

Johan De Mol, wetenschappelijk medewerker Centrum Duurzame Ontwikkeling (RU Gent)

Bart Van Hoorebeek, wetenschappelijk medewerker Centrum voor Sociaal Beleid (UFSIA), voorheen werkzaam bij het BIVV

De maximale-snelheidsbegrenzer in vrachtwagens en autocars

Hoe improvisatie leidt tot een negatieve instelling en fraude

Dit is het eerste deel in een reeks over een onderzoek naar ‘het draagvlak voor voertuigtechnische snelheidsbeheersing in een intrinsiek veilige verkeersomgeving’. In dit artikel staan de resultaten centraal van een enquête bij autocar- en vrachtwagenchauffeurs en vervoerbedrijven over de bestaande maximale-snelheidsbegrenzer. De onderzoekers kwamen uit bij wat ze noemen “hallucinante vaststellingen”, vooral wat betreft transport van gevaarlijke stoffen.

Situering

Verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid zijn belangrijke gevolgen van de dominantie van het autosysteem in het huidige verplaatsingsgedrag. De snelheid van voertuigen wordt over het algemeen als een belangrijke factor in die problematiek beschouwd. Snelheid veroorzaakt ongevallen en verzwaart de gevolgen ervan. Ondanks inspanningen op het vlak van handhaving en ondanks investeringen in verkeersremmende infrastructuur, lijkt het echter niet mogelijk om het probleem van de overdreven snelheid in te dammen. Overschrijding van de snelheidslimieten lijkt voor vele mensen zelfs een gewoonte. Die realiteit is volledig in tegenspraak met het streven naar een duurzame mobiliteit, waarbij verkeersveiligheid en -leefbaarheid moeten versterkt worden.

‘Intelligente snelheidsbeheersing’ kan een duurzame oplossing bieden. Door het gebruik van telematica is het immers mogelijk om in te grijpen in het voertuig zelf wanneer de wetelijk toegelaten snelheid overschreden wordt.

Het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling van de Universiteit Gent (coördinatie) en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid onder-

zoeken binnen een wetenschappelijke opdracht van het federale Ministerie voor Wetenschapsbeleid (DWTC) het draagvlak voor voertuigtechnische snelheidsbeheersing in een intrinsiek veilige verkeersomgeving.

In dat onderzoek worden de mogelijkheden van ISA (intelligente snelheidsaanpassing) voor snelheidsbeheersing onderzocht en wordt nagegaan welke voorwaarden worden gesteld aan de omgeving (stratencategorisering) en aan het draagvlak. Daartoe worden de huidige middelen voor snelheidsbeheersing onderzocht en wordt gepeild naar nieuwe beleidsmogelijkheden.

Een mogelijke nieuwe beleidsmaatregel is de introductie van ISA. Het invoeren van een nieuw middel voor het verhogen van de verkeersveiligheid wordt verbonden aan een onderzoek naar de aanvaardbaarheid van een dergelijke maatregel. We onderzochten niet alleen het draagvlak daarvoor bij een deel van de verkeersdeelnemers, maar peilden ook naar de aanvaarding van de bestaande maximale-snelheidsbegrenzer in autocars en vrachtwagens.

De resultaten en de nieuwe voorstellen voor snelheidsbeheersing worden voorgelegd aan het beleid – admini-

Soorten “begrenzers”

De *maximale-snelheidsbegrenzer* is een snelheidsbegrenzer die nu geldt voor vrachtwagens van meer dan 12 ton en voor autocars van meer dan 10 ton. De *intelligente snelheidsbegrenzer* is bruikbaar in alle auto’s (dus zowel personenwagens, bestelwagens, als vrachtwagens, autocars - theoretisch ook op motorfietsen) en past de snelheid aan aan de vigerende snelheidsregimes. In dit artikel gaat het dus over de maximale-snelheidsbegrenzer, die moet onderscheiden worden van een snelheidsbegrenzer die aan te passen is aan snelheidsregimes, files, wegwerkzaamheden, weersomstandigheden, ... (zie artikel Verkeersspecialist nr. 70)

stratie en parlementen – waarna bijkomende maatregelen voor draagvlakversterking worden voorgesteld.

In dit artikel lichten we het satisfactieonderzoek van de maximale-snelheidsbegrenzer bij chauffeurs en bedrijven nader toe. In het volgende nummer van Verkeersspecialist (nr. 70, sept. 2000) volgt een toelichting van het draagvlakonderzoek voor ISA bij de verkeersdeelnemer in het algemeen en bij de beroepssector in het bijzonder en stellen we onze beleidsaanbevelingen voor.



Opzet van het onderzoek

Binnen het onderzoek naar een draagvlak voor een voertuigtechnische snelheidsbeheersing binnen een intrinsiek veilige verkeersomgeving is een onderdeel gericht op het evalueren van de bestaande snelheidsmaatregelen. Binnen dit project is de acceptatie van de reeds bestaande maximale-snelheidsbe grenzer in vrachtwagens van meer dan 12 ton en autocars van meer dan 10 ton een belangrijk evaluatiemoment. Uit een dergelijk onderzoek kunnen immers aanbevelingen worden gehaald die kunnen bijdragen tot het versterken van het draagvlak voor ISA.

Het doelpubliek - chauffeurs van vrachtwagen en autocars - was niet zo eenvoudig in kaart te brengen. Bovendien moest de doelgroep vooral worden gericht op chauffeurs die een vrachtwagen van meer dan 12 ton of een autocar van meer dan 10 ton besturen.

De mogelijkheden om een dergelijk doelpubliek te selecteren zijn erg beperkt. We kozen ervoor om een beroep te doen op de drie grote vakorganisaties. Via de vervoersafdeling van deze vakorganisaties (ACLVB, BTB en CVD) raadpleegden we de leden. Doordat we hier

voor verschillende technieken gebruikten (brieven en bijlage in het ledentijdschrift), was het onmogelijk te bepalen hoeveel leden specifiek in aanmerking kwamen en potentieel werden aangesproken. Het gevolg is dat de responsgraad niet bekend is.

We namen ook contact op met de bedrijfsleiders van vervoerbedrijven. Ook hier wilden we werken via de patroonsorganisatie maar zij wezen elke samenwerking af: we legden hen het ontwerp van vragenlijst voor en op dat ogenblik weigerde de patroonsorganisatie elke medewerking - zelfs het becomingentariëren van de vragenlijst.

Daarom zochten we naar een andere oplossing. Op basis van een selectie van bedrijven uit het bestand van de Nationale Bank op basis van de NACE-code⁽¹⁾ selecteerden we 228 vervoerbedrijven. De selectie bestond eruit dat we uit de eerste NACE-selectie 4614 bedrijven haalden waarna aselect binnen dit pakket, zowel een

geografische spreiding als een selectie van grote én kleine bedrijven werd nagestreefd.

De uitvoering en de verwerking van de enquêtes vonden plaats in de periode van juni tot september 1999. In totaal kwamen 1 050 ingevulde enquêtes in aanmerking voor verwerking. Niet erg verwonderlijk is dat het grootste deel van de chauffeurs mannen zijn: 98 % (1 027) zijn mannen; slechts 2 % (23) vrouwen. De gemiddelde beroepservaring is voor mannen zeventien jaar en voor vrouwen acht jaar.

De verdeling over internationaal of nationaal transport is 65 % voor internationaal (677 voertuigen) en 35 % voor nationaal transport (364).

Wat betreft de samenstelling van de vracht stellen we vast dat ADR-producten⁽²⁾ (17 %) samen met de bulkgoederen (15 %) tot de meest vervoerde goederen behoren.

²ADR-transporten zijn voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren en voorzien zijn van oranje schildjes met de vermelding van de aard van het vervoerde product. In principe geldt hier een maximale snelheid van 85 km/uur, voor bepaalde producten (explosieven, ammoniumnitraat,...) geldt echter een maximale snelheid van 75 km/uur op autosnelwegen, 40 of 50 km/uur op gewone wegen en 30 km/uur in agglomeraties.

¹ De selectie van de vervoerbedrijven op de weg gebeurde op basis van de NACE-code, maar bedrijven die louter taxidiensten leveren kwamen niet in aanmerking. Er werd rekening gehouden met de NACE-codes 6023 (Overig vervoer van personen te land; 76 bedrijven) en 6024 (Goederenvervoer over de weg en verhuisdiensten; 4 538 bedrijven).

Gebruik van de maximale snelheidsbegrenzer

Wie heeft begrenzer ?

Van de respondenten uit de enquête bij de chauffeurs rijdt 69 % (716 chauffeurs) al meer dan drie jaar met een voertuig waarin een snelheidsbegrenzer is aangebracht; slechts 6 % (61) heeft geen snelheidsbegrenzer en heeft er dan ook geen persoonlijke ervaring mee.

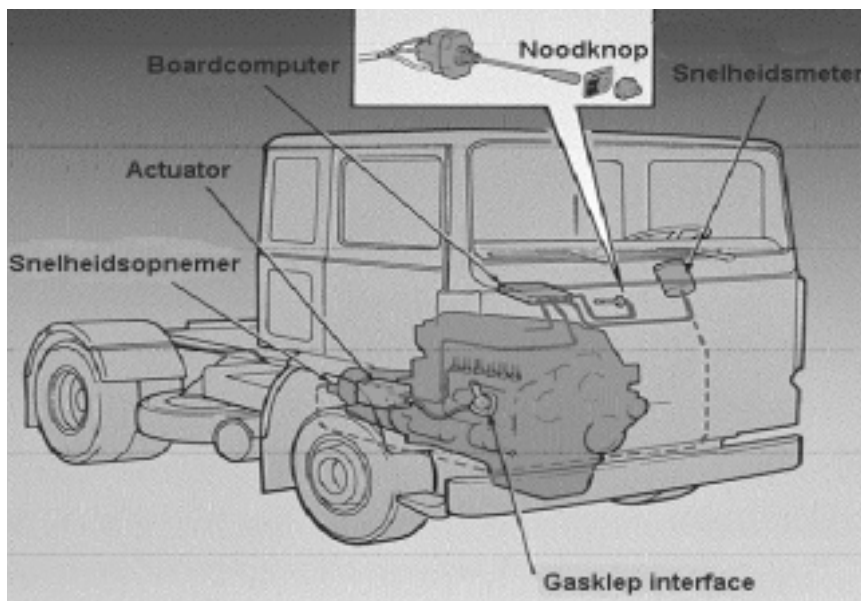
Wie kan onderbreken ?

‘Kunt u de snelheidsbegrenzer onderbreken?’ is een van de cruciale vragen van dit onderzoek. Aangezien er bijna geen cijfers bestaan over het gebruik en het misbruik van snelheidsbegrenzers en aangezien ook de snelheidscontroles bij vrachtwagens beperkt zijn, is dit cijfer een belangrijk referentiepunt. We moeten hierbij opmerken dat bij snelheidscontroles van auto's geen opgesplitste cijfers te vinden zijn naar zware of lichte vrachtwagens of autocars. Bovendien vermeldt de verkeerspolitie dat zowel de klassieke afwijkingpercentages als de 85 %-percentielen worden gehandhaafd. Dit betekent dat het aantal vastgestelde verkeersovertredingen van vrachtwagens op autosnelwegen relatief beperkt is⁽³⁾. Voor andere wegen hangt dit uiteraard af van het feit of de snelheid van vrachtwagens en autocars vermengd wordt met de snelheid van andere voertuigen. Hierdoor wordt de pakkans van die categorieën gelijk. Vooral voor ADR-transporten leidt dit tot onaanvaardbare - voorzover de snelheidsovertreding sensu stricto dit niet reeds is - onveiligheidsniveaus.

Zonder rekening te houden met missing value en geen antwoord kan 18 % van de chauffeurs de begren-

³ Enkel vrachtwagens (meer dan twaalf ton) die meer dan 95 km/uur rijden, kunnen bij een gerichte controle voor een snelheidsovertreding in aanmerking komen.

⁴ In dat geval wordt 85 % van de respondenten in beeld gebracht. Daarbij bracht 5,5 % een ongeldig antwoord uit, 3,2 % gaf geen antwoord en 6,2 % moet alles “missing value” worden beschouwd.



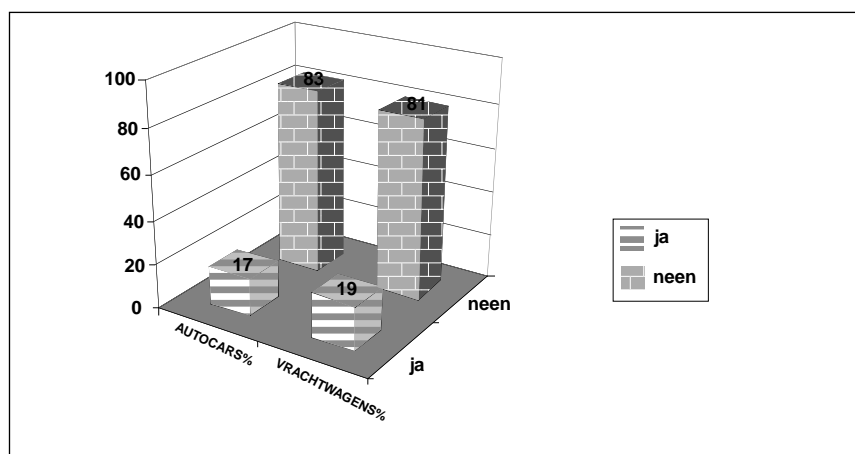
bron: bv. Nederland Haarlem

zer onderbreken. Wanneer men enkel de ja-nee-antwoorden⁽⁴⁾ in aanmerking neemt, dan blijkt dat 19 % van de chauffeurs die op deze vraag antwoordde, aangeeft dat in de vrachtwagen een mogelijkheid bestaat om de snelheidsbegrenzer te onderbreken. Dat is een ontzettend hoog aantal, dat minstens erop wijst dat er een veiligheidsprobleem is. In welke mate dat onderbreken enkel gebeurt in vrachtwagens of autocars die tot kleine bedrijven behoren, is niet duidelijk. Een aparte vraag hierover had wellicht een aanwijzing kunnen geven, maar door het verloop van chauffeurs tussen vervoerfirma's zou dergelijke informatie moeilijk te duiden zijn.

Uit de enquête bij de bedrijven blijkt daarentegen dat slechts in 7 % van de voertuigen de snelheidsbegrenzer

kan worden onderbroken. Bij autocars is dit echter in 68 % het geval; bij vrachtwagens groter dan twaalf ton kan men slechts in 5 % van de gevallen onderbreken.

Bij de chauffeurs zijn er - in tegenstelling tot bij de bedrijven - geen merkbare verschillen tussen vrachtwagens en autocars, met betrekking tot het al dan niet onderbreken of uitschakelen van de snelheidsbegrenzer. Wanneer we de missing value en geen of ongeldig antwoord weglaten, dan blijkt dat in 17 % van de autocars, de snelheidsbegrenzer kan worden onderbroken; bij vrachtwagens ligt dit met 19 % van het sample iets hoger. Bij die percentages moet voor ogen worden gehouden dat het sample betrekking heeft op 117 autocars en 903 vrachtwagens met een snelheidsbegrenzer (zie grafiek 1).



Grafiek 1 : Antwoord op vraag : “Kunt u de maximale-snelheidsbegrenzer onderbreken ?”

Bij ADR-transporten

ADR-transporten hebben reeds een snelheidslimiet (85 km/uur) die onder de maximale-snelheidsbegrenzer (90 km/uur) ligt : met die in feite te hoog afgestelde snelheidsbegrenzer kunnen zij dus de maximale snelheid voor ADR-transporten overschrijden. Daarenboven is de lagere maximale snelheid die aan ADR-transporten wordt opgelegd, ingegeven door het grotere risico dat die ladingen meebrengen. Het lijkt evident om alle ADR-transporten eigenlijk uit te rusten met een snelheidsbegrenzer die de maximale snelheid van 85 km/uur kan aanhouden.

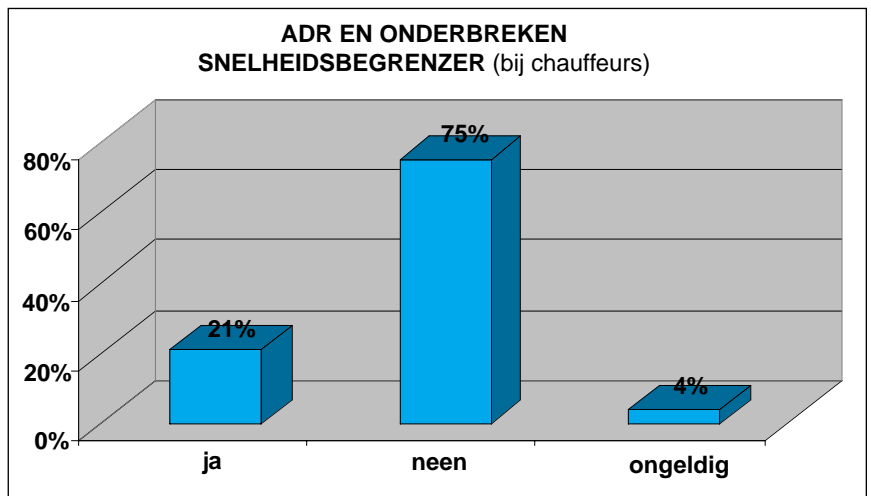
Het is dan ook verwonderlijk om vast te stellen dat binnen deze risicogroep, niettegenstaande de snelheidsbegrenzer toestaat om harder te rijden dan wettelijk is toegestaan, een belangrijk deel van de ADR-bestuurders uitdrukkelijk aangeeft dat ze de (voor hen reeds te hoog afgestelde) snelheidsbegrenzer nog kunnen onderbreken.



Ongeveer 1 op 5 chauffeurs (ook van ADR-transporten, max. snelheid 85 km/u) geeft aan dat hij de 90 km/uur-grens van de snelheidsbegrenzer kan onderbreken.

Meer dan 20 % van de chauffeurs van ADR-transporten geeft aan dat ze de snelheidsbegrenzer kunnen onderbreken, waardoor ze niet alleen harder dan 85 km/uur kunnen rijden maar ook de 90 km/uur-grens van de snelheidsbegrenzer kunnen doorbreken. Dit is toch hallucinant te noemen. Neem daarbij de lichtere vracht- en bestelwagens die ADR-transporten uitvoeren en technisch niet beperkt worden, dan wordt het helemaal verontrustend.

Want juist de transporten die meer risico bij transport opleveren, kunnen dus sneller rijden dan de maximaal toegelaten snelheid voor die categorie. De Europese richtlijn met betrekking tot snelheidsbegrenzing voor vrachtwagens heeft onvoldoende het probleem van ADR-transporten ingeschat. Bovendien heeft men



Grafiek 2 : Onderbreken van snelheidsbegrenzer bij ADR-transporten.

bij de omzetting in Belgisch recht dat probleem niet opgemerkt, laat staan er een aangepaste oplossing aan geven.

Hoe wordt de begrenzer uitgeschakeld ?

De meest gebruikte techniek voor het onderbreken van de snelheidsbegrenzer is overduidelijk de elektronische. Bijna de helft (49 %) kan de snelheidsbegrenzer elektronisch uitschakelen. Dit versterkt het vermoeden dat de onderbreker wordt geïnstalleerd door degenen die de snelheidsbegrenzer leveren of het voertuig bouwen. Bij bedrijven is de verhouding 60 % elektronisch en 40 % mechanisch.

Wie bouwt de onderbreker in ?

Bij de vraag "op wiens verzoek werd de onderbreking van de snelheidsbegrenzer ingebouwd ?" stellen we vast dat, hoewel er slechts 169 chauffeurs aangeven dat ze de snelheidsbegrenzer kunnen onderbreken, er toch 186 chauffeurs antwoorden op die vraag. Daarvan geeft 54 % (101 chauffeurs) aan dat ze niet weten op wiens

vraag de onderbreker van de snelheidsbegrenzer is ingebouwd, terwijl 30 % (56) aangeeft dat het op verzoek van de firma is gebeurd. Een groep van 12 % (22) geeft aan dat het op hun verzoek is gebeurd. Slechts een zeer klein deel wijst de bevrachter of opdrachtgever aan als de verantwoordelijke.

Uit de antwoorden van de bedrijven blijkt dat in 83 % van de gevallen de constructeur van het voertuig de onderbreker van de snelheidsbegrenzer inbouwt, terwijl dat in 11 % van de gevallen door derden gebeurt. De leverancier noch het bedrijf zelf worden aangeduid als verantwoordelijk voor de onderbreker van de snelheidsbegrenzer. De inbouwer van de snelheidsbegrenzer zorgt in 6 % van de gevallen voor het inbouwen van de onderbreker.



Meningen over de maximale-snelheidsbegrenzer

Bij de vraagstelling peilden we op basis van een aantal uitspraken over de voor- en nadelen van de maximale-snelheidsbegrenzer ook naar de mening van de chauffeurs en de bedrijven over de maximale-snelheidsbegrenzer.

Chauffeurs

De mening van de chauffeurs is bijna over de hele lijn erg negatief. Voor de meeste uitspraken zijn er nogal uitgesproken eenduidige resultaten. Enkel voor de uitspraken die eerder met technische kennis te maken hebben, "minder brandstofkosten en minder autobandenkosten", heeft respectievelijk 23 % en 38 % geen mening.

Bedrijven

De meningen van de bedrijven over de maximale-snelheidsbegrenzer zijn minder negatief dan de mening van de chauffeurs. Het meest positief vinden de bedrijven de daling van de brandstofkosten; 65 % van de bedrijven is de mening toegedaan dat de snelheidsbegrenzer tot minder brandstofkosten leidt. Slechts twee van de 65 bedrijven (twee geen antwoord) hebben hierover geen mening. Men kan verwachten dat bij de kostprijsbepaling van de vracht, het aandeel van de brandstofprijs voldoende gekend zal zijn om tot een verantwoorde mening te komen. Door de uitgesproken mening lijkt het evident te zijn dat dit argument voor de bedrijven belangrijk is.

Reacties op stellingen

Uit de antwoorden blijkt dat de bedrijven vinden dat een snelheidsbegrenzer niet leidt tot minder stress. Dit is moeilijk te begrijpen omdat men een beperking van de snelheidsdruk op de werknemer toch positiever zou moeten inschat-

⁵Uit : WILBERS, P.T., Acceptatie en gedragseffecten van snelheidsbegrenzers bij vrachtautochauffeurs, langetermijneffecten, Traffic Test, Veenendaal, november 1991, TT91-57, 30 blz. + 2 bijlagen.



ten. We kunnen de wrevel begrijpen als een gevolg van de indruk – dit is de mening van 60 % van de chauffeurs – dat de reistijd langer wordt.

Opmerkelijk is de vaststelling dat ook 48 % van de bedrijven ervan overtuigd is dat de snelheidsbegrenzer leidt tot langere reistijden. Dit is belangrijk omdat via onderzoek is aangetoond dat langere reistijden een zeer relatief begrip is. Uit een observatiestudie bij een proefbedrijf in Huissen, waar men met vrachtauto's met en zonder snelheidsbegrenzers rijdt, blijkt dat de vrachtwagens met snelheidsbegrenzer op een proeftraject van 126 km vijf minuten langer onderweg zijn dan vrachtauto's zonder een snelheidsbegrenzer.⁽⁵⁾ Het inschatten van de langere reistijden is vermoedelijk meer een veronderstelling dan een stelling die met bedrijfsgegevens kan worden aangetoond. Dit lijkt door ons onderzoek bevestigd te worden aangezien een belangrijk deel van de bedrijven – 42 % – vindt dat de snelheidsbegrenzer niet leidt tot langere reistijden.

Een langere reistijd betekent wel meer werkuren, maar dit drukt zich

wellicht niet altijd uit in verloning. Indien die relatie bestaat, kan men de wrevel bij chauffeurs begrijpen. Het wegwerken van die (en ook andere) wrevel kan pas een oplossing bieden als het probleem van de prijszetting door de bevrachters binnen bepaalde grenzen wordt gebracht. Bij zelfstandige, kleine vervoermaatschappijen is de druk van de bevrachters immers nog het grootst, waardoor men het rijden onder de kostprijs compenseert door meer truckuren. Een veronderstelde langere reistijd door de snelheidsbegrenzer versterkt dan de negatieve instelling ertegenover.

98 % van de bedrijven en 95 % van de chauffeurs vindt dat de snelheidsbegrenzer leidt tot langere inhaalperiodes. Die resultaten moet men uiteraard relateren aan het feit dat er minder en trager ingehaald wordt zodat dit resultaat in principe te verwachten is. Het is immers evident dat de inhaalperiodes langer zijn indien de snelheid van de vrachtwagens nagenoeg gestroomlijnd wordt op dezelfde snelheid. De snelheidsverschillen zijn te wijten aan het feit dat de snelheidsbegrenzer van sommige vrachtwagens hoger afgesteld is dan andere, maar

vermoedelijk vooral omdat de snelheidsbegrenzer voor dergelijke manoeuvres – al dan niet tijdelijk – wordt uitgeschakeld. Zelfs in dat laatste geval zal de inhaalperiode nog lang zijn omdat het snelheidsverschil nog beperkt blijft.

Aansluitend hierbij is 86 % van de chauffeurs en 87 % van de bedrijven ervan overtuigd dat de snelheidsbegrenzer niet leidt tot het beter afstand houden. Ook die uitspraak lijkt een bevestiging van een bijna logisch uitvloeisel van enerzijds de snelheidsbegrenzer en anderzijds de wens om de inhaalperiode te beperken. Indien de vrachtwagens andere vrachtwagens met een licht snelheidsverschil inhalen, is het logisch dat het inhaalmanoeuvre lang duurt. De duur van het inhaalmanoeuvre wordt nog verlengd naarmate men dit inhaalmanoeuvre op een verdere afstand van de voorligger moet inzetten. Daarom kiezen vrachtwagenbestuurders ervoor om het inhaalmanoeuvre op dezelfde rijstrook te beginnen, waardoor ze het effectieve inhaalmanoeuvre pas inzetten wanneer ze vlak achter de voorligger rijden.

Een belangrijk deel van de bedrijven, 59 % tegenover 29 % vindt dat de snelheidsbegrenzer leidt tot meer filevorming. Bij de chauffeurs komen we tot dezelfde cijfers : 60 %

vindt dat de snelheidsbegrenzer leidt tot meer filevorming.



60 % van de chauffeurs en 48 % van de bedrijven veronderstelt dat de begrenzer leidt tot langere reistijden.

Vermoedelijk is de kennis over de relatie tussen snelheid en onveiligheid enkel ingegeven door indrukken en door het vertalen van eigen ervaringen. Slechts 30 % van de ondervraagde chauffeurs vindt de stelling “een snelheidsbegrenzer leidt tot veiliger verkeer” juist; 59 % vindt deze stelling niet juist. Bij bedrijven staat men hiertegenover positiever : 45 % vindt dat de snelheidsbegrenzer leidt tot veiliger verkeer, 44 % vindt van niet.

Nochtans is het cijfer bij de peiling naar de relatie tussen de snelheidsbegrenzer en ongevallen of verkeersovertredingen iets minder uitgesproken. Wel blijft de meerderheid van de chauffeurs (52 %) nog steeds vinden dat de snelheidsbegrenzer niet leidt tot minder verkeersovertredingen, terwijl toch 37 % dat wel vindt en dus een positiever beeld heeft van de snelheidsbegrenzer. Bij bedrijven vindt 47 % dat de snelheidsbegrenzer niet leidt tot minder verkeers-

overtredingen, 44 % gelooft wel dat het overtreedingen beperkt.

Voor een kleine meerderheid (53 %) leidt de snelheidsbegrenzer tot minder inhalen, maar een groot deel van de chauffeurs (43 %) is het daar niet mee eens. Bij de bedrijven is 60 % ervan overtuigd dat de snelheidsbegrenzer leidt tot minder inhalen, tegenover 37 % die dat niet vindt.

In de verschillende landen

In de enquête peilden we ook naar het effectieve gebruik van en de controle op de snelheidsbegrenzer in de verschillende Europese landen. Doordat we geen enkele relatie konden leggen met het aantal ritten, het aantal kilometers,... in de verschillende landen zijn de resultaten van die cijfers niet bruikbaar. Uit de enquête van de chauffeurs valt enkel af te leiden dat in Portugal (16 %), Groot-Brittannië (15 %) en Italië (14 %) de hoogste cijfers van chauffeurs terug te vinden zijn die in die landen de snelheidsbegrenzer (bijna) altijd onderbreken. Wanneer men de categorieën “bijna altijd” en “vaak” bij elkaar neemt, blijkt dat de snelheidsbegrenzer in Groot-Brittannië het vaakst wordt onderbroken; in Spanje gebeurt dit in 22 % van de gevallen, terwijl Ierland met 20 % en België met 18 % volgen.

Ter aanvulling zegt 57 % van de chauffeurs die op die vraag antwoordden, dat ze de snelheidsbegrenzer in België nooit onderbreken.

De meeste bedrijven weigeren op deze vragen te antwoorden. Meestal voegen ze er een verontwaardigde reactie bij, gaande van “dit is onwettelijk”, “aan dergelijke praktijken werken we niet mee” tot “chauffeurs die hierop betrapt worden, vliegen buiten”. Los van de waarde van die verontwaardigde reacties, moeten we vaststellen dat de gegevens van bedrijven voor deze vragen totaal onbruikbaar zijn.



Wie draait op voor de boetes ?

Het is echter opvallend dat in 66 % van de antwoorden de chauffeur opdraait voor boetes bij te snel rijden; in 8 % het bedrijf en in 5 % beiden. Een groot aantal (22 %) gaf hierop geen antwoord.

Wanneer dezelfde vraag gesteld wordt bij het onderbreken van de snelheidsbegrenzer geeft 52 % van de bedrijven geen antwoord. Het is echter duidelijk dat het onderbreken van de snelheidsbegrenzer volledig ten laste van de chauffeur wordt gelegd; in 46 % van alle bedrijven draait de chauffeur immers op voor die overtreding. Vermits het onderbreken van de snelheidsbegrenzer ook op verzoek van het bedrijf wordt ingebouwd,⁽⁶⁾ kan men vaststellen dat er een wettelijke regeling moet komen voor het bepalen van de verantwoordelijkheid van de chauffeur en/of van de firma bij dergelijke overtredingen.

Besluit

De negatieve instelling van chauffeurs en in mindere mate van bedrijven ten aanzien van de maximale-snelheidsbegrenzer schept een duidelijk probleem bij de aanvaardbaarheid en het naleven ervan. Gelet op de fraudegevoeligheid van het huidige systeem, het totale gebrek aan specifieke controle- en bestraffingsinstrumenten⁽⁷⁾ en aan specifieke snelheidscampagnes voor deze categorie van voertuigen, wordt de efficiëntie van de maximale-snelheidsbegrenzer sterk op de proef gesteld. Het is verontrustend om vast te stellen dat de maximale-snelheidsbegrenzer zelf geen rekening houdt met de lagere maximale snelheid die voor ADR-transporten geldt. Vermits voor die categorie een maximale snelheid geldt van 85 km/uur, is de maximale-snelheidsbegrenzer te hoog afgesteld. Het feit dat bijna één op vijf chauffeurs aangeeft dat ze de snelheidsbegrenzer kunnen onderbreken, doet ons nadenken over de wijze waarop men die maatregel - zonder enige voorbereiding en

totaal improvisatorisch - heeft opgelegd. Men mag gerust stellen dat die regeling een schoolvoorbeeld is van hoe de overheid juist niet moet omspringen met nieuwe beleidsmaatregelen. Een totaal gebrek aan communicatie en overleg gingen samen met een totaal mistasten bij het omzetten van de Europese richtlijnen. Meer dan vijf jaar nadat de regeling van kracht is, ontbreken nog steeds de noodzakelijke en specifiek begeleidende maatregelen.



Het lijkt erop dat niet alle vervoerbedrijven correct met de verkeersveiligheid omspringen.

Het lijkt noodzakelijk om die regeling eindelijk ten volle uit te werken naar efficiënte controle- en bestraffingsmaatregelen en tegelijk de regeling voor ADR-transporten aan te passen aan de wettelijke maximale snelheid voor die voertuigen.

De communicatie met de vervoersector moet dringend verbeteren. Het lijkt erop dat er vervoerbedrijven zijn die erg correct met de verkeersveiligheid omspringen, maar dit geldt niet voor alle bedrijven.

Een regeling naar de kostprijszetting van het vrachtvervoer, een transparanter systeem van beloning van de chauffeurs en een wettelijke regeling die duidelijker de verantwoordelijkheid van chauffeur en bedrijf aflijnt bij verkeersovertredingen en -ongevallen, lijkt dringend noodzakelijk om de nadelige neveneffecten van het wegtransport weg te werken. □

⁶Uit de enquête bij chauffeurs bleek dat dat in 30 % van de gevallen op verzoek van de firma gebeurde en slechts in 12 % op verzoek van de chauffeur. Bij de enquête bij de bedrijven zijn de antwoorden niet bruikbaar omdat slechts 4 van de 67 bedrijven op deze vraag antwoordden.

⁷De controlecentra hebben nu wel de mogelijkheid om vast te stellen of de snelheidsbegrenzer juist is afgesteld maar niet de technische knowhow noch de opdracht om fraude vast te stellen.



Geen boomcars meer in Aarschot

Het Aarschotse gemeentebestuur wil een einde maken aan de boomcars in de gemeente. Er werden daarom borden geplaatst die de automobilisten erop wijzen hun autoradio wat zachter te zetten. Oorspronkelijk werden borden geplaatst aan de gewestwegen en langs de provinciale en gemeentelijke wegen. De borden langs de gewestwegen werden ondertussen al verwijderd, omdat daar geen borden mogen staan. Voorlopig treedt de politie enkel sensibiliserend op tegenover overtreders.

Boete voor gsm'en tijdens het rijden

Vanaf 1 juli is het nieuwe besluit van kracht dat het handenvrij bellen in de wagen verplicht maakt. Bij overtreding staat de bestuurder een boete van 1.000 frank te wachten. Belgische en buitenlandse studies hebben aangetoond dat telefoneren met een gsm in de hand gevaarlijk is omdat men zo de controle over het voertuig kan verliezen. Daarom besliste Minister Durant enkel nog handenvrij telefoneren toe te laten. Wanneer de wagen stil staat, is bellen met de gsm in de hand wel nog toegestaan. Deze wet is in andere Europese landen al een tijdje van kracht. Ook andere landen zijn van plan dit voorbeeld te volgen. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) zal een infocampagne lanceren.

Zie ook *Verkeersspecialist* nr. 67, p. 11-16