

ZICHT BAAR HEID

VAN LEVENSBELANG OP DE
WERKVLOER EN IN HET VERKEER

INHOUD

1. Voorwoord	4
2. Inleiding	6
3. Belgische statistieken	8
4. Wat zegt de wetgeving?	10
5. Hoe verplaatsen we ons het veiligst?	14
6. Ongevallen bij duisternis	16
7. Factoren verkeersonveiligheid	17
8. Wat zegt de wet voor fietsers?	20
9. Wat zegt de wet over voetgangers?	24
10. Zichtbaarheid motorrijders	25
11. Zichtbaarheid in het magazijn	29
12. Wat is de kwaliteitsnorm bij fluoehesjes?	30
13. Hoe begint u als bedrijf aan een verkeersveiligheidsbeleid?... ..	31
14. Welke maatregelen kan u als werkgever treffen?	33

VOORWOORD

Beste,

Het zijn pittige tijden voor leidinggevendenden, hr- en preventiemedewerkers. Op enkele maanden tijd zijn onze economie en onze samenleving grondig veranderd.

Tot voor kort mikte elke organisatie op verrassende innovatie, knallende employer branding en klinkende winstcijfers. Door de coronacrisis stellen we massaal nieuwe prioriteiten. Vandaag willen we vooral de kosten onder controle houden. We zetten ons in voor een positieve cashflow en behoud van werkzekerheid voor medewerkers. Maar nog belangrijker: thema's zoals gezondheid en veiligheid verschijnen prominent op het businesspodium.



Hoe vertaal je veiligheid naar de werkvloer? Leiderschap en bedrijfscultuur zijn bepalend voor een onderneming en haar omgang met mogelijke risico's. Tijdens de pandemie gaan veel bedrijven tot het uiterste om hun medewerkers te beschermen: telewerk stimuleren, beschermingsmateriaal voorzien, signalisaties aanbrengen, social distancing garanderen ... Beslissingen om te bewonderen!

Maar veiligheid beperkt zich niet louter tot ziektekiemen, integendeel. Met deze whitepaper belichten we een compleet ander aspect, namelijk zichtbaarheid. Want zien én gezien worden, is essentieel om veilig te werken. Niet enkel op, maar ook naast de werkvloer.

Dagelijks stappen we met duizenden mensen in de wagen, richting kantoor of terug naar het thuisfront. De dagen worden korter en de ochtenden en avonden donkerder. En dat brengt ook risico's met zich mee.

Veiligheid verder gaat dan mondkmaskers en alcoholgel. Zichtbaar zijn is de boodschap!

Veel leesplezier en zorg goed voor jezelf en voor anderen.

An Aelbrecht,
General Manager Unique Starbrand
#Be You, Be Unique
#Be You, Be a Leader

INLEIDING

Nu de scholen heropgestart zijn, het bedrijfsleven opnieuw actief is en de dagen korter worden, is het cruciaal om goed zichtbaar de weg op te gaan. Zodra het vroeger donker wordt, neemt het aantal ongevallen toe, zeker wanneer duisternis gepaard gaat met slecht weer. Zorgwekkend in de herfst-winterperiode is de stijging van het aantal ongevallen, vooral met voetgangers en fietsers.

Niet alleen op de weg is het belangrijk om goed zichtbaar te zijn, maar ook op de werkvloer. In het magazijn of op de site, plaatsen met intensief intern verkeer, is zichtbaarheid van vitaal belang.

Het voorkomen van arbeidsongevallen staat in veel bedrijven hoog op de agenda. Heel wat ondernemingen hebben al efficiënte maatregelen genomen om het aantal arbeidsongevallen en de ernstgraad te doen dalen, terwijl de arbeidswegongevallen stijgen.

Bovendien geldt ook dat bedrijven die sterk scoren op vlak van preventie, kunnen genieten van een lager tarief voor hun arbeidsongevallenverzekering. Verzekeraars nemen bij de tariefbepaling het totale risico in rekening, dus zowel het arbeidsplaats- als het arbeidswegrisico. Inspanningen op vlak van preventie op de arbeidsweg zijn in dit kader dus erg interessant.

Verkeersveiligheid is in veel bedrijven nog onderbelicht, terwijl het een belangrijke verantwoordelijkheid van de werkgever is. Aandacht voor veilig en bewust rijden heeft een aantal waardevolle effecten: minder ongevallen, minder kosten voor maatschappij en werkgevers, minder uitstoot en vooral minder menselijk leed!

Hoe veilig zijn uw werknemers op de weg, op de site of in het magazijn? Is uw bedrijf zich bewust van de noodzaak om verkeersonveiligheid aan te pakken? Heeft u te maken met een van onderstaande redenen voor een efficiënte aanpak van uw verkeersveiligheidsbeleid?

- Hoge kost van verkeersveiligheid binnen uw bedrijf
- Hoge aantallen woon-werkongevallen
- Ongevallen op en rond de site
- Veel fietsongevallen

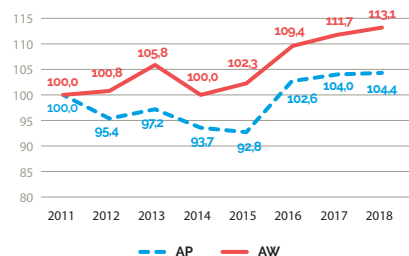
Kortom, verkeersveiligheid begint met bewustwording. Het is meer dan het naleven van verkeersregels. Het vraagt om constante aandacht, enthousiaste betrokkenheid en concrete acties. In deze paper gaan we verder inzoomen op zichtbaarheid, aangezien deze factor één van de belangrijkste ongevalsoorzaken is in het verkeer waarop u als werkgever ook een impact kan hebben. Kleine inspanningen op vlak van preventie kunnen al een groot verschil maken.

3

BELGISCHE STATISTIEKEN

In 2018 zagen we een stijging van de verkeersongevallen op de werkweg t.o.v. de arbeidsplaatsongevallen. De ongevallen op de werkweg hebben ernstiger gevolgen, zoals ook al het geval was in voorgaande jaren.

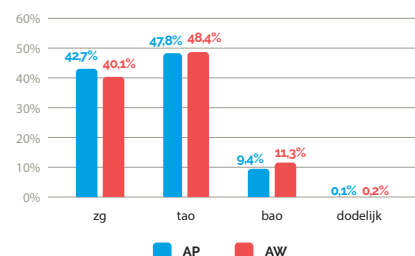
Arbeidsongevallen in het verkeer



Bron: thema's 10 en 29

Verkeersongevallen tijdens de uitvoering van de arbeidsovereenkomst stijgen verder in 2018 vooral door de verkeersongevallen op de werkweg.

Gevolgen: arbeidsplaats en werkweg

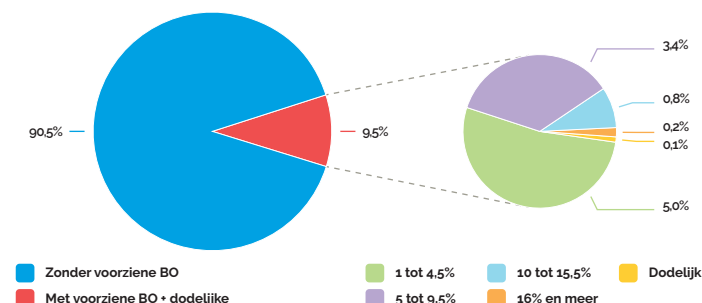


Bron: tabel 2.1 en 21.1

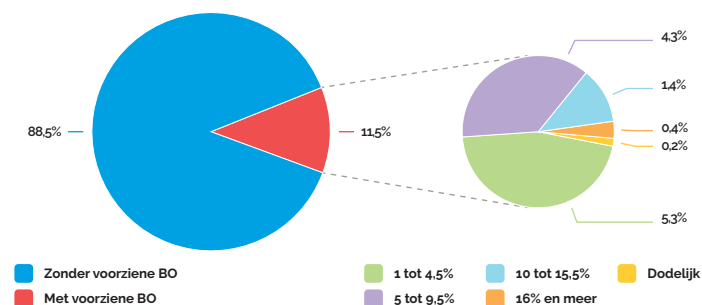
De ongevallen op de werkweg hebben ernstigere gevolgen, zoals ook in vorige jaren het geval was. Het percentage van de ongevallen met voorziene blijvende ongeschiktheid bedraagt 11,3% bij werkwegongevallen tegenover 9,4% voor de ongevallen op de arbeidsplaats.

Waar de werkwegongevallen een groter aandeel met voorziene blijvende ongeschiktheid kennen, is de graad van voorziene blijvende ongeschiktheid ook hoger dan voor de arbeidsplaatsongevallen. Bij de arbeidsplaatsongevallen wordt namelijk voor 52% een blijvende ongeschiktheid kleiner dan 5% voorzien. Bij de werkwegongevallen omvat deze klasse van ongeschiktheid slechts 46% van de gevallen.

Arbeidsplaatsongevallen in 2018 met voorziene blijvende ongeschiktheid



Arbeidswegongevallen in 2018 met voorziene blijvende ongeschiktheid



Dit bevestigt dat het nemen van preventiemaatregelen voor ongevallen op de werkweg zeker loont en het aangewezen is om een verkeersbeleid uit te werken binnen uw bedrijf.

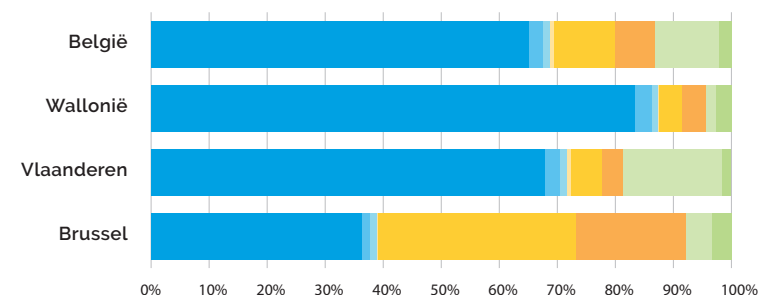
WAT ZEGT DE WETGEVING?

Sinds 2005 zijn alle Belgische werkgevers die meer dan 100 werknemers in dienst hebben wettelijk verplicht een diagnostiek over hun woon-werkverkeer uit te voeren. Die diagnostiek heeft een tweeledig doel. Enerzijds kunnen op deze manier gegevens worden verzameld over het woon-werkverkeer in België en over het beleid van ondernemingen ten aanzien hiervan.

Deze gegevens worden vervolgens doorgespeeld aan en gebruikt door tal van mobiliteitsactoren (overheden, consultants, universiteiten, ...). Anderzijds is het de bedoeling om de werkgevers aan te zetten tot het nemen van maatregelen die een meer duurzame mobiliteit mogelijk maken.

Aan de hand van de diagnostiek werd in 2017 een grote hoeveelheid gegevens verzameld. Deze data geven de modale verdeling weer volgens de woon-werkverplaatsingen, dit zijn de belangrijkste vervoersmiddelen volgens de werkplek.

Volgens de werkplek



	Brussel	Vlaanderen	Wallonië	België
Wagen	36,2%	67,6%	83,3%	65,0%
Carpool	1,4%	2,6%	3,1%	2,5%
Motorfiets	1,3%	1,2%	0,9%	1,2%
Collect. vervo. werkg	0,2%	0,8%	0,2%	0,6%
Trein	34,0%	5,2%	4,0%	10,6%
Metro, tram, bus	19,1%	3,7%	4,1%	6,8%
Fiets	4,4%	17,0%	1,6%	11,1%
Te voet	3,5%	1,7%	2,8%	2,3%

Deze tabel toont aan dat:

- Met 65% de wagen veruit het meest gebruikte vervoermiddel voor de woon-werkverplaatsingen blijft;
- 17,4% van de werknemers het openbaar vervoer gebruikt;
- 10,6% de trein neemt;
- 6,8% de metro, tram of bus neemt;
- 11,1% van de werknemers de fiets of elektrische fiets neemt;
- 2,3% te voet gaat;
- 2,5% aan carpooling met andere collega's doet;
- 1,2% de motorfiets gebruikt;
- 0,6% collectief vervoer georganiseerd door de werkgever gebruikt.

De vervoerswijze verschilt sterk naargelang van het Gewest waar de werkgever gevestigd is.

Tussen 2015 en 2017 blijft het fietsgebruik stijgen, terwijl het gebruik van het openbaar vervoer stagneert en het wagengebruik lichtjes daalt.

Vervoerswijze	België			
	2005	2014	2017	'05-'17
Wagen (alleen of met familie)	66,8%	65,6%	65,0%	-2,7%
Carpool	4,7%	2,9%	2,5%	-46,7%
Motorfiets	1,7%	1,2%	1,2%	-34,0%
Collectief vervoer werkgever	1,2%	0,8%	0,6%	-52,8%
Trein	9,5%	10,9%	10,6%	+11,6%
Metro, tram, bus	5,9%	6,9%	6,8%	+14,9%
Fiets (of elektrische fiets)	7,8%	9,5%	11,1%	+42,8%
Te voet	2,4%	2,4%	2,3%	-3,5%

Tabel 3: Evolutie van de modale verdeling in België

Vervoerswijze	Brussel				Vlaanderen				Wallonië			
	2005	2014	2017	'05-'17	2005	2014	2017	'05-'17	2005	2014	2017	'05-'17
Wagen (alleen)	45,1%	37,9%	36,2%	-19,9%	68,7%	68,5%	67,6%	-1,6%	80,4%	81,7%	83,3%	+3,6%
Carpool	2,5%	1,2%	1,4%	-44,7%	5,2%	3,3%	2,6%	-49,1%	5,2%	3,4%	3,1%	-40,3%
Motorfiets	0,8%	1,1%	1,3%	+70,4%	2,2%	1,3%	1,2%	-43,9%	1,5%	1,0%	0,9%	-41,9%
Coll. verv. werkg.	0,7%	0,3%	0,2%	-69,2%	1,6%	1,1%	0,8%	-50,2%	0,5%	0,4%	0,2%	-49,6%
Trein	32,2%	34,1%	34,0%	+5,5%	4,1%	5,3%	5,2%	+28,3%	4,4%	5,0%	4,0%	-9,1%
Metro, tram, bus	15,0%	19,0%	19,1%	+27,5%	3,9%	3,9%	3,7%	-3,9%	3,6%	4,0%	4,1%	+12,2%
Fiets	1,2%	3,0%	4,4%	+259%	12,3%	14,9%	17,0%	+38,3%	1,3%	1,5%	1,6%	+25,7%
Te voet	2,6%	3,4%	3,5%	+39,0%	2,1%	1,7%	1,7%	-16,7%	3,2%	3,1%	2,8%	-11,7%

Tabel 4: Evolutie van de modale verdeling volgens de gewesten

Er zijn verschillende redenen voor het succes van de fiets. Sinds 2005 heeft de fietsvergoeding zonder twijfel een grote rol gespeeld bij deze positieve evolutie. De laatste jaren duiken binnen de ondernemingen nieuwe initiatieven op zoals fietsleasing. Dankzij de ontwikkelingen rond de elektrische fiets en de speed pedelec, vormt de fysieke inspanning een kleinere drempel voor het fietsen. Ook verder gelegen werkplaatsen zijn nu beter bereikbaar met de elektrische fiets.

Enerzijds weten we dat fietsen verschillende voordelen heeft op vlak van doorstroming, milieu en/of gezondheid. Anderzijds moeten we concluderen dat het aantal fietsongevallen op de werkdag de hoogte ingeschoten is. Tussen 2014 en 2018 is het aantal fietsongevallen met 47 procent gestegen, blijkt uit cijfers van de verzekeraar KBC. Ook andere verzekeraars stellen een stijging vast.

Het aandeel van de fiets in alle woon-werkverplaatsingen steeg in twaalf jaar tijd met bijna 40 procent.

HOE VERPLAATSEN WIJ ONS HET VEILIGST?

Een risico geeft de kans weer op het optreden van een onwenselijke gebeurtenis, zoals het gewond raken in een verkeersongeval. Een risico wordt altijd uitgedrukt per eenheid van blootstelling aan dat risico, zoals bijvoorbeeld de afgelegde afstand in het verkeer. Martensen (2014) berekende het risico om dodelijke verwondingen op te lopen in het verkeer naar leeftijd en verplaatsingswijze in België. Dit risico wordt berekend op basis van het aantal kilometer afgelegd in het verkeer.

Volgens de risicomatrix lopen de gemotoriseerde tweewielers het hoogste risico. Welke invalshoek je ook gebruikt, zij lopen altijd een veel hoger risico dan de auto-inzittenden en de andere weggebruikers. Voor de andere kwetsbare weggebruikers, fietsers en voetgangers, kunnen wij een verhoogd risico vaststellen. Per afgelegde afstand lopen fietsers een meer dan drie keer zo hoog risico als auto-inzittenden, bij voetgangers is dit zelfs meer dan acht keer zo hoog.

Voor jonge en oude fietsers zien we nog altijd een verhoogd overlijdensrisico in vergelijking met autobestuurders, maar de factor waarmee het risico verhoogd is, ligt lager dan bij de voetgangers. De groep van 18 t.e.m. 24-jarigen legt zijn kilometers op de fiets zelfs veiliger af dan als autobestuurder.

Uit de risico's blijkt ook dat jongeren en ouderen specifieke aandacht verdienen. Bij ouderen zien we voor de meeste vervoerswijzen een duidelijke verhoging voor de 75-plussers. Hoe een oudere zich ook verplaatst: het risico is hoger dan het gemiddelde voor die vervoerswijze.

Tabel 1: Relatief dodelijke slachtoffers per vervoerswijze en leeftijdscategorie op basis van het aantal afgelegde kilometers (in miljoen) in België

	Te voet	Per fiets	Met PTW	Auto- bestuurder	Auto- passagier	Met de bus
6-17	4,8	2,0	32,5	n.v.t.	0,3	0,0
18-24	5,3	1,0	-	2,3	1,7	0,0
25-44	4,2	1,1	40,3	0,9	0,7	0,0
45-64	6,5	2,8	14,0	0,7	0,5	0,1
65-74	12,4	8,8	127,6	0,9	0,7	0,2
75+	54,2	16,0	-	2,1	1,8	0,5
Totaal	8,4	3,5	27,0	1,0	0,7	0,1

Totaal (kolom) = te voet + fiets + PTW (Powered TwoWheeler) + autobestuurder + autopassagier + bus
Periode van 1 januari 2012 t.e.m. 31 december 2018

Bij ongewijzigde omstandigheden zou het volledig inruilen van de auto voor een fiets of gemotoriseerde tweewieler dus tot een toename leiden van het aantal verkeersdoden. In de praktijk blijkt wel dat bij een daadwerkelijke toename van een bepaalde vervoerswijze, het risico enigszins daalt. Dit is vooral te verklaren door het feit dat in landen waar dit gebeurde, ook maatregelen genomen werden om de veiligheid te verbeteren. Daarnaast houden autobestuurders ook meer rekening met een bepaald weggebruikerstype als ze die vaker tegenkomen.

Het blijkt ook dat autobestuurders die naar fietsen of stappen overschakelen vaak minder kilometers afleggen dan ze eerder met de auto deden. Bij langere verplaatsingen worden vaak combinaties gehandhaafd, zoals met de fiets naar het station gaan, van daar de trein nemen en dan nog een stuk wandelen.

We weten dat fietsen verschillende voordelen heeft en anderzijds moeten we concluderen dat fietsers een verhoogd risico lopen op een dodelijk ongeval in vergelijking met autobestuurders. Het is daarom wenselijk, vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid, om met de verdere toename van het aantal fietsers in te zetten op begeleidende maatregelen, zoals een betere en vergevingsgezinde fietsinfrastructuur, sensibilisering van autobestuurders én fietsers om de wegcode altijd na te leven, het aanmoedigen van de helmdracht, dragen van fluorescerende kledij, enz....

6

ONGEVALLEN BIJ DUISTERNIS

Duisternis heeft een negatief effect op het aantal verkeersongevallen. Uit data blijkt dat het verschil tussen winter- en zomertijd vooral in de ochtendspits tot grote verschillen leidt. De ochtendspits valt half september al grotendeels op een tijdstip waarop het nog niet volledig licht is. Als de klok eind oktober een uur teruggaat, is het voordeel van een lichtere ochtendspits maar van korte duur, omdat de dagen daarna snel korter worden. De maand november – piekmaand voor de ongevallen – laat dat duidelijk zien. In de avondspits, die na het terugzetten van de klok in het donker verloopt, zien we dat effect ook terug in de vorm van meer ongevallen.

Slechte weersomstandigheden kunnen de (negatieve) verkeersveiligheidseffecten in de ochtend- en avondspits in de herfst- en winterperiode nog verder versterken. De maanden november, december en januari tellen gemiddeld de meeste regendagen en dat weerspiegelt zich in de ongevals aantallen.

Ook het aantal aanrijdingen met fietsers neemt toe in de donkere tijd van het jaar. Deze effecten zijn voor een groot deel het gevolg van de verminderde zichtbaarheid van deze 'zwakke verkeersdeelnemers', zeker bij slecht weer.

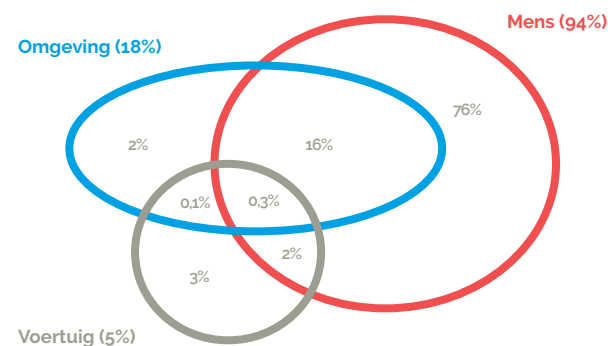
Ook voetgangers zijn in de donkere maanden veel vaker betrokken bij een ongeval en de kans op een dodelijke afloop is bijna de helft groter. Dit blijkt uit meerdere onderzoeken in zowel Nederland als België.

7

FACTOREN VERKEERSONVEILIGHEID

Verkeersonveiligheid is het resultaat van 3 verschillende factoren: MENS, VOERTUIG en OMGEVING.

Men gaat ervan uit dat een ongeval niet wordt veroorzaakt door 1 factor, maar door een combinatie van verschillende factoren.



Belangrijke vaststelling is dat in 94% van de gevallen de factor **MENS** een rol speelt. We kunnen dit omschrijven als het onveilige verkeersgedrag van mensen. Dat gedrag kan intentioneel of niet intentioneel zijn.

Niet-intentioneel:

- fouten door onoplettendheid of vergetelheid;
- verkeerde toepassing van de regels, toepassing van de foute regels;
- diverse fouten door gebrek aan kennis of vaardigheden;
- ...

Intentioneel:

- routinematige overtredingen van regels;
- uitzonderlijke overtreding van regels;
- ...

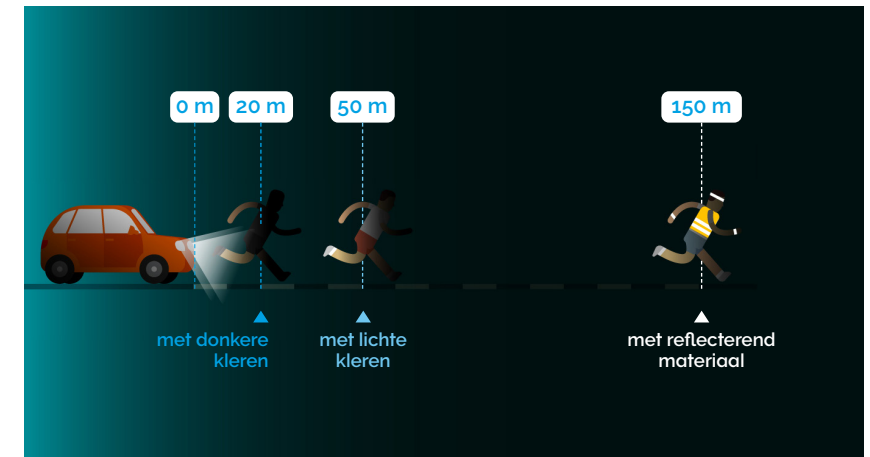
Technische mankementen, de constructie, de zichtbaarheid van het voertuig en de uitrusting in een voertuig horen thuis onder de factor **VOERTUIG**. Denk maar aan de beperkte zichtbaarheid rechts van de vrachtwagen die kan leiden tot dodehoekongevallen bij rechts afslaan, of de fietser die met kapotte lichten rijdt.

De factor **OMGEVING** kan ook een rol spelen bij een ongeval, zoals het verkeersvolume, het tijdstip van rijden, weersomstandigheden, infrastructuur en zichtbelemmering.

Risico's en gevaren

- Een voetganger met donkere kledij is maar op 20 meter zichtbaar voor een chauffeur. Als voetganger moet je je daar heel goed van bewust zijn, zeker als je oversteekt in het donker of op de rijbaan stapt.
- Een chauffeur die 50 km/u rijdt en plots een donker geklede voetganger opmerkt, kan onmogelijk nog op tijd stoppen, want hij heeft 26 meter nodig om zijn auto tot stilstand te brengen (in ideale omstandigheden op een droog wegdek).
- Draag je lichtkleurige kledij in het donker, dan ben je zichtbaar vanaf 50 meter.
- Wie reflecterende kledij draagt, is in het donker al zichtbaar op 150 meter! Dat maakt een heel groot verschil. Een auto die 120 km/u rijdt, heeft 102 meter nodig om tot stilstand te komen en kan dan zelfs nog tijdig stoppen als het nodig is!

Minimum stopafstand van een auto op droog wegdek



Zien en gezien worden is zeer belangrijk in het verkeer. Wie zichtbaar is in het verkeer, verlaagt het risico om bij een ongeval betrokken te raken. Wie niet genoeg opvalt in het verkeer, loopt extra risico in het donker. Het verkeersreglement bepaalt daarom dat men bepaalde uitrustingen moet hebben om beter zichtbaar te zijn, zowel op persoonsniveau als op voertuigniveau.

WAT ZEGT DE WET VOOR FIETTERS?

A. Gewone fiets

Wanneer is verlichting verplicht?

Tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag, m.a.w. als het donker is of wordt.

Als het zicht beperkt is tot 200 m (bijvoorbeeld door mist, regen of sneeuw).

Wat is verplicht?

Wit of geel licht vooraan.

Rood licht achteraan (moet vanop 100 m zichtbaar zijn voor andere weggebruikers).

Waar?

Vast op je fiets.

Op jezelf of je kledij (of tas, rugzak, ...), in ieder geval goed zichtbaar.

Hoe?

Verlichting mag permanent branden.

Verlichting mag knipperen.

Verplichte reflectoren

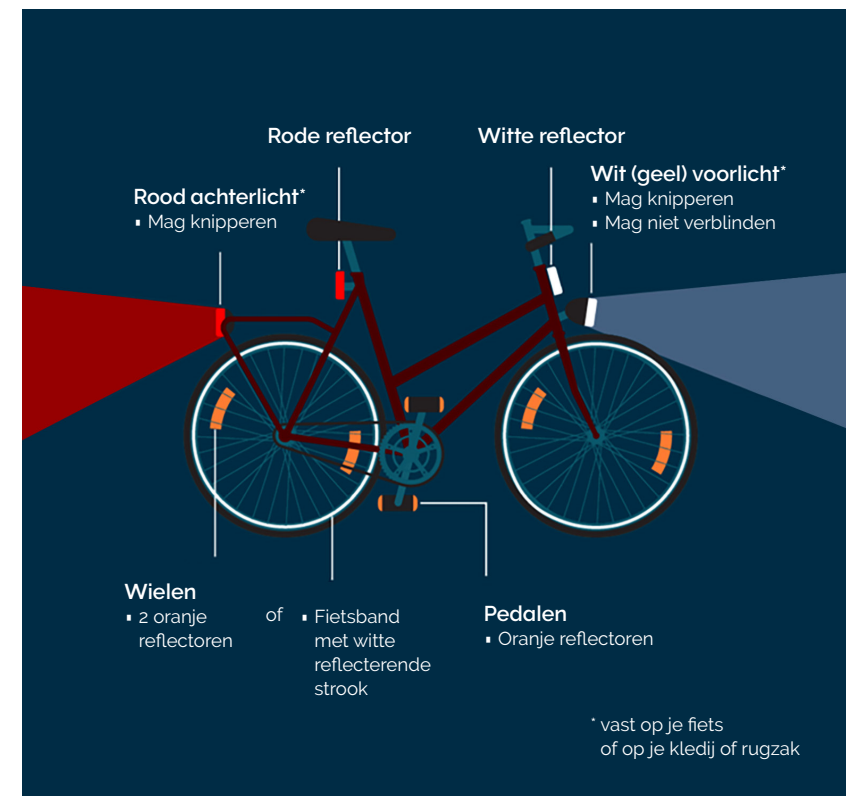
Witte reflector vooraan.

Rode reflector achteraan.

In elke pedaal twee gele/oranje reflectoren.

Een witte reflecterende strook op de omtrek van je twee banden, aan beide kanten van de band, of twee zijdelingse oranje reflectoren per wiel.

Welke lichten moet je verplicht hebben?



Uitzonderingen

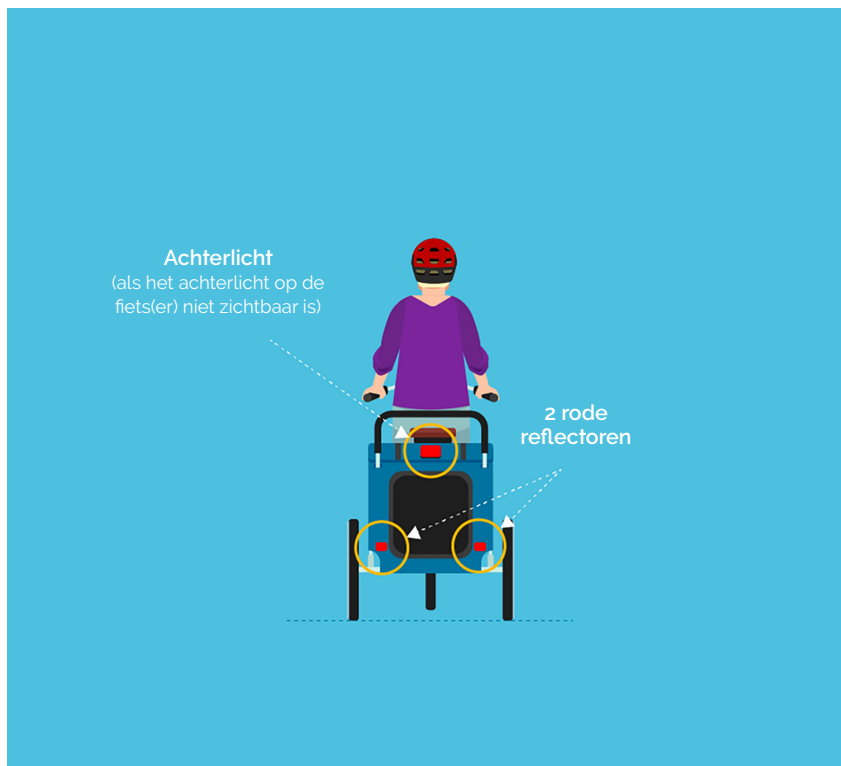
Kinderfietsen / vouwfietsen (wieldiameter < 50 cm) / koersfietsen / mountainbikes

Reflectoren niet verplicht als je er alleen overdag bij goede zichtbaarheid mee rijdt.

Koersfietsen en mountainbikes moeten wél een witte reflector vooraan en een rode achteraan hebben, als ze minstens één spatbord hebben.

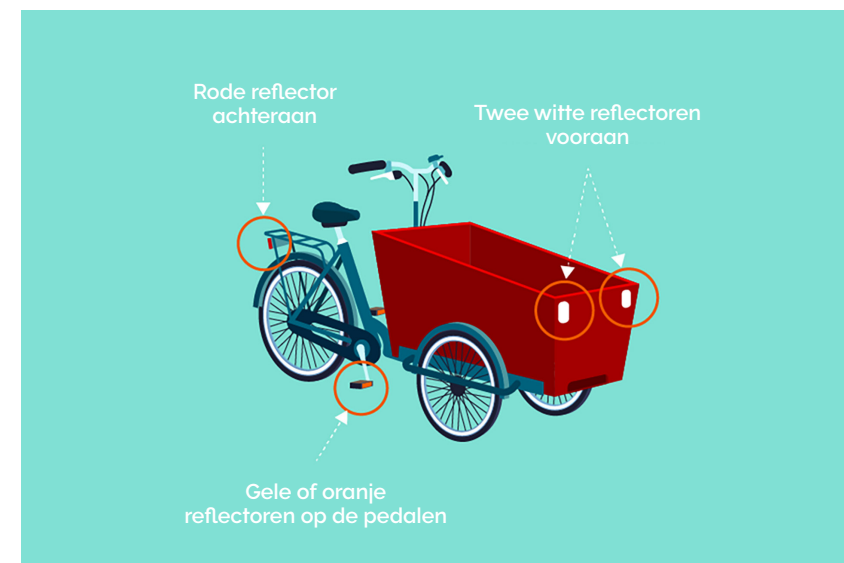
B. Fietskarren of aanhangwagens

Achteraan zijn twee rode reflectoren verplicht.
Rood achterlicht moet (in het donker/bij slechte zichtbaarheid) als het rode achterlicht van de fiets onzichtbaar zou zijn door de kar/aanhangwagen.



C. Driewielers met twee voorwielen

Vooraan zijn twee witte reflectoren en achteraan één rode verplicht.
In elke pedaal moeten twee gele/oranje reflectoren zitten.



D. One-step-away

Ook gebruikers van hoverboards, (elektrische) steps, skateboards, monowheels, segways, enzovoort moeten vooraan en achteraan een licht hebben als het donker is.

Het is verplicht om, tussen zonsondergang en -opgang wanneer het zicht beperkt is tot 200m, een wit of geel licht aan de voorkant en een rood achterlicht te dragen. Dit kan bijvoorbeeld op de kleding, rugzak of helm bevestigd worden.

Het dragen van een fietshelm is niet verplicht maar wordt sterk aanbevolen.



9 WAT ZEGT DE WET OVER VOETGANGERS?

Individuele voetgangers die op de rijbaan stappen zijn niet verplicht om verlichting te dragen in het donker. Fluo-reflecterend materiaal is wel aan te raden (bv. voor joggers).

10 ZICHTBAARHEID MOTORRIJDERS

Motorfietzers moeten overdag hun lichten gebruiken: vooraan het dimlicht en achteraan het rode.

De bestuurder en de passagier(s) – kinderen zowel als volwassenen – zijn verplicht een valhelm te dragen. Ze moeten ook handschoenen dragen, een jas met lange mouwen en een lange broek of een overall, evenals laarzen of bottines die de enkels beschermen.

De gemotoriseerde tweewielers lopen het hoogste risico op dodelijke afloop bij een ongeval.

Als motorrijder kun je meerdere stappen ondernemen om de zichtbaarheid op de weg te vergroten. De onderstaande tips voor betere zichtbaarheid met de motor zullen ervoor zorgen dat automobilisten de motorrijder minder snel over het hoofd zien.

A. Zichtbare kleding

Van vitaal belang is te contrasteren met de omgeving waarin je jezelf bevindt. Overdag voldoen een donker motorpak en een zwarte helm dus prima. In de avond is het natuurlijk donkerder, waardoor je in donkere kleuren minder zal opvallen. Op deze tijdstippen is het wel aan te raden om iets reflecterend te dragen.

B. Zet het licht van de motor altijd aan

Wanneer het donker wordt, zet je het licht van de motor aan. Dit vergroot de zichtbaarheid van de motor op de weg en daarnaast zorgt het ervoor dat jij zelf de weg beter in de gaten kunt houden.



Overdag zorgt het licht van de motor er niet voor dat je de weg beter ziet. Het vergroot wel de zichtbaarheid van de motor op de weg. Vooral dimlicht, in combinatie met grote lichtgevende stickers op je motor, kleding en eventuele motorkoffers zorgen ervoor dat automobilisten je op de motor minder snel over het hoofd zien. Veel motoren schakelen trouwens standaard de verlichting aan.

C. Ga er niet vanuit dat de automobilist je gezien heeft

Eén van de meest voorkomende fouten die een motorrijder maakt, is dat deze aanneemt dat de automobilist hem gezien heeft. Het is één van de meest gehoorde frases na een ongeval: 'ik dacht dat hij/zij mij gezien had'. Dit komt vooral voor in situaties waarbij een auto afslaat terwijl de motorrijder rechtdoor gaat.

De auto moet wel voorrang geven aan de motor, maar om voorrang te kunnen geven moet de automobilist de motorrijder natuurlijk wel gezien hebben. Wanneer de automobilist de motorrijder niet heeft gezien, kan dit leiden tot nare situaties.

Ga er nooit blind van uit dat een automobilist je gezien heeft. Automobilisten dienen vice versa natuurlijk ook meer rekening te houden met motorrijders in het verkeer.

D. Maak duidelijk wat je gaat doen

Als motorrijder heb je al een grotere kans om over het hoofd gezien te worden en om dus een ongeval te krijgen. Daarom is het zo belangrijk om zichtbaar en voorzichtig de weg op te gaan. Hou voldoende afstand van het andere verkeer. Laat duidelijk zien wat je gaat doen. Communiceer net zoals je dat in de auto zou doen, met andere weggebruikers door middel van knipperlichten en andere seinen.

E. Vermijd afdekking

Dit is het fenomeen waarbij een motorrijder als het ware verstopt zit voor automobilisten. Dit gebeurt bijvoorbeeld wanneer de motor achter een andere auto rijdt en dan ineens plotseling tevoorschijn schiet. Om de zichtbaarheid van een motorrijder op de weg te vergroten, is het van belang om als motorrijder te herkennen wanneer de eigen zichtbaarheid verminderd is door afdekking. Door afdekking te voorkomen, voorkom je dat automobilisten je over het hoofd zien.

Wat kunnen automobilisten doen om ongevallen te voorkomen?

Ook de automobilisten kunnen hun steentje bijdragen om de kans op ongevallen te minimaliseren. Automobilisten moeten erbij stilstaan dat motorrijders kwetsbaarder zijn in vergelijking met andere bestuurders, en hier ook naar handelen.

Ook loont het om als automobilist alles dubbel te checken. Goed kijken in de omgeving! Motorrijders kunnen namelijk afgedekt worden door andere auto's. Door twee keer te kijken kan je een hoop narigheid voorkomen. Gebruik daarvoor de binnen- en buitenspiegels van het voertuig.

Als zowel automobilisten als motorrijders goed opletten, kunnen een hoop ongevallen voorkomen worden. Zichtbaarheid met de motor op de weg begint bij de motorrijder. Zowel motorrijders als automobilisten kunnen ongevallen voorkomen door extra goed op te letten.

11 ZICHTBAARHEID IN HET MAGAZIJN

Jaarlijks zijn er vele ongevallen in magazijnen, soms zelfs met dodelijke afloop. Veelal ligt er een samenloop van omstandigheden aan de grondslag. Een belangrijke factor is onduidelijke verkeersafspraken binnen het magazijn. Is er belijning? Worden voetgangers gescheiden van transportmiddelen? Hangen er spiegels bij onoverzichtelijke kruisingen? Komen klanten, contractors en chauffeurs in het magazijn?



Laat medewerkers en bezoekers fluorescerende werkkleding dragen voor een goede zichtbaarheid.

Net zoals in het gewone verkeer op straat, is een goede organisatie van het verkeer binnenin het magazijn van cruciaal belang. Hoge stellingen kunnen het zicht bijvoorbeeld behoorlijk belemmeren. Signaleringen en gedragsregels spelen een belangrijke rol in het vergroten van de veiligheid.

- Bevestig bolle spiegels op kruispunten.
- Scheid de diverse verkeersstromen door middel van signaleringen op de vloer. Maak zebrapaden, gescheiden voetpaden en werkplekken goed zichtbaar om aanrijdingen te voorkomen.
- Zorg er natuurlijk ook voor dat mensen op de hoogte zijn van de geldende gedrags- en verkeersregels en geef die aan met borden. Onveilige situaties ontstaan vaker door het onveilig handelen van mensen dan door bijvoorbeeld onveilige middelen.

WAT IS DE KWALITEITSNORM BIJ FLUOHESJES?

Er zijn Europese richtlijnen om de kwaliteit van fluo- en zichtbaarheidskledij te bepalen. Binnen de Europese Unie mag er in principe enkel materiaal verkocht worden dat getest en goedgekeurd is en het juiste certificaatnummer draagt.

Professionele kledij (bv. voor wegenwerkers) moet het certificaat EN20471 dragen om te voldoen als een persoonlijk beschermingsmiddel. Fluohesjes voor volwassenen voldoen vaak ook aan deze veeleisende norm.

Een fluohesje voor niet-professioneel gebruik moet voldoen aan de minder strenge norm EN1150.

Staat een van deze certificaatnummers in of op het fluohesje vermeld, dan ben je zeker dat het voldoet aan de minimumeisen voor fluorescerend en reflecterend materiaal. Het mag bovendien geen openingen hebben van meer dan 5 cm.

HOE BEGINT U ALS BEDRIJF AAN EEN VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID?

- Verzamel eerst de nodige data en maak een vergelijking tussen arbeidsongevallen en verkeersongevallen. Deze gegevens zijn de basis van de bijkomende analyses.
 - Naam
 - Geslacht
 - Moment van het ongeval
 - Plaats van het ongeval
 - Onderweg naar huis, werk of dienstverplaatsing
 - Vervoerswijze
 - Omschrijving van de gebeurtenis
 - Omschrijving van het ongeval met foutbepaling
 - Verkeersovertredingen
 - Weersomstandigheden
 - Letsels en verwondingen
 - Gevolgen: geen arbeidsongeschiktheid, ...
 - Aantal dagen arbeidsongeschikt
 - Te voorkomen maatregel werkgever of werknemer

Zo is er voor elk personeelslid een duidelijk overzicht en kan het (rij) gedrag van de werknemers gemonitord worden.

- Maak een inschatting van de kost van verkeersonveiligheid in uw bedrijf.
- Zoek een engagement en formaliseer dit: meten is weten. Cijfers zijn onmisbaar om het management in het verhaal te betrekken. Het Comité voor preventie en bescherming is een uitstekende basis voor de preventie van verkeersonveiligheid.
- Volg het advies van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid 2011 dat u verplicht om verkeersveiligheid op te nemen in het Globaal PreventiePlan van uw bedrijf.
- Formuleer doelstellingen volgens het SMART-principe en bekijk waar nulmetingen nodig zijn in het kader van de geplande acties.
- Veranker verkeersveiligheid in de car policy en gedragscode.

14

WELKE MAATREGELEN KAN U ALS WERKGEVER TREFFEN?

- Organiseer één of meerdere keren per jaar een fietscontrole om de fietsers attent te maken op de gebreken van hun fiets (bandenspanning, remmen, reflectoren, verlichting, ...) of een infostand waar het nut van een goede zichtbaarheid wordt getoond. Om de zichtbaarheid goed in de fluoverf te zetten, kan je fluohesjes, reflecterende strips, reflecterende rugzakken, extra fietslichten en fietshelmen uitdelen onder de fietsers en de personen die geïnteresseerd zijn om met de fiets naar het werk te komen. Hiertegenover kan een (schriftelijke) verbintenis staan dat de werknemers de uitrusting die ze krijgen, ook zullen dragen.
- Organiseer een fietsopknappdag. Een fietsenmaker kan dan gratis of tegen voordeeltarief kleine herstellingen uitvoeren.
- Bied een mobiele fietshersteller aan.
- Verplicht het gebruik van veiligheidsmateriaal (fietshelm, fluohesjes) op de eigen site.
- Verplicht ook de personeelsleden en bezoekers die zich op het terrein begeven om fluohesjes te dragen.
- Organiseer een opleiding fiets- en bromfietsvaardigheid: behendigheid, alertheid en veiligheid komen hier aan bod.
- Ontwikkel een verkeersveiligheidscharter voor werknemers en werkgever.

- Educatie: fris de verkeersregels op.
- Sensibilisering: maak een correcte inschatting van de risico's in het verkeer en gedraag je daarnaar.
- Bied telewerken aan: het vermindert de kans op ongevallen, bespaart kosten en zorgt voor tijdswinst (work-life balance).
- Voorzie aparte infrastructuur voor het truckverkeer en geef waar dit niet mogelijk is de aanwezigheid van de kwetsbare weggebruikers aan met voetgangersvoorzieningen.
- Richt de laad- en losplaatsen waar heftrucks actief zijn overzichtelijk in zodat alle partijen elkaar kunnen zien. Om de zichtbaarheid te vergroten moeten de personeelsleden en bezoekers een fluo-hesje dragen.
- Stel een fietsroutekaart op met advies rond veiligere fietsroutes rond de site: de kortste route is misschien niet altijd de veiligste route!
- Voorzie een aparte toegang voor fietsers om conflicten met gemotoriseerde voertuigen te vermijden.
- Voorzie verkeerslichten op de site.
- Voorzie snelheidsremmers.
- Pas de snelheidslimiet op de terreinen aan.
- Breng betere verlichting aan op de site of in het magazijn

Verkeersveiligheid houdt meer in dan alleen zichtbaarheid op de weg. Ook snelheid en te snel rijden, rijden onder invloed van alcohol of drugs, gebruik van veiligheidsgordel en afleiding door gsm-gebruik zijn belangrijke factoren die een rol kunnen spelen bij een ongeval.

Het is van belang dat we ons heel bewust gaan richten op de verkeersveiligheid binnen ons bedrijf. We willen dat iedere werknemer veilig over straat rijdt of gaat en hierin zijn eigen verantwoordelijkheid neemt. Ook de werkgever kan hier een steentje bij dragen.

Door samen op te roepen om actief te helpen om de verkeersveiligheid te verbeteren, werken we aan een gezamenlijk en kostbaar belang: iedereen komt weer veilig thuis!

Bronnen

Websites

<https://economie.fgov.be/nl/themas/kwaliteit-veiligheid/veiligheid-van-goederen-en/specifieke-reglementeringen/beschermingsmiddelen/zichtbaar-het-verkeer>

<https://www.veiligverkeer.be/themas/zichtbaarheid/>

Publicaties

Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Fedris (2018) Statistisch verslag Arbeidsongevallen, privésector

Federale overheidsdienst Mobiliteit en vervoer (2019), Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017-2018

Martensen, H. (2014)@RISK : Analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen en het verkeer in functie van leeftijd en verplaatsingswijze Brussel, België. Belgisch instituut voor de verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

VSV, 2014. Rapportproefproject. Werken aan verkeersveiligheid in bedrijven loont

NOTITIES



Unique onderscheidt zich als HR dienstverlener door een ruim aanbod aan HR diensten en deskundig advies op maat van uw onderneming. De groep Unique bundelt vier sterke spelers: Unique, Unique Career, Receptel en Express Medical.

Zo maken we een breed kennis- en dienstenplatform toegankelijk voor onze klanten waardoor we u nog beter van dienst zijn. Unique is uw integrale HR dienstverlener, trusted HR en Hospitality partner. Kortom de one stop shop advisor voor al uw vragen omtrent HR oplossingen. Zo werken wij mee aan uw HR strategie van morgen.