

Johan De Mol, Centrum Duurzame Ontwikkeling (RU Gent)
Bart Van Hoorebeeck, Centrum voor Sociaal Beleid (UFSIA),voorheen werkzaam bij het BIVV

Beleidsaanbevelingen voor snelheidsbegrenzing

Begeleidende maatregelen noodzakelijk

In de twee vorige nummers van Verkeersspecialist werden de resultaten besproken van twee onderzoeken naar de aanvaardbaarheid van snelheidsbegrenzers in voertuigen. In dit artikel trekken de auteurs conclusies over hoe het beleid de aanvaardbaarheid van een dergelijke snelheidsreglementering kan versterken. Daarbij blijken vooral begeleidende maatregelen een absolute noodzaak.

Studieresultaten

In het tevredenheidsonderzoek over de maximale snelheidsbegrenzer (zie Verkeersspecialist 69, p. 3-9) en de bevolkingsenquête die de aanvaarding van ISA moest testen (zie Verkeersspecialist 70, p. 11-18) werd ervan uitgegaan dat het invoeren van snelheidsbegrenzers steeds moet begeleid worden door een ruime informatiecampagne en specifieke maatregelen inzake stimulering, handhaving en bestraffing. Het ontbreken van de begeleidende maatregelen, bij het invoeren van de maximale-snelheidsbegrenzer voor autocars (> 10

ton) en vrachtwagens (> 12 ton), verklaart voor een belangrijk deel de weerstand en de negatieve instelling van beroepschauffeurs tegen de huidige maximale snelheidsbegrenzer.

Ernstig probleem

De resultaten van de bevraging bij chauffeurs en bedrijven tonen minimaal aan dat er zich in de sector van het vracht- en personenvervoer een ernstig probleem stelt. Bijna één op vijf van de vrachtwagenbestuurders en 17% van de buschauffeurs geeft aan dat de snel-

heidsbegrenzer kan worden onderbroken.

In België is dit het eerste en voorlopig enige onderzoek naar het gebruik van de snelheidsbegrenzer. De grenzen van zulk onderzoek zijn gekend, maar het werd uitgevoerd binnen de mogelijkheden die het onderzoekskader stelde. Het feit dat de resultaten van dit onderzoek vooral door de belangenverenigingen van de werkgevers en constructeurs betwist worden, is belangrijk. Toch wordt deze betwisting niet onderbouwd door andere controleerbare cijfers. Het feit dat de bedrijven eveneens worden bevraagd - hier waren de cijfers met betrekking tot het onderbreken van de snelheidsbegrenzer veel lager - wordt gemakkelijkschuldigshalve vergeten.

Nochtans blijkt dat heel wat andere vakverenigingen⁽¹⁾ wel oor hebben voor de problemen van de sector. Daarbij zijn ze niet alleen geïnteresseerd in de resultaten, maar vooral in mogelijke oplossingen.

Meningen uit professionele sector

Binnen het satisfactieonderzoek werd aan de chauffeurs en aan de bedrijven ook hun mening over

¹ Organisaties die als belangenvereniging voor bepaalde verladers of specifieke vrachten optreden.



De invoering van ISA zou op dit moment een controversiële maatregel zijn voor bepaalde bevolkingsgroepen.

intelligente snelheidsbegrenzing (ISA)² gevraagd. In tegenstelling tot de zeer negatieve instelling tegenover de maximale-snelheidsbegrenzer, vond een belangrijk deel (45 %) van de ondervraagden – zowel chauffeurs als bedrijven – dat ISA voor alle voertuigen kan bijdragen tot het verhogen van de verkeersveiligheid. Dit is erg hoopgevend, vooral omdat uit de antwoorden ook elementen kunnen worden geput die het draagvlak voor ISA kunnen versterken.

Bevolkingsenquête

De algemene bevolkingsenquête bij 2.507 Belgen leverde eveneens een hoopvol beeld op voor de verkeersveiligheid.

In de eerste plaats stelden we vast dat te snel rijden zeer negatief geapprecieerd wordt. De bevolking kan zich ook in grote mate vinden in de bestaande snelheidslimieten. Verder had men een positief oordeel over de bestaande maatregelen tegen te snel rijden.

De bekommernis voor de verkeersveiligheid die uit al deze vaststellingen spreekt, trekt zich verder door in het oordeel over ISA. Maar liefst zes op tien respondenten is het eens met het invoeren van ISA in alle wagens. Bij de tegenstanders is zeven op tien het wel eens met de invoering van een waarschuwend systeem.

Toch zou de invoering van ISA op dit moment een controversiële maatregel zijn waarbij bepaalde bevolkingsgroepen veel weerstand zouden bieden. Zo is een meerderheid van de mannen niet te vinden voor de snelheidsbegrenzer. Verder bleek de steun ook minder bij mensen jonger dan 40, bij hogeschoolden en bij mensen die regelmatig zelf met de wagen rijden. Dit gegeven is belangrijk, want het gaat hier om een groep die professioneel actief en mondig is en derhalve ook meer op de gepercipieerde publieke opinie kan wegen dan de groep die

de voorstanders van ISA levert. Met onze resultaten kunnen we echter benadrukken dat deze mensen in het debat een minderheidsstandpunt vertolken. Voorstanders blijken vooral te vinden onder de mensen die het meest te lijden hebben van verkeersonveiligheid en -leefbaarheid.

Deze bevindingen stimuleren beleidsmensen niet om nieuwe paden in te slaan en de technologische ontwikkelingen aan te wenden ter verbetering van de verkeersveiligheid

Beleidsvoorstellen in de vervoersector

Prijzetting

Uit de analyse van de meningen van beroepschauffeurs en bedrijven komt een zeer negatief beeld over de maximale-snelheidsbegrenzer naar voor. Dit alles is de vertaling van de hevige wrevel die zowel chauffeurs als bedrijven hebben tegenover de maximale snelheidsbegrenzer.

Het is de taak van de overheid om niet alleen kennis te nemen van deze wrevel, maar ook om een instrumentarium te voorzien om de vele weerstanden weg te nemen. Externe oorzaken versterken deze wrevel. Daarbij spelen enerzijds de zwakke positie van de chauffeur tegenover de eisen van het bedrijf en anderzijds de zwakke positie van de vervoerbedrijven tegenover de verladers een hoofdrol. Zolang de verkregen vervoerprijs dicht of onder de werkelijke kostprijs van het vervoer gaat, zal men proberen om de te kleine winsten of zelfs verliezen via andere technieken te compenseren.

Bij de analyse van de problematiek van de maximale-snelheidsbegrenzer valt de sociale dimensie duidelijk op: een lange arbeidstijd tegen een laag en gedifferentieerd loon komt als eerste middel naar boven om aan de scherpe vervoerprijzen het hoofd te bieden. Deze benadering is slechts mogelijk als men de reglementering op de rij- en rusttijden en de verkeersreglementering

kan omzeilen om op deze wijze de zogenaamde slechte concurrentiepositie te verbeteren. Daarom moeten specifieke maatregelen op het vlak van de prijszetting van vervoerprijs ontwikkeld worden. Deze maatregelen moeten minstens betrekking hebben op het voorzien van de gemiddelde loonkost en de duur van het transport.

In welke mate andere vervoerskosten (afschrijving, brandstofverbruik, bandenkosten, beheerskosten) moeten worden opgenomen, moet het voorwerp worden van een onderzoek waarbij de relatie tussen de kostprijs en de vervoersvergoeding wordt bekeken. Hoe dit kan worden uitgedrukt in bepaalde minimale ratio's, kan dan duidelijk worden. Het is echter evident dat een dergelijke regeling ook met de Europese dimensie rekening moet houden.

Bestrafing

De verkeersveiligheid in de sector louter aanpakken met handhaving en bestrafing, brengt ons niet verder. Toch is het absoluut noodzakelijk dat de overheid werk maakt van een aangepast bestraffingsarsenaal voor deze overtredingen, een organisatiestructuur en middelen om de controle ook effectief te maken.

Bij fraude met de snelheidsbegrenzer is het aan de ketting leggen van de vrachtwagen, een mogelijke straf. Deze maatregel pakt het bedrijf met dezelfde bedoeling aan als waarmee de overtreding is begaan: de bestrafing probeert het knoeiende bedrijf economisch (rendabiliteit) te straffen waardoor de concurrentiepositie van correct werkende bedrijven wordt hersteld. Het is evident dat een stilstaande wagen één van de meest gevoelige straffen is voor een bedrijf.

Het overschrijden van de snelheidslimiet moet gelijk gesteld worden met fraude. Hierdoor voorkomt men dat de overheid deze fraude telkens moet bewijzen. Het is aan het bedrijf om aan te tonen dat dit aan andere factoren te wijten is, waarna eventueel de leverancier of installateur van de snelheidsbegrenzer door het bedrijf verantwoordelijk gesteld kan worden.

² De vraag luidde: "Kan een intelligente snelheidsbegrenzer voor alle voertuigen volgens u de verkeersveiligheid verhogen?"

Dit alles belet echter niet dat de centra voor technische controle moeten worden belast met een bijkomende, ruimere opdracht om de fraude met snelheidsbegrenzers op te sporen. Het voordeel is dat de politie of rijkswacht, indien nodig, de fraude kan laten vaststellen in deze regionaal goed gespreide centra. De huidige praktijk waarbij de constructeur de controle moet uitvoeren, is niet geschikt om tot een objectieve analyse te komen. Het zijn juist die personen die met de snelheidsbegrenzer kunnen knoeien.

Aanpak en controle aan de bron

De vaststelling dat de constructeur zowel door de chauffeurs als door de bedrijven wordt aangeduid als dé verantwoordelijke voor het inbouwen van een onderbreker, duidt erop dat het beleid dit probleem gemakkelijk kan indijken. Het volstaat om die groep, die niet zo heel groot is, regelmatig en grondig te controleren. Als dit gebeurt, samen met een strengere controle op de leveranciers van de snelheidsbegrenzer en op de erkende installateurs, dan kan het probleem relatief snel ingedijkt worden. Natuurlijk kan men zich dan nog bevoorraden op de parallelle markt, maar hier kan het certificeren en het reglementeren van de verkoop een bijkomende oplossing bieden.

Transport van gevaarlijke producten

Uit de enquête bij de chauffeurs³⁾, in mindere mate bij de bedrijven, blijkt dat bij ADR-transporten de snelheidsbegrenzer nog meer wordt onderbroken dan bij andere transporten. Daarbij is de snelheidsbegrenzer bij vrachtwagens, zeker wat de elektronische begrenzer betreft,

³⁾ Uit de enquête bij bedrijven kan men tot dezelfde conclusie komen, maar de uitspraken op basis van het aantal voertuigen moeten toch met enige voorzichtigheid worden gehanteerd; men moet immers voor ogen houden dat naar mate men het aantal voertuigen opsplijt waarover men een uitspraak doet, kleiner wordt waardoor de kans op vertekening groter wordt.



Een specifieke aanpassing van de maximale-snelheidsbegrenzer voor alle ADR-transporten dringt zich op.

hoger afgesteld dan bij een ADR-transport (85 km/uur). Wanneer men daarenboven vaststelt dat er gevaarlijke producten vervoerd worden door lichte vrachtwagens en bestelwagens en deze meestal (op vrijwillige basis) geen snelheidsbegrenzer hebben, dan begrijpt men de ongerijmdheid en de ernst van dit probleem: het vervoer van gevaarlijke producten vereist aparte instrumenten voor snelheidsbeheersing.

De snelheidsbegrenzer voor ADR-transporten (> 12 ton) moet worden afgesteld op de maximale snelheid van deze transporten, namelijk 85 km/uur. Voor andere ADR-transporten zou deze snelheidsbegrenzer nog lager moeten worden afgesteld.

Een specifieke aanpassing van de maximale-snelheidsbegrenzer voor alle ADR-transporten dringt zich op. Dit betekent dat alle ADR-transporten omwille van hun aard met een maximale-snelheidsbegrenzer moeten worden uitgerust. Concreet komt dit neer op het uitrusten van bestelwagens en lichte vrachtwagens met een snelheidsbegrenzer (afgesteld op 85 km/uur). Men hoeft hiervoor niet te wachten op een Europese regelgeving. Er wordt

immers al gewerkt aan een maximale-snelheidsbegrenzer voor lichte vrachtwagens. De veiligheid eist dat gevaarlijke transporten tegen een beperkte snelheid plaatsvinden, ongeacht de aard van het voertuig.

Beleidsvoorstellen voor het versterken van het maatschappelijk draagvlak

Beroepschauffeurs

In het tevredenheidsonderzoek bij chauffeurs en bedrijven werd de vraag gesteld of ISA voor alle voertuigen de verkeersveiligheid kan verhogen. De antwoorden op deze vraag bieden de mogelijkheid om na te gaan hoe beroepschauffeurs, die een zeer negatieve instelling tegenover de maximale-snelheidsbegrenzer hebben, staan tegenover ISA. Niet alleen is het cijfer van 45 % voorstanders erg hoopgevend, maar de resultaten tonen vooral hoe de overheid het draagvlak voor ISA kan versterken.

Bij de voorstanders, zowel bij chauffeurs als bedrijven, zijn de

daling van de huidige snelheid en van de fileongevallen de belangrijkste redenen. Bij degenen die menen dat ISA de verkeersveiligheid niet bevordert, staan de langere inhaaltijd en het plots invoegen doordat de inhaaltijd verhoogt, bovenaan.

Belangrijke informatie in verband met het versterken van het draagvlak, komt van respondenten die menen dat ISA de veiligheid kan verhogen, maar die ook tegenargumenten aankruisen. Daarnaast is ook de informatie van respondenten die niet in ISA geloven, maar die ook argumenten pro aankruisen, belangrijk. Op die manier kan men immers vaststellen hoe bij tegenstanders van ISA de juiste argumenten uit de positieve antwoorden extra belicht en ondersteund kunnen worden.

Bij de voorstanders van ISA is er nog weerstand doordat men meent dat ISA enerzijds zou leiden tot het verhogen van de inhaaltijd en anderzijds tot een toename van het plotseling invoegen van voertuigen.

Bij de tegenstanders van ISA stelt men vast dat als belangrijkste voordelen voor ISA worden genoemd: de daling van de huidige snelheid en het vermijden van ongevallen als gevolg van plotselinge files.

De weerstand die nog bij voorstanders van ISA bestaat, kan gemakkelijk via een voorlichtingscampagne,

al dan niet samen met specifieke demo's, weggewerkt worden. Door alle voertuigen een gelijke snelheid op te leggen, zullen de snelheidsverschillen immers erg klein worden. In de startperiode van ISA zou de behoefte om toch nog in te halen kunnen bestaan, maar na een tijdje zal die behoefte sterk verminderen.

Om de tegenstanders over de streep te halen, zal het nodig zijn om vooral de nadruk te leggen op het dalen van de snelheid en op het verminderen van fileongevallen. Verhogen van verkeersveiligheid via lagere snelheden is een argument waarmee ISA-tegenstanders overtuigd kunnen worden.

Alle verkeersdeelnemers Sensibilisering naar doelgroepen

Op basis van onze bevindingen zouden sensibiliserende draagvlakcreërende maatregelen in het bijzonder naar de jonge autorijdende mannen gericht kunnen worden. Vanuit onze gelaagde benadering van de snelheidsthematiek in het onderzoek zien we immers dat er op een algemeen niveau gewerkt moet worden dan de aanvaarding van snelheidsbegrenzing zelf. Het is beter om de zin van een maatregel te laten begrijpen dan om deze zo maar op te leggen. Deze risicogroep rijdt immers meer dan anderen zelf te snel, ziet snelheid minder als een probleem of een gevaar en vindt het niet nodig dat er meer aandacht gaat naar het aanpakken van overdreven snelheid. Op dit niveau moet er dan ook nog één en ander gebeuren.

Sommige mensen lijken nog steeds niet overtuigd van de gevaren van te snel rijden voor zichzelf en voor anderen. Men moet dus inspanningen doen om die gevaren duidelijk te maken en men moet bij autobestuurders ook meer empathie genereren voor de onveiligheidsgevoelens van andere weggebruikers die door snelheid veroorzaakt worden. Een bewustzijn van de kwetsbaarheid van anderen kan een positieve invloed uitoefenen op de rijstijl. Dit kan zich bijvoorbeeld manifesteren in een bewustmaking rond het belang van de zone 30. Hoeveel

automobilisten kennen het verschil in de mogelijke gevolgen voor een voetganger die tegen 30 kilometer per uur wordt aangereden tegenover iemand die tegen 50 per uur wordt aangereden?

Dergelijke draagvlakverhogende inspanningen zijn een noodzakelijke eerste stap binnen een visie die naar de implementatie van intelligente snelheidsbegrenzing wil werken. In de eerste plaats moet op de houdingen van automobilisten ingewerkt worden. Zoals eerder gezegd moeten de gevaren en ongemakken van snelheid voor zichzelf en voor anderen meer belicht worden. Ook de zogenaamde voordelen van snel rijden, zoals tijd besparen, kunnen genuanceerd worden. Daarnaast moeten de dure brandstofprijzen en daarmee samenhangend het meerverbruik van brandstof bij hogere snelheid de mensen ook bewust maken.

Demonstratieprojecten

In het kader van het sensibiliseren kunnen ook demonstratieprojecten een rol spelen. Momenteel zijn dergelijke telematicatoepassingen immers nog niet zo bekend bij een breder publiek, hoogstens bij de mensen die de ontwikkelingen in de autosector volgen.

Demonstratieprojecten met ISA naar Zweeds of Nederlands voorbeeld, kunnen voor een eerste kennismaking zorgen. Doordat ze druk besproken worden, zullen ze zeker een ruimere discussie op gang brengen. Dergelijke projecten kunnen de realiseerbaarheid onderstrepen en aantonen dat een snelheidsbegrenzer voor een automobilist niet noodzakelijk een frustrerende verstoorder hoeft te zijn. Uit eerdere buitenlandse experimenten is immers al gebleken dat mensen, eens ze gewoon waren aan een snelheidsbegrenzer, de rustgevende werking ervan begonnen te appreciëren.

In België zullen in de nabije toekomst ook demoprojecten opgestart worden. In Gent voorziet het stadsbestuur reeds middelen om voertuigen uit te rusten met ISA. In principe zal dit demoproject in 2001



Om de intelligente snelheidsbegrenzer te implementeren moet er in de eerste plaats gewerkt worden aan de houding van de automobilisten.

van start gaan. Samen met dit project zal de verzekeringsmaatschappij van de KBC een deel van haar vloot uitrusten met ISA om zo aan te geven dat ISA, verkeersveiligheid en risicoverzekering samen gaan. Tevens wordt onderzocht in welke mate een demoproject in een Waalse stad kan worden uitgevoerd. Deze Belgische demoprojecten sluiten niet alleen nauw aan bij het lopende Zweedse en Nederlands demoproject, maar vooral ook bij de op stapel staande demoprojecten in andere Europese landen.

Financiële prikkels

Men kan de aanvaarding van ISA ook stimuleren langs financiële weg. Een derde van de respondenten die negatief staan tegenover ISA, zouden hun standpunt herzien als hun autoverzekering substantieel goedkoper zou worden. Er moet dus nader onderzocht en overlegd worden wat er op dit vlak mogelijk is.

Daarnaast zien we dat 38 % van de voorstanders van ISA afhaakt als ze 10.000 frank zouden moeten betalen voor de plaatsing van het systeem. Ook hier zijn oplossingen mogelijk. Er moet bekeken worden hoe ISA in combinatie met andere telematica op de markt kan gebracht worden, zodat er geen absolute prijs staat op dit systeem dat voor vele automobilisten niet als een hulp, maar als een controle-middel gezien wordt. Deze andere telematica (navigatie, actieve veiligheid, ...) zijn meer eenduidig ten bate van de automobilist zodat dergelijke pakketten de drempel zouden verlagen. Een dergelijke aanpak lijkt ook nodig om de aarzelende autoindustrie mee te krijgen.

Gefaseerde invoering

Dat een maatregel als ISA zich niet plotseling kan voltrekken, is een evidentie. Het invoeren van ISA zal een proces van zowel draagvlakversterking, technische evoluties als van stap-voor-stap-invoering zijn. Hierbij kunnen ook bestaande of hangende beleidsmaatregelen niet uit het oog verloren worden. De uitbreiding van de maximale snelheidsbegrenzer naar andere catego-



In een volgende fase zal de maximale-snelheidsbegrenzer ingebouwd worden in bestelwagens die zowel goederen als personen vervoeren. Nadien ligt de uitbreiding naar andere categorieën voor de hand.

rieën van voertuigen ligt al voor de hand. Binnen de Europese Commissie wordt momenteel gewerkt om de maximale-snelheidsbegrenzer uit te breiden naar lichte vrachtwagens.

Gelet op de problematiek van ADR-transporten moet gepleit worden om alle ADR-transporten uit te rusten met een maximale-snelheidsbegrenzer, ongeacht het gewicht van het voertuig. Deze maximale snelheidsbegrenzer moet dan wel afgesteld worden op 85 km/uur. Op deze wijze kunnen ADR-bestelwagens ook aangepakt worden. Dit alles is niet alleen nodig om het vermogen van de huidige bestelwagens in toom te houden, maar vooral om aan de nieuwe evolutie waarbij meer en meer vrachtwagens zullen vervangen worden door bestelwagens, te kunnen beantwoorden.

In een volgende fase zal de maximale snelheidsbegrenzer ook moeten ingebouwd worden in bestelwagens die zowel goederen als personen vervoeren. Een Europese richtlijn moet hieraan vorm geven.

Tevens moet de overheid een voorbeeldfunctie geven. Indien de overheid haar wagenpark, met dus vooral personenwagens, zou uitrusten met een maximale snelheidsbegrenzer, kan het effect voor de verkeersveiligheid als erg belangrijk worden ingeschat. De overheid geeft daar-

mee aan dat zij de maximale snelheidslimiet van 120 km/uur zal naleven. Als men een dergelijke maatregel zou starten bij het beleid zelf (kabinetswagens, dienstwagens parlementen, dienstwagens top-ambtenaren), dan zou de voorbeeldfunctie meer tot de verbeelding spreken.

De voorbeeldfunctie van de overheid kan gevolgd worden door overheids- en privé-bedrijven die over een belangrijk wagenpark beschikken.

Het zou ook denkbaar en wenselijk zijn dat verzekeringsmaatschappijen de verzekeringspremie herzien in functie van het rijden met een snelheidsbegrenzer. Dit zou, zoals uit het draagvlakonderzoek blijkt, een belangrijke stimulans kunnen zijn.

Een belangrijke vaststelling naar een eventuele latere implementatie van ISA toe, was dat 7 op 8 van de respondenten in de bevolkingsenquête het eens is met een signalerende snelheidsbegrenzer. Dit opent zeker perspectieven naar een graduele invoering van intelligente snelheidsbegrenzing. De signalerende variant kan op zich al de verkeersveiligheid verhogen en kan mensen doen wennen aan een systeem dat een betere aanpassing aan het wegtype waarop men zich bevindt, verzekert. □