

Waanzinnige race naar nog hogere vermogens

Dringend meer controle en regelgeving nodig **VERKEERSVEILIGHEID**

JOHAN DE MOL EN SVEN VLASSENROOT
(CENTRUM VOOR DUURZAME ONTWIKKELING, UNIVERSITEIT GENT)
PROF. DR. GEORGES ALLAERT (AFDELING MOBILITEIT EN
RUIMTELIJKE PLANNING, UNIVERSITEIT GENT)

De topsnelheid en het vermogen van auto's blijven nog altijd stijgen, zo blijkt uit onderzoek van het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling. Maar wat moet je met een auto die sneller kan rijden dan 200 km/uur als je toch nergens in Europa sneller mag dan 130 km/uur, behalve dan op bepaalde Duitse snelwegen? Bovendien mogen we gerust aannemen dat er op de reguliere automarkt geen enkele wagen te vinden is die bij een ongeval met 200 km/uur de inzittenden een overlevingskans kan bieden. Het wordt hoog tijd dat de Belgische en Europese overheid ingrijpen.

Bij verkeersveiligheidsonderzoek werd in het verleden weinig aandacht besteed aan kenmerken van het voertuig die de verkeersveiligheid verhogen of verlagen: vermogen, topsnelheid en gewicht. Nog altijd krijgen ze niet veel aandacht. Het lijkt er zelfs op dat men ze het liefst gewoon negeert. Nochtans kan er een direct verband gelegd worden tussen het aanbieden van een product en het gebruik dat men ervan maakt. Als men een wagen aanbiedt met een hoog vermogen en een hieraan gerelateerde hoge topsnelheid, kan men verwachten dat er op de openbare weg ook wel eens snel mee gereden wordt.

Het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling verrichtte in het verleden al onderzoek naar het toenemende vermogen, topsnelheid en gewicht van auto's¹. Toen wees een vergelijking van cijfers voor de meest verkochte voertuigen van de jaren 1983, 1993 en 1999 uit dat het vermogen, het gewicht en de topsnelheid alsmaar toenam. Een

nieuw onderzoek vergeleek de data van de 25 meest verkochte auto-merken in 2004² met de vroegere cijfers.

■ MEEST VERKOCHTE MERKEN

In 2004 werden in België 484.757 nieuwe wagens³ verkocht. In de analyse zaten 469.582 wagens van de 25 meest verkochte merken; dit is 97 % van alle verkochte voertuigen. Het databestand bevatte gegevens over merk en type, cilinderinhoud (cc), vermogen (kW), gewicht, topsnelheid, CO₂-uitstoot (g/km), milieuklasse (Euro-norm) en verbruik (in de stad, buiten de stad, gemiddeld verbruik). Dit databestand werd door de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) opgemaakt en overgemaakt.

Bij de analyse werd gebruikgemaakt van de data van de dertig meest verkochte modellen⁴ in België. Met 295.674 verkochte eenheden vertegenwoordigen zij 63 % van alle voertuigen, waardoor er aanvaardbare conclusies getrokken kunnen worden.

Omdat er binnen een merk en type een heel gamma van vermogens bestaat, werd bij de analyse per merk de door de constructeur gehanteerde indeling per model gebruikt. Zo worden binnen VW alle Golf-wagens samen behandeld, net zoals de 3-reeks van BMW, de E- en C-klasse van Mercedes en Xsara-reeks van Citroën. Om mogelijke bezwaren tegen deze indeling weg te nemen, werden voor elk model telkens de data onderzocht voor de standaardversie (lichtste versie), de topversie (zwaarste versie) en de meest verkochte versie.

■ VERMOGENS EN TOPSNELHEDEN

In *tabel 1* is het gemiddelde vermogen en de gemiddelde topsnelheid opgenomen van de verschillende versies van de 30 meest verkochte modellen (we noemen dit verder 'segment 30'). Om deze cijfers in de juiste context te kunnen plaatsen, werd het gemiddelde vermo-

² Alleen de auto's van de 25 meest verkochte merken werden genomen. Hierdoor vallen exclusieve merken zoals Porsche, Ferrari en Bentley, maar ook merken met kleinere wagens, uit dit overzicht.

³ Opgelet: er is een verschil tussen ingeschreven nieuwe auto's en het totale aantal nieuwe auto's dat effectief op de markt komt. Daarenboven zijn voertuigen die minder dan zes maanden (dit geldt onder meer voor verhuurbedrijven) opnieuw verkocht worden, nog steeds nieuwe wagens.

⁴ De nadruk ligt hier op modellen zodat een merk verschillende modellen binnen dit segment van 30 meest verkochte voertuigen kan hebben. Zo zijn er drie Peugeot-modellen (106, 206 en Partner) opgenomen.

¹ J. De Mol, "Steeds maar sneller, steeds maar zwaarder", in *Verkeerspecialist*, Kluwer, nr. 74, januari 2001, pp. 3-8.

| | Model | Aantal | Gemiddeld vermogen (kw) | Gemiddelde topsnelheid (km/uur) |
|----|--------------------------------|----------------|-------------------------|---------------------------------|
| 1 | Peugeot 206 | 19.670 | 55 | 169 |
| 2 | Peugeot 307 | 19.356 | 70 | 178 |
| 3 | Volkswagen golf | 17.651 | 75 | 184 |
| 4 | Renault Mégane | 15.118 | 73 | 180 |
| 5 | Citroen C3 | 14.493 | 51 | 162 |
| 6 | Opel Corsa | 14.436 | 53 | 167 |
| 7 | Renault Scenic | 13.486 | 80 | 181 |
| 8 | Ford Focus | 12.542 | 75 | 184 |
| 9 | Opel Astra | 12.222 | 65 | 175 |
| 10 | Bmw 3 reeks | 11.171 | 100 | 212 |
| 11 | Audi A4 | 10.915 | 92 | 203 |
| 12 | Renault Clio | 10.855 | 54 | 169 |
| 13 | Volkswagen Polo | 10.825 | 51 | 166 |
| 14 | Citroën Xsara Picasso | 10.777 | 70 | 178 |
| 15 | Ford Fiesta | 8.712 | 52 | 163 |
| 16 | Opel Meriva | 8.187 | 66 | 171 |
| 17 | Toyota Corolla | 7.950 | 76 | 182 |
| 18 | Citroën Berlingo | 7.806 | 57 | 150 |
| 19 | Citroen C2 | 7.547 | 49 | 164 |
| 20 | Opel Zafira | 7.023 | 76 | 176 |
| 21 | Mercedes C klasse | 6.858 | 96 | 210 |
| 22 | Toyota Yaris Verso | 6.682 | 56 | 165 |
| 23 | Mercedes E klasse | 6.056 | 109 | 212 |
| 24 | Volkswagen Passat | 5.664 | 83 | 194 |
| 25 | Peugeot Partner | 5.472 | 59 | 152 |
| 26 | Volkswagen Touran | 5.213 | 81 | 182 |
| 27 | Renault Espace | 5.202 | 97 | 185 |
| 28 | Audi A6 | 4.598 | 110 | 210 |
| 29 | Citroen C5 | 4.598 | 85 | 193 |
| 30 | Opel Vectra | 4.589 | 88 | 199 |
| | Totaal | 295.674 | | |
| | Totaal verkochte auto's | 469.582 | 73 | 181 |

Tabel 1: Gemiddeld vermogen en gemiddelde topsnelheid voor de 30 meest verkochte modellen (binnen segment van 25 meest verkochte automerken).

gen en topsnelheid van alle in België verkochte auto's (469.582) vermeld. Bijkomend is ook het gemiddelde vermogen en de gemiddelde topsnelheid van alle auto's samen opgenomen.

Standaardversie

Bij de standaardversie — de versie met het laagste vermogen in het hele gamma van een bepaald model — is er tussen het hoogste en laagste vermogen een verschil van maar liefst 56 kW. Het laagste vermogen (Volkswagen Polo: 40 kW) is minder dan de helft van het hoogste vermogen (Audi A6: 96 kW). Overigens blijken verschillende merken erg hoge vermogens aan te bieden in de standaardversie: Audi A6 (96 kW), Renault Espace (85 kW), Mercedes C klasse (85 kW) en BMW C klasse (85 kW). Het gemiddelde vermogen van de 30 meest verkochte modellen is in de standaardversie 60 kW⁵.

Welk zinnig mens kan beweren dat voertuigen met een topsnelheid van 334 km/uur gericht zijn op gebruik op de openbare weg?

Zowel in het segment 30 als het segment 15 ligt de topsnelheid op 221 km/uur (BMW 3-reeks). De laagste snelheid bedraagt in het segment 30 142 km/uur (Volkswagen Polo) terwijl dat in het segment 15 162 km/uur (Citroën Xsara) is. Het gemiddelde vermogen is 70 kW in het segment 30, en 68 kW in het segment 15. De gemiddelde topsnelheid is bij het segment 30 auto's 180 km/uur en bij het segment 15 178 km/uur. Het verschil tussen segment 30 auto's en segment 15 is dus niet erg groot. Het voordeel van segment 30 is dat 63 % van alle verkochte auto's hierin begrepen is, terwijl segment 15 slechts 43 % van het totale aantal auto's omvat.

Topversies

Bij de topversies — de versie van een bepaald model met het hoogste vermogen — stellen we bij het vermogen in het segment 30 auto's

Als we dit vergelijken met de meest verkochte versies zien we dat de consument kiest voor een nog hoger vermogen; het gemiddelde vermogen van de meest verkochte wagens is 71 kW. In welke mate de consument deze versies louter voor het hogere vermogen kiest, is niet meteen duidelijk. De standaardversie bevat namelijk dikwijls weinig opties en voor elke optie moet worden bijbetaald, terwijl in hogere versies bepaalde opties al in de prijs zijn inbegrepen, wat de aantrekkelijkheid van het product kan verhogen.

Als we de 15 meest verkochte modellen (wat we verder 'segment 15' noemen) analyseren⁶, hebben we het over 202.229 auto's of 43 % van het totaal verkochte aantal. Ook hier stellen we in de standaardversie grote vermogensverschillen vast. Het laagste vermogen (Volkswagen: Polo 40 kW) is opnieuw minder dan de helft van het hoogste vermogen (BMW 3-reeks: 85 kW).

De hoogste topsnelheid in de standaardversie is bij de 30 meest verkochte modellen 197 km/uur (Audi A6) terwijl de laagste snelheid hier de Citroën Berlingo is met 142 km/uur. De laagste snelheid verhoogt naar 152 km/uur (Volkswagen Polo) als we alleen naar de 15 meest verkochte modellen kijken. De gemiddelde snelheid van de standaardversie van dit segment is 164 km/uur.

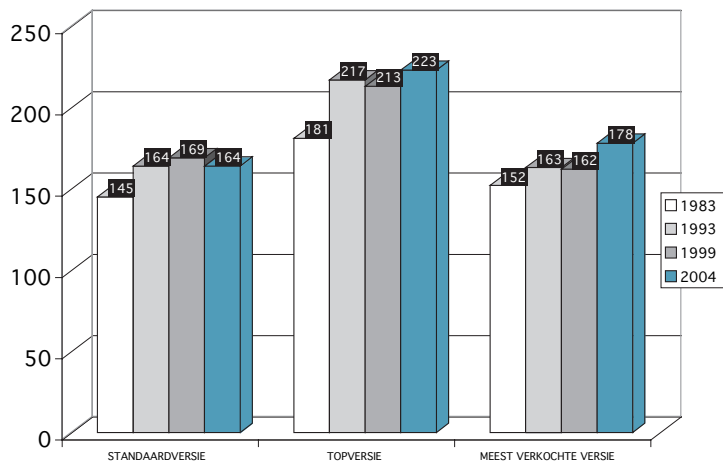
Al deze gegevens tonen dus aan dat zelfs de standaardversies een vermogen en een topsnelheid aanbieden die ruim boven de maximale snelheid liggen die in de meeste Europese landen wordt opgelegd (130 km/uur).

Meest verkochte versies

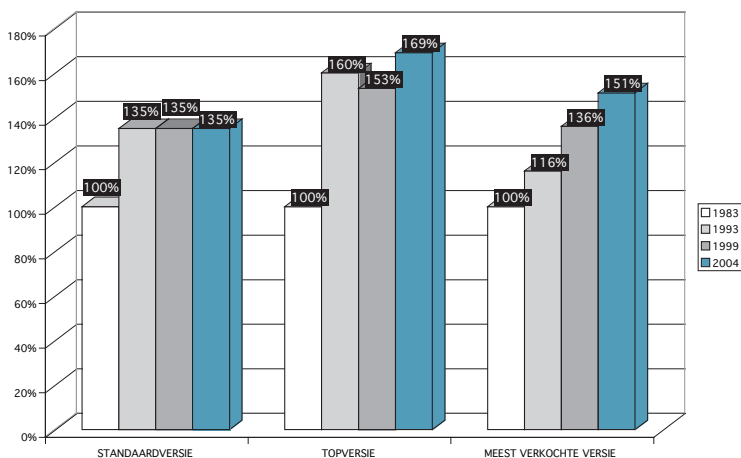
Het hoeft geen verwondering te wekken dat bij de meest verkochte versies — de versie die binnen een bepaald model de hoogste verkoopcijfers haalde — het verschil tussen het hoogste en het laagste vermogen nog groter is. Bij de 30 meest verkochte versies is het laagste vermogen 44 kW (Citroën C2) terwijl het hoogste vermogen 100 kW is (BMW 3-reeks). In het segment van de 15 meest verkochte auto's is de verhouding ongeveer dezelfde: 110 kW (BMW 3-reeks) versus 47 (Volkswagen Polo).

⁵ Om dit te situeren moet men weten dat voor alle verkochte wagens in 2004 het meest voorkomende vermogen 85 kW is; het gemiddelde vermogen voor deze 469.582 auto's is 74.

⁶ In het vorige onderzoek werden alleen de 15 meest verkochte modellen geanalyseerd. Hoewel we het onderzoek voor 2004 uitgebreid hebben naar de 30 meest verkochte modellen (segment 30), zullen we ook geregeld spreken over segment 15 om gemakkelijker te kunnen vergelijken.



Grafiek 1: Vergelijking snelheid in 1983, 1993, 1999 en 2004 (15 meest verkochte modellen).



Grafiek 2: Vergelijking vermogen in 1983, 1993, 1999 en 2004 (15 meest verkochte modellen).

en het segment 15 dezelfde tendens vast: het hoogste vermogen is respectievelijk 350 kW (Mercedes E-klasse) en 253 kW (Audi A4) terwijl het laagste vermogen voor beide segmenten 74 kW (Volkswagen Polo en Ford Fiesta) is. Dit betekent dat de verhouding tussen het hoogste en laagste vermogen in de topversie, een factor 5 is. Deze topversies halen een topsnelheid van 250 km/uur (7 bij segment 30, 3 bij segment 15) als hoogste, terwijl de 'laagste' topsnelheid respectievelijk 170 km/uur (Citroën Berlingo en Peugeot Partner) en 188 km/uur (Volkswagen Polo) bedraagt. De gemiddelde topsnelheid is voor het segment 30 auto's 221 km/uur en het gemiddelde vermogen is 144 kW. Bij het segment 15 auto's is de gemiddelde topsnelheid 223 km/uur en het gemiddelde vermogen, 137 kW.

Alle verkochte auto's

Als referentie kunnen we ook eens kijken naar het gemiddelde van alle verkochte auto's in 2004. Het gemiddelde vermogen is 74 kW en de gemiddelde topsnelheid 179 km/uur. Dit wijst erop dat er bij de minder verkochte auto's heel wat wagens zitten met een heel hoge topsnelheid die de modellen met een relatief lage snelheid neutraliseren. De gemiddelde topsnelheid van de 30 meest verkochte auto-

's ligt met 180 km/uur immers maar 1 km hoger. Een analyse op basis van het segment 30 (meest verkochte modellen) is aanvaardbaar en kan tot volwaardige en wetenschappelijk verantwoorde conclusies leiden.

TOPSNELHEID

Zowel bij meest verkochte wagens als bij de standaard- en topversies worden topsnelheden aangeboden die ver boven de wettelijk toegelaten snelheidslimieten liggen. Gemiddeld wordt in de standaardversie een topsnelheid van 168 km/uur aangeboden, bij de meest verkochte modellen stijgt dit naar 180 km/uur en bij de topversie ligt de topsnelheid op 221 km/uur. Hierbij merken we op dat constructeurs in wagens met een hoog vermogen meestal 'vrijwillig' een begrenzer inbouwen die de maximale snelheid van de wagen beperkt tot 230 of 250 km/uur. Enkele exclusieve merken zoals Ferrari, Porsche en Bentley, die erg hoge snelheden halen, worden vanuit de fabriek niet begrensd. Omdat ze relatief lage verkoopcijfers halen, zijn ze ook niet opgenomen in onze analyse van 469.582 voertuigen.

De wagen met de hoogste topsnelheid — uit de data van voertuigen van de 25 meest verkochte merken — is de Mercedes SLR⁷ met een topsnelheid van 334 km/uur. Hoewel er hiervan slechts een erg beperkt aantal is verkocht, zet dit wel de toon. Welke zinnig mens kan beweren dat deze voertuigen gericht zijn op gebruik op de openbare weg?

GEEN CONTROLE OP UPTUNEN

Bij de hierboven beschreven topsnelheden zijn we uitgegaan van de data die de autoconstructeurs opgeven. Maar de werkelijke topsnelheden van heel wat voertuigen kunnen nog (veel) hoger liggen als ze geüptuned worden of als de begrenzing van het voertuig⁸ uitgeschakeld wordt.

Vreemd genoeg kunnen deze ingrepen in het voertuig in België op geen enkele manier gecontroleerd worden. Geen enkele politiedienst noch Goca⁹ beschikt immers over een vermogensbank om dit te meten. Het wordt tijd dat, in een eerste fase, minimaal één centrum voor technische controle per provincie wordt uitgerust met een

vermogensbank. Op die manier zou de politie specifieke controles kunnen uitvoeren als ze vermoedt dat er geknoeid is met het vermogen van de wagen — via chiptuning is dat trouwens vrij eenvoudig.

In een tweede fase moet dit in de technische controle van elk voertuig standaard worden opgenomen. Deze periodieke controles kunnen ook het knoeien met homologatiegegevens tegengaan. De hieraan verbonden fiscale fraude — zowel de eenmalige inverteer-

⁷ SLR McLaren: acceleratie van 0 tot 100 km/uur in 3,8 seconden, topsnelheid 334 km/uur, maximumkoppel 780 Nm.

⁸ Bij deze hoge snelheden wordt door de constructeur het voertuig veelal begrensd op 230 of 250 km/uur.

⁹ Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (Groupement Des Entreprises Agréées de Contrôle Automobile et Du Permis De Conduire).

lingsbelasting als de jaarlijkse verkeersbelasting is gebaseerd op het fiscale vermogen van de wagen — en verzekeringsfraude — een hoger vermogen dan de homologatie of inschrijving aangeeft, zorgt ook voor een hoger schaderisico, en verandert dus de verzekeringsvoorwaarden — zijn voldoende redenen om hiervoor maatregelen te voorzien. En dan hebben we het niet gehad over de hoofdrede om strenger te controleren: de verkeersveiligheid ver-

hogen. Een krachtadig optreden van de overheid is dus erg wenselijk. Het is trouwens onbegrijpelijk dat er in de opsomming van toegelaten en verboden wijzigingen aan het voertuig op de website van GOCA, met geen woord gerept wordt over het opvoeren van het vermogen van voertuigen. Het lijkt erop dat men het probleem bewust negeert.

OVERKILL

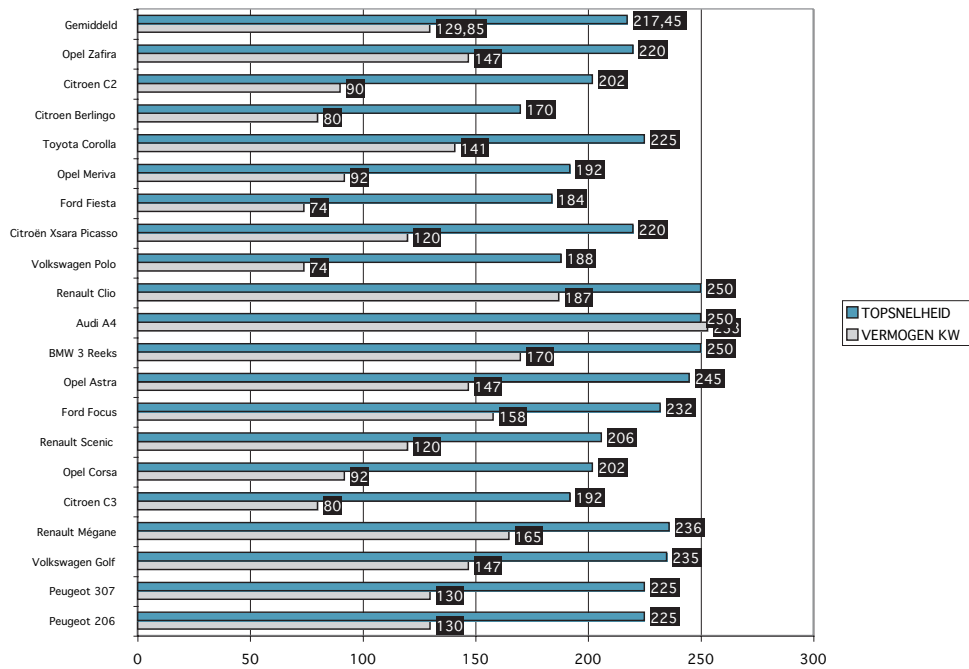
Als we de evolutie van het vermogen in de loop van twintig jaar bekijken, zien we dat het vermogen zowel voor de meest verkochte versie als voor de topversie permanent blijft groeien¹⁰. Alleen de basis- of standaardversie is sinds 1993 gelijk gebleven. In vergelijking met 1983 is het vermogen in de standaardversie wel met 35 % toegenomen. Voor de topversie is de toename fenomenaal: +69 % naar 137 kW. Zelfs in vergelijking met 1999 is er al een stijging met 18 %.

Het meest verontrustend is dat het vermogen bij de meest verkochte versies van 2004 in vergelijking met 1983 met 51 % is gestegen naar 68 kW. Daarenboven blijft het vermogen steeds maar stijgen: tussen 1999 en 2004 met 12 %.

Opmerkelijk is dat er in 2004 1.357 auto's een vermogen van meer dan (of gelijk aan) 200 kW hadden. Met een vermogen van 460 kW spant de Mercedes SLR de kroon.

Ter vergelijking kijken we eens naar enkele trucks. Bij Scania heeft de 9-liter versie een vermogen van 310 pk of 227 kW, de V8 580 pk of 426 kW. De M2000 Evolution-vrachtwagens van Man hebben motoren met 220 pk of 162 kW, 245 pk of 187 kW en 280 pk of 206 kW. Deze vermogens zijn bedoeld voor gewichtsklassen van 12 tot en met 26 ton.

Deze gegevens schetsen een duidelijk beeld van de overkill in vermogens van auto's en geven onomstotelijk aan dat autoconstructeurs maar ook de Europese overheid zich dringend moeten bezinnen over deze waanzinnige race naar meer vermogens. Europa kan hierbij uitvoering geven aan de aanbeveling van de Europese Conferentie van de Ministers



Grafiek 3: Vermogen en snelheid van de topversie van de 20 meest verkochte automodellen in 2004.

van Transport uit 1991, die voorstelde om vermogen-gewichtsratio's voor auto's vast te leggen.

Wanneer dat zal gebeuren is zeer de vraag. In het artikel van 2001 werd de vraag gesteld of er op het Europese niveau wel voldoende beleidskracht aanwezig is om in te gaan tegen de huidige, nefaste marktpolitiek van de autosector. Nu, 4 jaar verder, blijkt dat Europa de autolobby niet tegen de haren in wil strijken en gewoon de andere kant op kijkt. Zo blijven we, alle snelheidsmaatregelen ten spijt, dweilen met de kraan open zolang het vermogen en het gewicht van auto's niet wordt beperkt.

STIJGENDE TOPSNELHEDEN

Bij vergelijking van de snelheden stelt men vast dat voor de standaardversie de topsnelheid dezelfde is als die van 1993 en dat in vergelijking met 1999 de snelheid van de standaardversie gemiddeld met 4 km is gedaald. Dit lijkt een hoopvolle ontwikkeling ook al blijft 164 km/uur nog ruim boven de maximumsnelheid in de meeste Europese landen. Bij de meest verkochte versie gaat de topsnelheid echter met een enorme sprong omhoog; in vergelijking met 1983 neemt de topsnelheid met 17 % toe. Op vijf jaar tijd (van 1999 tot 2004) neemt de topsnelheid met 10 % toe.

Bij de topversie stellen we vast dat de topsnelheid in vergelijking met 1983 toegenomen is met 23 %. In vergelijking met 5 jaar terug is de toename 5 %. Dit betekent dat de gemiddelde topsnelheid steeds meer opschuift naar de maximale fabrieksbegrenzing: 230 of 250 km/uur. Vermoedelijk is men niet ver meer af van het ogenblik dat constructeurs ook deze grenzen gaan doorbreken en bepaalde merken zoals Porsche en Ferrari gaan volgen. Ook hier is het meer dan wenselijk dat er op Europees niveau afspraken worden gemaakt of dwingende regels worden opgelegd.

Je kan je afvragen of de constructeur niet mee verantwoordelijk kan worden gesteld voor ongevallen die deels veroorzaakt zijn door het overtollige vermogen.

¹⁰ Hier worden enkel de 15 meest verkochte auto's vergeleken omdat de bestaande data uit vroeger onderzoek alleen met dit segment rekening hielden.

¹¹ Cemt (Conférence Européenne Des Ministres Des Transports, European Conference Of Ministers Of Transport), Resolution no. 91/5 on the power and speed of vehicles [cemt/cm(91)28]

¹² Ook weer voor het segment 15 meest verkochte wagens.



Sommige auto's hebben een hoger vermogen dan vrachtwagens van meer dan 12 ton. Hoeft het nog gezegd dat de (Europese) overheid zich dringend moet bezinnen over deze waanzinnige race naar steeds hogere vermogens.

■ PRODUCTAANSPRAKELIJKHEID

De autoconstructeurs produceren wagens die een kracht ontwikkelen die niet in verhouding staat tot de kracht die nodig is om een voertuig op een veilige manier te verplaatsen. Het vermogen en de topsnelheid van voertuigen blijven zelfs nog altijd toenemen. Het ter beschikking stellen van een groot vermogen leidt ook tot het effectieve gebruik ervan op de openbare weg. De snelheid die dan ontwikkeld wordt, staat niet meer in verhouding tot de maximaal geldende snelheidsregels. Aangezien snelheid direct of indirect aansprakelijk is voor een belangrijk deel van de ongevallen en aangezien snelheid, samen met gewicht, de impact bij een botsing bepaalt, komt het er op aan om maximale krachtratio's voor voertuigen vast te leggen.

Bovendien kunnen we ons afvragen of gebruikers bij een ongeval waarbij snelheid in het geding is, de productaansprakelijkheid van de constructeur niet kunnen inroepen. Hij ontwikkelt immers voertuigen die het nodige vermogen en gewicht ruim te boven gaan. Een mogelijk vergelijkingspunt is de aansprakelijkheid van tabaksproducenten bij rokers. Hoewel de producenten aanvoerden dat de roker de schadelijke gevolgen van tabak kende, werden zij (in de Verenigde Staten) wel aansprakelijk gesteld.

Waarom zouden we geen analoge redenering kunnen opzetten voor autoproducenten? Zij zouden natuurlijk wel kunnen aanvoeren dat

mensen die een wagen kopen die bijvoorbeeld meer dan 200 km/uur kan rijden, wellicht op de hoogte zijn van de nadelige gevolgen voor de andere verkeersdeelnemers en zichzelf, op momenten dat zij gebruikmaken van het vermogen om die snelheid te bereiken. Alleen komt daar, in tegenstelling met de tabaksproducenten, nog bij dat het vermogen van de verkochte wagen ruim in staat is om de maximale snelheden te overschrijden. Hoewel men zou kunnen aanvoeren dat de overheid zelf niet altijd nauwgezet met de snelheidsaanduidingen omspringt, is zonder meer duidelijk dat het aanbieden van een voertuig dat de toegelaten snelheid ruim kan overschrijden, een extra probleem voor de bestuurder kan vormen. De vraag rijst of we dan nog ver af zijn van het moment dat een autobestuurder een deel van de verantwoordelijkheid in het ongeval of in de gevolgen van het ongeval bij de autoconstructeur legt die hem een voertuig ter beschikking stelt, dat niet aangepast is aan de verkeersomgeving of dat zelfs in normale rijomstandigheden niet te beheersen is door het overtollige vermogen onder de motorkap.

■ BESLUIT

Het onderzoek van data uit 2004 bevestigt het vroegere onderzoek van het CDO: vermogen en snelheid blijven stijgen. Zelfs in de basis- of standaardversie van wagens worden al vermogens en topsnelheden aangeboden die ruim boven het werkelijk nodige liggen. Bij de 15 meest verkochte wagens ligt de gemiddelde topsnelheid op 178 km/uur en het vermogen op 68 kW. Bij de topversies is de gemiddelde topsnelheid 223 km/uur en het gemiddelde vermogen 137 kW. Op basis van deze cijfers kan men niet blijven ontkennen dat er een probleem is. De overheid mag dan wel proberen om snelheidsovertredingen in de hand te houden door handhaving of door herinrichting van de infrastructuur, zolang het vermogen en de topsnelheid van voertuigen blijven toenemen, loopt ze achter de feiten aan. Daarom moet zowel het federale als het Europese beleid deze vermogensstijging en topsnelheden dringend aanpakken.

Op Belgisch niveau dringt zich een controle (occasioneel en periodiek) van vermogen op; in de technische autocontroles moeten vermogensbanken worden voorzien. Het uptunen van het vermogen van auto's versterkt het probleem van vermogen en topsnelheid nog. Alleen doorgedreven controles kunnen paal en perk stellen aan dit — op dit moment — niet beheersbaar fenomeen.

Op Europees niveau moet de CEMT-aanbeveling worden opgenomen, moeten convenanten met de constructeurs worden gesloten of moet een Europese richtlijn verordenend optreden. Productaansprakelijkheid is een mogelijkheid om de autoconstructeurs te laten inzien dat hoge vermogens en hoge topsnelheden, nefast zijn voor de veiligheid van de weggebruikers.

Het probleem verdwijnt duidelijk niet door het te negeren. Integendeel, de evolutie van vermogen en topsnelheden van 1983 tot 2004 bewijst dat het alleen maar erger wordt.

SAMENVATTING

Het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (CDO) vergeleek het vermogen en de topsnelheid van de in 2004 dertig meest verkochte automodellen in België met cijfers van 1983 en 1999 uit een vorig onderzoek. Daaruit blijkt dat de vermogens en topsnelheden nog altijd blijven stijgen en dat zelfs in de standaardversie van wagens al vermogens en topsnelheden worden aangeboden die ruim boven het werkelijk nodige liggen. De Belgische en Europese overheid moeten dringend werk maken van meer regelgeving en controles, anders blijven ze ondanks strengere handhaving en betere inrichting van de infrastructuur steeds weer achter de feiten aan hollen. Het CDO wijst er ook op dat uptuning in België op dit moment onmogelijk gecontroleerd kan worden.

Trefwoorden: snelheid, uptuning, verkeersveiligheid, vermogen.