is. Voertuigen A, B en C rijden met een snelheid van respectievelijk 100, 110 en 120 km/u. Alle drie de voertuigen vertrekken om 09:00 u 's morgens, de voertuigen komen aan in tijdsorde van 10:00 u, 09:55 u en 09:50 u.

Tussen de snelste en de traagste is er amper 10 minuten verschil. Uiteraard zal in het drukke snelheidsverkeer het snelste voertuig om een gemiddelde snelheid van 120 km/u te houden, heel wat meer risico's hebben genomen dan het laatst aankomende voertuig. De keuze maak je zelf, veilig én snel behoort echter niet tot de opties.

Remafstanden

Ieder voorwerp in beweging bezit een hoeveelheid opgeslagen energie : de kinetische energie. Hoe hoger de snelheid, hoe hoger die energie wordt. Ze is evenredig met het kwadraat van de snelheid. Dit alles om te zeggen dat hoe hoger de snelheid is, hoe langer de remafstand zal zijn.

Toch is het frappant te weten welke misverstanden hierover allemaal bestaan en niet alleen bij onervaren chauffeurs. Zo stel ik regelmatig de vraag aan zowel leerling-bestuurders, als aan hun begeleiders, en samengevat kan ik stellen dat men voor lage snelheden tot ongeveer 30 km/u de remafstand vrijwel als te verwaarlozen schat. Bij hogere snelheden vermoedt men ongeveer dat de helft van de gevoerde snelheid overeenkomt met de stopafstand. Dus bij 120 km/u ongeveer 60 m.

“ Plots stoppen kan nooit ! ”

Iets verder zullen we echter zien dat niets minder waar is. Een steeds wederkerende fout is ook dikwijls dat men het begrip stopafstand ziet als het aantal meters dat je nodig hebt om te remmen en ook deze gedachte is onvolledig.

De stopafstand is de volledige afstand die je nodig hebt om je voertuig vanuit een bewegende toestand naar een stilstaande toestand te brengen.

Deze bestaat uit twee delen : de reactietijd en de feitelijke remafstand.

De reactietijd

Dit is de tijd die je nodig hebt tussen het zien dat je moet remmen en het feitelijke moment dat je begint te remmen, oftewel de tijd tussen het zien dat er een kind over de rijbaan loopt en het moment dat je voet op het rempedaal staat om effectief beginnen te remmen.

Deze reactietijd verschilt uiteraard van persoon tot persoon en kan zowel in positieve als in negatieve zin worden beïnvloed.

Zo kan bijvoorbeeld bij het gebruik van alcohol of medicijnen, het vermoeid zijn, enz. een beduidende langere reactietijd optreden.

Een kortere reactietijd zal optreden wanneer de chauffeur op een nakende situatie is voorbereid, dus een defensief anticiperend bestuurder die aan de schoolomgeving zijn attentie wat verhoogt omdat hij vermoedt dat er wel eens een kind zou kunnen... .

De reactietijd is dus beïnvloedbaar !

Bij een gemiddeld chauffeur bedraagt deze ongeveer 1 seconde.

Volgende formule laat toe bij verschillende snelheden vrij benaderend je afgelegde weg te berekenen tijdens deze seconde. Zo is het nogal wies dat je bij 90 km/u al heer wat meer afstand zal gereden hebben dan bij 50 km/u.

- Afgelegde afstand = (gevoerde snelheid / 10) x 3
- Bij 90 km/u : $(90/10) \times 3 = 27$ m
- Bij 50 km/u : $(50/10) \times 3 = 15$ m

De remafstand

Je remafstand vangt dus aan op het moment dat je effectief de remmen in werking stelt. Ook deze kan zowel positief als negatief worden beïnvloed. Negatief bijvoorbeeld door de staat van het wegdek, versleten banden, slecht werkende remmen, enz. Positief door bijvoorbeeld een correcte remtechniek en een technisch verzorgd voertuig. Tenslotte is het zo dat op een nat wegdek je remafstand met ongeveer de helft zal verdubbelen.

Volgende formule laat ons toe deze vrij benaderend te bepalen : deel de snelheid terug door 10, vermenigvuldig de uitkomst met zichzelf en deel het laatste nog eens door 2.

“ Dus ook je remafstand is beïnvloedbaar ! “

$$\text{Remafstand} = (\text{gevoerde snelheid} / 10)^2 / 2$$

$$\text{Bij 90 km/u : } (90/10) = 9 \times 9 = 81 / 2 = 40,5 \text{ m}$$

$$\text{Bij 50 km/u : } (50/10) = 5 \times 5 = 25 / 2 = 12,5 \text{ m}$$

Bij nat wegdek :

$$\text{Bij 90 km/u : } 40,5 \times 1,5 = 61 \text{ m}$$

$$\text{Bij 50 km/u : } 12,5 \times 1,5 = 19 \text{ m}$$

Stopafstand

Wanneer je nu de twee voorgaande begrippen samentelt, kom je aan een vrij eenvoudige berekeningswijze om je uiteindelijke stopafstand te bepalen.

Om op een veilige manier te kunnen stoppen bestaat er op haar beurt ook een vrij benaderende formule en deze werkt als volgt : deel je gevoerde snelheid terug door 10 en vermenigvuldig de uitkomst met zichzelf.

Bij 90 km/u : $(90/10) = 9 \times 9 = 81$ m

Bij 50 km/u : $(50/10) = 5 \times 5 = 25$ m

Ook hier blijft de regel gelden dat bij een nat wegdek je stopafstand met ongeveer de helft zal verdubbelen.

Terecht zal je misschien opmerken dat deze formule iets te ruim is, wat concreet gezien inhoudt dat je zuiver theoretische remvertraging korter zal zijn, maar hier gaat men er dan ook vanuit dat je werkelijk zo kort mogelijk moet remmen, wat in de praktijk een noodstop inhoudt. Wanneer je bij iedere vertraging een noodstop dient uit te voeren is dit verre van een normaal weggedrag. Vandaar de iets ruimere formule die berekend is op een normaal, weliswaar sterk vertragen, met de bedoeling op een vrij comfortabele manier nog veilig te kunnen stoppen.

Reactietijd, remafstand, stopafstand, enz., wat heb je er nu concreet aan ? Niemand kan toch constant voorgaande formules toepassen. Uiteraard niet en dat was ook verre van mijn bedoeling. Belangrijk aan het voorgaande is dat je je onder alle omstandigheden min of meer kunt voorstellen hoeveel je eventuele stopafstand bedraagt.

Als je bijgevolg weet dat deze niet gelijk is aan de helft van je snelheid, dan ben je in staat heel wat verkeerssituaties anders te bekijken en te anticiperen op verschillende omstandigheden.

Misschien wordt het hierdoor ook iets duidelijker waarom men per 1 januari 1992 de maximumsnelheid in de bebouwde kom van 60 naar 50 km heeft gebracht. Een verschil van 10 km/u die vooral op het vlak van de reactietijd een beduidende winst oplevert en de totale stopafstand gevoelig inkort. Deze bedraagt 7 à 8 m, het verschil tussen een ongeval of het nog tijdig kunnen stoppen.

“ Een defensief chauffeur beseft te allen tijde hoeveel stopafstand hij ongeveer nodig heeft om tot stilstand te komen. Zijn gevoerde snelheid zal hij dan ook kiezen in functie van deze stopafstand “

Veilige tussenafstand tot je voorligger

Een veiligheidszone rond je auto creëren is één van de basistechnieken van het defensief rijden. Dat doe je in de eerste plaats door op voldoende afstand te rijden van je voorligger, zodat je in alle omstandigheden nog veilig kunt stoppen. Door geleidelijk af te remmen geef je ook je tegenliggers voldoende ruimte om te kunnen vertragen. Zo ga je ook bij het inhalen best pas terug naar de rechter rijstrook als er voldoende tussenruimte is tot de wagen die je hebt ingehaald.

Er bestaat een eenvoudige manier om de juiste afstand tot je voorligger te bepalen, nl. de twee-seconden regel.

Je neemt een bepaald punt langs de weg – een elektriciteitspaal, een verkeersbord, een reclamepaneel, enz. - dat zich voor jouw voorligger bevindt. Van zodra hij dit merkpunt voorbijrijdt, begin je te tellen : eenentwintig, tweentwintig, er zijn dan ongeveer twee seconden voorbij. Kom je zelf voor het aftellen aan het merkpunt, dan rij je te dicht. Bij een nat wegdek dringt een grotere tussenafstand zich op, je neemt dan 3 seconden : eenentwintig, tweentwintig, drieëntwintig. Dan pas passeer je het merkpunt.

Nieuwe remsystemen

Een groot misverstand bij sommige chauffeurs is de overschatting van nieuwe remsystemen. Uiteraard zit de techniek niet stil en worden er technische zaken uitgedacht die de veiligheid de laatste decennia zeker positief hebben beïnvloed. Doch ervaren sommigen onder ons dit als een evaluatie naar een toestand van onkwetsbaarheid en ook is niets minder waar dan dat.

Zo bestaat er nogal een groot misverstand over de functie van een ABS-systeem. Sommige bezitters van zo'n systeem denken dat ze hun voertuig overal, en in elke omstandigheid, zeer kort en veilig tot stilstand kunnen brengen, wat in wezen flauwekul is en er alleen maar toe leidt dat deze meer risico's nemen in de waan overal te kunnen stoppen. Een anti-blokkerings-systeem, het woord zegt het zelf, heeft eigenlijk alleen maar de functie om te beletten dat de wielen van je auto tijdens het remmen gaan blokkeren, of dat je auto aan het slippen gaat. Uiteraard is dit een enorm voordeel, aangezien je eventuele uitwijkmanoeuvres kan uitvoeren tijdens het remmen, maar overal en altijd kunnen stoppen , dat is jammer genoeg wishful thinking.

Tijdelijke en permanente factoren bepalen onze snelheidskeuze.

TIJDELIJKE FACTOREN

- In de praktijk kan je gevoerde snelheid reeds grotendeels bepaald worden in de fase voor je feitelijk achter het stuur kruipt. Zo zal je onvermijdelijk bij het te laat vertrekken naar een afspraak harder gaan rijden om die afspraak nog net tijdig te halen.
- Aan- of afwezigheid van ander verkeer kan ook een invloed hebben op je snelheidskeuze. Zo kan je op een nachtelijk ver-

laten snelweg een veel hogere snelheid kiezen dan tijdens het dagverkeer en toch voor jezelf hetzelfde gewenste risicopeil behouden.

Weersomstandigheden zouden uiteraard een zeer belangrijke invloed moeten hebben op je snelheidskeuze, onder andere :

Zware regenval :

Waar spoorvorming is of het water bij hevige regenval niet tijdig kan worden afgevoerd, ontstaat er watergladheid. Dit is het moment dat de banden van het voertuig niet meer in staat zijn om de te grote hoeveelheid water af te voeren en er zich dus een soort waterfilm gaat vormen tussen het wegdek en de banden, waardoor je auto als het ware gaat zweven en ieder contact met de weg verliest, waardoor onder andere sturen en remmen onmogelijk wordt. Dit kan reeds optreden bij snelheden van boven de 80 km/u. Verminder bij regenval dus je snelheid daar waar grote hoeveelheden water op de rijbaan blijven staan. Rij iets naast de spoorvorming en niet vlak erin. Krijg je desondanks toch af te rekenen met watergladheid reageer dan als volgt :

- Watergladheid bij spoorvorming : Los het gaspedaal en onkoppel. Blijf ontkoppeld en draai van zodra je voelt dat de banden terug contact krijgen met het wegdek kort naar links en vervolgens kort naar rechts, dit om uit het spoor te geraken zonder naar de overkant van de rijbaan te geraken.
- Watergladheid over (bijna) het ganse wegdek : Los het gaspedaal, onkoppel en wacht tot je snelheid voldoende is geminderd en de banden weer contact krijgen met het wegdek. Pas nu kan je doeltreffend reageren.

Uiteraard geldt ook hier de regel dat het beter is te voorkomen dan te genezen. Snelheid minderen op voorhand is dus de boodschap !

Gelijkaardige omstandigheden :

Ook ijsel, sneeuw, olie, afgevallen bladeren, modder en andere verdachte omstandigheden op het wegdek maken dat de kans op slippen verhoogt. Pas hier dezelfde techniek toe als bij watergladheid. Een belangrijke factor is ook het ontstaan van een oliefilm op het wegdek, dit is vooral het geval bij regen na een periode van lange droogte. Snelheid aanpassen blijft dus de boodschap.

Specifieke tijdelijke toestanden en omstandigheden. Het is niet zo uitzonderlijk dat iemand zijn verkeersgedrag (en zijn snelheidskeuze) wordt beïnvloed door bepaalde specifieke omstandigheden. Hier denk ik vooral aan de problematiek van de weekend-ongevallen. Het jong zijn, met de daarbijbehorende “testing the limits”, gezelschap van vrienden en een klimaat waar alles er op wijst zichzelf te amuseren en zich soms letterlijk “uit-te-leven”. Zulke omstandigheden nodigen uit tot sneller rijden en het niet zo nauw nemen met de regels en de voorschriften, met de gekende gevolgen... . Ook commerciële overwegingen zetten dikwijls aan tot hogere en onaangepaste snelheden.

PERMANENTE FACTOREN

Weg- en omgevingsfactoren zijn van permanente aard zoals bijvoorbeeld weg- en rijstrookbreedte en het soort wegdek.

Over de relatie tussen weg- en rijstrookbreedte en snelheid worden in diverse onderzoeken vaak tegenstrijdige berichten weergegeven. Voor zichtafstand geldt hetzelfde. Het soort wegdek en vooral de oneffenheid ervan blijkt enige relatie met onze snelheidskeuze te hebben (asfalt rijdt immers aangenamer dan stroef beton). Het is niet zo verbazingwekkend dat onderzoek op dit gebied niet tot harde en eensluitende resultaten komt, dit omdat het in de praktijkonderzoeken vaak moeilijk is om alle invloedsfactoren vast te stellen. De relatie wegbeeld en een (veilige) snelheidskeuze is zeer gecompliceerd.

Een bewuste en doordachte snelheidskeuze moet kunnen!!

De uitzichtlengte

Autorijden is zoals kijken naar een film. Een film is opgebouwd uit beelden, beelden die achter elkaar worden geprojecteerd en waardoor je een bepaalde samenhang krijgt. Deze beelden noemt men ook sequenties. Zo kan het zijn dat je een bepaalde sequentie gedurende een ganse tijd ziet, bijvoorbeeld een gesprek tussen twee personen, maar ook kan het zijn dat je bepaalde beelden maar een fractie van een seconde ziet...

In dit opzicht is de vergelijking naar het autorijden niet zo ver af. Telkens je achter het stuur van je auto zit, krijg je ook steeds te maken met beelden die telkens opnieuw veranderen.

Van kapitaal belang tijdens het rijden is de tijdsduur van het beeld dat je ziet, alsook de afstand dewelke je van dat beeld bent verwijderd (of de uitzichtlengte = afstand tussen het punt waar je je bevindt tot waar je de weg maximaal kunt overzien). Hoe dichterbij een bepaald beeld komt – en er komt geen nieuwe sequentie in de plaats – hoe minder ver je de rijbaan kan overzien. Wat je na je huidig beeld te wachten staat kan je dus onmogelijk voorspellen. Zo kan het zijn dat de aankomende bocht wel eens zeer kort zou kunnen zijn, maar ook al ken je de weg en weet je dat de bocht in feite niet zo kort is, kan er nog altijd net achter die bocht een ijsventer stilstaan of iemand die de rijbaan oversteekt. Je bent dus niet in staat dit te voorzien.

Bewust omgaan met de uitzichtlengte, of een defensieve snelheidskeuze.

Reeds eerder vermeldde ik dat de uitzichtlengte een belangrijke factor is voor het kiezen van de snelheid. Zo zal ongetwijfeld je snelheid voortvloeien uit de zichtafstand. Is deze dus groot of lang, dan zal je sneller gaan rijden.

“ De uitzichtlengte, dit is de afstand waarop men een bepaalde weg kan overzien, oftewel hoever men kan kijken, tezamen met de breedte van de weg, de twee meest belangrijke factoren voor onze snelheidskeuze “

“ Hoe verder je kan zien, hoe meer je kan “voorzien”. Kan je dus niet ver zien, dan zal een doordachte snelheidskeuze (dus een lagere snelheid) een van de operator- en zijn om een ongeval te vermijden “

Wanneer je de voorgaande stelling aanneemt, zou je logischerwijze kunnen aannemen dat als een grotere uitzichtlengte leidt tot een hogere snelheid, een kleinere of kortere uitzichtlengte zal leiden tot een lagere snelheid.

Helaas zou het misschien wel zo moeten zijn, maar de praktijk wijst uit dat dit meestal anders is. Een verklaring hiervoor ligt hem wellicht in het feit van de negatieve feedback. Feedback is het opdoen van ervaring. Ik leer een bepaalde handeling aan en ik oefen deze in de praktijk. Door deze oefening krijg ik “feedback” of een terugkoppeling naar mijn geheugen. Nu kan ik het aangeleerde verkeerd gaan uitvoeren, zonder dat dit echter – althans op kortere termijn – directe negatieve gevolgen heeft (geen directe ongevallen tot gevolg heeft).

Bij wijze van voorbeeld keren we terug naar onze uitzichtlengte. In de opleiding leer ik de leerlingen hun snelheid te kiezen volgens de afstand waarover ze de weg kunnen overzien en dat deze gerelateerd aan een benaderende stopafstand, moet leiden tot een doordachte keuze.

Wanneer men dus 100 m ver kan zien, zou een snelheid van 90 km/u ons nog steeds toelaten om op een vrij normale manier te stoppen wanneer er 100 m verder iets zou gebeuren. In het begin volgen de meesten deze gedachtegang goed op, maar na hun stageperiode (ongeveer 6 maanden) merk ik dat men soms veel harder gaat rijden dan deze regel wel toelaat. Let op, daarom gaan ze niet persé over de wettelijke limiet (wat het geheel dan nog moeilijker maakt). Als ik dan terugwijs naar het destijds geleerde, is het antwoord nogal vaak: “ja, maar als men daar allemaal moet voor vertragen, dan ga je niet meer vooruit...”.

Wellicht is dit een mooi bewijs van negatieve feedback. Tijdens de stage is men zich stelselmatig een hogere snelheid gaan toe-eigenen en deze niet meer telkens gaan relateren aan de uitzichtlengte en dat verliep nogal goed ook, dus waarom telkens weer gaan vertragen als de kans toch zo klein blijkt dat er iets gebeurt. Dit is een zware fout bij de gedachtegang van het defensief rijden.

Nu zou het verkeerd zijn te beweren dat een doordachte snelheidskeuze alleen ontstaat door rekening te houden met de uitzichtlengte. Naast deze zijn de randactiviteiten een even belangrijke factor in het bepalen ervan. Concreet komt het er op neer dat je in een woonwijk een even grote uitzichtlengte kunt hebben als op een gemeentelijke verbindingsweg, doch zijn het soort van randactiviteiten hier helemaal anders, daar je in het eerste geval te maken zal krijgen met meer zwakke weggebruikers (spelende kinderen, bejaarden). In het andere geval zal de weg een meer doorstromende functie hebben en kan bijgevolg de snelheid verschillen.

“ Het staat ontegensprekelijk vast dat je maar kan zien, wat je voorziet. Om te voorzien heb je een bepaalde zichtafstand nodig. Is deze te kort, dan moet de snelheid naar beneden. Dit is de enige manier om zich voor te bereiden op een eventueel te vooral te “kunnen” stoppen “

Als voorbeeld de relatie tussen de snelheidskeuze en de uitzichtlengte aan kruispunten met voorrang aan rechts.

Vorrang is een kwestie van geven en krijgen! Vorrang wordt dus verleend aan de rechthebbende en deze kijkt op zijn beurt na of hij zijn voorrang wel degelijk krijgt aangeboden en zal dan pas zijn weg veilig verder zetten. Dit om alle misverstanden die ook hieromtrent leven te vermijden.

Kortom je geeft voorrang of je krijgt er. Vorrang flagrant afdwingen of “hem pakken” is vragen om ongevallen. Bovendien is het in strijd met de wegcode die op de eerste plaats iedereen aanmaant om dubbel voorzichtig te zijn en daarbij stelt dat “absolute voorrang” niet bestaat!

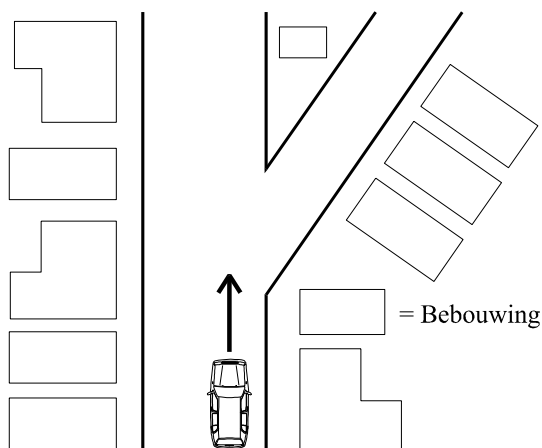
De verder besproken snelheidskeuze geldt dus voor beide partijen, zowel degene die voorrang moet verlenen als degene die voorrang krijgt. Beide moeten ze immers in staat zijn om zo nodig te stoppen en dit liefst op een veilige en voor henzelf aangename manier.

Concreet zal de uitzichtlengte naar de van rechts komende rijbaan van kapitaal belang zijn in het bepalen van de aanvaardbare snelheid waarmee we het kruispunt kunnen oprijden. Deze kan uiteraard gaan van ideaal, dus grote, naar slecht, dus kleine (of geen) uitzichtlengte.

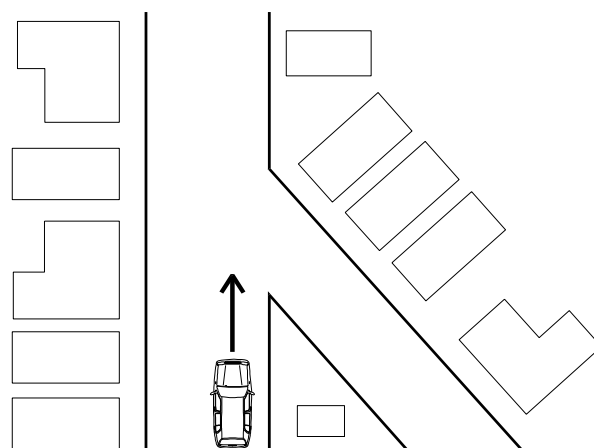
De zichtafstand moet in relatie worden gebracht tot de afstand die je denkt nodig te hebben om op een normale manier te kunnen stoppen. Hieruit blijkt al meteen het belang van het besef hoeveel meter je ongeveer nodig hebt om te kunnen stoppen. Wanneer deze zichtafstand slechts 5 m bedraagt, zal een snelheid van bijvoorbeeld 30 km/u je niet meer in staat stellen voorrang te verlenen, of als je rechthebbende bent, zelf te stoppen en als dusdanig nog een ongeval te vermijden!

Een ander kruispunt kan je daarentegen met een snelheid van 70 km/u veilig voorbijrijden, omdat je toch goed ziet dat er hoegenaamd niemand komt aangereden.

“ Een defensief chauffeur zal in zijn snelheidskeuze rekening houden met de randactiviteiten, ook al is de rijbaan hier extra breed en hij de weg goed kan overzien “



Grote uitzichtlengte



Korte uitzichtlengte

Grote snelheidsverschillen leiden tot meer ongevallen

Het verband tussen snelheid en onveiligheid is niet eenvoudig weer te geven. Niet zonder meer kan worden gezegd dat bij een hogere snelheid meer ongevallen zullen gebeuren. Wel kan worden gesteld dat als sommigen harder gaan rijden, de onderlinge snelheidsverschillen gaan toenemen. Deze snelheidsverschillen kunnen in bepaalde omstandigheden gevaarlijke manoeuvres uitlokken die moeilijk te voorspellen zijn. Die onvoorspelbaarheid vergroot de kans op een ongeval.

Een voorbeeld hiervan is de kop-staart aanrijdingen waarbij een snelle jongen een links-affer achteraan ramt, gewoon omdat hij te laat kon voorzien (en dit vooral door een te hoge snelheid) dat het voorliggende voertuig zijn manoeuvre reeds aan het uitvoeren was.

Een tweede voorbeeld kan zijn dat iemand die links wil inhalen de achterligger (die reeds mede door zijn hoge snelheid reeds aan een brutaal inhaalmanoeuvre was begonnen) over het hoofd zag. En tenslotte kan een te hoge snelheid moeilijker worden ingeschat en zal een links-affer menen nog net weg te geraken wanneer hij als tegenligger heel snel komt aangereden, waarbij het gevaar bestaat dat deze links-affer je snelheid onderschat.

Uiteraard zullen deze problemen zich nog meer stellen daar waar verschillende soorten weggebruikers gebruik maken van dezelfde delen van de openbare weg (voetgangers, fietsers, vrachtwagens...). Dit probleem stelt zich voornaamlijk binnen de bebouwde kom waar aan de automobilisten een snelheid van 50 km/u wordt toegestaan en het overgrote deel van de andere weggebruikers slechts een fractie van deze snelheid kunnen halen.

Deze vaststelling is nogmaals een reden om als defensief bestuurder je snelheidskeuze mede te bepalen door de randactiviteiten.

Bij het beschrijven van de relatie tussen de rijsnelheid en de kans op een ongeval geldt de volgende redenering :

Bovendien zal bij een lagere snelheid de bestuurder beschikken over iets meer tijd om een eventueel probleem op te lossen en daardoor een betere operator kunnen kiezen die hem het dichtst bij een goede oplossing brengt.

De relatie tussen het informatieverwerkingssysteem en de gevoerde snelheid

Reeds eerder is er aangehaald dat de gevoerde snelheid zich in een rechtstreeks verband bevindt met je mogelijkheden tot het verwerken van de aangeboden informatie.

Zo is het feit dat het kanaal dat leidt tot de verwerking van de aangeboden informatie (de mentale capaciteit) niet onbeperkt is. M.a.w., komt er een moment dat je de hoeveelheid informatie niet meer kunt verwerken of toch althans gedeeltelijk. Dit zou men het verzadiging-

“ Moeilijk te voorspellen manoeuvres zijn verkeersonveilig. Minder van dit soort manoeuvres bevorderen de algemene veiligheid. Bijgevolg zal het verminderen van de grote snelheidsverschillen leiden tot minder gevaarlijke manoeuvres en zal derhalve de veiligheid bevorderen “

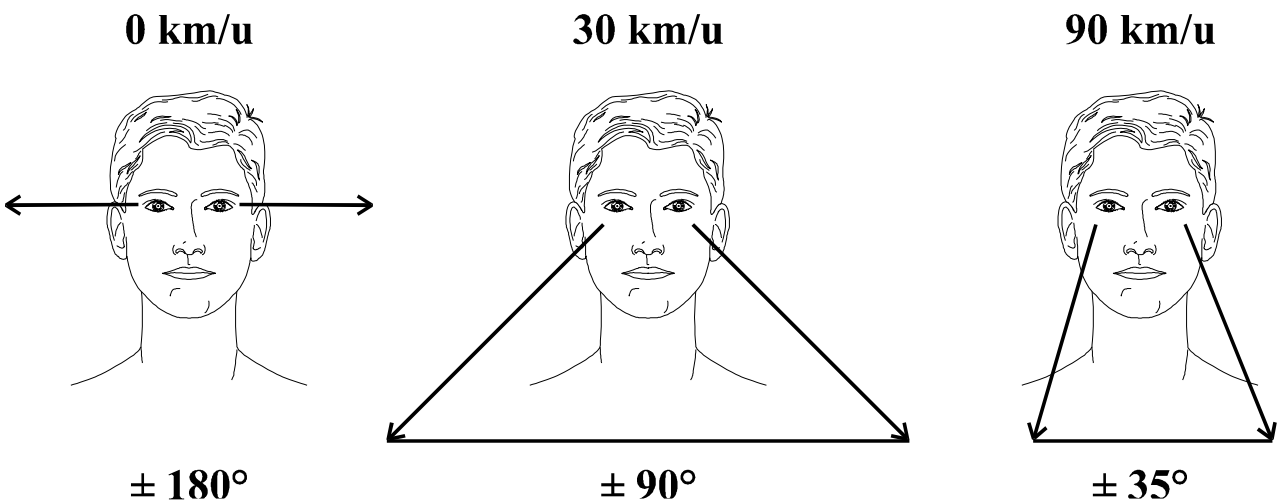
spunt kunnen noemen. Het hoeft wellicht geen lang betoog dat dit punt sneller wordt bereikt wanneer men zich volgens de plaatsomstandigheden met een ongepaste snelheid verplaatst.

Dit fenomeen kan bijvoorbeeld in een bebouwde kom reeds bij een relatief lage snelheid optreden, dit aangezien de grote hoeveelheid randactiviteiten en het gemengde karakter van die omgeving. Een wettelijk toegestane limiet van 50 km/u kan in dit opzicht soms veel te hoog zijn.

Houdt de bestuurder kost wat kost een hoge snelheid aan dan zal er een steeds stijgende en rechtevenredige complexiteit optreden. Om deze te compenseren zal bij de chauffeur een verplichte reductie van de complexiteit optreden of een “gedwongen” selectieve waarneming. Weliswaar treedt er altijd een bepaalde selectieve waarneming op. We moeten immers een keuze kunnen maken tussen de informatie die van belang is en tussen de bijkomstigheden. Gevaarlijk wordt het echter wanneer deze selectie te groot wordt en belangrijke zaken hierdoor over het hoofd worden gezien.

Een eveneens menselijke wetmatigheid is dat er zich een steeds grotere reductie van het opnemen van informatie zal opdringen, niet alleen omdat we selectiever moeten waarnemen, maar ook omdat ons perifeer gezichtsveld zich omgekeerd evenredig gedraagt met onze snelheid. M.a.w., hoe sneller je rijdt, hoe kleiner je zijdelings gezichtsveld zal worden. Voetgangers en fietsers worden nauwelijks of niet meer waargenomen..., andere auto's die zich op kruispunten bevinden, enz...

“ Concreet zal er dus door een steeds hogere snelheid een steeds grotere selectie zich opdringen, waardoor belangrijke zaken als onbelangrijke zaken (moeten?) worden ervaren “



Een niet aangepaste snelheid zal volgens de plaatsgesteldheid ervoor zorgen dat je bepaalde zaken zijdelings niet meer waarneemt, waardoor je er uiteraard geen rekening meer kunt mee houden. En niet gezien is niet voorzien !!!!

Conclusie

Een defensief chauffeur laat zich naast verkeersborden en verkeersregels door heel wat andere factoren leiden om een verantwoorde en aan de omgeving aangepaste snelheidskeuze te maken.

Deze keuze ontstaat vooral uit specifieke voertuig- en omgevingskenmerken (o.a. randactiviteiten) telkens weer geïnterpreteerd door de bestuurder. Vooral de uitzichtlengte steeds gerelateerd aan een bij benadering benodigde stopafstand zal een belangrijke rol spelen in het bepalen van zijn snelheid.

1.1.3 De fase na het rijden (na de verkeersdeelname).

Hoe raar het ook mag klinken, is ook deze fase niet minder belangrijk dan de twee voorgaande. Zo moet ook het stalten van het voertuig op een bewuste en doordachte manier gebeuren.

Het verkeerd parkeren of stilstaan kan een serieuze hinder vormen voor het overige verkeer en leiden tot ongevallen.

Wanneer ik na een rit mijn voertuig stal links ten opzichte van mijn rijrichting, is ten eerste een overtreding op de wegcode (behalve in een éénrichtingsweg). Maar ten tweede – en veel belangrijker – is dat wanneer ik terug vertrek, ik langs de verkeerde zijde in het verkeer op de rijbaan zal moeten invoegen. Ik zit namelijk links achter het stuur en zal rechts moeten invoegen. Mijn zichtbaarheid is hier veel kleiner en het uit te voeren manoeuvre moeilijker, aangezien ik de met de twee richtingen kan in conflict komen.

Wanneer ik op – of vlak voor – een zebra parkeer, kan het zijn dat de tegemoetkomende weggebruikers de overstekende voetganger niet van ver genoeg kan opmerken en er dus niet voldoende rekening mee kan houden. Op zijn beurt zal de voetganger ook minder zicht hebben op het naderende verkeer (zeker kinderen kunnen door hun geringe gestalte het verkeer nog moeilijker overzien dan volwassenen), bijgevolg zal ook de voetganger het naderend voertuig minder goed opmerken. Een vicieuze cirkel en dat allemaal omdat de heer automobilist zo egoïst was om net daar op die zebra te parkeren! Dat de wegcode dit verbiedt is in dit opzicht in wezen bijzaak.

Tallose voorbeelden hiervan vormen geen probleem. Ik laat ze voor jezelf invullen. Tenslotte zal je er ook zelf wat aan moeten doen!

1.2 HERKENNEN VAN BEPERKTHEDEN VAN ANDERE WEGGEBRUIKERS

Algemeen

Wie zijn de andere weggebruikers ? Welke zijn hun specifieke kenmerken ?

Het beter kennen en begrijpen van hoe de andere weggebruikers rondom je denken en zich gedragen kan er alleen maar toe leiden dat je beter, maar vooral vroeger, kunt anticiperen op hun eventueel fout gedrag.

In deze bijdrage moet ik me noodgedwongen beperken tot de fysiek minder sterke weggebruikers, met name voetgangers en fietsers. Zij kunnen immers het minste weerstand bieden wanneer het tot een eventueel conflict komt, waardoor een ongeval – die niet eens zo zwaar dient te zijn – reeds dodelijke gevolgen kan hebben. Zo kan een aanrijding tegen 30 km/u reeds de dood tot gevolg hebben. Bijgevolg blijkt dat ook uit een nadere analyse van de ongevalgegevens, dat de meest bedreigde leeftijdsgroepen, zowel bij voetgangers als bij fietsers, kinderen en bejaarden zijn.

Uiteraard ware het interessant om andere specifieke beperktheden van diverse soorten weggebruikers aan bod te laten komen, doch moet ik hier noodgedwongen een selectie maken. Vandaar de keuze voor deze grootste probleemgroepen.

1.2.1 Kinderen in het verkeer

Zo behoren althans op het Europese continent verkeersongevallen tot één van de grootste gevaren die onze jeugd bedreigen. In België is het zelfs de doodsoorzaak nummer 1. Heel wat kinderen die in een verkeersongeval waren betrokken, blijven hun hele verdere leven gehandicapt, anderen hebben meer geluk (?), maar moeten soms een lange tijd in het ziekenhuis doorbrengen, ver weg van het normale leven. Voor elk kind dat gewond of gedood wordt, is er een familie die lijdt, bovendien is het enorm verlies voor de hele gemeenschap telkens er op die manier doden of gewonden te betreuren vallen.

Er wordt nog veel te weinig gedaan om deze verkeersongevallen te voorkomen. Het helemaal voorkomen zal altijd een utopie blijven, doch ben ik er vast van overtuigd, dat wanneer we met zijn allen wat meer inspanning leveren, we het allemaal sterk kunnen doen afnemen. Als we nu de schuldigen voor dit alles willen aanduiden, wel dan blijken dit vaak de kinderen zelf te zijn, wat het probleem er uiteraard niet op vergemakkelijkt.

De reden voor deze schuld is voor mij nogal wiesdes, het huidige verkeer stelt immers veel te hoge eisen, zodat zelfs volwassenen regelmatig tilt slaan.

Voor een kind van 7 ligt dit uiteraard nog moeilijker. Iedereen vindt

“ Om alle misverstanden te vermijden zou iedere bestuurder van welk voertuig ook moeten begrijpen dat kinderen in het verkeer geen volwassen in zakformaat zijn! “

het normaal dat dit kind geen wiskundige vergelijkingen met enkele onbekenden kan oplossen, kunnen we dan ook eens uiteindelijk begrijpen dat kinderen het huidige verkeer niet (altijd) aankunnen? Ongevallen moeten zich dus – jammer genoeg – onvermijdelijk blijven voordoen, daar kinderen tussen pakweg 3 en 12 jaar, door hun ontwikkeling niet altijd in staat zijn het complexe verkeersgebeuren te vatten.

Het denkkader van het kind

Misschien ware het niet slecht om ons als volwassen automobilist terug in te leven in het denkkader van het kind ¹.

- Tussen de leeftijdsgroep van 3 – 10 jaar (voor alle duidelijkheid onder de 3 jaar is elk kind totaal ongeschikt voor elke vorm van zelfstandige verkeersdeelname) zijn zij niet bekwaam gegevens (prikkel) van het wegverkeer zodanig te beheersen, dat ze voor de verkeerssituatie van het ogenblik de belangrijke gegevens niet kunnen onderscheiden van de onbelangrijke. Veleer reageert het kind op die gegevens die bont gekleurd of luidruchtig zijn of op een of andere manier sterk opvallen. Bijvoorbeeld een baby die zijn ogen uitkijkt naar de gouden hal-sketting of je fel oranje gekleurde trui. Een helrode auto trekt wellicht meer aandacht dan een metaal grijze.
- Kinderen reageren dikwijls verkeerd, daar de gegevens die voor het verkeer van belang zijn, weinig of niet door het kind als opvallend worden opgevat. Dit hangt samen met de totale opvatting van het kind over de wereld. Hoofdzaken worden bijzaken of worden op gelijke manier waargenomen. Onbelangrijke details worden teveel beklemtoond, waardoor essentiële zaken over het hoofd worden gezien. Daarom rennen kinderen in het verkeer vaak het gevaar blindelings tegemoet! Zo zal bij het oversteken het naderende verkeer soms minder belangrijk zijn dan het uitstralraam langs de overkant waar hun favoriete speelgoed ligt en waar dan ook hun aandacht op gevestigd is.
- Pas rond de leeftijd van 7 à 8 jaar begint een kind voorwerpen onder verschillende omstandigheden juist waar te nemen. Doch kunnen zij telkens maar één dimensie van het voorwerp waarnemen. Zo geloven ze bijvoorbeeld dat een auto groter wordt als je er naar toe gaat en kleiner wanneer je je ervan verwijdert. Het grote gevaar van deze denk- en belevingswijze ligt hem hierin dat kinderen kleine auto's (en vaak snelle, zeg maar GTI's 16 kleppen) in gevaarlijkheid onderschatten wanneer deze ver verwijderd zijn.
- Jonge kinderen hebben een beperkt gezichtsveld. Hun periferie is aanzienlijk kleiner dan bij volwassenen (zijdelings gezichtsveld is bij een volwassene ± 180°). Aldus nemen kinderen auto's die van opzij komen, deze niet zo vroeg waar als een volwassene. Ook werd door onderzoeken vastgesteld dat tot 4

¹ Informatiebron : Verkeerspedagogisch Instituut van Roeselare
24 – Defensief Autorijden

jaar de rechterhelft van het gezichtveld beter was ontwikkeld dan het linkse. Van links komende voertuigen worden dus gemakkelijker over het hoofd gezien.

- Verder kunnen kinderen heel moeilijk verkeersgeluiden lokaliseren. Een geluid dat echter tweemaal wordt gehoord blijkt in dit opzicht gemakkelijker te zijn voor hen. Daarom zouden automobilisten beter een dubbel getoeter laten horen ten aanzien van kinderen.
- Een belangrijke belemmering die het aandachtsvermogen van het kind beïnvloedt is het uitvoeren van twee taken tegelijkertijd. Bijvoorbeeld de hond uitlaten en op het verkeer letten. Hun fiets proberen recht te houden is hier nog een beter voorbeeld van. Al hun aandacht en vaardigheden gaan in de eerste plaats naar het in evenwicht houden van de fiets en pas dan komt het overige verkeer.
- Jonge kinderen kennen meestal het verschil niet tussen zien en gezien worden. Een groot misverstand is hier dat ze menen dat ze gezien worden door diegene die zij zien! (Als ze hun handen voor hun ogen houden denken ze dat ze door anderen niet meer zijn gezien). Tussen geparkeerde auto's kunnen kinderen vaak het verkeer zien (waarnemen). Ze geloven dan ook dikwijls dat de naderende auto hen eveneens heeft gezien!
- Tenslotte hebben kinderen een veel langere reactietijd dan volwassenen tussen het zien – oordelen – handelen, dus het reageren, gaat een te lange tijd. Ze kunnen ook vaak de gevolgen van hun beslissingen niet goed inschatten. Men denkt in termen van probleem per probleem, zonder echter een globale kijk op de zaak te hebben.

Welke zijn nu de meest voorkomende ongevallen.

Uit een Zweeds onderzoek geleid door professor Sandels is aan de hand van politierapporten bepaald hoe ieder kind dat in een ongeval was betrokken zich op dat moment gedroeg. Bovendien werd er ook nagegaan wat hun motieven waren voor het vertoonde gedrag. Het aantal 1 en 2 jarige kinderen dat in ongevallen was betrokken was zo klein dat ze allen werden opgenomen in een leeftijdsgroep van 3 tot 10 jarigen.

De meest voorkomende fouten bij voetgangertjes waren in dalende volgorde:

- De “dashing-out” ongevallen, dit is het kind rent plotseling de rijbaan op. Soms was hier een verklaring voor te geven, maar vaak was er geen. In de meeste gevallen was er een sociale reden. Het kind liep de rijbaan over naar iemand toe, achter iemand aan, voor iemand uit, van iemand weg... .
- Een andere groep van “dashing-out” ongevallen gebeurde omdat het kind zo verdiept was in zijn spel, dat het al het overige vergat. Het klassieke voorbeeld van een voetbal die over straat

rolt en een tijdje daarna de voetballer die over straat rolt... .

- De overige ongevallen gebeurden om diverse redenen, zoals :
 - om op tijd op school te zijn;
 - omdat er aan de overkant van de weg iets interessants te zien was;
 - omdat het kind dacht dat het op het zebrapad volkomen veilig was en overstak zonder uitkijken;
 - omdat het kind getoeter hoorde en daarom vlug naar de overkant holde.
- Tenslotte gedroeg 1 op 7 kinderen zich correct, maar werd desalniettemin aangereden!

Andere kinderen die een fiets bereden, een driewieler, enz. hadden eveneens “dashing-out” ongevallen, meestal om dezelfde redenen als de voetgangers :

- Kinderen die links op de rijbaan reden en het getoeter hoorden van een wagen die hen zou inhalen, dachten dat ze deze moesen dwarsen en langs de andere kant verder rijden.
- Andere kinderen maakten plotseling rechtsomkeer, met een draai naar het midden van de rijbaan, omdat ze iets belangrijks vermoeden achter zich.
- Enkele andere oorzaken : het kind kon de ingewikkelde verkeerssituatie niet aan, verloor de controle over zijn fiets door een zak aan het stuur, enz... .

Wanneer we dit alles nu proberen samen te vatten krijgen we een aantal essentiële regels waarmee je als automobilist best rekening houdt!

- Ze zijn klein en hebben dus geen overzicht op de verkeerssituatie.
- Ze hebben weinig goede verkeerservaringen en veel misrekeningen en aarzelen vaak bij het oversteken.
- Ze kunnen hun aandacht niet voldoende verdelen en worden gemakkelijk afgeleid.
- Ze hebben moeite om de vaste spelregels van het verkeer te begrijpen.
- Ze zijn altijd aan het spelen, ook in het verkeer.
- Ze zijn ervan overtuigd dat volwassenen het altijd goed menen met hen en altijd de situatie kunnen redden.
- Ze hebben meer dan volwassenen moeite met het schatten van afstanden en snelheden.
- Ze reageren spontaan, niet nadenkend.
- Ze hebben meestal moeite met het onderscheid tussen links en rechts.
- Ze begrijpen heel wat verkeersborden niet, of verkeerd en

weten dus niet altijd wie er voorrang heeft.

- Ze hebben het moeilijk om verkeersgeluiden te lokaliseren en te herkennen.
- Hun zintuigen zijn nog niet volledig ontwikkeld.
- Jonge fietsers verliezen gemakkelijk hun evenwicht.

Wat kunnen we concreet doen ?

Jonge kinderen kan je in geen enkele verkeerssituatie voor geen haar vertrouwen, wees je hiervan altijd en overall van bewust. Onderschat de moeilijkheden niet die het kind heeft in het verkeer. Dikwijls hebben ze weinig kennis van borden en verkeersregels. Toon begrip hiervoor, ook al gaan ze in de fout. Spelende kinderen naast de openbare weg of zijn aanhorigheden zijn altijd en gevaar. Geef bij de minste twijfel een dubbel geluidsignaal, vertraag altijd en bij de minste reden stop je. Tenslotte heeft ook de fietser recht op voorrang. Maak geen misbruik van het feit dat je de sterkste bent en weet ook nog dat de wettelijke opgelegde zijafstand van minimum 1 meter bij het inhalen dan ook het werkelijke minimum is! Let vooral op aan de kruispunten en zeker wanneer je rechts afslaat kan er achter je een fietser opduiken die op zijn beurt rechtdoor wil rijden.

1.2.2 Ouderen in het verkeer

De gemiddelde leeftijd van de Vlaming wordt steeds hoger. Bijgevolg komen er steeds meer bejaarden. Bovendien willen deze mede door de sociale verbeteringen van de laatste eeuw, steeds meer als een volwaardig lid van de maatschappij willen blijven functioneren, en terecht.

Dit functioneren vraagt verplaatsingen, wonen, winkelen, recreatie, e.a. . Men neemt dus meer en meer deel aan het verkeer.

Maar hoe is het met onze grootva en grootmoe in het verkeer gesteld ? Zijn zij wel in staat om het hoofd boven water te houden in de steeds drukker wordende verkeerschaos ? Leidt mijn overdreven mobiliteit niet tot immobiliteit van deze groep ? Is er een antwoord op deze vragen en hoeverre kan ik daar als individu wat aan doen ?

Een kijk op de problematiek

Volgens een studie van de wereldgezondheidsorganisatie komen er in België en de overige landen van Noordwest-Europa bij ouderen (± 65 en 65 plussers) tweemaal zoveel ongevallen voor als onder de andere volwassenen. Weliswaar leggen deze 65-plussers veel kleinere afstanden af dan de overige volwassenen, maar per afgelegde km hebben zij een veel grotere kans op een ongeval en dit vooral te voet en per fiets.

“ Kinderen zijn niet in staat om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen tot een leeftijd van 7 à 8 jaar als voetganger, tot een leeftijd van 10 à 12 jaar als fietser. Kleuters alleen in het verkeer, fietsende jonge scholieren zijn reële gevaren, dewelke je als automobilist toch zou moeten voorzien “

Oorzaken van deze grotere onveiligheid ¹

Bij het ouder worden treden er fysieke en psychische veranderingen op.

De fysieke (lichamelijke) manifesteren zich voornamelijk in :

- het afnemen van de motorische vaardigheden,
- verminderen van de wendbaarheid,
- achteruitgang van het gehoor en het gezichtsvermogen.

De psychische (geestelijke) veranderingen manifesteren zich vooral in :

- de reductie van de snelheid van het opnemen van informatie en het verwerken ervan,
- het onderscheid kunnen maken tussen verschillende prikkels en het gepast reageren daarop.

De grote boosdoeners in dit fysiek en psychisch proces zijn de tijdsdruk en (of) overbelasting.

Hoe sneller er dient beslist te worden, of hoe drukker het verkeer, hoe eerder het verkeerd kan aflopen. In de praktijk komt het er op neer dat het reageerproces iets langer duurt waardoor een belangrijke beslissing te lang kan uitblijven. Zo blijkt dat vooral bij schemer en duisternis afstanden en snelheden moeilijk kunnen worden geschat. Door het teruglopende gehoor worden ze later gewaarschuwd voor het andere verkeer. Veel meer dan andere weggebruikers zoeken ze naar een vast patroon, een vertrouwde herkenbare situatie, dewelke ze als leidraad gebruiken voor hun beslissingen.

Vooraf hier is een duidelijke rol weggelegd voor de automobilist.

Ik geef bijvoorbeeld duidelijk te kennen dat ik wil afslaan, in plaats van het te doen zonder richtingsaanwijzer! Geen inspanning van de automobilist zou hiervoor te veel mogen zijn.

Verkeersongevallen waarbij betrekkelijk meer ouderen zijn betrokken gebeuren veelal onder de volgende omstandigheden :

- meer op werkdagen dan in het weekend, vooral tijdens de dag en de avondspits;
- meer op kruispunten dan op rechte wegen of bochten;
- meer binnen dan buiten de bebouwde kom;
- vooral bij het oversteken van zebrapaden
- wat betreft de fietsers doen zich de meeste ongevallen voor bij het oversteken van kruispunten en andere richtingsveranderingen.

“ Alleen duidelijke signalen en een zo normaal en voorspelbaar mogelijk weggedrag, gebaseerd op formele regels zullen hierop een antwoord bieden “

Samenvattend kunnen we het volgende stellen :

Ouder worden brengt functieverlies met zich mee, hiermee gepaard loopt de deelname aan het verkeer grotendeels terug. Door de verminderde deelname verdwijnt er een stuk routine (men heeft geen dagelijks woon-werkverkeer e.a.). Dit routineverlies gekoppeld aan hun functieverlies brengt hen in een steeds groter wordende vicieuze cirkel. Als ze hun dan (soms noodgedwongen) in het verkeer wagen, kunnen er sneller conflicten optreden.

OUDER WORDEN

-> Functieverlies -> Minder mobiel -> Hogere kwetsbaarheid

-> Minder routine, men is het niet meer -> Ontwenning

-> Men gedraagt zich onzeker, loopt dus ook hoger risico

Men ervaart schrik en onzekerheid die steeds groter worden

Aan ons automobilisten wordt er in de wegcode gevraagd om dubbel voorzichtig te zijn jegens bejaarden. En met deze nogal vage formulering stopt het dan ook.

Met deze bijdrage heb ik geprobeerd om iets verder te gaan en terug het waarom van deze vraag iets duidelijker te formuleren. Het is nu aan u om te beseffen dat een kritische combinatie van omstandigheden die leiden tot een ongeval vroeger of sneller zal ontstaan wanneer het gaat om een confrontatie met een oudere verkeersdeelnemer. Hetzij deze zich nu per fiets, per auto of met hun eigen benenwagen verplaatsen. Een preventief chauffeur herkent zulke situaties en houdt er rekening mee. Hij brengt begrip op voor hun situatie en geeft ze wat meer tijd. Tenslotte worden we toch ook ooit eens ouder.

“ Eens je de beperkingen van de andere weggebruikers kent, kun je rekening mee houden. Welke problemen kunnen er door hun beperkingen ontstaan, als je ook alle andere verkeersfactoren in acht neemt ? Pas als je daarover leert nadenken en voortdurend een goed en volledig overzicht hebt van de gehele verkeerssituatie, kan je het rijgedrag van anderen voorzien! “

1.3 HERKENNEN VAN MINDER GUNSTIGE RIJOM- STANDIGHEDEN

Algemeen

Een omstandigheid is per definitie een gesteldheid van zaken in welke iemand zich bevindt. Een toestand dus waarin men kan verkeren zoals die ontstaat door de loop van de gebeurtenissen.

Het is dus van belang ten allen tijde deze gebeurtenissen aan te voelen, ze te herkennen en er doeltreffend op te reageren. Dus, nog meer dan bijvoorbeeld een stel goede banden, zal het gedrag van de bestuurder een zeer belangrijke rol spelen.

Hij zal in bepaalde omstandigheden de nodige maatregelen moeten treffen om te voorzien in zijn veiligheid en deze van anderen. Hiervoor moet hij in staat zijn om deze omstandigheden te interpreteren. Al dan niet ervaren zijn of vertrouwd zijn met zulke situaties kan een voordeel zijn, als men dan al niet te vertrouwd is... . Verder zal terug het eigen aanvaarde risiconiveau bepalen hoeveel risico iemand zal wensen te nemen.

1.3.1 Slecht weer

Als regen, sneeuw en grondvorst de rijbaan veranderen in een glijbaan dan komt het er op neer met zijn vier poten stevig op de grond te staan. Onberispelijke banden, remmen en schokdempers zijn hiervoor onmiskenbaar. Verminderen van de rijsnelheid, nog soepeler sturen en zeker nooit bruusk remmen zijn enkele van de te nemen voorzorgen. Reageer dus alert, wanneer minder gunstige weersomstandigheden zich aandienen.

Ijzelvorming is veruit de meest slechte weersomstandigheid waarmee je ken geconfronteerd worden. Nog gevaarlijker wordt het wanneer deze omstandigheden zich aanbieden terwijl je reeds aan het rijden bent. Test bijgevolg regelmatig het wegdek wanneer je ijzelvorming vermoedt. Dit kan je eenvoudig door de snelheid voldoende te matigen (20 km/u) en dan vrij bruusk op het rempedaal gaan staan. Slipt de wagen, dan weet je al meteen hoe laat het is. (Hou er uiteraard rekening mee dat er niemand achter of rondom je zit!). Voorgaande test kan je ook doen bij het vertrekken aan een kruispunt, dit door de koppeling wat brutaler dan normaal te laten aangrijpen. Krijg je doorslippende banden, dan... .

Plaatselijke rijm- en ijzelplekken zijn uiteraard nog moeilijker te voorzien, alhoewel dat men een aantal plaatsen als “black-spots” kan aanduiden. Dit is onder meer het geval op bruggen, waar de vorst en gure weer, zowel de bovenkant als de onderzijde van het wegdek kan bereiken, waardoor het vlugger is aangevoren. Ook op schaduwrijke plaatsen blijft het wegdek langer aangevoren. Tenslotte zal op die plaatsen waar op het wegdek constant water aanwezig is, vlugger ijzelvorming ontstaan, geen of slechte riolering, plasvorming, enz... .

**“ In de regel zal je door defensief gedrag
slippen steeds proberen te voorkomen.**

**Gaat je wagen toch aan het slippen, los
dan het gaspedaal, ontkoppel en stuur in
de gewenste richting (?) “**

1.3.2 Gevaarlijke plaatsgesteldheid

Bepaalde plaatsgebonden omstandigheden vragen een aangepast gedrag. Dezen kunnen gaan van defecten of kenmerken van de rijbaan tot allerlei omgevingskenmerken.

Zo zullen kasseiwegen vlugger glad zijn dan een wegdek in beton of asfalt. Ook kan het dwars- of lengteprofiel van een rijbaan ernstige mankementen vertonen. Denken we hierbij aan overdwarse uithollingen of spoorvorming.

Ook een rijbaan waar je minder mee vertrouwd bent, kan je soms onaangenaam verrassen. Zo kan het best zijn dat een vrij brede en rechte weg plots overgaat in een smalle, bochtige en onvoldoende verlichte situatie.

Ook de omgeving kan meer of minder gevaar met zich meebrengen. Zo is het algemeen bekend dat er zich meer fietsongevallen voordoen binnen de bebouwde kom dan er buiten. In een vrij landelijke omgeving kan je dan weer te maken krijgen met bevuiling van het wegdek door modder, afkomstig van landbouwvoertuigen, dewelke je kans op slippen gevoelig zal doen vergroten. In een groene omgeving kunnen afgevallen bladeren op het wegdek terecht zijn gekomen.

“ Het is dus allemaal een kwestie van de verschillende ongunstige omstandigheden te beoordelen met een flinke portie gezond verstand “

1.3.3 Beperking van de zichtbaarheid

Zien is immers de eerste schakel in onze waarnemingsproces en vervolgens reageerproces. Bij het wegvallen van deze schakel is een zich normaal verplaatsen niet meer mogelijk. Moet je hoe dan ook de weg op bij een zeer geringe zichtbaarheid dan komt het er op neer om vooral je snelheid in relatie tot je benodigde stopafstand aan te passen en vervolgens jezelf goed zichtbaar te maken voor de andere weggebruikers.

“Wie zich niet laat zien, die “is gezien”! “

Voor mist, duisternis en lage zonneshijn kunnen een ernstige belemmering van je zichtbaarheid vormen.

Omdat vooral sterke mist een grote boosdoener is volgen hier enkele concrete tips :

- Voor kettingbotsingen is een te hoge snelheid hoofdoorzaak nummer 1, maar ook vooral te weinig afstand houden is doorslaggevend. De vuistregel om van uit te gaan is eenvoudig, nl. 3 x 50. Dus bij 50 m zichtbaarheid houden we 50 m tussenafstand en rijden we niet sneller dan 50 km/u. Om de afstand tussen de auto voor u te schatten kan je gebruik maken van de afstand tussen de verlichtingspalen die ongeveer 50 m bedraagt.
- Zorg ervoor dat je de juiste lichten aansteekt. Vooral bij mist gebruiken sommige chauffeurs nogal eens de standlichten, wat uiteraard zeer gevaarlijk is.!
- Bij een zichtbaarheid van minder dan 100 m gebruik je het mistachterlicht, liever iets te vroeg dan iets te laat. Maar een

mistlicht voor wat flauwe nevel is overbodig. Door de lichtsterkte hindert het immers fel de achterliggers!

- Vooral niet inhalen. Door de sterk gereduceerde zichtbaarheid is dit onverantwoord!
- Vermijden van vrij brutaal te remmen. Indien het toch nodig is, rem dan pompend, waardoor de stoplichten een duidelijk signaal geven.
- Tenslotte moet je er rekening mee houden dat rijden bij mist vermoeiender is en tot stress leidt. Pauzeer dus wat vroeger.
- Weet dan ook nog dat geparkeerde voertuigen, op de rijbaan in dergelijke omstandigheden, zeer moeilijk te zien zijn. Hou er dus zelf rekening mee als je je eigen voertuig achterlaat. Probeer dit zo veel mogelijk buiten de rijbaan te doen.

1.3.4 Verminderde aandacht

Het gevaarlijke aan de verschillende factoren die er toe bijdragen dat je minder aandacht kan of zal besteden aan de rijtaak is dat ze er op hun beurt voor zorgen dat je meestal niet in staat bent om hier op een objectieve manier over te oordelen.

Alcohol en andere verdovende middelen zijn hier een voorbeeld van.

Ook verschillende emotionele toestanden. Woede en andere emoties sturen je normaal waarnemingsvermogen in de war. Stap dus na een felle ruzie, of in de euforie van het behalen van je eindexamen, niet direct in je auto. Laat dergelijke toestanden eerst wat uitdeinen, zodat je pas in een evenwichtige gemoedsgesteltenis achter het stuur kruipt.

Ook activiteiten die tijdens het autorijden gebeuren kunnen een flinke domper zetten op je aandachtsniveau. Prutsen aan de autoradio bijvoorbeeld, oorverdovende muziek, telefoneren, lezen, landkaarten bekijken, eten, drinken, enz..

Tenslotte bepaal je in feite zelf hoeveel aandacht je aan je rijtaak wenst te schenken. Ook hier zal een voor jezelf aanvaard risicopeil de maatstaf vormen. Wanneer je meent best een vergadering te kunnen voorbereiden wanneer je achter het stuur zit, zal een gedeelte van je totale mentale capaciteit hierdoor worden opgeslorpt en wat er ook beweerd wordt zal dit ten koste gaan van het aandachtsniveau van je bestuurderstaak.

Moet er nog aandacht zijn ?

1.4 VERDEDIGINGSTECHNIEKEN

Algemeen

Een verdedigingstechniek is een oplossingstrategie te gebruiken in toestanden waarbij er zich bijna ongevallen voordoen of zelfs nog in een iets vroeger stadium.

Verdedigen in dit opzicht wil dus niets anders zeggen dan de eventuele fouten van andere weggebruikers proberen te herstellen (dus de bijna-ongevallen), of in een vroegere stadium proberen te beletten dat ze fouten in uw nadeel zouden kunnen maken. Indien het dan toch tot een onvermijdelijke confrontatie komt, althans de ernst van het ongeval proberen te beperken.

Dit kan in de praktijk gaan van een juiste plaats op de openbare weg of het opleggen van een veiligheidszone rond het voertuig, tot het dragen van een veiligheidsgordel die je zonder twijfel zal beschermen bij een ongeval.

Verdedigingstechnieken kan je opsplitsen in actieve en passieve hulpmiddelen.

1.4.1 Actief verdedigen

Remtechniek

Moet je sterk afremmen, zorg er dan in het begin van je remfase voor, dat er voldoende druk op de rem wordt uitgeoefend. Dit is van groot belang voor de uiteindelijke stopafstand.

Het is namelijk zo dat je de grootste winst haalt door te remmen wanneer je voertuig zijn grootste snelheid heeft. Bouw je daarentegen de remkracht stelselmatig op, dan is het niet meer mogelijk de in het begin verloren remkracht te recupereren.

In geval van nood reageer je het beste als volgt : terwijl je je strak afduwt tegen het stuurwiel, druk je gelijk met volle kracht het rempedaal en het koppelpedaal in. Zo blokkeer je de vier wielen. Op een vrij normaal wegdek zal dit de kortste remweg opleveren. Meestal zal de wagen in een vrij rechte lijn naar voren schuiven of slippen. Is het echter nodig om bij te sturen, om uit te wijken voor een hindernis bijvoorbeeld, dan zullen de wielen terug contact met het wegdek moeten krijgen, wat inhoudt dat je eventjes de rem moet lossen, korte ruk aan het stuur (links of rechts, en dan terug recht!), en terug remmen, enz., enz.. Deze remtechniek noemt men ook het pompend remmen. Echter wanneer de plaats en tijd voldoende is dan eerst rempedaal en dan koppeling dit om het blokkeren te voorkomen.

Of je nu geleidelijk remt, plots moet remmen of stoppen, altijd zou je best eerst in de achteruitkijkspiegel kijken naar wat er achter je gebeurt. Is de eerstvolgende auto nog op voldoende afstand, waar schuw hem zo mogelijk door pompend te remmen, waardoor je stoplichten afwisselend aan en uit gaan.

Sta je ergens voor een rood verkeerslicht te wachten, hou dan het achteropkomend verkeer in het oog. Wanneer je merkt dat iemand niet meer in staat is om te stoppen, zoek dan zelf een vluchtweg (berm bvb.). Is dit niet mogelijk, ga dan als het ware met je twee voeten op je rem staan en druk je handen stevig vast aan het stuurwiel.

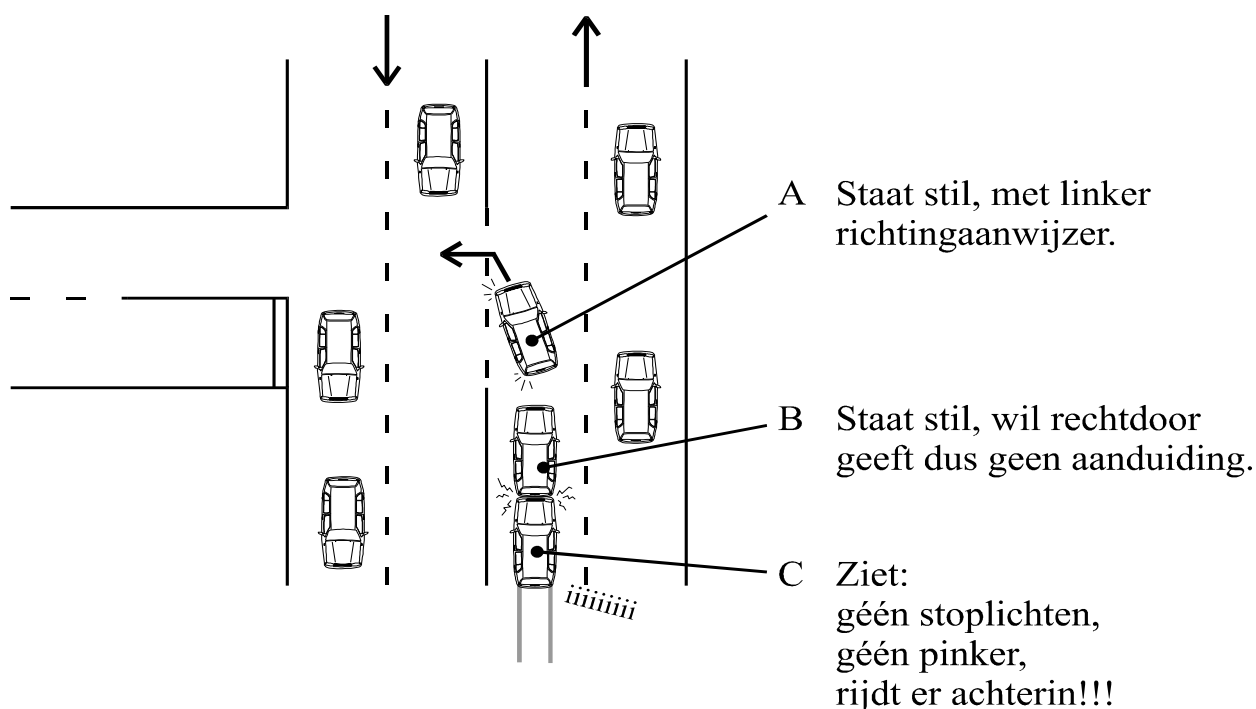
Zorg er tenslotte altijd voor dat wanneer je achter een ander voertuig stopt voldoende tussenafstand houdt. In de regel moet je steeds de achterwielen van je voorligger kunnen blijven zien. Wanneer je dan achteraan wordt aangereden, blijft er nog wat tussenruimte over die als buffer kan optreden tussen je voorligger.

Verdediging tegen kop - staart aanrijding

Klassiek is de aanrijding kop – staart waarbij de auto die wachtende is om meestal links af te slaan, of nog meer degene die erachter staat de kans loopt achteraan door een verstrooide chauffeur te worden aangereden.

Deze kans op een dergelijke aanrijding kan je eventueel voorkomen door herhaaldelijk op de rem te blijven duwen, of wat nog meer opvalt is het aanzetten van de vier richtingsaanwijzers.

Wanneer je daarentegen je rempedaal volledig lost, zijn de stoplichten niet langer in werking, waardoor het achterkomend verkeer je kan verwarren met een rijdend voertuig.



Verdediging tegen frontale aanrijding

Je plaats op je rijbaan is rechts. Wanneer de tegemoetkomende weggebruiker zich hier eveneens aan houdt, mag het elkaar kruisen in wezen geen problemen vormen. Gevaarlijke situaties ontstaan er echter wanneer je tegenligger dit niet doet, of wanneer er dubbel richtingsverkeer is, wanneer de rijbaan vrij smal is. Wanneer deze situaties goed overzichtelijk zijn, zal er weinig gebeuren. Gevaarlijk wordt het wanneer je de eventuele tegenligger niet meer kunt zien.

Reeds in de bijdrage defensieve snelheidskeuze zagen we dat een lage snelheid hier een oplossing kan bieden. Ook “extra rechts” houden (door gebruik te maken van de berm, waterafvoergeul, enz.) kan voorkomen dat wanneer de tegenligger iets over de (ook soms witte lijn!) helft gaat, je elkaar niet direct raakt!

Op de volgende twee foto's kan je zien dat je door gebruik te maken van de gelijkgrondse berm een eventuele tegenligger kunt ontwijken... .

Foto: een gelijkgrondse berm om een tegenligger te ontwijken



Verdediging tegen zijdelingse aanrijding

Vooran en achteraan biedt de auto de meeste weerstand bij een eventuele aanrijding. Hiervoor zijn kreukelzones voorzien, die de schok van de botsing moeten kunnen opvangen, terwijl de passagierskooi intact blijft. Uiteraard zijn deze kreukelzones, niet oneindig bestand tegen het opvangen van schokken en zullen snelheden van meer dan 50 km/u reeds een induking van ongeveer 30 cm veroorzaken. Algemeen gezien kan je stellen dat deze zones je tot snelheden van ongeveer 50 km/u en dit tezamen met de driepuntsgordel, nog een voldoende bescherming zullen bieden.

Erger is het gesteld met een zijdelingse aanrijding. De zijkanten van de carrosserie bieden immers veel minder weerstand. Zo lijkt de deur van een auto wel dik, maar jammer genoeg is deze van binnen hol en is het dus ook hier dat de schijn bedriegt! echter bij duurdere

voertuigen worden er steeds meer en meer versterkte dwarsbalken gebruikt, ook met het monteren van de zijdelingse airbag is een verbetering in de goede zin.

Meer nog dan frontale of achterwaartse aanrijdingen is het dus van belang zijwaartse confrontaties te vermijden, vooral als deze tegen vrij hoge snelheden zouden plaatsvinden.

Deze kunnen zich o.a. voordoen op kruispunten waar de voorrang aan rechts geldig is. We zagen reeds in de bijdrage over defensieve snelheidskeuze, hoe “beide partijen” het beste hun snelheid regelen om dergelijke ongevallen te voorkomen. Ook op andere geregelde kruispunten blijft het opletten geblazen. De aanmaning tot dubbele voorzichtigheid blijft immers gelden op alle kruispunten.

Wanneer je na een rood-fase aan een kruispunt met verkeerslichten “zo maar” vertrekt, getuigt dit van weinig bedachtzaamheid. Het is immers niet zo ondenkbaar dat iemand uit een dwarsrichting dacht nog net door het oranje licht te geraken en er uiteindelijk niet meer in slaagt en willen of niet door het rode licht scheurt... . Dus als je de eerste vertrekt aan een kruispunt met verkeerslichten, kijk je best nog eens links en rechts. Wanneer het licht reeds enige tijd groen aanduidt is de kans dat er vanuit de dwarsrichting een halve gare roodrijdt kleiner.

1.4.2 Passief verdedigen

Dragen van de autogordel

Het dragen van een autogordel is een van de meest effectieve middelen gebleken om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Deze uitvinding van de Fransman Gustave Desirée Leveau, die in 1903 op het idee kwam toen de personenwagen nog niet sneller kon rijden dan 30 km/u, is in zijn opzet even simpel als doeltreffend.

Bij een botsing wordt voorkomen dat een inzittende in aanraking komt met het interieur van de auto en zo een letsel oploopt. Een gordel voorkomt ook dat een inzittende als een projectiel uit de auto wordt geslingerd.

Toch kent ook de gordel zijn beperkingen. Als een vrachtwagen je auto volledig platwalst, heeft hij uiteraard niet veel zin.

Voor en tegenstanders.

Het niet dragen van een gordel bied je op korte termijn weinig nadeel. Het is maar pas wanneer je in een ongeval zou betrokken geraken, dat je het voordeel van het wel dragen “aan den lijve” zou kunnen ondervinden. Het korte termijnbelang weegt hier dus zwaarder door, dan het lange termijn voordeel.

Bij het voordeel dat een gordel je leven zou kunnen redden sta je niet iedere keer stil. De nadelen, het telkens weer omdoen, de hinder in de bewegingsvrijheid enz. zijn telkens opnieuw direct voelbaar. Er zijn zelfs mensen die menen dat een wettelijke draagplicht een niet aanvaardbare vrijheidsberoving inhoudt, hun prestige als vaar-

dig chauffeur aantast..., of die menen dat de politie toch niet controleert.

Dit alles werkt het dragen van de gordel niet altijd positief in de hand, doch het staat onomstotelijk vast dat :

Dit is aangetoond op grond van theoretische overwegingen en van proefnemingen in laboratoria. In de praktijk bepalen een aantal factoren de effectiviteit van de gordel :

- Vooreerst zijn de kenmerken van een botsing van belang, met name de botssnelheid, de inrijhoek en het aangrijppunt. Zo blijkt een gordel effectiever te zijn bij een frontale botsing en bij het over kop gaan, dan bij een zijwaartse en of achterwaartse aanrijding.
- Ook voertuigkenmerken hebben hun invloed, zoals het massaverschil tussen de botsende voertuigen (auto <--> vrachtwagen).
- En tenslotte is ook de manier van dragen van belang. Let er steeds op dat de gordel niet gedraaid is. Anders komen de zijkanten van de gordel in contact met je lichaam, dewelke bij een aanrijding een mes-effect kunnen hebben en snijwonden kunnen veroorzaken. Ook de hoogte van de gordel is van belang. Hij moet nl. op de schouder rusten en niet in je nek. Dit alweer om snijwonden te voorkomen.

Onderzoek in de Verenigde Staten en Groot-Brittanië hebben aangetoond dat het effectief dragen van de gordel een winst zou opleveren van 40% minder doden en gewonden, als elke automobilist de gordel zou dragen en dit in vergelijking als niemand het zou doen.

Tenslotte wil ik nog enkele misverstanden naar het rijk der fabelen sturen. Een paar hardnekkige misverstanden en vooroordelen zijn steeds weer te horen bij de tegenstanders van de autogordel :

- Zo denken sommigen dat je je bij een botsing schrap zou kunnen zetten met je handen en je voeten, om alzo de klap op te vangen. Wie dit beweert heeft de klap van de botsing nog nooit eeder meegemaakt. Een botsing tegen een snelheid van 50 km/u komt overeen met een duik in een leeg zwembad van de 10 m plank! Een kind van 15 kg die vooraan op moeders schoot zit wordt tegen die snelheid met een kracht van 600 kg uit haar armen gerukt. Draagt de moeder geen veiligheidsgordel dan wordt dat kind hier bovenop nog eens verpletterd door het gewicht van de moeder, hetgeen dan kan oplopen tot een gewicht van 2000 kg. Ook de passagiers achterin lopen zonder gordel een groter risico verwond of gedood te geraken. Bij een ongeval kunnen zij tegen de inzittende voorin botsen, die dan toch verwond worden ook al dragen zij de gordel. Er gebeuren (gelukkig) te weinig botsingen, waardoor de mensen over weinig ervaringen hieromtrent beschikken. Dit werkt in het nadeel van de draagplicht.

“ Er zijn maar weinig zo eenvoudige maatregelen, zo effectief, in het verminderen van het aantal verkeersdoden en -gewonden, als het verplicht dragen van de veiligheidsgordel “

- Een tweede misverstand is dat wanneer je met je auto in het water zou komen, je niet tijdig uit de auto zou kunnen ontsnappen. Een auto die in het water komt is vooreerst een vorm van ongevallen, die zeer weinig voorkomt. Gebeurt het toch, is er in regel meer dan tijd genoeg om de gordel los te maken en via het raam of de deur te ontsnappen. Om de deur te kunnen openen zal je trouwens toch een tijdje moeten wachten tot er wat water in de auto is gelopen, om aldus het drukverschil te verminderen. Zonder gordel is de kans hier groter dat je door de klap tegen het interieur van het voertuig terechtkomt, bewusteloos of gewond geraakt. Geraak je er dan uit ?
- Ten derde zou je wanneer het voertuig brandt, de gordel niet tijdig kunnen losmaken. Het losmaken duurt inderdaad een fractie van een seconde, maar er is aangetoond dat een autobrand meestal niet spontaan ontstaat. Het is dikwijls een gevolg van een meestal zware aanrijding, waarbij de gordel je al heelwat bescherming zal geboden hebben.
- Tenlaatste zijn er heel wat automobilisten die de gordel alleen maar dragen wanneer ze hoge snelheden gaan ontwikkelen, dus op autosnelwegen en gelijkaardige wegen en minder binnen de bebouwde kom. Doch ook bij lage snelheden kan de gordel reeds een afdoend hulpmiddel tegen verwondingen bieden. Zo is het bewezen dat reeds bij een snelheid van 30 km/u iemand dodelijk verwond kan geraken.

“ Het dragen van de autogordel blijkt effectief te werken tot een snelheid van ongeveer 90 km/u.

Omdat gelukkig de meeste automobilisten eerst op de rem gaan staan alvorens te botsen, zal deze botssnelheid zelden de 90 km/u overschrijden. Nu is het niet zo, dat het dragen van de gordel je per definitie onkwetsbaar maakt. Het is enkel een middel om je passief te verdedigen, voorzichtigheid blijft dus geboden. De gordel moet zowel vooraan als achteraan, uitzonderingen niet te na gesproken, door iedereen worden gedragen. Leven we in geen gekke wereld wanneer de overheid ons moet verplichten, en hier dan ook nog toezicht op houden, dat we ons eigen leven sparen ? Want daar komt het tenslotte op neer. Aan u de keuze! Eis bovendien ook van je passagiers, die plaatsnemen in je voertuig, dat ze steeds de gordel dragen! “

Gebruik van de verlichting

Laat je zien, of je bent “gezien”! Daar vroeger de functie van de verlichting van ons voertuig eerder lag in het zelf kunnen zien bij duisternis en andere omstandigheden, is deze mede door de steeds betere openbare verlichting geëvolueerd naar een functie waar het belangrijker is dat de andere weggebruikers je veel vroeger en duidelijker zien om aldus rekening met je komst te kunnen houden.

In dit opzicht is het gebruik van de lichten een passief verdedigingsmiddel bij uitstek.

Alweer echter treden er een aantal misverstanden op :

- Zo zijn er chauffeurs die menen de verlichting alleen te moeten gebruiken bij het effectief valen van de avond. Niets is echter minder waar, want ook schemering, regenval, mist en zware bewolking maken dat je zichtbaarheid gevoelig vermindert. In al deze gevallen leidt het dus geen twijfel dat je de lichten dient te gebruiken. Zo is het bekend uit de statistieken, dat het ongevalrisico bij duisternis anderhalf à tweemaal hoger ligt dan overdag. Bij de combinatie van regen en duisternis is het risico ongeveer tienmaal groter dan bij droog weer overdag ¹. Een grijze auto, in de regen, tegen een achtergrond van grijze wolken. Moet er nog zichtbaarheid zijn ? Doe dus de dimlichten aan, van zodra de hemel betreft en het landschap grijs kleurt. Volg meteen het voorbeeld van anderen. In een landschap van dimlichten val je immers nog minder op als je zelf zonder rijdt! Ook bij regen is het gebruik van de ruitenwissers gelijk aan het gebruik van de verlichting.
- Ook worden er in deze omstandigheden nog te vaak de verkeerde lichten gebruikt. Wanneer je meent best je verlichting te gebruiken, gebruik dan de dimlichten of indien nodig je grote lichten. Een dimlicht geeft een zichtbaarheid van ongeveer 40 m reikwijdte, terwijl een grootlicht ongeveer 100 m ver reikt. Vaak worden bij regen of schemering standlichten gebruikt. Dit zijn kleine parkeerlichten (het woord zegge het zelf “stand”-lichten), die vrijwel geen reikwijdte hebben en alleen maar dienen om een voertuig dat in het donker is geparkeerd of stil staat te verlichten. Deze maken je niet beter zichtbaar en kunnen er zelfs toe leiden dat iemand je verwacht met een stilstaande auto. Bovendien bestaat er ook nog het gevaar, dat wanneer het dan echt donker wordt, je blijft rijden met deze standlichten. Dit omdat je dashboard reeds verlicht was en het je aldus niet opvalt dat je nog steeds met deze lichten rijdt!
- Een motivatie voor dit verkeerd gebruik of het zo lang mogelijk proberen zonder lichten te rijden zou kunnen gezocht worden in het idee dat het gebruik van lichten meer brandstof gaat kosten. Door het gebruik van de lichten wordt de alterna-

“ Het is dus niet langer en alleen een kwestie van zelf kunnen zien, maar eerder om gezien te worden! “

¹ Bron SWOV, NL

tor (de stroomopwekker) iets meer belast, doch is het verschil in verbruik daardoor zo gering dat dit niet opweegt tegen het riskeren van een ongeval.

Ik hoop dat het u stilaan duidelijk is geworden, dat aan diverse verkeerssituaties best wat te doen valt en dat hetzij op een passieve, hetzij op een actieve manier, je beveiligen tegen ongevallen geen utopie is. Wanneer je hier tijdens elke verplaatsing extra aandacht aan schenkt zal je merken dat je steeds meer ervaring en kennis zal opdoen omtrent de toepassing en het experimenteren met diverse verdedigingstechnieken.

In deze bijdrage heb ik aan de hand van wat achtergrondinformatie en enkele concrete voorbeelden u aardig op weg proberen te zetten. Voor de rest is het nu aan U!

1.5 RISICO'S HERKENNEN EN VOORZIEN

Algemeen

Een risico is een gevaarstoestand waarbij schade en verlies kan optreden. Het zijn de gevaarlijke of kwade kansen die zich bij een activiteit kunnen voordoen. Het spreekwoord “beter voorkomen dan genezen” is gebaseerd op het vermijden van risico. Hierbij aansluitend is defensief rijden in principe niets anders dan telkens weer iedere vorm van risicovolle toestanden te vermijden of althans te minimaliseren, waarbij gevaarlijke of kwade kansen tot nihil worden herleid.

1.5.1 Risico's vermijden

Deze bijdrage zou je in feite kunnen omschrijven als een synthese van de vier vorige onderdelen van het “totaalpakket defensief rijden”

- vermijden dat je zelf fouten begaat,
- het beter kennen van de andere weggebruikers,
- herkennen van ongunstige omstandigheden,
- verdedigingstechnieken.

In de eerste plaats zou je dus kunnen stellen dat, om risico's te vermijden, je het voorgenoemde pakket als stevige bagage moet hebben. Doch alleen kennis leidt niet noodzakelijk tot uitvoering. Dit kan ondermeer het geval zijn als de wil en de motivatie om een bepaald gedrag te vertonen er niet is. Een van de doelstellingen van dit werk is om deze te stimuleren.

Minstens even belangrijk als de kennis van het hoger velmelde, is het herkennen van bepaalde situaties die je kans op een ongeval zullen vergroten, of m.a.w. je verkeersinzicht. Dit verkrijgt je onder meer door “op tijd” de verkeersfactoren te onderkennen die elk afzonderlijk of in samenhang invloed kunnen hebben op het verkeersgebeuren.

“ Het niet tijdig of het niet waarnemen vormt volgens onderzoeken één van de belangrijkste factoren in het ontstaan van ongevallen. Onderzoeken spreken van meer dan 40 % als (mede)oorzaak van ongevallen. Wanneer we teruggaan naar de manier waarop de bestuurder tijdens zijn rijtaak de informatie verwerkt, nl. zien – oordelen - handelen, is het inderdaad vrij aannemelijk dat door je beter zichtbaar te maken, andere bestuurders je vroeger kunnen opmerken en kunnen anticiperen op je gedrag. “

“Op tijd” betekent hier dat het mogelijke risico dient herkend te worden voordat het zich voordoet. Met verkeersinzicht wordt dus bedoeld het vooruit denken en het voorspellen van de invloed die verschillende factoren op een bepaald moment op het verkeer kunnen hebben. Om dit te kunnen moet de bestuurder niet alleen beschikken over kennis van verkeersregels, verkeerstekens en aanwijzingen, maar ook is het belangrijk dat hij begrijpt waarom bepaalde gedragsregels zijn ingevoerd. Bovendien moet hij weten hoe andere verkeersdeelnemers zich ten opzichte van de verkeersregels gedragen. Verkeersinzicht komt tot uiting in het rijgedrag.

Onvermijdelijk komt het er terug op neer dat :

Elke verkeersdeelnemer zijn volle aandacht schenkt aan het verkeersgebeuren en daarbij zijn zintuigen goed leert gebruiken.

Dit zodat zijn ogen “steeds beter” zullen zien, zijn oren “steeds beter” zullen horen, zijn gevoel voor onraad “steeds beter” wordt versterkt, zodat hij teneinde een “neus” ontwikkelt voor die soms kleine details in het verkeer die een mogelijk gevaar aankondigen.

Ontegensprekelijk zal ervaring in de rijtaak hier een groot voordeel vormen. Leren al doen is een leerwijze waarvan de resultaten langer bijblijven. Doch dit leren al doen zal eerst moeten gefundeerd worden door een degelijke opleiding, zodat men zich verder kan perfectioneren in juiste technieken en niet onbewust gevaarlijke toeren uithaalt.

Het begrip verkeerinzicht is dus vrij algemeen. Uit mijn ervaring als lesgever en uit deze van mijn collega's ondervinden we dagelijks dat dit zeer verschillend is van persoon tot persoon en dat dit algemeen gezien samenhangt met het persoonlijke intelligentiequotiënt, enkele uitzonderingen niet te na gesproken.

Een (gelukkig relatief klein) gedeelte van de kandidaat chauffeurs bereiken immers nooit veel meer dan het beheersen van het operationele niveau..., anderen slagen er nog net in om ook nog de wegcode te snappen, zij het de ene alweer wat meer dan de andere... .

Toch is er maar een zeer klein percentage die uiteindelijk niet slaagt in het rijexamen, wat uiteraard logisch is als je bedenkt dat de examinatoren in een tijdspanne van amper 20 minuten iemand dienen te beoordelen of hij/zij al dan niet verkeerswaardig is. Wanneer iemand niet slaagt is dit meestal om dat hij/zij niet in staat is om het voertuig meestal operationeel en/of wettelijk te besturen.

Buiten dit is er ook nog het feit dat er nog een groot aantal andere bestuurders op de weg zijn, die nooit enige vorm van (rij)bewijs dienden voor te leggen, fietsers, snorfietzers, automobilisten die hun rijbewijs zonder enige vorm van bekwaamheidstest kregen. En tenslotte, hoe raar het ook mag klinken, zijn er een aantal weggebruikers die bewust gevaarlijk rijden en bij wie het aan totale wil ontbreekt om het verkeersspel “sportief” te spelen.

“ Een bestuurder getuigt van inzicht, wanneer hij niet in een kritische situatie terecht komt, omdat hij deze heeft zien aankomen. “

Dit alles zou motiverend moeten werken om je eigen verkeersinzicht te verbeteren en je vooral ook doen beseffen dat heel wat andere weggebruikers vrij ernstige fouten zullen maken en niet allemaal over een nodige dosis verkeersinzicht beschikken.

Nu leiden veel van die gemaakte fouten niet altijd persé tot een ongeval. Dit omdat er dikwijls een portie geluk aan vast hangt, maar vooral omdat er een deel van de chauffeurs die zich op de weg bevinden deze fouten wel voorzien en er adequaat op reageren. Het is te hopen dat u ook bij deze laatste categorie kunt aansluiten.

Inzicht krijgen in het verkeer kan je dus niet concreet definiëren. Het leren vraagt tijd, theoretische en praktische oefening. Zeer algemeen zou je kunnen stellen dat iedere verkeerssituatie die afwijkt van het “normale” patroon, meer gevaar zal opleveren. Ook wanneer er misverstanden optreden. Onvoorspelbaarheid dus, dit krijg je ondermeer wanneer de wegcode niet meer wordt gevolgd, of wanneer je intenties door de andere weggebruikers niet, onvoldoende of verkeerd worden begrepen, wanneer er dus een communicatiestoornis ontstaat.

Om deze stoornissen te vermijden is het goed om zoveel mogelijk in contact te komen met de andere weggebruikers. Oogcontact is daarvoor een goed middel. Dit bestaat eruit om visueel contact te krijgen met de andere weggebruiker zodanig dat je weet dat hij je gezien heeft en omgekeerd. Zo kan een overstekende voetganger langs de verkeerde kant opkijken en je bijgevolg helemaal niet zien aankomen. Wanneer je echter duidelijk ziet dat de blik van deze voetganger naar jou gericht is dan is er oogcontact (beide partijen weten dus van elkaar!) en zullen de normale spelregels van het verkeer kunnen worden gespeeld.

1.5.2 Verkeersinzicht in praktijk gebracht

Deze andere weggebruiker kan zowel een voetganger, een fietser of een ander motorvoertuiggebruiker zijn.

Enkele voorbeelden :

1. Jan rijdt langs een rijbaan waar op de berm, voorwaarts gestoken (schuin naast elkaar opgesteld) geparkeerde auto's staan opgesteld. Deze geparkeerde voertuigen dienen hun parkeerplaats dus achterwaarts te verlaten. Hij merkt bij een van de voertuigen dat de achteruitrijlichten branden en dat deze zich langzaam in beweging zet. Als defensieve chauffeur probeert Jan zich voor te stellen wat er kan gebeuren. Heeft de bestuurder mij wel degelijk gezien ? Zo niet, kan hij bruusk de rijbaan oprijden. Jan zet nu al een aantal vermijdingsstrategieën op : indien nodig lijkt claxonneren, in eerste instantie de beste oplossing, doch is het best mogelijk dat de bestuurder hier niet op reageert. Daarom kiest Jan (als mogelijke reserve en/of extra oplossingen) voor het verlagen van zijn eigen snelheid en heeft hij reeds

“ En belangrijke kwaliteit van een chauffeur met verkeersinzicht is dat deze constant tracht te voorspellen en te analyseren hoe het weggedrag of het manoeuvreergedrag van de andere weggebruiker, waar hij meent mee in conflict te kunnen komen zou kunnen zijn of zou kunnen verlopen. Hij tracht hier reeds op te anticiperen alvorens het feitelijk gedrag van de andere verkeersdeelnemer wordt uitgevoerd, of m.a.w. reeds het vervolg van de handeling te vervullen (in gedachte simuleren) om als dusdanig een juiste vermijdingshandeling te kunnen kiezen. “

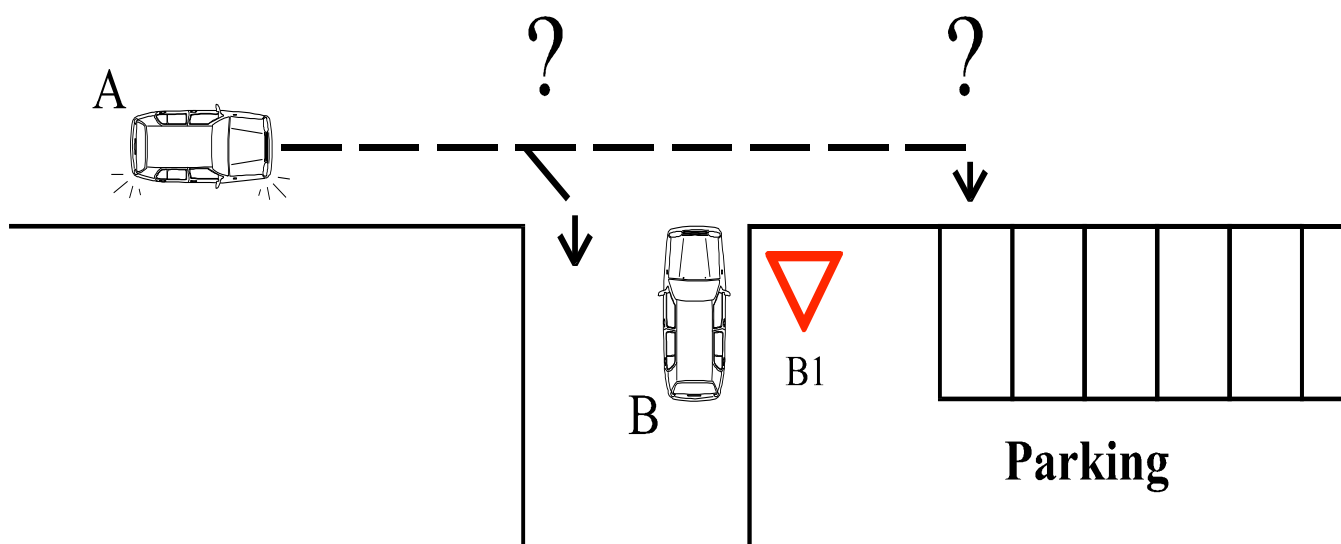
een mogelijke vluchtweg gezocht om eventueel zelf uit te wijken naar de andere rijstrook, wanneer hij reeds heeft voorzien dat er al dan niet tegenliggers naderen.

Een dergelijk verkeersinzicht en de daaropvolgende oplossingsstrategie bestaat uit verschillende stappen. Belangrijk is dat men zich een redelijke voorstelling kan maken van wat er kan gebeuren, en van daaruit de mogelijke oplossing(en) kiest, dit volgens de plaatsgesteldheid en de beschikbare tijd.

2. Je voorligger begeeft zich naar de rand van de rijbaan om zijn voertuig tot stilstand te brengen. Nu is het best mogelijk dat hij net op het moment dat je hem zal voorbijrijden, het portier zal openen. Wanneer je dit voorziet, kan je door een iets grotere zijdelingse afstand te houden een conflict vermijden.

3. Op een kruispunt sta je te wachten (voor een stopteken of omgekeerde driehoek bvb.) om een dwarsweg op te rijden. Het voertuig dat links van jou komt aangereden rijdt met zijn rechterraandwijzer op. Hij geeft dus duidelijk te kennen dat hij rechts wil afslaan. Het gevaar in deze situatie is, dat voertuig B de dwarsweg oprijdt omdat hij meent dat A toch rechts zal inslaan. Dat A rechts zal inslaan is door de aanduiding van de richtingaanwijzer helemaal niet zeker! Zo is het best mogelijk dat hij deze van een vorig inhaalmanoeuvre nog heeft aanstaan of dat hij niet de straat wil inslaan waar jij staat te wachten, maar net iets verder, rechts op de parking van dat grootwarenhuis... .

Een defensief chauffeur zal bijgevolg door oogcontact proberen te achterhalen waar de bestuurder naar kijkt. Kijkt deze recht voor zich uit, dan zal hij meer dan waarschijnlijk niet de intentie hebben om - althans direct - rechts af te slaan. En ten tweede zal de bestuurder van het voertuig A best altijd wachten tot wanneer hij het naderende voertuig B duidelijk ziet vertragen en reeds aan het afslagmanoeuvre ziet beginnen. Dan pas is hij zeker dat hij de rijbaan over kan!



1.6 PRAKTISCHE TOEPASSING VAN HET DEFENSIEF AUTORIJDEN

Bij wijze van concrete toepassing van de defensieve rijprincipes zal ik hierna een volledig voorbeeld uitwerken. Om de verschillende onderdelen van een defensieve rijstijl uitvoerig aan bod te laten komen leek me het simuleren van een verplaatsing via de autosnelweg hier geen slechte keuze. Bv. Een traject Sint-Niklaas – Antwerpen, via de E17 en de Antwerpse ring.

Gemakshalve nemen we aan dat we vertrekken in vrij gunstige omstandigheden, hiermee bedoel ik vooral dat we als bestuurder goed in staat zijn te sturen (niet onbekwaam zijn of vermoeid zijn of onder invloed van alcohol) en dat ons voertuig zich in goede technische staat bevindt.

Nog voor de effectieve rit is het raadzaam te weten welk traject we concreet dienen te volgen, welke opritten, wisselen van autostrade, nummering van de afritten, enz. Uiteraard geldt dit enkel wanneer je niet vertrouwd bent met het traject. Zo kan het zeer interessant zijn om een route op kaart uit te stippelen en deze samengevat op een stukje papier op je dashboard te leggen (bvb. nummers van afritten). Of indien mogelijk een eventuele wegbeschrijving vragen aan iemand die wel met het traject vertrouwd is. Al deze zaken dragen er toe bij dat je je tijdens de effectieve rijtaak meer zal kunnen concentreren en dat je minder vlug zal afgeleid zijn door het zoeken naar de juiste route.

Vervolgens is het tijdstip van vertrek van groot belang. Wanneer je immers niet tijdsgebonden bent kan je heel wat risico's vermijden door de grote drukte te vermijden.

Tijdens de rit komt het er op aan zo weinig mogelijk communicatiestoornissen te laten optreden waar je zelf verantwoordelijk voor bent. Een voorbeeld hiervan is het niet altijd gebruiken van de richtingsaanwijzers bij het inhalen en invoegen. Wanneer je op het punt staat een voorligger in te halen en dit bewust zonder pinker doet, is geen enkele achterligger hiervan verwittigd. Zit er bijgevolg net iemand op de linker rijstrook in je dode gezichtshoek, zal deze niet van je intenties op de hoogte zijn en er zich bijgevolg niet aan verwachten dat je een zijdelingse verplaatsing maakt. Gebruik je de richtingsaanwijzer daarentegen wel dan kan deze chauffeur nog altijd een geluidsignaal geven om je te waarschuwen dat je niet kan inhalen! Als dusdanig kan een ongeval worden vermeden.

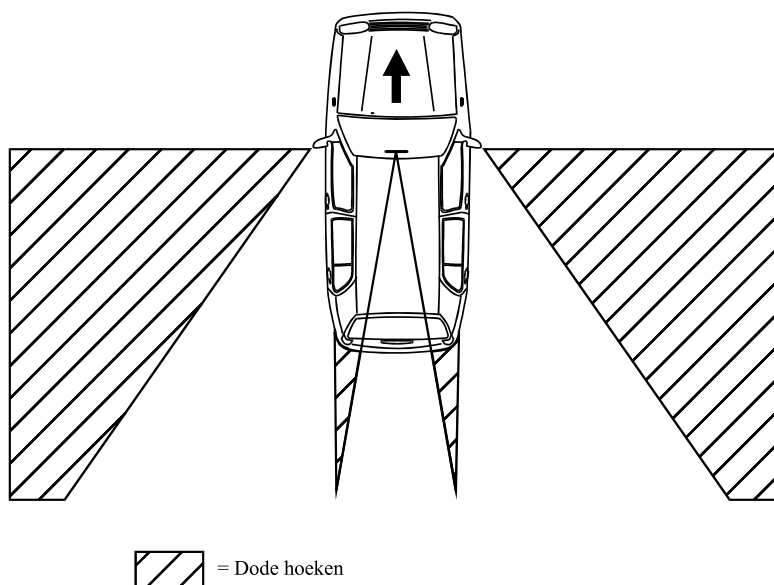
Vervolgens komt het er op neer om zelf zo weinig fouten te maken. Vooral brutale zijdelingse manoeuvres zijn uit den boze. Dit alweer in verband met de dode gezichtshoek en ook zal bij een hoge snelheid brutale bewegingen het voertuig telkens uit zijn evenwicht brengen. Verplaatsingen die geleidelijk worden gemaakt maken het de achterliggers mogelijk om meer rekening met je te houden.

Voornaamlijk bij hogere snelheden is een juiste stuurtechniek nodig.

Een hand op de versnellingspook en het andere onderaan het stuurwiel houdt geen steek. Bij een dergelijke houding ben je niet voorbereid op het uitvoeren van onverwachte stuurcorrecties. Een voorligger die bruusk uitwijkt, het krijgen van een klapband, slippen, enz.. De betere stuurhouding is de beide handen aan het stuurwiel, 10 voor 2 zoals de wijzers van een uurwerk.

Wanneer het wegdek van de snelweg is aangetast door spoorvorming kan deze de rechtuit stabiliteit van mijn voertuig in het gedrang brengen. In combinatie met regenval kunnen deze sporen ook nog de kans op de watergladheid vergroten. Zet bijgevolg je voertuig iets naast de gevormde sporen, liever iets rechtser in de rijstrook gaan rijden dan links. Hoe verder je van de aanliggende rijstrook bent verwijderd hoe beter. Uiteraard geldt deze plaats op de rijstrook ook als er zich geen spoorvorming voordoet.

Een correcte kijktechniek is het middel bij uitstek om tijdig conflicten te vermijden. Bij elke inhaalmanoeuvre is het kijken over de schouder onontbeerlijk. Dit niet om het eventuele verkeer achter je waar te nemen, hiervoor heb je spiegels, maar naast je brandt de lamp! Dergelijke kijktechniek schakelt de dode hoeken uit (zie figuur)



Ook het ver vooruitkijken zal een typische eigenschap zijn van een doordachte rijstijl. Tracht altijd minstens 3 à 4 auto's voor je uit te kijken. Zie je deze remmen dan ben je tijdig verwittigd dat er een merkbare vertraging in de verkeersstroom optreedt. Staar je dus niet blind op het achterste van je voorligger!

De snelheidskeuze zal afhangen van tijdelijke en permanente factoren. Bepaalde weersomstandigheden kunnen een lagere snelheid opdringen. Maar vooral de verkeersdruk zal een belangrijke positie innemen in het kiezen van mijn snelheid. De sleutelvoorwaarde is hier een veilige tussenafstand tot je voorligger. Algemeen gezien met

deze ongeveer de helft van mijn snelheid bedragen. Zit de snelweg eivol zal ik voor een lagere snelheid kiezen, kan ik voldoende tussenafstand laten dan eigen ik me een hogere snelheid toe. Verder probeer ik ook om met de verkeersstroom mee te gaan, of m.a.w. grote snelheidsverschillen die zoals eerder gezien nefast zijn, te vermijden. In dit opzicht is sneller rijden minder gevaarlijk dan wanneer je te traag rijdt (abnormaal traag) in een verkeersstroom dewelke zich vlot en snel beweegt.

Om steeds voorbereid te zijn op een onverwachte gebeurtenis, creëer ik steeds een veiligheidszone rond mijn voertuig. Dit is een zone waarvan de grootte wordt bepaald naargelang mijn snelheid. Telkens iemand in die zone binnendringt gaat er een alarmbel rinkelen. Ik tracht een vluchtweg te zoeken voor in het geval er iets misgaat.

Zo is het niet aan te raden, daar waar de rijbaan drie rijstroken telt en twee weggeuzen elkaar aan het inhalen zijn, een derde inhaalmanoeuvre uit te voeren (tripleren). Dit manoeuvre zou dan gebeuren tussen, langs de rechterkant een zware vrachtwagen en langs de linkerkant een vangrail. Wanneer de vrachtwagen de rechterrijstrook om een of andere reden verlaat (of moet verlaten!) dan wordt je letterlijk gevangen door de vangrail, en gesandwicht tussen de tontoner en de middenbermconstructie.

Bij rijden in meerdere files naast elkaar of bij het uitvoeren van inhaalmanoeuvres is het goed te beseffen op welk moment je in de dode hoek zit van het voertuig dat in je rechterrijstrook rijdt. Een preventief chauffeur heeft hier een neus voor. Daarom moet een inhaalmanoeuvre zo snel mogelijk gebeuren. Bij sterke vermoedens kan je steeds een geluidsignaal geven. Steeds zal ik een mogelijke vluchtweg voorzien, voor het geval mijn voorligger toch brutaal uitwijkt. Is deze vluchtweg onmogelijk, neem ik snelheid terug en haal niet in. (Een mogelijke vluchtweg zou kunnen zijn de linkerrijstrook, ik voorzie wie en vooral hoe snel men achter mij komt aangereden).

Chauffeurs die desondanks er rechts voldoende capaciteit is, constant in de middelste rijstrook blijven rijden, hebben weinig verkeersinzicht. Van iemand met een dergelijke houding verwacht ik onverwachte manoeuvres. Bij een stijgende verkeersdruk worden deze dan soms rechts ingehaald, wat in feite ongevallen zoeken is. Iemand met een dergelijk verkeersinzicht is zonder twijfel in staat zich plots naar rechts te begeven, als zijn frank valt dat hij niet thuishoort op de middelste rijstrook.

Het komt er altijd op neer om met een gezonde dosis verstand en inzicht deel te nemen aan het verkeer. Deze zullen ongetwijfeld je kansen op een conflict verminderen.

Het zelf vermijden van ernstige fouten te begaan, de beperktheden van de andere weggebruikers te kennen en er begrip voor op te brengen, verschillende ongunstige rijsituaties en omstandigheden her-

“ Concreet komt het er op neer dat ik, mits de nodige veiligheidsvoorschriften in acht te houden, als individu de gemiddelde snelheid tracht te volgen. “

ennen, en grote dosis verkeersinzicht en kennis en toepassing van diverse verdedigingstechnieken moeten er allemaal toe bijdragen dat je rijstijl grondig zal verschillen van deze van de doorsnee automobilist.

Dit verschil zal hem vooral uiten in een aangename en meer sociale rijstijl, maar vooral in je kans op een ongeval.

1.7 RIJ DEFENSIEF, ONTHOUD!....

- Het vermijden dat je zelf fouten begaat is een van de voornaamste kenmerken van een defensief chauffeur. Eventuele fouten kunnen zich in drie verschillende stadia van je verplaatsingsproces voordoen, met name in de fase voor je effectief deelneemt aan het verkeer, tijdens de autorit en na het beëindigen van deze. Al deze fasen zijn in principe even belangrijk
- Het beter kunnen begrijpen van de beperktheden van andere groepen verkeersdeelnemers, zal er toe leiden dat je meer en beter rekening zal kunnen houden met hun gedrag en hier bijgevolg ook beter zal kunnen op anticiperen. Wees dus ten allen tijde dubbel voorzichtig bij het naderen van jonge kinderen. Zowel op de rijbaan als op de bermvormen ze altijd een potentieel gevaar. Vooral aan kruispunten is het allerbelangrijkste toch niet wie er voorrang heeft, ik of de fietser, maar hoe gaan we de situatie zo conflictvrij mogelijk oplossen? Of niet soms? Pas rond de leeftijd van 7 à 8 jaar, zijn kinderen min of meer in staat om zelfstandig als voetganger deel te nemen aan het verkeer. Voor fietsers ligt deze leeftijd rond 7 à 10 jaar. Kleuters vormen altijd een gevaar in het verkeer. Overschat dus vooral niet de capaciteit van deze kinderen, beschouw ze niet als volwassenen, dat zijn ze ook niet...! Wees altijd dubbel voorzichtig bij een confrontatie met een oudere weggebruiker. Ook in een schijnbaar veilige situatie kunnen ze plotseling een irrationeel gedrag vertonen. Weet dat men een correct en formeel gedrag van jou verwacht. Hierdoor hebben ze een betere leidraad voor het nemen van juiste beslissingen. Wees hier altijd consequent in!
- Slecht weer, een gevaarlijke plaatsgesteldheid, beperkingen van de zichtbaarheid, verminderde aandacht, zijn enkele factoren die ertoe bijdragen dat we ons in minder gunstige rijomstandigheden kunnen bevinden. Een preventief chauffeur voelt deze toestanden aan en zal er rekening mee houden.
- Bepaalde verdedigingstechnieken kunnen er voor zorgen dat je minder kans loopt in een ongeval betrokken te geraken. Deze technieken kunnen zowel passief zijn zoals het altijd dragen van de autogordel, als het actief bezig zijn met allerlei vermi-jdingshandelingen en het defensief opstellen van je voertuig.

“ Het uitsluiten van ongevallen zal wel altijd een utopie blijven. De kans verminderen dat je er één krijgt is best beïnvloedbaar, wees daar ten volle van overtuigd! “

- De grootste troef van een defensief bestuurder is het voorzien van de gevaren en risico's, nog voor er effectief iets gebeurt. Hiervoor tracht de bestuurder constant de verkeerssituaties rondom zich te voorspellen en hun afloop te bepalen, om als dusdanig tijdig een gepaste verdedigingsstrategie te kunnen opzetten.
- Een defensieve rijstijl zal er niet alleen toe bijdragen dat je minder kans hebt op een ongeval, maar zal je rijtaak ook aangenamer maken en van iedere autorit telkens opnieuw een uitdaging maken om je zonder ongevallen te verplaatsen.

Defensief of wettelijk - een dilemma ?

2

Algemeen

De complexiteit van de wetgeving is iedereen wel bekend. Deze staat omgekeerd evenredig met de parate kennis van de wetgeving van Jan Verkeersmodaal.

Neem de recent fietswetgeving. Deze is zo gecompliceerd geworden, dat de mensen er alleen maar van onthouden hebben wat ze graag wilden horen. “Vanaf nu meneer, moet ge uw arm niet meer uitsteken als je afdraait, je moogt door een enkele richting rijden en men mag overal met twee naast elkaar...”. Helaas is geen enkele van deze uitspraken waar. Dit is weeral eens het zoveelste bewijs van onze juridische mallemlen.

Is het nu zo moeilijk om te verstaan dat de doorsnee burger nood heeft aan een eenvoudige, ondubbelzinnige en duidelijke wetgeving ?

2.1 DEFENSIEF RIJDEN OF HET VOLGEN VAN DE WEGCODE

Niettegenstaande de wetgever vanaf oktober '92 het defensief rijden als een verplicht pakket in de opleiding van onze toekomstige chauffeurs voorziet, zijn er hoe raar ook, een aantal tegenstrijdigheden tussen een aantal wettelijke regels en enkele defensieve principes.

Voor enkele zijn deze concreet vast te stellen, wat ik wat later dan ook zal doen. Voor een aantal andere omstandigheden, zijn het vooral de juridische gevolgen die een moeilijke keuze opdringen tussen een wettelijk gedrag of een defensief gedrag. Zo is het kost wat kost vermijden van een ongeval los van elke juridische of wettelijke regeling, een vrij gecompliceerde zaak wanneer er effectief een ongeval gebeurt.

Bij het defensief opstellen, en hierdoor een ongeval proberen te vermijden dat dan uiteindelijk toch gebeurt, is het niet onwaarschijnlijk dat je hiervoor de jurische sigaar smooft! Op het moment dat er namelijk iets gebeurt, gaat men de regels letterlijk gaan interpreteren. Wie hiervan afgeweken is, om welke reden dan ook, heeft het meestal niet bij het “rechte eind”.

De juridische formulering bij het uitvoeren van manoeuvres is hier vrij consequent in, nl.:

Wel omschreven bewegingen zijn bijvoorbeeld afslaan, inhalen, kruisen... Hoe je het moet doen is formeel vastgelegd. Bijgevolg zijn alle andere bewegingen, ook

“ Al wie een door de wegcode niet omschreven rijbeweging uitvoert, moet voorrang verlenen aan alle andere weggebruikers...! “

om je eventueel defensief op te stellen, niet omschreven rijbewegingen of manoeuvres.

Sommige regels zijn zodanig gecompliceerd en druisen zelfs in tegen de principes van het defensief rijden. Of zijn op zijn minst toch rariteiten, waarvan men zich gerust mag afvragen of ze de concrete veiligheid wel dienen.

Zo suggereert men in een handboek defensief autorijden dat je beter kiest voor een gracht in te duiken, dan het raken van een tegenligger, die om een of andere reden uit de bocht gaat. Wellicht gaan hier direct een aantal stemmen op die terecht opmerken wie de schade aan het eigen voertuig en de aanhorigheden van de openbare weg zal vergoeden, wanneer er van deze tegenligger hoegenaamd geen spraak meer is? Uiteraard is het vermijden van een dodelijk of ernstig ongeval belangrijker dan materiële schade. Maar aangezien de kans dat je gewond raakt in verhouding tot de totaliteit van de ongevallencijfers en je eigen ongevallenervaring eigenlijk vrij klein is, heb ik toch een flauw vermoeden dat dit voor velen onder ons een moeilijke keuze zou kunnen zijn.

Voorrang aan rechts

Een nog frappanter voorbeeld is de voorrang aan rechts regeling, waarbij de rechthebbende voertuig bestraft wordt voor zijn eventuele voorzichtigheid. Wanneer het voertuig dat van rechts komt stopt, verliest het voorrang... in feite is dit absurd. Terwijl het ene artikel van de voorrangsregeling stelt dat iedereen moet voorzichtig zijn, stelt het andere dat te voorzichtig zijn je recht op voorrang vernietigt. Wie de voorrangsregeling grondig begrijpt, kan dit allemaal relativeren en begrijpt de ernst van het feit dat een absoluut voorrangrecht niet bestaat en beide partijen voorzichtig dienen te zijn.

Het kan ongelooflijk klinken, maar toch confronteren leerlingen mij regelmatig met de stelling dat ze op hun examen waarschijnlijk voorrang zullen moeten nemen (dus afdwingen). En dit na een opleiding waarin met handen en voeten is uitgelegd én geoefend hoe je best kruispunten nadert. Door te peilen naar de motivatie van deze stelling heb ik achterhaald dat ze anders denken dat de examinatoren gaan twijfelen aan hun kennis omtrent de voorrangsregeling. Vandaar de voorgaande bedenking dat mensen zich misschien bedreigd voelen in hun rechtszekerheid als ze "te" voorzichtig zouden zijn.

“ Voor anderen is dit voorzichtig zijn een bedreiging in hun rechtszekerheid op voorrang en denken ze warempel dat ze voorrang moeten pakken, want dat ze anders in een ongeval de verliezende partij zouden kunnen zijn ! “

Of iemand nu wel of niet stopt aan een kruispunt zou geen verschil mogen maken, en al dusdanig niet als een manoeuvre mogen worden beschouwd, maar eerder als een teken van voorzichtigheid. Zo kan je je zelf de bedenking maken of deze regel geen onvoorzichtigheid uitlokt, of juist aanzet tot agressief en intimiderend rijgedrag. Door het juridisch verliezen van het recht op voorrang bij het stoppen, zijn er wel een aantal bestuurders die hiervan misbruik maken en aan dergelijke kruispunten de voertuigen komende van rechts – en dit door hun agressief rijgedrag – verplichten te stoppen! En éénmaal

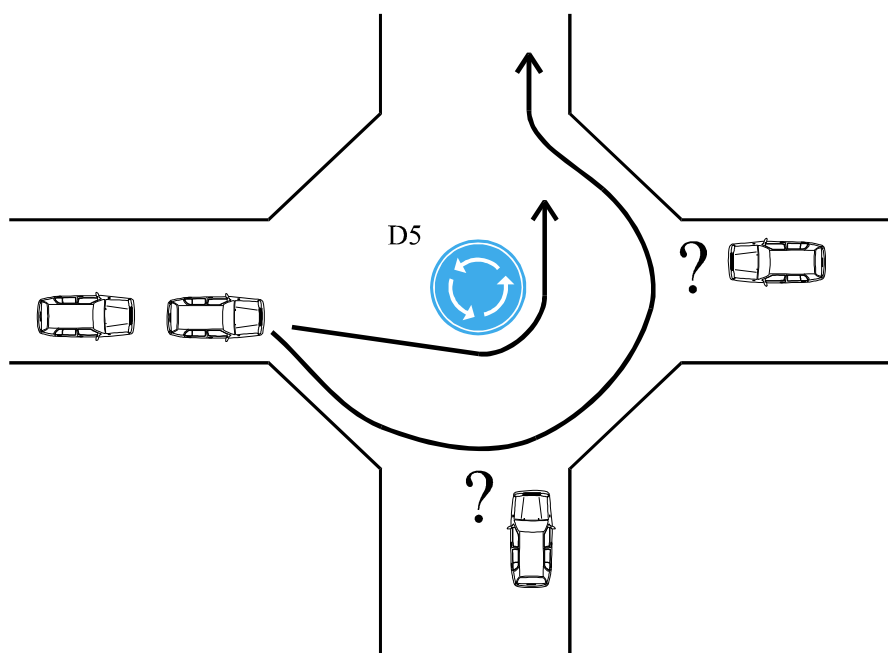
deze gestopt, hebben ze de weg vrij... Bestuurders die dit een paar keer gelapt krijgen, weten op den duur ook beter, gaan zich zelf ook agressiever opstellen, ook wat meer doorduwen in plaats van te stoppen om veiligheidsredenen, en het gevoel krijgen van hier sta ik nu als onnozelaar! Van rechts is van rechts... punt uit! Al dan niet stoppen zou hier geen enkele invloed mogen op hebben en alleen maar dienen beschouwd te worden als een teken van voorzichtigheid.

Plaats op de rijbaan

Ook het afwijken van de regel van het rechts houden om zich defensief op te stellen creëert soms conflicten met de wettelijke regeling. In principe is iedere bestuurder verplicht de rechterrand van de rijbaan te volgen, zo er een rijbaan (een bepaalde vaste verharding) is. Hij moet hierbij zo dicht mogelijk bij de rechterrand van de rijbaan blijven, behalve op de pleinen of om bepaalde voorsorteringsborden op te volgen. Bijgevolg is het niet zo dicht mogelijk bij de rechterrand rijden, dit om langs een rij geparkeerde voertuigen een eventueel openslaand portier te vermijden in strijd met de wetgeving. Let op, het vermijden van het portier is al dusdanig niet in strijd met de wet, maar het voorzien dat er een portier zou kunnen opengaan en hierdoor reeds iets linkser op de rijbaan gaan rijden....

Het buiten de rijbaan gaan om te kruisen, is slechts toegestaan wanneer de rijbaan niet voldoende breed is om het kruisen van twee voertuigen gemakkelijk toe te laten. Je bij een onoverzichtelijke bocht voorbereiden op het feit dat de tegenligger over de helft van de rijbaan zou kunnen gaan is dus verboden wanneer deze voldoende breed is om normaal kruisen toe te laten. Toch is het preventief gezien, op sommige plaatsen interessant om extra rechts te gaan rijden, en een gedeelte van de gelijkgrondse berm te gebruiken (dus niet langer de rijbaan te volgen).

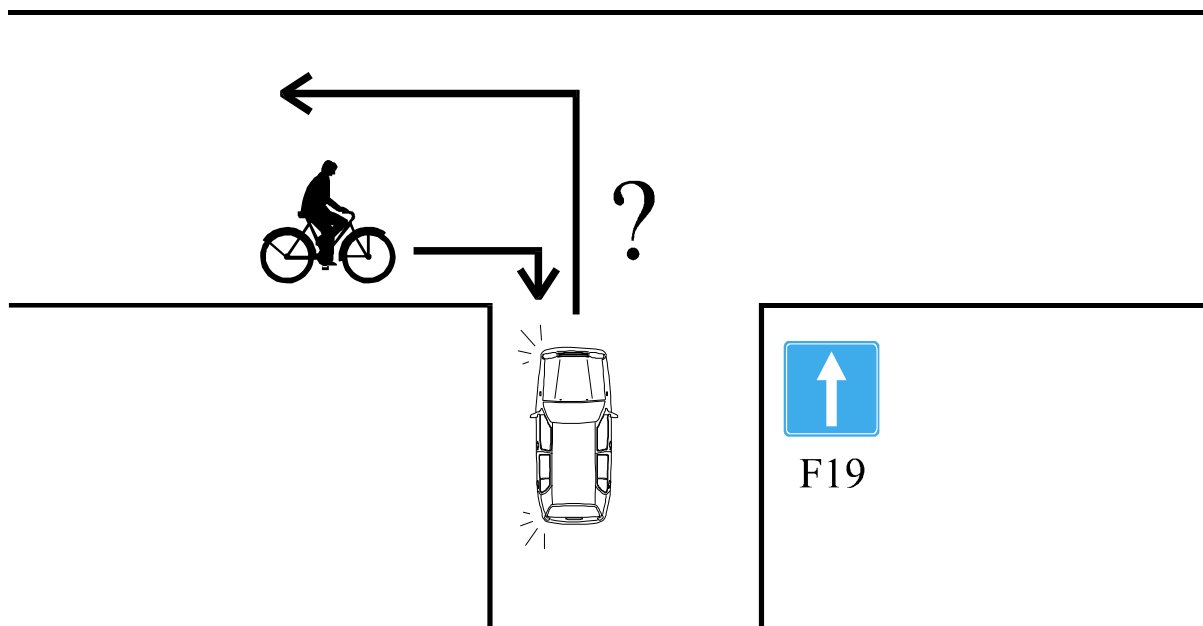
Een tweede rareiteit i.v.m. de plaats op de rijbaan, is de regeling van rondgaand verkeer op een plein. Daar men normaal gezien volgens de vorm van een plein niet langer verplicht is volledig rechts te houden, wordt deze verplichting terug van kracht wanneer er op dit plein een regeling tot verplicht rondgaand verkeer is getroffen.



Wanneer men deze regel effectief zou volgen ontstaan er op sommige plaatsen vrij verwarrende situaties. Wanneer ik naar links wil afslaan en de ganse tijd volledig rechts rondrijd, dan denkt wellicht iedereen die ook het plein wil oprijden, dat ik de eerstkomende straat zal inrijden.

Veranderen van richting

Op een rijbaan met enkel richtingsverkeer, dien je bij het naar links afslaan, je voertuig zo dicht mogelijk bij de linkerrand op de rijbaan op te stellen. Vraag is nu, hoe het zit wanneer de tweewielers de toelating krijgen om hier wel dubbel richting te krijgen? Op dit moment sta jij opgesteld waar zij gaan inrijden... .



Inhalen

Het inhalen op een oversteekplaats voor voetgangers (zebra) en een fietsoversteek mag slechts geschieden met een matige snelheid, en wanneer het in te halen voertuig stopt is het verboden.

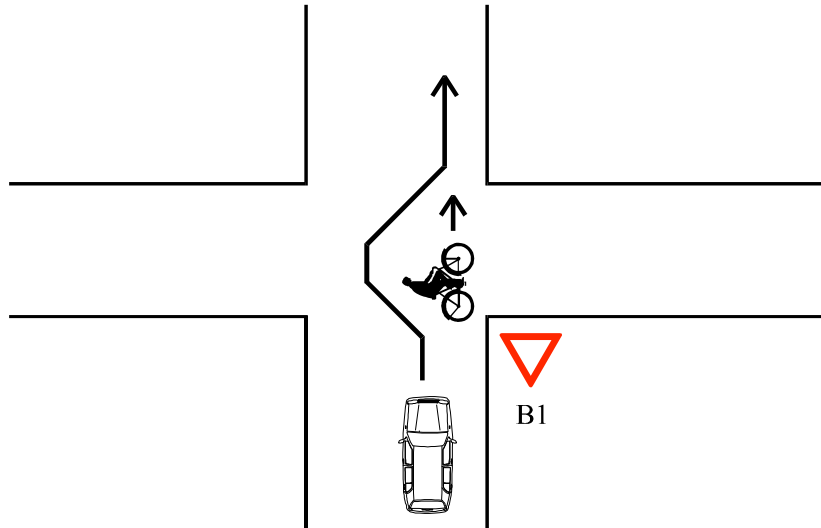
Bij mijn weten gebeurt een inhaalmanoeuvre steeds zo snel mogelijk. Trouwens om in te halen moet je gas geven en optrekken. Inhalen met een matige snelheid...? Beter zou er een totaal inhaalverbod heersen, conform de reglementering i.v.m. verkeersdrempels.

Het links inhalen van een gespan of een voertuig met meer dan twee wielen, dus brede voertuigen, is verboden bij het naderen van de top van een helling en in bochten wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is, behalve echter indien er kan ingehaald worden zonder de doorlopende witte streep te overschrijden die het voor de tegenliggers bestemde deel van de rijbaan afdijnt. Dit alles niettegenstaande het eerste artikel i.v.m. het inhalen zegt dat: het verboden is enig inhaalmanoeuvre uit te voeren indien men de tegemoetkomende weggebruikers niet van ver genoeg kan opmerken om het inhalen zonder gevaar voor ongevallen te kunnen uitvoeren.

De scheiding van twee rijstroken door een doorlopende witte lijn geeft zeker – met de huidige verkeersmentaliteit – géén enkele garan-

tie dat het tegenliggend verkeer deze niet zal overschrijden! Inhalen op dergelijke plaatsen is bijgevolg levensgevaarlijk.

Dezelfde brede voertuigen mogen ook niet ingehaald worden op kruispunten waar de voorrang aan rechts regeling geldig is of aan kruispunten waar een omgekeerde driehoek of een stopbord is aangebracht voor diegene die wil inhalen. Smalle voertuigen zoals fietsen, bromfietsen, moto's ruiters, e.a. mogen bijgevolg wel worden ingehaald. Hoe kan je nu veilig gaan inhalen wanneer je voorrang moet verlenen ?



Snelheid

Geen enkele bestuurder mag de normale gang van andere bestuurders hinderen door abnormaal traag te rijden wanneer daar geen geldige reden toe is... . Een geldige reden kan zijn bepaalde weersomstandigheden, zoals mist, sneeuw, plaatsgesteldheid,... .

Ook een wettelijke beperking van de snelheid, een bord C43, 40 km/u bvb., of de aanduiding van een bebouwde kom, 50 km/u. Nu ontstaan er door deze laatste soms vrij bizarre toestanden, waarbij de infrastructuur totaal niet is aangepast aan een limiet van 50 km/u. Op een brede weg, die meer lijkt op een steenweg dan op een verblijfsgebied (bebouwde kom???) is 50 km/u een hinder voor het verkeer. Achterliggers zullen kost wat kost je proberen in te halen en hiervoor zelfs ernstige risico's nemen om je toch maar voorbij te geraken... .



Op de foto hierboven een bebouwde kom waarbij de infrastructuur totaal niet is aangepast. Hier houden alleen idealisten zich aan een beperking van 50km/u.... .

Op de volgende foto is ook hier alleen het “bord” dat enig verband legt met het begrip bebouwde kom. Voor de rest heeft deze net zoals op de voorgaande foto meer de vormgeving van een expresweg.



Het slepen van een defect voertuig mag slechts geschieden met een maximale snelheid van 25 km/u. Ook op de snelweg geldt deze beperking. Een verplaatsing tegen 25 km/u op de rechterrajstrook van een snelweg (want rijden op de pechstrook mag niet!) tussen een stroom van voertuigen met gemiddelde snelheden van rond de 100 km/u ? Reeds in het hoofdstuk defensieve snelheidskeuze zagen we dat grote snelheidsverschillen leiden tot meer ernstige ongevallen... .

Conclusie

Je mag op zijn minst stellen dat een aantal regels in de wegcode gerust in twijfel kunnen worden getrokken. Sommige nodigen bij een formele toepassing zelfs uit tot een gevaarlijk gedrag. Andere verkeersregels verplichten je dan alweer bij een strikte toepassing tot een anti-defensief gedrag. Er is dus nog heel wat werk aan de winkel.

Defensief rijden, kan je dat leren?

3

Algemeen

Het doel van de rijopleiding is dat mensen leren als automobilist veilig en efficiënt aan het verkeer deel te nemen. Een rijopleiding moet ervoor zorgen dat men zichzelf en anderen bij de verkeersdeelname niet in gevaar brengt en ook het ander verkeer niet onnodig hindert.

3.1 DE RIJOPLEIDING

Niettegenstaande de huidige rijopleiding per 1 januari 1992 enkele drastische veranderingen onderging, kan er mijns inziens nog heel wat aan gesleuteld worden.

De voornaamste verandering in heel het opleidingssysteem is dat de huidige wetgeving het niet meer toelaat om een rijbewijs direct te halen, zonder een stageperiode van respectievelijk 3, 6, 9 of 12 maanden te doorlopen. Dit al dan niet vergezeld van een begeleider volgens het gekozen opleidingssysteem.

Een tweede ingrijpende verandering zit hem in het feit dat de kandidaten zowel tijdens de praktische als het theoretisch examen beoordeeld en ondervraagd worden over de algemene principes van het preventief rijden.

De huidige rijopleiding toegelicht

Het licht hier niet in mijn bedoeling om de huidige rijopleiding volledig af te breken, of om een pleidooi te houden voor een – al dan niet – professionele opleiding. Ook is het niet direct de bedoeling om de huidige opleiding qua tijd en kosten op te voeren. Wat ik hier dan wel enigszins wil doen is de inhoud en de effectiviteit van onze opleiding bekijken, evenals het theoretisch en het praktisch examen, dit alles door een bril van iemand die dagdagelijks met de praktijk te maken heeft.

Wanneer je nu de effectiviteit van de huidige manier van opleiden meet, kan je op zijn minst toch een aantal bedenkingen bij maken. De veranderingen in het opleidingssysteem hebben vooral betrekking op het aanleren van het defensief rijden. In hoeverre deze nieuwe opleiding hierin slaagt, laat ik aan U als lezer over zelf het oordeel hierover te vormen. Mede door mijn ervaringen uit de praktijk, zou ik in de huidige opleiding graag een verandering zien in zowel de inhoud als de methodiek van het pakket en dit om de volgende welbepaalde redenen.

In het huidige systeem zijn er vier opleidingsmogelijkheden :

- Model 1 : Basisopleiding in de rijsschool van 10 uren, verplichte stage van minimum 6 en maximum 9 maanden. Tijdens de stageperiode zijn één of twee vaste begeleiders verplicht. Na 6 maanden mag, na een herhalingsles van 2 uur, (les 9 en 10) in een erkende rijsschool het praktisch examen worden afgelegd.
- Model 2 : Doorgedreven opleiding in de rijsschool van 20 uren, verplichte stage van minimum 3 maanden en maximum 6 maanden. Tijdens de stageperiode mag er alleen worden gereden, er is dus geen begeleider verplicht. Na 3 maanden mag eveneens, na een herhalingsles van 2 uren (les 19 en 20) in een erkende rijsschool het praktisch examen worden afgelegd
- Model 3 : Geen basisopleiding in de rijsschool, leren sturen doe je met één of twee vaste begeleiders, met een minimum stage van 9 maanden en maximum 12 maanden. Het praktisch examen kan ten vroegste na 9 maanden. Om de stage te kunnen aanvragen moeten de kandidaten de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt
- Leervergunning: Na een verplichte theoretische opleiding van 12 uren en een praktische opleiding van 14 uren, moet de kandidaat in aanwezigheid van 1 of 2 begeleiders minimum 1 jaar stage volbrengen, pas daarna kan het praktisch examen worden afgelegd. Deze opleiding noemt men ook de vervroegde opleiding, omdat men de stage kan aanvragen op 17-jarige leeftijd.

Leren sturen

In deze opleiding ontbreekt vooral het feit dat zij veel te weinig afgestemd is op de ongevalkenmerken en -oorzaken waar jonge automobilisten mee te kampen hebben. Dat deze oorzaken al lang zijn bekend, is blijkbaar nog altijd niet genoeg om er ook effectief rekening mee te houden en ze al dusdanig te verwerken in een gestandaardiseerd opleidingsprogramma.

Zelf in de professionele opleiding wordt hieraan (nog) niet genoeg aandacht besteed, wat in feite ook normaal is, aangezien deze mensen hier in principe niet voor zijn opgeleid. Bij degelijke opleidingen legt men immers vooral de nadruk op juridische, technische en didactische aspecten. Uiteraard zal door ervaring in het vak, de lesgever in kwestie een mogelijke schat aan verkeersinzicht opdoen, maar hoe dit dan concreet overbrengen, is dan ook weer niet vastgelegd, en bijgevolg sterk afhankelijk van lesgever tot lesgever.

Het systeem van de stage is vermoedelijk ontstaan met de bedoeling dat kandidaat bestuurders zich verder zouden bekwamen onder het toezien en waakzame oog van een begeleider, ervaren chauffeur. Nu dit systeem draait krijgen wij als professionelen eerder het gevoel dat het concrete resultaat vaak omgekeerde effecten heeft. Deze stelling trek ik uit het feit dat na de stageperiode, van het pakket meegegeven in de basisopleiding, dikwijls weinig overblijft. Dit

ondervinden wij meermaals aan den lijve wanneer kandidaten na een stageperiode van ongeveer 6 maanden (model 1)terugkeren naar de rijsschool om de laatste herhalingsles voor het examen te nemen.

Verskillende redenen zouden hiervoor kunnen gezocht worden :

- Eén van de belangrijkste is waarschijnlijk het sociaal (verkeerd!) leren. In de huidige verkeerschaos zien de jonge automobilisten zodanig veel hoe het nu juist niet moet, dat je warempel een raar gedrag moet gaan vertonen om je nu eenmaal wel te gedragen zoals het hoort of zoals men het heeft geleerd. Bij het bv. stipt volgen van een snelheidsbeperking terwijl vrijwel niemand het doet, zou je inderdaad het gevoel krijgen dat je ondanks juist gedrag, iets fout aan het doen bent.
- Ten tweede is het toch bedenkelijk dat begeleiders in concreto aan vrijwel geen enkele (belangrijke) eisen moeten voldoen en dit om een toch vrij belangrijke en opvoedende taak te volbrengen. Het in het bezit zijn van een rijbewijs getuigd toch hoegenaamd niet van kennis van zaken! Daar ik daarstraks al suggereerde dat zelfs professionelen in wezen niet zijn opgeleid om kandidaat bestuurders naar specifieke ongevalkenmerken en –oorzaken op te leiden, geldt dit uiteraard nog veel meer bij begeleiders. Nochtans moeten zij, nog meer dan de professionelen, de kandidaat gedurende de hele stageperiode verder bekwamen. Uit ondervinding weten wij dan ook dat dit “begeleiden” meestal blijft bij het aanbrengen en observeren van het operationele niveau, dus de voertuigbediening (schakelen, gas geven, enz...). Reglementair is dit al heel wat minder, om van een defensief pakket nog maar te zwijgen! Uiteraard zijn ook hier een aantal uitzonderingen niet te na gesproken.
- Tenslotte is er ook nog het fenomeen van de negatieve feedback, waar ik reeds eerder bij de rubriek snelheidskeuze over uitweidde. Iemand tijdens de opleiding wijzen op een aantal fouten die hij niet mag maken, haalt niet veel uit als het effect van een dergelijke fout niet (altijd) direct zichtbaar wordt. Hiermee bedoel ik concreet, dat als je iemand iets leert en hem ook motiveert waarom het geleerde gedrag wordt gewenst, dit (meer) concrete gevolgen zou moeten hebben als de persoon in kwestie het er op waagt om het voorgeschreven gedrag te overtreden. Meestal is het in de praktijk niet zo, en de kandidaat bestuurder heeft dit ook snel door. Zolang de uiteindelijke reële kans op straffen en ongevallen bij een afwijkend gedrag niet directer voelbaar of zichtbaar wordt, zal dit fenomeen zich blijven voordoen. Vandaar dat ik volledig achter het idee sta om meer van deze toestanden te simuleren en kandidaat bestuurders te confronteren met de mogelijke gevolgen van fout gedrag! In een tijd waar de techniek voor niets staat, mag dit toch geen probleem vormen.

Theoretisch examen

Reeds lang is het in professionele kringen bekend dat het slagen voor het theoretisch examen, niet persé garandeert dat iemand wel degelijk over voldoende kennis over de wegcode beschikt. En de heren examinatoren weten dit wellicht zelf wel. Deze vaststelling is niet zomaar uit de lucht gegrepen, maar vindt haar oorsprong in het feit dat ik in mijn praktijk als lesgever, meerdere malen wordt geconfronteerd met mensen die theoretisch zijn geslaagd, maar die zelf de meest elementaire regels van het verkeer niet begrijpen.

Een frappant voorbeeld hiervan is de voorrang aan rechts regeling. Het is niet zo zeldzaam dat iemand, zelfs nog na het theoretisch examen, denkt dat het van rechts komende voertuig alleen maar voorrang heeft wanneer hij dezelfde rijrichting volgt, dat de voorrangregeling alleen maar geldt binnen de bebouwde kom, dat de breedte van de weg de voorrang bepaalt, enz... .

Je kan het soms zo gek niet bedenken... . Ook de slechte kennis van vooral voorrangsborden is hiervan het bewijs. Dat dergelijke misverstanden niet ontdekt worden tijdens het examen is toch bedenkelijk

Voorts heeft de manier van vraagstelling eigenlijk weinig te maken met het concreet testen van de kennis van de wegcode, waar het in feite toch om zou moeten draaien. Zo heb ik uit ervaring als theorielesgever vaak het gevoel dat men zich tijdens het theoretisch examen eerder bezighoudt met de woordspelingen en ingewikkelde vraagstellingen dan met de essentie van de zaak zelf. Daarom moet ik in het pakket van 12 uren theorie naast de leerstof heelwat tijd uittrekken in het aanbrengen en vertrouwd maken met de manier van vragen stellen. Dit is toch op zijn minst jammer te noemen.

Praktisch examen

Hoe langer ik les geef, hoe meer ik er tegen op zie leerlingen naar het praktisch examen te begeleiden. Voor mij is het praktisch examen dikwijls een weerspiegeling hoe de kandidaat bestuurder zich later in het praktijk juist niet zal (kunnen) gedragen. Of anders geformuleerd : hoe de kandidaat dikwijls “het spel” moet meespelen om geslaagd te zijn. Het komt er soms zodanig op neer, dat kandidaten zich bewust anders (en soms tegen de defensieve principes in) moeten gedragen om te slagen. Zo zal men bv. de snelheid die wettelijk is toegestaan onder geen beding mogen overschrijden, dit terwijl men zo traag rijdt in een omgeving die uitnodigt tot snel rijden en die daar infrastructureel ook voor aangepast is. Op dit moment stimuleert men inhalen, waarbij andere weggebruikers nodeloze risico's gaan nemen. Dit kan toch niet de bedoeling zijn van defensief rijden ?

Als je daarbij nog eens bedenkt dat examinatoren gedurende een tijdsperiode van amper 20 minuten over het totaalpakket gaande van operationeel niveau, kennis van de wegcode en inzichtelijk defensief rijden, op een vooraf bepaald parcours een oordeel moet vellen of iemand al dan niet verkeerswaardig is, is dat toch een serieuze opgave. Bovendien is het raar dat maar een zeer klein percentage uiteindelijk

niet slaagt, niettegenstaande autorijden een zodanige complexe materie is.

Het beoordelen of iemand voldoende verkeersinzicht heeft is in zo een relatief korte tijdsduur vrijwel onmogelijk, terwijl juist dit verkeersinzicht één van de belangrijkste voorwaarden is om aan preventief autorijden te kunnen doen.

Een voorzichtige bedenking zou kunnen zijn dat een rijbewijs halen eigenlijk veel te gemakkelijk gaat. Niet iedereen kan een bepaalde studiegraad halen, autorijden kan vrijwel iedereen, hier klopt iets niet. Waarom behoort bv. een psychologische test niet tot de randvoorwaarden ?

3.2 EEN VERBETERDE RIJOPLEIDING MOET KUNNEN

Via analyse en simulatie van verkeersongevallen is na te gaan of en in welke (verkeers)-omstandigheden beginnende chauffeurs niet goed reageren. In een verbeterde rijopleiding zou hieraan meer aandacht moeten worden besteed. Wat zou moeten geleerd worden is dus af te leiden uit ongevalanalyses en gedragsanalyses. Analyse van de rijtaak kan een belangrijke aanvullende rol spelen om een beter inzicht te krijgen in de achterliggende oorzaken van de verkeersonveiligheid.

Inhoud van een verbeterde opleiding

- In een eerste fase moet een kandidaat bestuurder uiteraard over de nodige vaardigheid en kennis beschikken om het voertuig technisch te beheersen.
- Vervolgens moet de kandidaat, om zijn feitelijke taak op een maatschappelijke aanvaardbare manier en veilige wijze uit te voeren, de spelregels van het verkeer grondig kennen en zich bewust zijn van de mogelijke risico's die met een bepaalde vorm van gedrag of rijstijl gepaard gaan. Dus weten waarom verkeersregels er zijn en de gevolgen kennen van als je ze niet toepast. Bij wijze van voorbeeld moet je niet alleen leren dat je de pinker moet gebruiken, maar vooral waarom, en wat de consequenties zijn als je het niet doet.
- Ook iets meer aandacht voor de sociale taak als bestuurder ware wenselijk. Er moet dus geleerd worden hoe het eigen riskant gedrag bijdraagt tot het ontstaan van gevaarlijke manoeuvres en ongevallen en hoe dat te voorkomen. Alsook de confrontatie met de gevolgen van een bepaald gedrag (audiovisuele confrontatie met ongevallen).
- Kandidaten moeten allerlei gevaarlijke situaties leren herkennen en er mee leren omgaan. Daarom zouden deze situaties moeten kunnen gesimuleerd worden. Welke gedragingen worden er op deze specifieke momenten van hen verwacht ?
- Verder zou de kandidaat meer moeten voorbereid en geïnformeerd worden over het feit hoe hij functioneert als bestuurder,

wat zijn mogelijkheden zijn en waar de menselijke beperkingen zitten. Hoe neemt iemand informatie tot zich, hoe wordt deze verwerkt ?

- Concluderend moeten aspirant bestuurders en rijbewijsbezitters niet persé of alleen een grotere vaardigheid worden bijgebracht, maar vooral ook meer inzicht in hun eigen beperkingen.

In al deze contexten zouden kandidaat begeleiders bij het stellen van hun kandidatuur om bestuurders op te leiden, dit professioneel basispakket (gegeven in een erkende leerschool door speciaal opgeleide lesgevers) verplicht moeten volgen. Pas dan zouden ze als volwaardig begeleider kunnen optreden en tijdens de verplichte stageperiode hun begeleidende en opvoedende taak (meer?) naar behoren kunnen vervullen.

3.3 LEREN DEFENSIEF AUTORIJDEN

Het behalen van een rijbewijs zou in twee delen meten gebeuren, waarbij in het eerste deel de kandidaat zijn bekwaamheid vooral op voertuigbediening en juridisch vlak zou dienen te bewijzen.

Deze opleiding zou zowel professioneel als onder vorm van begeleiding moeten kunnen gebeuren. Na het welslagen voor het examen zou de kandidaat een tijdelijke rijtoelating moeten verkrijgen, die hij gedurende een bepaalde tijd, 1 à 2 jaar onder strikte voorwaarden zou mogen gebruiken.

Enkele strikte gebruiksvoorwaarden zouden moeten gericht zijn op het beletten van weekendongevallen en andere typische “testing the limits” ongevallen. Enkel alleen rijden of onder volwaardige begeleiding : geen weekendverkeer, snelheidsbeperkingen, enz. Uiteraard zal dit alles niets uithalen als er hier (conform de huidige toestand) geen effectieve controle op is, met harde straffen.

Pas na een volwaardige oefenperiode zouden kandidaten een grondige en doorgedreven professionele opleiding in het defensief rijden moeten krijgen, waar na een uitgebreid examen een rijtoelating zou worden toegekend, neen geen rijbewijs. Wordt het immers niet meer dan tijd dat dit huidig “levenslang bewijs” vervangen wordt door een “niet meer zo vanzelfsprekende (levenslange?) toelating”.

Conclusie

Als we terugkeren naar onze oorspronkelijke vraag of we defensief autorijden kunnen leren, dan is mijn antwoord : ja, maar niet iedereen, en zeker niet via de huidige manier van opleiden.

De criteria om het behalen van een rijtoelating dienen onbetwist veel strenger te worden. Het is niet zo uitzonderlijk dat wij als rij-instructeurs in onze job te maken krijgen met kandidaten die in principe mentaal niet geschikt zijn om een moeilijke taak als “doordacht autorijden” aan te kunnen. Hoe het dan mogelijk is om dan toch te slagen, bewijzen de hiaten in het huidige systeem, waarbij het nog

altijd gaat om het autorijden, gas geven, sturen, de wegcode toepassen. Van doordachtheid – wat defensief autorijden in feite is – heeft men hier, mede door de bekrompenheid van het examensysteem, nog steeds (officieel) weinig kaas gegeten.

Het fenomeen van het aantal specifieke ongevallen van jonge bestuurders (18 tot 25 jaar), ook de weekendongevallen genoemd, zal je niet verminderen door enkel en alleen alle heil te gaan zoeken in het verbeteren van de rijopleiding. Er stelt zich hier namelijk een dubbel probleem :

-> Jong zijn -> Gebrek aan rijervaring -> jeugdige gedragstijl, met sociale invloeden (weekendsfeer -> vrienden)

Het verbeteren van de rijopleiding, met het hierin verwerken van een concreet aangebracht defensief pakket, is hier slechts een onderdeel van de oplossing voor deze problematiek.

Defensief autorijden, kan dat nog?

Algemeen

De laksheid – of de onmacht van de ordediensten – staat recht evenredig met het huidige vertoonde (overtredings)gedrag van de doorsnee bestuurder.

Je kan gerust stellen dat de wegcode, als het zo nog iets verder gaat, nog enkel en alleen dient om “als er dan toch iets gebeurt” (waaraan het ons uiteraard niet ontbreekt) de juridische geschillen te regelen. En dan nog vooral met nadruk op de financiële regelingen. Strafrechtelijk stelt dit weinig voor, als je bedenkt dat iemands rijbewijs zelfs diende vergroot en dit nota bene met twee bladzijden, om de vervallen verklaringen wegens overdreven snelheid nog te kunnen noteren. Zegt dit niet meer dan genoeg ?

Een rijbewijs met punten zegt U, onbemande snelheidscontroles, strengere straffen, “ah nee!”, want dan leef je in een politiestaat. Telkens de nog altijd heersende slogan : “mijn auto, mijn vrijheid” wordt bedreigd, komen de gemoederen immers serieus los. Politieke moed, ja, maar dat kost stemmen, voor dergelijke onpopulaire maatregelen. Ik wil, en ik ben ook niet in de mogelijkheid, om hier verder over uit te weiden en ik wil het dan ook alleen maar hebben over de vraag of het uitvoeren van een defensieve rijstijl naast al dat gecowboy die je dagdagelijks op de weg meemaakt nog wel degelijk kan, en moet ?

Voor dit laatste is het antwoord ja!, volmondig zelfs. Na al het vorige zou ik zelfs zeggen defensief rijden “als levensverzekering” moet. Kunnen de ordediensten, ontwerpers van infrastructuur, voertuigbouwers en al wie nog te maken heeft met het fenomeen autorijden, het niet (genoeg) meer bakken, dan doen we het zelf maar! In hoeverre we er, desondanks veel goede wil, nog zullen in slagen om deze intentie tot een defensieve rijstijl in praktijk te brengen, ligt het antwoord al iets moeilijker. Ook al willen we het wel, laat het huidige verkeer een defensieve rijstijl wel toe ?

Een kijk op de problematiek.

4.1 DEFENSIEF AUTORIJDEN IN DE PRAKTIJK

Naast de wil en de overtuiging om een bepaald gedrag te vertonen, is het minstens even belangrijk dat je dat gedrag wel degelijk kunt vertonen. Een aantal factoren dragen er soms toe bij dat dit een hele opgave wordt of zelfs soms onmogelijk wordt gemaakt.

Zo is het bijvoorbeeld goed te beweren dat je steeds een veilige tussenafstand tot je voorligger moet bewaren, maar hoe zet je dit om

in de praktijk, wanneer jij je op een overvolle snelheid bevindt? De veilige afstand die jij laat (of althans zou willen laten), wordt constant opgevuld door een voertuig dat verandert van rijstrook, of een achterligger die je inhaalt, komt daarbij nog dat deze achterliggers vrijwel aan je achterste hangen

Een tweede voorbeeld hiervan is het naar links ontruimen van kruispunten met verkeerslichten. Je moet maar eens proberen een dergelijk kruispunt te ontruimen bij iets drukker verkeer (boomses-teenweg Aartselaar Wilrijk). Het tegenliggend verkeer blijft immers gezwind door de oranje fase rijden, zelfs rood, want men kon toch niet meer veilig stoppen. Op het moment dat jij uiteindelijk de kans krijgt het kruispunt te verlaten is het voor de zijfase al lang groen. Oranje betekent voor de meeste chauffeurs gas bij en erdoor. En dan wordt er uiteraard rood gereden...

De specifieke oorzaken van deze gedragingen zijn moeilijk te bepalen, er zijn er alleszins meerdere. Soms versterken ze elkaar en soms vloeien ze voort uit elkaar.

Een overzicht :

4.1.1 Steeds drukker wordend verkeer

De stijging van de levensstandaard, de toename van de vrije tijd, de verspreiding van de activiteiten of de ruimtelijke wanorde en het dikwijls auto-gerichte overheidsbeleid zijn maar enkele van de factoren die ertoe hebben bijgedragen dat er steeds meer mensen (individualistisch, dus met de auto) zich zijn gaan verplaatsen. Deze verplaatsingen vroegen (en vragen) ruimte en infrastructuur.

Na de tweede wereldoorlog is het aantal wegen steeds blijven toenemen, waarbij het aanbod letterlijk de vraag volgde, of m.a.w. hoe meer auto's er kwamen, hoe meer wegen er werden aangelegd.

Tot op vandaag heeft dit tot gevolg dat België het dichtste wegennet heeft van heel Europa. Daar de doorsnee automobilist nog steeds denkt de stijgende verkeersdruk te op te vangen, of file- en congestieproblemen op te lossen door nog meer wegen aan te leggen, begint de overheid haar beleid hier enigszins te wijzigen, en gelukkig ook. Een van de belangrijkste redenen voor deze wegenbouwbeperking zal wel het financiële bankroet van de overheid zijn, enfin... van een geluk bij een ongeluk gesproken.

Tevens hebben studies aangetoond dat hoe meer infrastructuur je ter beschikking stelt, hoe meer mensen hiervan gebruik zullen maken, dit door zich steeds over langere afstanden en met hogere snelheden proberen te verplaatsen. Hierdoor zal het verplaatsingsvolume alleen maar blijven stijgen, waardoor je in een mum van tijd terug zit waar je begonnen was, dus terug congestie. Nieuwe wegen trekken dus nieuw en supplementair verkeer aan, en als er iets is wat de staat genoeg heeft dan zijn het schulden en (auto)verkeer.

“ Door het steeds drukker wordende verkeer is er voor dit defensief rijden, vooral letterlijk én dikwijls ook figuurlijk, geen plaats meer. “

Weeral is dit het bewijs dat maatregelen, ter bevordering van wat dan ook, dienen te passen in een globale lange termijn aanpak en niet worden naar voor geschoven als een wondermiddel, maar als een onderdeel van een totale planning ter verbetering van de mobiliteitsproblemen.

Steeds meer en meer verkeer betekent ongetwijfeld meer kansen op conflicten met andere weggebruikers. Bovendien zal dit steeds meer concentratie vragen van de bestuurders in kwestie. Het langdurig verkeren in (zeer) drukke omstandigheden en omgevingen zou dan ook vroeger tot stress kunnen leiden, waardoor de bestuurder verre van optimaal functioneert en hij een zwakke prooi wordt, klaar om gegrepen te worden. Dik druk verkeer heeft dus zijn consequenties, de regels van het verkeersspel kunnen steeds moeilijker worden gespeeld, waardoor de wet van de sterkste, gebaseerd op intimidatie en agressie, zich mee en meer manifesteert.

4.1.2 Agressie in het verkeer

Het verkeer beïnvloedt in sterke mate het leven van de mens, maar vice versa zien we ook dat de mens in het verkeer een bij uitstek menselijk gedrag vertoont, zowel collectief als individueel.

Het collectieve gedrag uit zich bvb. in het vormen van groepen, een saamenhorigheidsgevoel. Motorrijders hebben dit nogal sterk, ook vrachtwagenschauffeurs.

Individualistisch gedrag uit zich in competitie en agressie in het verkeer. Psychologen durven hier stellen dat overeenkomstig de dierpsychologie, een mens zich agressiever gaat opstellen naarmate de drukte groter wordt.

Grotere drukte leidt dus tot meer agressie. Dat deze stelling niet zomaar uit de lucht is gegrepen hebben we de laatste jaren aan den lijve kunnen ondervinden. Zo zie je dat vooral in drukke gebieden de automobilist doordrukt en voor niets of niemand wijkt, waardoor onze kruispunten o.a. volledig geblokkeerd geraken. Per slot van rekening is hij dan zelf de sigaar van zijn agressief gedrag. Hoe slechter het verkeerssysteem werkt, hoe meer nadeel ook hij, en spijs ook de anderen, hiervan zullen ondervinden.

Zo is bvb. het verlaten van een file op de snelweg, om via een afrit 100 meter verder terug de oprit te nemen, niets meer dan een extra invoegmanoeuvre creëren. Juist deze invoegmanoeuvres zijn een stuk verantwoordelijk voor de file. En hoe meer van deze, hoe meer de stroom strop zit. Wie wint daar nu iets bij? Of zijn de chauffeurs echt zo dom, dat ze dat niet begrijpen?

Frustraties zowel binnen als buiten het verkeer opgelopen, buiten het verkeer door persoonlijke tekortkomingen of mislukkingen, enz., binnen het verkeer door het niet op tijd komen op de afspraak, of een stuk moeten omrijden, vastzitten in de file, een tergend trage weggebruiker die je maar niet voorbij geraakt, enz., kunnen allemaal leiden

“ De doordachtheid van defensief autorijden staat hier in schril contrast met dergelijke agressie, deze is te omschrijven als impulsief, onberedeneerd en gevoed door allerlei frustraties. “

tot onberedeneerd gedrag.

Een grote invloed hierop is het feit dat men de auto als een “object” beschouwt, waarmee men vooral als “anonieme automobilist” deelneemt aan het verkeer. In de wagen ben je ten opzichte van de omgeving niet langer meer Piet of Pol, maar automobilist en aldusdanig veel minder herkenbaar en minder verantwoordelijk voor je agressief gedrag. Dit denkt men althans! Dit alles leidt ertoe dat men zichzelf minder gaat controleren en zich vooral minder gecontroleerd voelt. Hierdoor stel je minder hoge eisen aan jezelf en aan je gedrag. Je mag dus meer van jezelf en je mag dus ook agressie vertonen. Trouwens, de meeste automobilisten zijn toch van mening dat het de anderen zijn die het uitlokken... .

Je kan dus als preventief chauffeur van goede wil zijn en dan ook alles trachten te doen wat binnen je normale mogelijkheden ligt om een ongeval te vermijden. Sommige bewuste woeste handelingen van bepaalde chauffeurs zijn niet langer meer te voorzien, laat staan dat je in de mogelijkheid bent ze te vermijden.

Tijdens de praktijklessen is het frappant hoe een wagen met het bord rijkschool erop aanstekelijk werkt bij sommige chauffeurs. Aangezien wij enerzijds niet boven de wettelijke limiet gaan en we anderzijds met meestal onervaren chauffeurs op gang zijn, liggen onze gemiddelde snelheden niet zo hoog. Sommige achterliggers krijgen het hiervan zo op de heupen, dat men inhaalt op de meest onwaarschijnlijke plaatsen. Net voor een totaal onoverzichtelijke bocht, op de top van een helling, aan volledig onoverzichtelijke kruispunten voorrang aan rechts, zelfs gevaarlijke inhaalmanoeuvres langs de rechterzijde, via de fietspad of de berm,... . Dit moet je echt meemaken om te geloven. Telkens zo een doodrijder een inhaalmanoeuvre uitvoert, dan hou ik mijn hart vast, want als hij botst dan hebben wij ook van de brokken. Tegen dergelijk agressief en onverantwoord gedrag kan je zelf weinig invloed uitoefenen.

Op een examenroute te Edegem kom ik met een leerling dagelijks aan een kruispunt, waar wij links moeten afslaan. Daar de rijbaan die wij verlaten enkel richtingsverkeer is, laat ik mijn leerling op het kruispunt volledig links opstellen, wat trouwens wettelijk verplicht is. Wanneer hier nu al een voertuig voor ons staat, dat ook naar links wil maar te rechts is opgesteld (dus verkeerd), worden deze meestal kwaad en agressief wanneer wij het manoeuvre willen uitvoeren. Sommigen proberen ons te beletten dat wij kunnen afslaan, door zelf wat verder te rijden, zodat de leerling geen zicht meer heeft op het dwarsverkeer, of door ons klem te rijden. Eenmaal heb ik me warempel moeten excuseren of ik kreeg nog een pak slaag bij. Dit terwijl wij niets anders doe dan me juist op te stellen, om links af te slaan. Kan ik het helpen dat sommige mensen de wegcode niet kennen? We weten allemaal waar dit gedrag is begonnen, maar waar gaat dit eindigen????

“ Al deze frustraties zijn voor sommige genoeg om zich als woestelingen in het verkeer te gaan gedragen. ”

4.2 VERKEERD EN GEVAARLIJK RIJGEDRAG BESTRIJDEN, DEFENSIEF RIJDEN PROMOTEN.

Een vaak gehoorde klacht is dat de mentaliteit van de verkeersdeelnemer niet deugd en dat juist hier het aangrijpingspunt zou moeten liggen voor het bevorderen van de verkeersveiligheid.

Deze motivatie verhogen kan op verschillende manieren :

- Een mogelijke aanpak kan gebeuren door het verkeerde gedrag te bestraffen en dit het liefst op een zodanige wijze dat de straf of boete direct volgt na de overtreding of het agressief gedrag. Alhoewel deze aanpak in feite het bestrijden is van de symptomen van het verkeerde gedrag, zal ze effectief uitgevoerd wel haar vruchten afwerpen.
- Ook kan er mijns inziens minstens evenveel heil worden gezocht in het bestrijden van het fenomeen aan de wortels. Waar ligt de basis van dergelijk vertoond gedrag, wat zijn de oorzaken, hoe worden ze gevoed, enz., zijn vragen die minstens even belangrijk zijn in het beïnvloeden van het gedrag van de bestuurder. Onze huidige "jachtige" levensstijl, waar tijd steeds meer geldt betekent; de manier van opvoeden van onze kinderen, waar prestaties en zelfstandigheid centraal staan; autoreclame en nog zoveel meer staan alweer in schril contrast met de opvattingen van een defensieve rijstijl.
- Een volgende mogelijkheid om gedrag te beïnvloeden is het toekennen van beloningen voor het gewenste gedrag. Daar straffen alleen leiden tot het stoppen van het ongewenste gedrag, leiden ze niet vanzelfsprekend tot het vertonen van het gewenste gedrag. Dit ondermeer door de geringe pakkans en de gemaakte kosten- batenanalyse, beiden reeds eerder behandeld.

De grootte van de beloning ?

Uit onderzoeken is gebleken dat kleine beloningen een veel blijvender effect hebben dan grote beloningen, waar het hem dikwijls alleen maar gaat om de beloning zelf en de "echte motivatie" ontbreekt.

Individueel of collectief belonen ?

Het grote nadeel aan de individuele beloning is het feit dat de motivatie verdwijnt op het moment men het recht op de beloning verliest. Wanneer ik beloond word wanneer ik gedurende één jaar geen ongevallen krijg, verdwijnt de beloning en met deze ook de motivatie tot een veilig weggedrag als ik na een paar maanden toch een ongeval heb. Collectieve beloningen hebben het voordeel dat men kan gebruik maken van een groepsdruk. Deze werkt echter alleen maar als de leden van de groep elkaar kunnen controleren en aan-

“ Concreet zouden acties ter bevordering van de verkeersveiligheid de motivatie van de verkeersdeelnemer voor het vertonen van een veilig verkeersgedrag moeten aanmoedigen. “

“ Een beloning leidt tot het frequenter vertonen van het gewenste gedrag “

moedigen. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat de groep als groep herkenbaar moet zijn.

Tijdstip van de beloning ?

Uit leertheorieën is geconcludeerd dat onmiddellijk belonen althans in de aanleerfase nodig is. Daarna kan worden overgegaan tot het sporadisch belonen.

In dit kader moet de bestuurder beseffen dat hij – op lange termijn – alleen maar voordeel van zijn gedrag kan ondervinden, dus “beloond” wordt. Het probleem hierbij is dat de nadelen van een defensieve rijstijl direct voelbaar zijn, terwijl de voordelen – o.a. minder kans hebben op een ongeval – verder van zijn bed liggen, of hij er althans niet telkens bij stil staat.

Voordelen kunnen zijn het zich sneller verplaatsen, gevoel van onbeperkte vrijheid, dit zijn elementen direct voelbaar door de bestuurder. Het niet betrokken zijn bij een verkeersongeval is voor de meeste onder ons een zaak waar we praktisch nooit bij stilstaan en de betrachting ernaar – dus voorzichtiger rijden, iets meer aandacht, enz. – wordt vaak als een direct voelbaar nadeel ondervonden.

Nochtans is dit in principe een uitgestelde beloning, waarvan echter alleen op lange termijn het effect zichtbaar wordt.

Interessant is hier het rijbewijs met punten, wat zowel als beloning en als straf kan worden toegepast. Het fout gedrag kan beboet worden met een strafpunt, terwijl er terzelfdertijd de mogelijkheid moet bestaan om strafpunten terug kwijt te spelen wanneer je gedurende een bepaalde periode een gewenst gedrag kan vertonen.

Uiteraard zal dit alweer niet werken wanneer dit niet gekoppeld wordt aan een effectieve pakkans en deze vrij blijft van corruptie en vriendjespolitiek.

“ Uiteindelijk moet de uitvoerder het vertoonde gedrag als een beloning gaan ondervinden. ”

“ Een straf kan dus worden teniet gedaan door een beloning. ”

4.2.1. Maatregelen door de overheid te nemen

Maatregelen door de overheid opgelegd om de verkeersveiligheid te bevorderen, waarvan defensief rijden er één is, zouden niet zo eng mogen voorgesteld worden. Sommige mensen zouden kunnen misleid worden en hierin de oplossing bij uitstek menen te vinden.

Voor het promoten van het defensief rijden zullen dus heel wat andere maatregelen dienen getroffen worden, dan de rijopleiding van de kandidaat-bestuurders te wijzigen. Trouwens zagen we reeds eerder in dit werkstuk dat de netto-opbrengst van deze nieuwe rijopleiding niet zo groot zal moeten worden geschat.

Veleer zou defensief autorijden van de overheid uit moeten mogelijk en verplicht worden gemaakt door bepaalde regels hiervoor wat concreter te omschrijven en te doen toepassen. Nieuwe spelregels zouden dus van op een hoger niveau moeten worden opgesteld om daar waar nodig het defensief rijden mogelijk te maken en (wettelijk)

te onderbouwen.

Enkele voorbeelden kunnen zijn :

- het concreet opleggen van veilige tussenafstanden op autosnelwegen, of vanaf bepaalde snelheden;
- verplicht gebruik van de dimlichten bij regenvel;
- beperking van het autogebruik voor jonge bestuurders (beperking van het aantal passagiers, nachtelijk rijverbod, e.a.);
- bewijs van geneeskundige schifting, met beperkte geldigheid;
- onderzoek naar de psychologische geschiktheid voor een verantwoordelijke taak als autorijden;
- enz..

Sommige van deze zijn weliswaar in de huidige wegcode reeds opgenomen, maar zijn dikwijls veel te vaag omschreven en de effectieve toepassing en controle erop laat vaak te wensen over.

Tenslotte is er voor het concreet afdwingen van enkele maatregelen – temeer in de huidige tijd dat de techniek voor niets meer staat – toch niet meer nodig dan een bepaalde hoeveelheid politieke moed.

De elektronica biedt hiervoor technische mogelijkheden genoeg.

Zo kunnen voorgenoemde maatregelen zoals het opleggen van verplichte tussenafstanden bij een bepaalde snelheid via deze weg gerust worden afdgewongen. Dit om nog maar te zwijgen van een snelheidsbegrenzer, de maximale limiet van 120 km/u mag nergens en onder geen enkele omstandigheid worden overschreden, waarom zijn er dan auto's op de markt die meer dan 200 km/u kunnen ? Waarom mogen snelheidscontroles nog niet onbemand gebeuren ? Waarom is er geen zoemer aanwezig in het voertuig die bij het niet dragen van de gordel een hels lawaai begint te maken ? Waarom, waarom... ?

Denk nu niet dat ik sceptisch, sarcastisch of cynisch doe, of een jan-weet-al-beter, muggenzifter, of zelf een heilige ben, verre van zelfs... . Ik voel me alleen niet bekwaam om hier een antwoord op te geven en besluit hier dan ook dit hoofdstuk met de opmerking : “dat dit allemaal weloverwogen, op zijn minst toch bedenkelijk is...!”

Of autorijden nu meer inhoudt dan gas geven, sturen, remmen en het veranderen van versnellingen, was de vraag die in het begin van deze verhandeling werd gesteld. Voor heel wat bestuurders zal dit op het eerste zicht gelukkig wel zo zijn, toch zullen er zich hoe dan ook ongevallen blijven voordoen. Dit autorijden is nu eenmaal zo complex, dat buiten alleen menselijk falen, er tal van andere verschillende factoren de oorzaak of de aanleiding voor deze ongevallen kunnen vormen.

Ik stel me – enerzijds door mij te verdiepen in deze problematiek en anderzijds door mijn beroepsactiviteit – hoe langer hoe meer de vraag of er in feite genoeg ongevallen gebeuren? Ik weet dat dit raar klinkt, maar is het niet zo dat de doorsnee automobilist veel te weinig ervaring heeft met verkeersongevallen en al dusdanig zijn kans om er in betrokken te geraken nogal relativeert en verwaarloost. Procentueel gezien is het ook effectief zo, wat stellen 2.000 verkeersdoden per jaar voor ten opzichte van een voertuigenbezit van meer dan 4.000.000 stuks die allen tezamen jaarlijks miljarden km's afleggen?

Misschien moeten er veel meer ongevallen gebeuren om zowel de automobilist als de diverse overheidsinstanties “echt” wakker te schudden.

Eén enkel vliegtuigongeval bij demonstratievluchten in Oostende, 9 doden haalt dagen het wereldnieuws, het Koningshuis staat op zijn kop, Koningin Fabiola ontwaakt uit haar slaap en gaat bij nacht de gewonden bezoeken, Jean - Luc roept de federale regering samen om maatregelen te treffen, en steekt een boze vinger naar de Vlaamse Minister President, dat dit niet kan, maar dit is een ongeval waar de geïnteresseerde zelf naar toe komen om er een klap van te krijgen of iets anders. Terwijl jaarlijks ongeveer 2.000 verkeersdoden en tienduizenden gewonden amper de mensheid schokt en toch altijd zo ver van ons bed ligt... , in de meeste gevallen zijn er dan ook mensen die door hun beroep op de baan zijn en door hun verdienste sponser zijn van de staatskas.

Waar de overheid niets of weinig aan doet of kan doen?, Zeg nu eerlijk, wie van ons prijst zich na elke autorit gelukkig dat hij er alweer in geslaagd is om zonder ongeval zijn bestemming te bereiken. Dit zijn zaken die men als gewoon ervaart. Vandaar dat ik me de vraag stelde of dit langzamerhand niet leidt tot een manier van autorijden waar de bestuurder niet veel meer moet doen dan sturen en gas geven enz.... .

Wordt dit autorijden niet als te gewoon ervaren, waar bijzaken, die

met de taakopdracht niets te maken hebben, meer aandacht krijgen dan het autorijden zelf?

Ook geraak ik er stilaan meer van overtuigd dat de oorzaken van de verkeersonveiligheid zich veel dieper situeren dan op de plaats en de omstandigheden van het ongeval zelf. Welke maatregelen dan ook zullen moeten ingrijpen op de algemene ingesteldheid van onze bestuurders, en zich veeleer situeren in de levenswijze en de manier van opvoeden, waar althans een gedeelte van de oorzaken van de verkeersonveiligheid dikwijls geworteld zitten. Mensen die vrijwel altijd doen en laten wat ze willen, die zich door niemand laten bevelen en waarvoor geld niet zo een probleem vormt, zouden zich vanaf hun rol als bestuurder moeten gedragen volgens bepaalde regels en afspraken, dat werkt niet! In deze context zijn overtredingen, roekeloos en gevaarlijk rijgedrag en tenslotte ongevallen toch niet zo vreemd.

Van de overheid uit wordt defensief autorijden als een van de oplossingen naar voor geschoven om de verkeersonveiligheid in te dijken. Door deze verhandeling heen is er veel aandacht besteed aan wat defensief rijden is en hoe je het in de praktijk kan omzetten. Of dit nu een wondermiddel bij uitstek is, betwijfel ik echter sterk, en dit om de volgende redenen :

- Vooreerst vind ik dat je met defensief autorijden vooral symptomen van het verkeersveiligheidsprobleem aanpakt, wat in wezen aan de oorzaken niet veel verandert.
- Vervolgens is er terug de vraag of de doorsnee automobilist zich wel degelijk bewust is van een verkeersveiligheidsprobleem, zo niet is het motiveren van een dergelijk alternatief – die toch ook zijn directe voelbare nadelen heeft – vrij moeilijk, en zal bijgevolg het nettowinst effect wellicht geen hoge cijfers gooien.
- Verder is er dan ook nog het aanbrenge van dit defensief rijden. Kan men zoiets leren via affiches en grootschalige campagnes? Ik vermoed jammer genoeg niet. Zelfs de wijze waarop men de kandidaat bestuurders deze principes wil bijbrengen laat nogal te wensen over. Het aanbrenge van een defensieve rijstijl zal mijn inziens dan ook veel kleinschaliger dienen te gebeuren, via een goed gestructureerde lange termijn aanpak, opgesplitst in verschillende fasen, en waarbij het herhalingsprincipe van zeer groot belang is.
- Tenslotte zit hem het gevaar erin dat bepaalde bestuurders die wel inzicht hebben in defensief autorijden dit gaan misbruiken door zich superieur te gaan voelen en al dusdanig de gemaakte winst op het vlak van de verkeersveiligheid te gaan compenseren, zodat je in feite terug staat waar je begon. Dit is ondermeer één van de redenen waarom ik niet zo hoog oloop met de instellingen die slipcursussen organiseren. Ik vrees dat wanneer je een bestuurder zo handig maakt in het opvangen van zijn fouten, dat hij veel sneller zal geneigd zijn over de

limiet te gaan, verkerende in de waan toch alles te kunnen herstellen... .

Defensief rijden O.K., maar dan alleen als onderdeel van een totaal pakket aan maatregelen ter bevordering van de algemene verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Een pakket waardoor de bestuurder weet hoe ver hij kan gaan en waarbij eens over de limiet, effectief en efficiënt gestraft wordt, los van de huidige juridische chaos en “sociaal dienstbetoon”. En minstens even belangrijk is, waar hij zich houdt aan de principes van het defensief rijden , hiervoor net zo effectief en efficiënt beloond wordt.