

Sterk door overleg



SERV

Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

***AANBEVELING VAN DE SECTORIËLE COMMISSIE
GOEDERENVERVOER OVER DE VERKEERSVEILIGHEID IN
HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG***

Brussel, 16 oktober 2001

INHOUD

1.	SITUERING EN INLEIDING	5
2.	SAMENVATTING VAN DE AANBEVELINGEN.....	7
3.	INHOUD VAN DE AANBEVELING.....	10
4.	STATUS QUAESTIONES VAN DE VERKEERSVEILIGHEID – ENKELE CIJFERS EN TRENDS.....	11
5.	HET BELEID.....	20
5.1	EUROPA	20
5.2	DE BELGISCHE OVERHEID.....	25
5.3	DE VLAAMSE OVERHEID.....	28
6.	AANBEVELINGEN, ENGAGEMENTEN EN INITIATIEVEN	31
6.1	ONTWIKKELEN VAN EEN INTEGRAAL VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID. INTEGRAAL VEILIGHEIDSMANAGEMENT IN PLAATS VAN VERSNIJPERDE AANPAK.....	31
6.2	VERKEERSVEILIGHEID IN HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG IS GEEN ZAAK VAN DE TRANSPORTSECTOR ALLEEN. OOK DE OVERHEID EN ANDERE BETROKKENEN DIENEN HUN VERANTWOORDELIJKHEID OP TE NEMEN.....	32
6.3	ER IS NOOD AAN EEN SPECIFIEK URGENTIEPLAN VOOR HET VRACHTVERVOER OM DE OBJECTIEVE EN SUBJECTIEVE ONVEILIGHEID VAN HET GOEDERENVERVOER IN HET VERKEER TE DOEN AFNEMEN....	34
6.4	ALLE MAATREGELEN VOOR HET VERBETEREN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID IN HET VRACHTVERVOER MOETEN GELDEN VOOR ALLE CATEGORIEËN VAN HET WEGVERVOER. NAAST HET GOEDERENVERVOER VOOR REKENING VAN DERDEN MOETEN OOK HET EIGEN VERVOER EN HET ZELFSTANDIG VERVOER AAN DE REGELGEVING INZAKE VERKEERSVEILIGHEID WORDEN ONDERWORPEN.....	36
6.5	NOOD AAN GRONDIGE MONITORING EN ANALYSE VAN DE ONGEVALLen. OPRICHTING VAN EEN INSTITUUT VOOR ONGEVALLenANALYSE.....	37
6.6	BEVORDEREN VAN HET GEBRUIK VAN ZICHTVERBETERINGSSYSTEMEN.....	38
6.7	BEVORDEREN VAN MAATREGELEN DIE HET VERKEERSGEDRAG EN DE VERKEERSATTITUDE BEÏNVLOEDEN : ONTWIKKELING VAN EEN SAFETY CULTURE.....	41
6.8	MAATREGELEN VOOR EEN BETERE BELADING VAN DE VOERTUIGEN NOODZAKELIJK.....	43
6.9	GROTERE FLEXIBILISERING VAN WERK- EN LEVERTIJDEN IN HET GOEDERENVERVOER EN AANVERWANTE SECTOREN.....	45
6.10	SPECIFIEKE MAATREGELEN NOODZAKELIJK VOOR DE LICHTE VRACHTWAGENS (BESTELWAGENS)..	47
6.11	TELEMATICATOEPASSINGEN EN TECHNISCHE ONTWIKKELINGEN ZOWEL IN DE VOERTUIGEN ALS BUITEN DE VOERTUIGEN, MOETEN MAXIMAAL WORDEN INGEZET EN ONDERSTEUND MET HET OOG OP EEN GROTERE VERKEERSVEILIGHEID.....	49

6.12	BIJ DE WEGENINRICHTING MOET VOLDOENDE REKENING WORDEN GEHOUDEN MET HET VRACHTVERKEER.....	50
6.13	ER IS DRINGEND NOOD AAN EEN EFFICIËNTE VERZAMELING, BUNDELING EN VERWERKING VAN VERKEERSSTATISTIEKEN.....	51
6.14	BEVORDEREN VAN DE INTERMODALITEIT, DOOR HET WEGWERKEN VAN DE KNELPUNTEN IN HET GECOMBINEERD VERVOER.	52

1. SITUERING EN INLEIDING

Bij de voorbereidende werkzaamheden en de bespreking van de engagementen in het kader van het geplande werkgelegenheidsakkoord op VESOC-niveau, werd ook de veiligheidsproblematiek in het vrachtvervoer als één van de belangrijke thema's naar voor geschoven. Er werd beslist om een oriënterende ontwerp- en discussietekst m.b.t. de veiligheidsproblematiek in het vrachtvervoer over de weg, door te schuiven naar het sectoraal overleg in de Sectoriële Commissie Goederenvervoer.

Het goederenvervoer over de weg is een essentiële schakel in onze economie en onmisbaar voor de goede werking van de interne markt. Daarnaast heeft het wegvervoer ook een grote maatschappelijke impact. Tegen de achtergrond van de enorme mobiliteitsexplosie in de laatste decennia, blijft het marktaandeel van het wegvervoer stijgen. Mede door de spectaculaire mobiliteitsgroei en het succes van het wegvervoer, ziet de sector zich geplaatst tegenover een aantal fundamentele uitdagingen. Er is eerst en vooral de openstelling van de toegang tot de interne markt en de steeds groeiende concurrentiedruk die daarvan het gevolg is. Maar er is ook de intensivering van de transportverbindingen met landen van Midden- en Oost Europa, de toepassing van nieuwe logistieke concepten (zoals just in time,...), de noodzaak van permanente aanpassing aan nieuwe ontwikkelingen op technologisch en ecologisch vlak, het mobiliteitsprobleem en de alsmaar acuter wordende problematiek van de verkeersveiligheid als rechtstreeks gevolg van de mobiliteitsgroei. Diverse indicatoren bevestigen dat het vrachtverkeer op het vlak van verkeersveiligheid bijzondere aandacht en bijkomende maatregelen vergt.

De Sectorcommissie beschouwt de verkeersveiligheidsproblematiek als een belangrijk sociaal-economisch probleem. Algemeen wordt aangenomen dat het vergroten van de verkeersveiligheid ongetwijfeld baten zal opleveren en daarmee zal bijdragen aan de maatschappelijke welvaart. Stilaan begint men het grote belang van het vergroten van de verkeersveiligheid onder ogen te zien. De ernst van de problematiek (met alle sociale en economische gevolgen voor de betrokkenen) enerzijds en de verwachte baten van een betere veiligheid anderzijds, rechtvaardigen een substantiële verhoging van de inspanningen ten aanzien van de verkeersveiligheid.

In die zin kan worden toegejuicht dat de Vlaamse regering in het recente Mobiliteitsplan Vlaanderen, inspanningen ten behoeve van een betere verkeersveiligheid in het wegtransport als prioritair beschouwt en dat hiervoor o.m. zal worden samengewerkt en overleg gepleegd met de Sectoriële Commissie Goederenvervoer.

De Commissie is immers overtuigd van het belang van structureel overleg met de betrokken sectoren, vooral met het oog op een draagvlakcreatie voor in te zetten middelen, het beter inschatten van de aandacht voor de problematiek binnen de sectoren, het verkrijgen van een beter inzicht in de visies van de sectoren met betrekking tot mogelijke maatregelen en initiatieven en om te komen tot mogelijke gezamenlijke afspraken.

De Commissie is er zich terdege van bewust dat veiligheid in de transportsector veel meer is dan de verkeersveiligheid alleen. Maar gelet op de specifieke vraag vanuit VESOC en vooral om de problematiek enigszins af te bakenen, heeft de Sectoriële Commissie Goederenvervoer beslist om in deze fase een aanbeveling over de verkeersveiligheidsproblematiek in het goederenvervoer over de weg te formuleren. Dit belet evenwel niet dat in een latere fase andere belangrijke elementen van de veiligheidsproblematiek in de transportsector het voorwerp kunnen uitmaken van verder overleg en advies ten aanzien van de Vlaamse regering.

2. SAMENVATTING VAN DE AANBEVELINGEN

Het probleem van de verkeersonveiligheid en meer in het bijzonder met betrekking tot het goederenvervoer over de weg vraagt om een pro-actieve, geïntegreerde en specifieke aanpak. Er is een kwantumsprong naar meer verkeersveiligheid nodig. Gestructureerd overleg tussen alle beleidsniveaus en met alle betrokkenen is hierbij een primaire vereiste. Het versnipperd verkeersveiligheidsbeleid moet worden omgebogen tot een geïntegreerde, multidimensionele aanpak.

Maar het probleem van de verkeersveiligheid in het goederenvervoer is geen zaak van de transportsector alleen. Het goederenvervoer mag niet gestigmatiseerd worden. Alle betrokkenen moeten hun deel bijdragen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij moet ook de overheid haar verantwoordelijkheid opnemen en dient zij een regisseursrol te vervullen. De achterstand t.o.v. onze buurlanden op het vlak van investeringen in de vervoersinfrastructuur alsook van het onderhoud ervan moet worden weggewerkt. Meer in het bijzonder moet daarbij ook de kwaliteit van de wegenwerken maximaal gewaarborgd worden. Dit is momenteel niet steeds het geval.

Infrastructurele missing links en doelgerichte aanpassingen van de bestaande infrastructuur moeten met het oog op een betere mobiliteit en veiligheid prioritair worden gerealiseerd. De aanleg van de verbinding tussen de Liefkenshoektunnel en de E17 is voor de Sectoriële Commissie in deze context één van de prioriteiten.

Het beleid ten aanzien van de verkeersveiligheid moet vorm krijgen in rollende meerjarenprogramma's, waarbij een specifieke module voor het goederenvervoer met concrete doelstellingen, maatregelen en middelen moet worden uitgewerkt. Periodieke en grondige beleidseffectenrapportages moeten zorgen voor een optimale terugkoppeling van het beleid en een betere afstemming ervan op de werkelijke noden.

Omdat concurrentievervalsing in het goederenvervoer absoluut moet worden vermeden en in het belang van de verkeersveiligheid, moeten alle maatregelen die de bedoeling hebben om de verkeersveiligheid te verbeteren zowel gelden voor het beroepsgoederenvervoer als voor het eigen vervoer en het zelfstandig vervoer.

Er moet een beleidsondersteunend instituut voor ongevalanalyse worden opgericht dat belast is met onafhankelijk en objectief onderzoek naar de oorzaken van ongevallen en met het uitwerken van normen, doelstellingen en aanbevelingen om toekomstige ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen.

De algemene invoering van zichtverbeteringssystemen op of in de vrachtwagens moet vanuit de overheid worden bevorderd. De eventuele verplichting ervan moet op Europees niveau gebeuren, waarbij de verplichting tegelijkertijd voor alle lidstaten moet van start gaan. De verkoop of installatie van zichtverbeteringssystemen moet gepaard gaan met een Europees kwaliteitsattest waarbij de garantie wordt gegeven dat de betreffende systemen de volledige dode hoek zichtbaar kunnen maken. Er moeten aangepaste opleidingen voor de gebruikers worden uitgewerkt en de andere weggebruikers moeten intensief gesensibiliseerd en geïnformeerd worden over de gevaren van de dode hoeken.

De Vlaams overheid moet initiatieven die gericht zijn op een veiliger verkeersgedrag en –attitude van vrachtwagenchauffeurs stimuleren. Meer in het bijzonder moet worden nagedacht over eventuele synergieën tussen overheid en privé sector op het vlak van opleiding. (Mede)financiering van rijssimulators en het voorzien in degelijke opleidingsterreinen zijn hierbij prioritair.

Overbelading en verkeerde belading van vrachtwagens geven aanleiding tot een grotere verkeersonveiligheid. Iedere schakel in het logistieke proces moet op het vlak van belading zijn volle verantwoordelijkheid (kunnen) opnemen. Het principe van medeverantwoordelijkheid van de verlader bij overbelading van vrachtwagens moet in de praktijk worden toegepast. De overheid moet inspanningen om vrachtwagens te voorzien van apparatuur om de beladingsgraad te meten (en dus preventief te werken) ondersteunen. Daarenboven wordt aangedrongen op de invoering van een elektronisch weegstelsel waarmee de belading van voertuigen op afstand kan worden gemeten. Gerichte sensibiliseringsacties en opleidingen over het verbeteren van de belading moeten in de rand daarvan worden uitgewerkt.

Er moet gestreefd worden naar een grotere flexibilisering van werk- en levertijden in het goederenvervoer. Maar (gebrek aan) flexibilisering is geen probleem van de transportsector alleen. Daarom moet de overheid zoeken naar instrumenten om een verruiming van werk- en levertijden, die verder gaat dan de transportsector alleen, te stimuleren en daadwerkelijk te realiseren.

Gelet op de explosieve groei van het aantal bestelwagens en de verkeersonveiligheid die daardoor wordt gegenereerd, moeten de eisen waaraan zware vrachtwagens moeten voldoen ook gelden voor de bestelwagens :

- ADR opleiding voor de chauffeurs;
- Vergunning (ook vakbekwaamheidsattest) nodig;
- Elektronische tachograaf;
- Basisopleiding en permanente opleiding;
- Snelheidsbegrenzer;
- Bestuurdersattest;
- Regels op het vlak van afstand houden tussen de voertuigen.

Telematicatoepassingen die de verkeersveiligheid bevorderen moeten maximaal worden gestimuleerd. De overheid moet enerzijds investeren in telematicatoepassingen om het verkeer op het ganse wegennet beter te beheersen en te sturen (elektronische verkeersbeheersingssystemen). Anderzijds moet het gebruik van telematica in de vrachtwagens met het oog op een grotere veiligheid meer worden aangemoedigd. De Vlaamse expansiesteun voor telematica moet ook worden verdergezet.

Er moet meer aandacht worden besteed aan de relatie tussen ruimtelijke ordening en goederenvervoer. Meer in het bijzonder is het aangewezen om bij de categorisering van de wegen specifiek rekening te houden met de functie van de wegen t.a.v het vrachtvervoer. De uitwerking van een beleidskader voor de toepassing van mobiliteitseffectenrapportages (waarvan ook het aspect veiligheid een wezenlijk onderdeel moet uitmaken) is in deze context aan te bevelen.

Het gecombineerd vervoer moet worden aangemoedigd. Er moet gestreefd worden naar een zo groot mogelijke complementariteit van de verschillende vervoersmodi. Maar eerst en vooral moeten de huidige knelpunten in het gecombineerd vervoer worden weggewerkt en moeten aan elke vervoersmodus gelijkwaardige kansen worden geboden om deze complementariteit daadwerkelijk te realiseren en te versterken.

Er zijn bijkomende inspanningen noodzakelijk om de statistische lacunes op het vlak van vrachtvervoer zo spoedig mogelijk op te vullen.

3. INHOUD VAN DE AANBEVELING

In een eerste deel wordt de evolutie en de huidige situatie van de verkeers- en de verkeersveiligheidsproblematiek geschetst aan de hand van een aantal illustratieve en indicatieve cijfergegevens.

Het tweede deel geeft een kort overzicht van het overheidsbeleid ten aanzien van de verkeersveiligheidsproblematiek, en meer in het bijzonder toegespitst op het goederenvervoer over de weg. Er wordt onderscheid gemaakt tussen Europese maatregelen en initiatieven, de Federale politiek en de beleidsmaatregelen van de Vlaamse overheid.

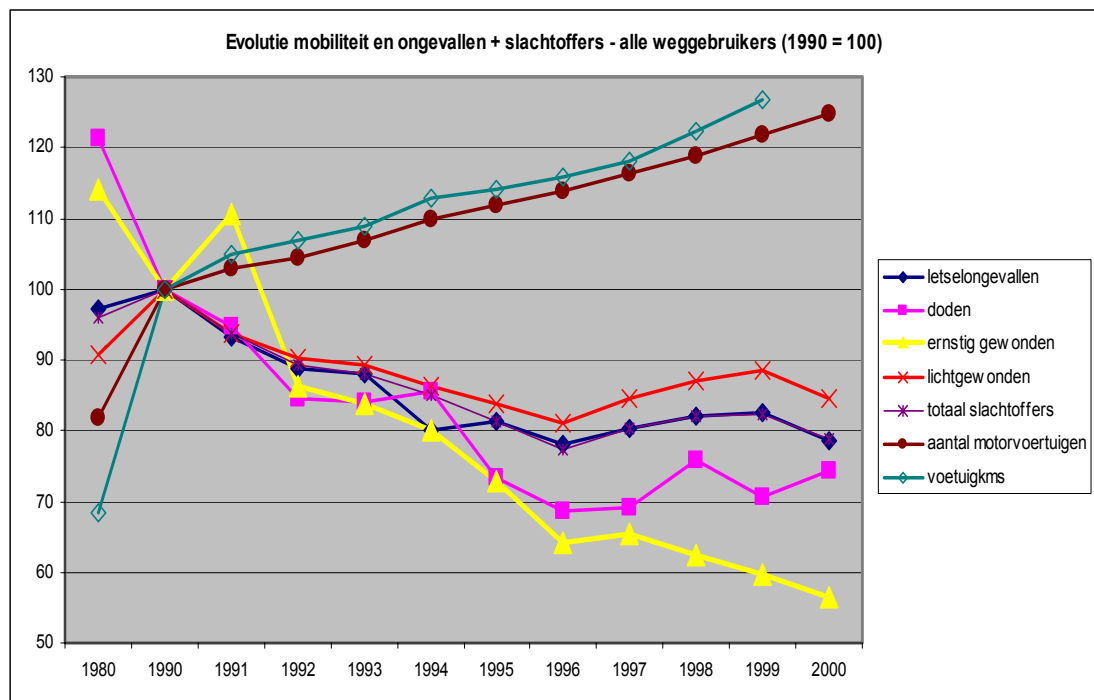
Het derde deel bevat de aanbevelingen van de Sectoriële Commissie voor een grotere veiligheid van het wegvervoer, alsook de engagementen die de sector zélf bereid is te nemen met het oog op een grotere verkeersveiligheid van het goederenvervoer en de initiatieven die momenteel reeds zijn genomen of worden gepland.

4. STATUS QUAESTIONES VAN DE VERKEERSVEILIGHEID – ENKELE CIJFERS EN TRENDS

De laatste decennia worden gekenmerkt door een ware mobiliteitsexplosie. Volgens cijfers van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en het NIS is het totaal verkeer, uitgedrukt in voertuigkilometers (zowel goederen- als personenverkeer) in België gestegen van 48 miljard voertuigkilometers in 1980 naar 90 miljard voertuigkilometers in 2000. Dit is op 20 jaar bijna een verdubbeling van het verkeer op de Belgische wegen !

Parallel hiermee is ook het voertuigenpark (in België) spectaculair gestegen; van 3,7 miljoen voertuigen in 1980 naar 5,7 miljoen in 2000. Voertuigen voor vrachtvervoer (vrachtwagens + trekkers + lichte vrachtwagens) maken in 1999 ca. 10% uit van het totale voertuigenpark en leggen ca. 15% van alle voertuigkilometers af.

Ondanks deze enorme mobiliteitsaan groei op de weg, kan de laatste 10 jaar globaal genomen een dalende trend van het aantal ongevallen, het aantal verkeersdoden en het aantal gewonden worden geregistreerd. In de onderstaande grafiek wordt deze evolutie duidelijk geïllustreerd.



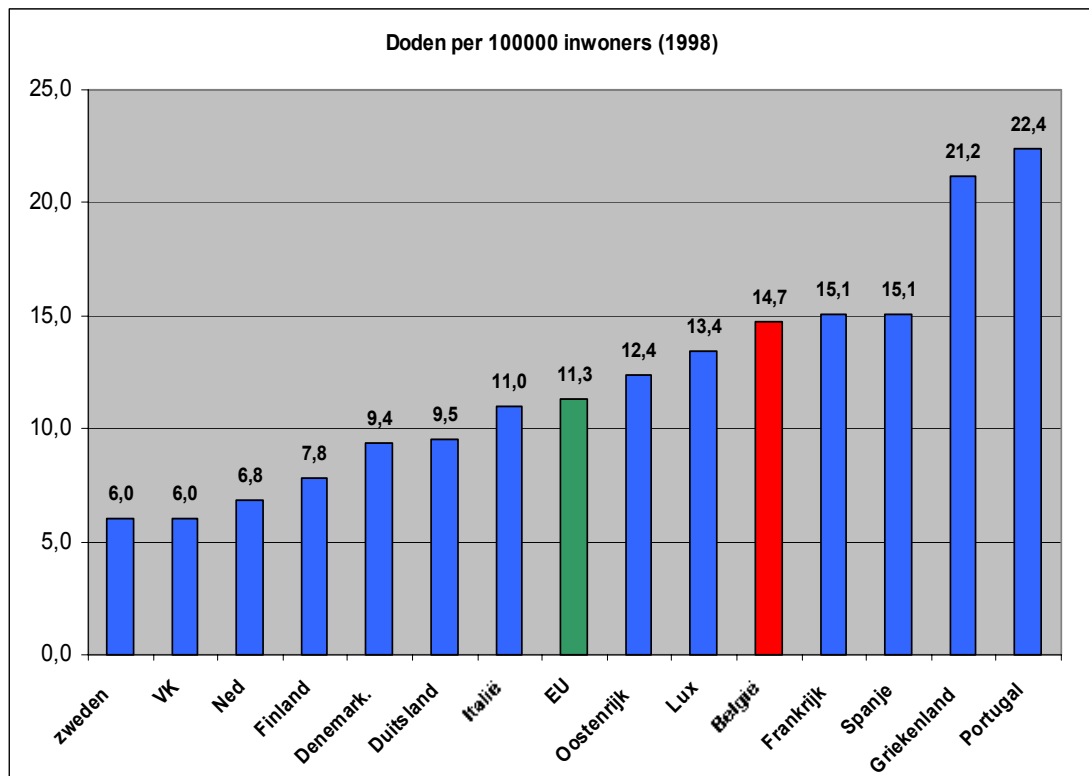
Bron : NIS + BIVV

In 2000 is er een daling van het aantal ongevallen met 5% ten opzichte van 1999 (49.065 ten opzichte van 51.601). Men telde minder ongevallen met zwaargewonden en lichtgewonden, doch belangrijk is dat meer dodelijke ongevallen werden vastgesteld : +5,2 % verkeersdoden tussen 1999 en 2000. Het aantal doden op de autosnelwegen is zelfs gestegen met 12% tegenover 1999.

Samengevat mag gesteld worden dat er na een aantal jaren van stijging (vanaf 1996) opnieuw een daling van het totaal aantal verkeersslachtoffers is ingezet. Doch deze eerder aarzende daling is echter geen reden tot optimisme, aangezien het aantal doden in absolute cijfers uitgedrukt, geen dalende trend vertoont en zelf gestegen is ten opzichte van 1999 (1470 in 2000 tegenover 1397 in 1999).

Internationale vergelijking van de verkeersonveiligheid leert ons dat België op het vlak van verkeersveiligheid duidelijk achterop hinkt. België telt in verhouding meer dodelijke slachtoffers dan het Europese gemiddelde.

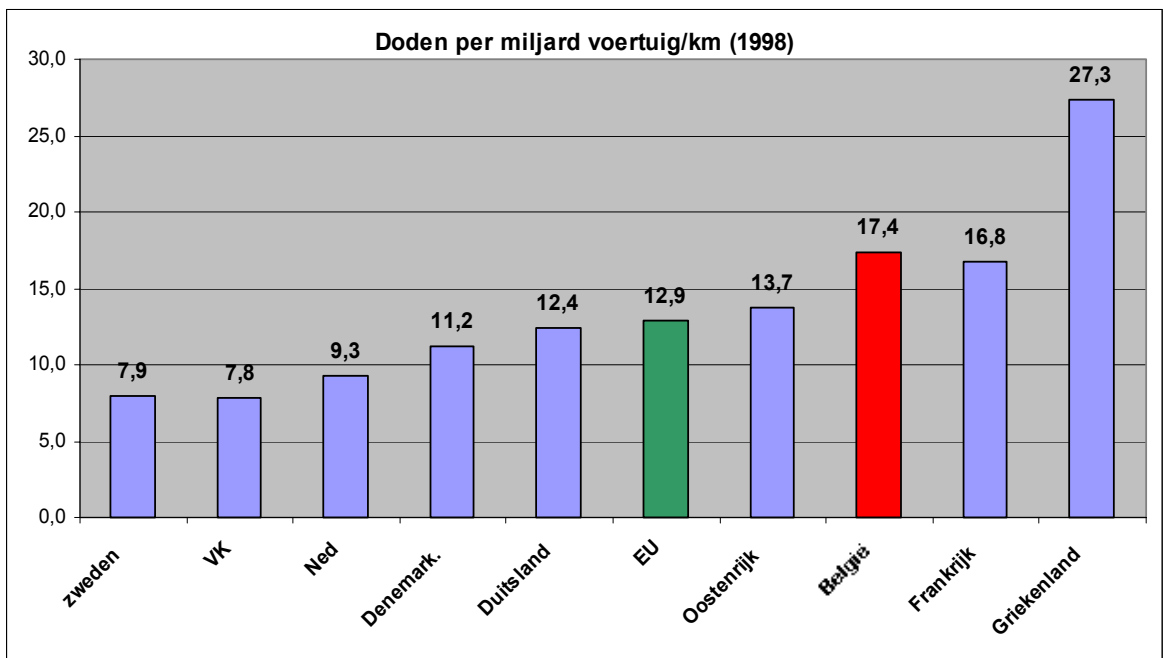
De volgende grafiek geeft het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners in 1998 aan.



Bron : BIVV

België telt meer verkeersdoden per hoofd van de bevolking dan het Europees gemiddelde. In Europa kwamen gemiddeld 113 mensen per miljoen inwoners om in een verkeersongeval, tegenover 147 in België.

Indien men het aantal doden per miljard voertuigkilometer in beschouwing neemt, is de situatie in België evenmin rooskleurig.



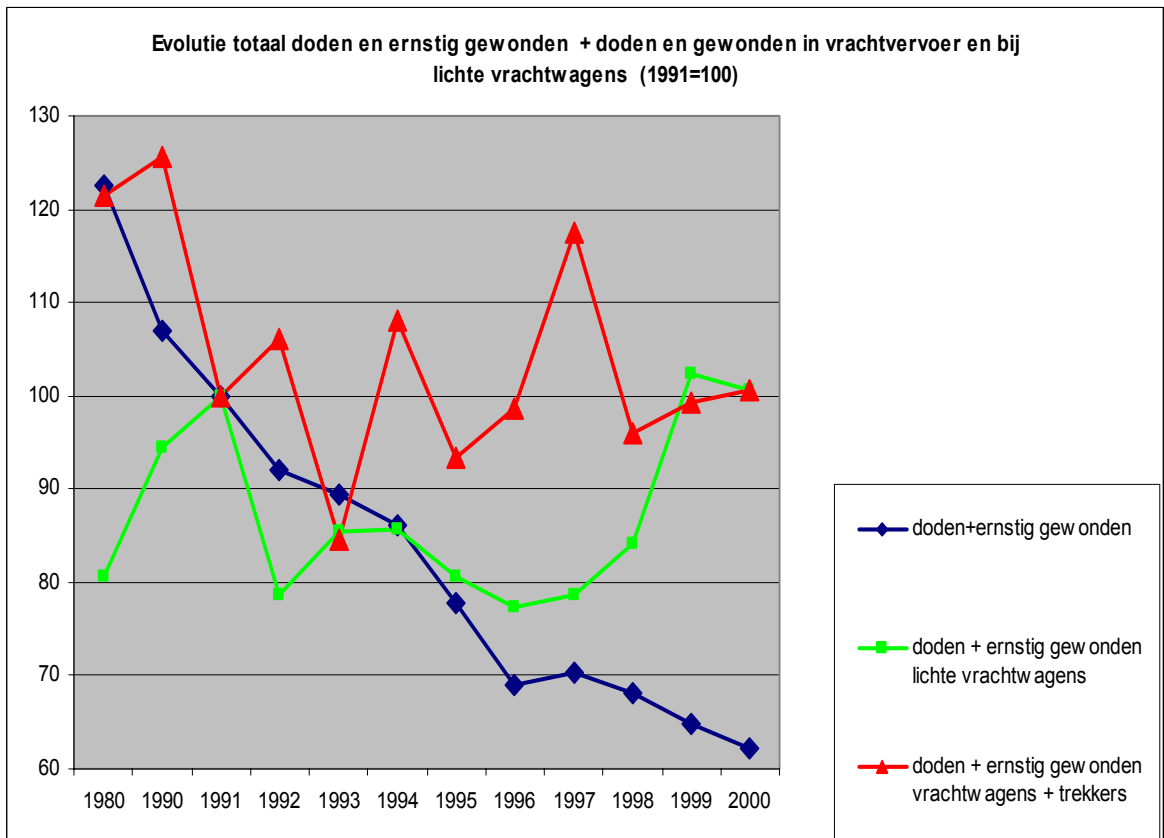
BIVV

De verhouding tussen het aantal verkeersdoden en de afgelegde voertuigkilometer wordt gezien als een indicator voor het ongevalrisico. Uit de bovenstaande grafiek kan worden afgeleid dat er gemiddeld 12,9 doden zijn per miljard voertuigkm. in Europa (1998); in België 17,4 doden per miljard voertuigkm. Met andere woorden; hier ligt de kans op een dodelijk ongeval ruim 30 % hoger dan het Europees gemiddelde.

De algemene daling van de verkeersonveiligheid moet dus enigszins genuanceerd en gerelativeerd worden.

Hoe zit het met het goederenvervoer?

Cijfers van het NIS tonen aan dat ondanks de globale daling van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden, de daling van de doden en ernstig gewonden bij de vrachtwagens+trekkers veel minder uitgesproken is. Integendeel, sinds de vrij forse daling in 1998, kan er opnieuw een stijgende trend worden vastgesteld. De verkeersveiligheid van het vrachtvervoer blijft dus een zorg.



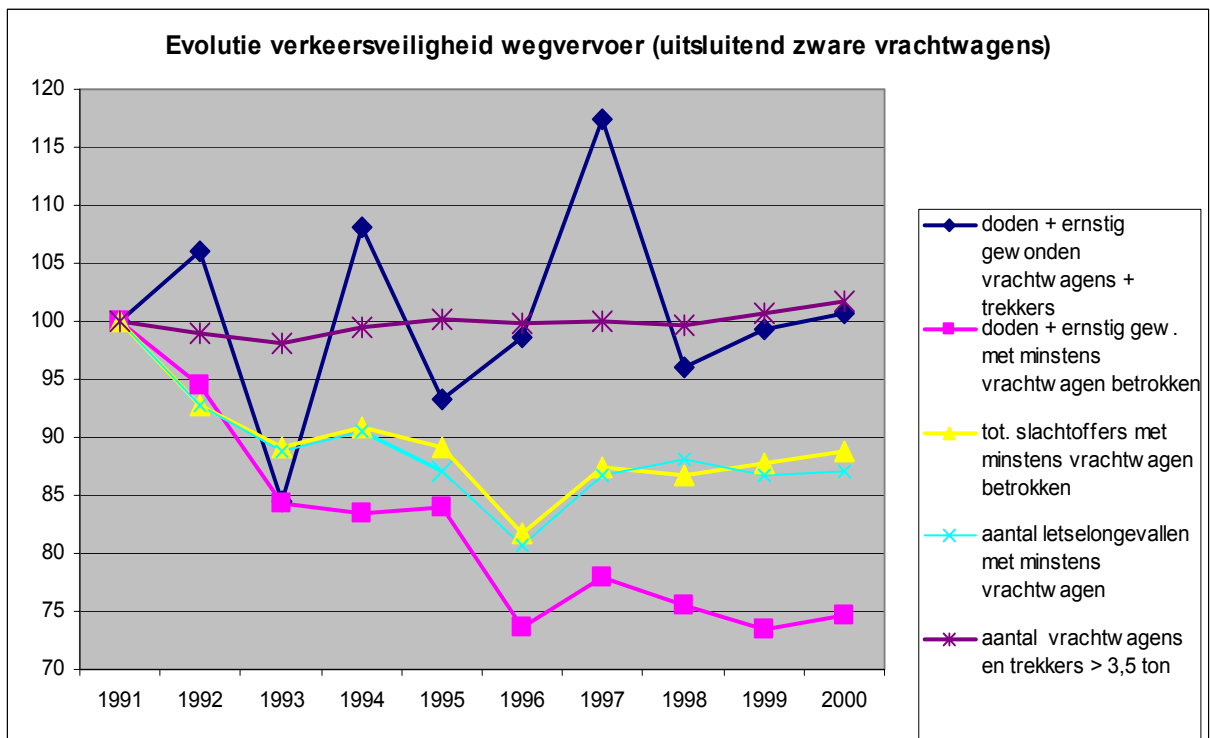
Bron : NIS + BIVV

Tussen 1997 en 1998 was het aantal doden + ernstig gewonden bij vrachtwagens gedaald van 175 naar 143. Sinds 1998 kan echter terug een constante lichte stijging worden opgetekend (150 doden +ernstig gewonden in 2000).

Een belangrijke opmerking hierbij is dat de ongevallenstatistieken vooralsnog geen onderscheid maken tussen goederenvervoer voor rekening van derden (het zogenaamde beroepsgoederenvervoer) en het vervoer dat wordt verricht voor eigen rekening.

De Sectoriële Commissie betreurt dat dit onderscheid nog niet wordt gemaakt, aangezien er steeds meer indicaties zijn dat ook het eigen vervoer een aanzienlijk aandeel heeft in de ongevallen waarin het wegvervoer is betrokken, meer in het bijzonder ook het vervoer door middel van lichte vrachtwagens en bestelwagens.

Een detailanalyse van de verkeersveiligheid bij het zwaar vrachtvervoer geeft de volgende resultaten :



BIVV

Het aantal letselgevallen waarbij minstens een zware vrachtwagen (> 3,5 ton) is betrokken is tussen '91 en 2000 gedaald van 3631 naar 3159. Na een kleine daling van het aantal ongevallen tussen '98 en '99, is er in 2000 opnieuw een stijging waar te nemen.

Het aantal dodelijke ongevallen is tussen '91 en 2000 vrij aanzienlijk gedaald. Echter in 2000 is het aantal dodelijke ongevallen met minstens een vrachtwagen betrokken, opnieuw gestegen : van 173 naar 186.

Het totaal aantal slachtoffers dat betrokken is bij letselongevallen met minstens een vrachtwagen is tussen 1991 en 2000 licht gedaald, maar kent sinds 1998 opnieuw een permanente stijging (4486 in 2000 t.o.v. 4350 in 1998).

Nog een aantal markante cijfers :

In het zwaar wegvervoer telt men in 2000 65 doden per 1000 ongevallen (in 1999 waren er 61 doden/1000 ongevallen) op het ganse wegennet.

Voor alle weggebruikers samen bedraagt de ernst van de ongevallen in 2000 30 doden per 1000 ongevallen.

In 2000 zijn vrachtwagens betrokken bij 6,4% van het totaal aantal letselongevallen, maar bij 13,9% van het totaal aantal verkeersdoden op het volledige wegennet.

Op de autosnelwegen is de impact van het vrachtverkeer nog meer uitgesproken. In 20,5% van alle letselongevallen en in 16,7 % van alle verkeersdoden op autosnelwegen is minstens een vrachtwagen betrokken.

In 18,6 % van het totaal aantal verkeersslachtoffers (doden + ernstig gewonden + licht gewonden) op de autosnelwegen is minstens een vrachtwagen betrokken. Wanneer men het volledige wegennet beschouwt is bij 6,5% van het totaal aantal slachtoffers minstens een vrachtwagen betrokken.

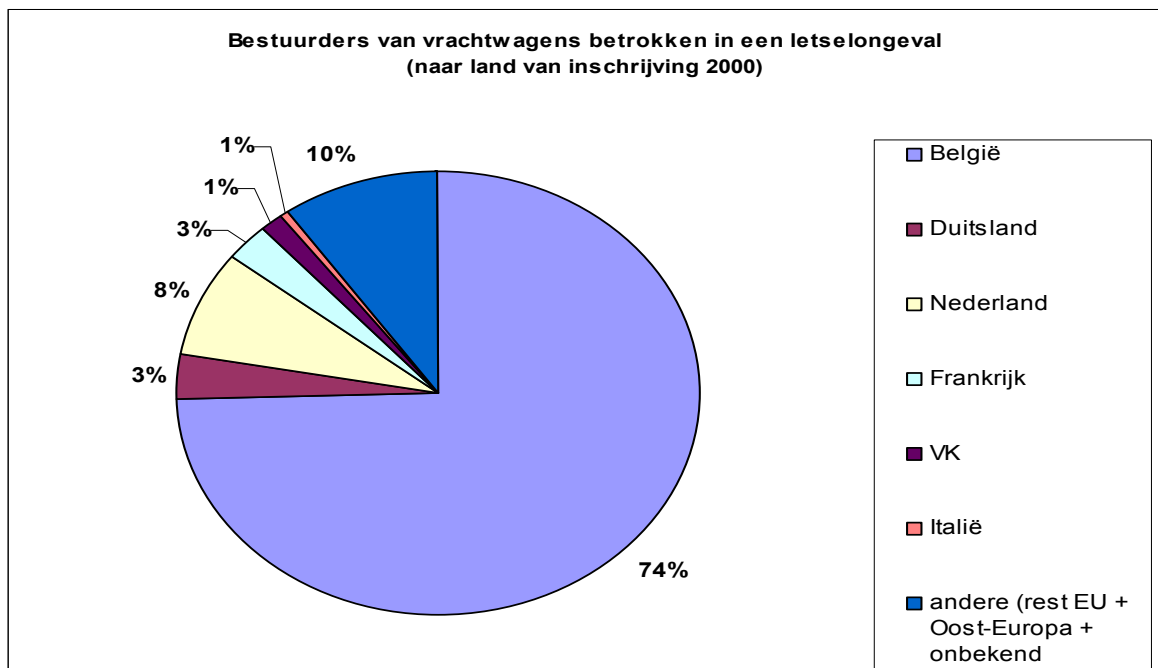
Ongevallen met vrachtwagens kennen met andere woorden een meer dodelijke en ernstige afloop dan andere soorten ongevallen, met daarbij een grotere letselimpact op de tegenpartij. Op de autosnelwegen is het aandeel van het vrachtvervoer nog meer uitgesproken.

Samenvattende gegevenstabel

	1999	2000
% ongevallen met minstens een zware vrachtwagen t.o.v het totaal aantal letselongevallen op het volledig wegennet	6,1%	6,4%
% ongevallen met minstens een zware vrachtwagen t.o.v het totaal aantal letselongevallen op de autosnelwegen	19,8%	20,5%
% dodelijke ongevallen met minstens een zware vrachtwagen t.o.v het totaal aantal letselongevallen op het volledig wegennet	13,3%	13,7%
% dodelijke ongevallen met minstens een zware vrachtwagen t.o.v het totaal aantal letselongevallen op de autosnelwegen	20,9%	28,9%
% doden waarbij minstens een vrachtwagen is betrokken t.o.v. het totaal aantal verkeersdoden op het volledig wegennet	13,8%	13,9%
% doden waarbij minstens een vrachtwagen is betrokken t.o.v. het totaal aantal verkeersdoden op de autosnelwegen	18,8%	16,7%

BIVV

Het BIVV beschikt over gegevens van de vrachtwagenbestuurders die in 2000 betrokken waren in een letselongeval, opgesplitst naar land van inschrijving van de voertuigen. Kort samengevat geeft dit de volgende resultaten.

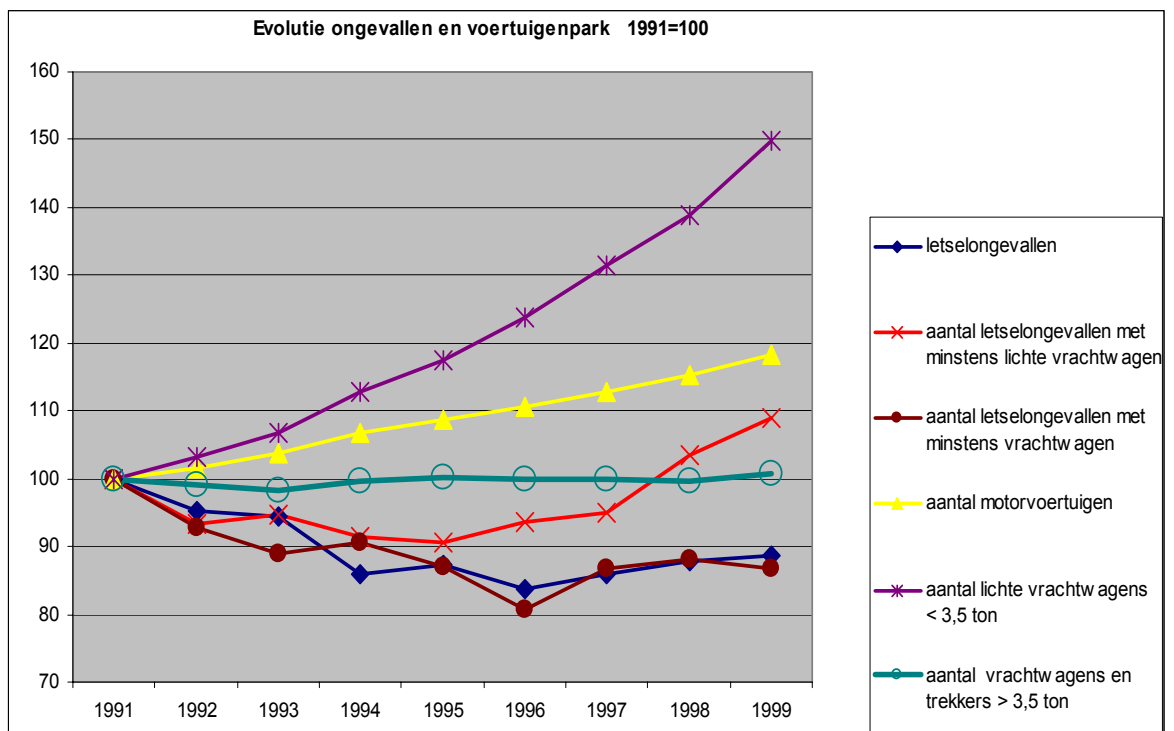


BIVV

In 74% van de ongevallen ging het om een Belgische vrachtwagen. In één vierde van de ongevallen zijn dus buitenlandse vrachtwagens (al dan niet bestuurd door buitenlandse chauffeurs) betrokken die niet in België zijn ingeschreven.

Een heel belangrijke en zorgwekkende evolutie is ook de spectaculaire toename van het aantal lichte vrachtwagens (< 3,5 ton) of bestelwagens en de enorme toename van het aantal ongevallen en slachtoffers waarbij bestelwagens betrokken zijn.

Volgende grafiek schetst de evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal motorvoertuigen.



De grafiek illustreert de enorme opgang van het aantal lichte vrachtwagens in de afgelopen 10 jaar alsook de sterke stijging van het aantal letselongevallen waarbij minstens een lichte vrachtwagen is betrokken. Terwijl het aantal letselongevallen waarbij minstens een vrachtwagen is betrokken tussen 1991 en 1999 globaal daalde met ca. 13%, steeg het aantal letselongevallen waarbij minstens een kleine vrachtwagen is betrokken in dezelfde periode met 9%.

Het aantal doden + ernstig gewonden bij lichte vrachtwagens (chauffeurs) bedraagt 3,4% van het totaal aantal doden en lichtgewonden, terwijl ze 7% van het totale voertuigenpark uitmaken. Vrachtwagens en bestelwagens samen zijn betrokken in ca. 13% van alle verkeersongevallen, maar daarbij vallen ca. 17% van het totaal aantal verkeersslachtoffers.

Met andere woorden, er is dringend nood aan een goed doordacht, duidelijk, gestructureerd en integraal mobiliteitsbeleid waarbij onder meer de verkeersonveiligheid zoveel mogelijk moet worden teruggedrongen en beperkt, temeer ook daar België ten opzichte van de andere EU lidstaten op het vlak van verkeersslachtoffers duidelijk achterop hinkt en dit tevens aanzienlijke sociale en economische kosten met zich meebrengt. Alle betrokkenen moeten hierbij op hun verantwoordelijkheid worden gewezen.

5. HET BELEID

Zowel op Europees niveau als op Federaal en Vlaams niveau zijn reeds een aantal wetgevende en andere initiatieven genomen (en worden acties voorbereid) voor de aanpak van het mobiliteitsprobleem en het verbeteren van de verkeersveiligheid in het bijzonder. Stilaan krijgt ook het goederenvervoer in deze problematiek meer aandacht. Hieronder is een bondig overzicht gegeven van een aantal recente richtinggevende overheidsinitiatieven die specifiek gericht zijn ten aanzien van het goederenvervoer over de weg. Het overzicht is niet exhaustief. Het gaat hier eerder om het aangeven van een aantal relevante maatregelen die vanuit verschillende overheidsniveaus werden genomen of worden voorbereid en die een impact beogen op de veiligheid in het wegvervoer.

5.1 Europa

Vanuit Europa is men in het kader van het liberaliseringbeleid en de toenemende mobiliteitsproblematiek (met al zijn gevolgen op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid) stilaan bewust geworden van het verkeersveiligheidsaspect in de transportsector. Het Verdrag van Maastricht bepaalt dat de verkeersveiligheid tot de bevoegdheden van de Gemeenschap behoort. In de eerste plaats gaat het vooral om technische voorschriften met betrekking tot de voertuigen, alsook om maatregelen van sociale aard. Het verkeersveiligheidsbeleid t.a.v. het vrachtvervoer is dus vrij nieuw.

Technische Bepalingen

- *Richtlijn 92/24/EEG van 31 maart 1992 betreffende snelheidsbegrenzers voor bepaalde categorieën motorvoertuigen.*

Op grond van deze richtlijn moeten bepaalde vrachtvoertuigen uitgerust zijn met een snelheidsbegrenzer. Het is de bedoeling om de maximale snelheid van zware voertuigen voor het vervoer van goederen en personen over de wegen van de EU te beperken en op die manier de verkeersveiligheid te verbeteren.

Voertuigen van de categorie M3 met een maximale toegelaten massa hoger dan 10.000 kg moeten uitgerust zijn met een begrenzer die op een maximale snelheid van 100 km/uur is ingesteld.

Voertuigen van meer dan 12 ton moeten uitgerust zijn met een begrenzer die zodanig is afgesteld dat de maximumsnelheid niet meer dan 90 km/uur kan bedragen (afgesteld op 85 km/uur).

- *Richtlijn 2001/11/EG van 14 februari 2001 over de aanpassing van de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens voert een verplichte periodieke controle in op de goede werking van de snelheidsbegrenzers*
- *Richtlijn 96/96/EEG van 20 december 1996 inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens*

Deze richtlijn bepaalt dat in iedere lidstaat, de in die staat geregistreerde motorvoertuigen en aanhangwagens, een periodieke technische controle moeten ondergaan.

- *Richtlijn 2000/30 van het Europees Parlement en de Raad van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer.*

De Richtlijn voorziet de mogelijkheid voor gerichte extra technische controles van bedrijfsvoertuigen. Het is hierbij expliciet de bedoeling op termijn de veiligheid te verbeteren. Er wordt een juridisch kader vastgelegd voor onaangekondigde technische controles aan de wegwijk van zware bedrijfsvoertuigen, dit in aanvulling van de periodieke controles zoals vastgelegd in Richtlijn 96/96/EEG.

- *Verordening 3135/98 /EG van 24 september 1998 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (digitale tachograaf)*

De tachograaf is het controleapparaat voor de rij- en rusttijden. Daarenboven wordt ook de snelheid geregistreerd. In de verordening zijn de Europese regels betreffende de digitale tachograaf vastgelegd. De verordening is tot stand gekomen omdat men van oordeel was dat de verkeersveiligheid kan worden verbeterd door automatische registratie en regelmatige controle. Bij de digitale tachograaf worden de activiteiten van de bestuurder ook in een smart card opgeslagen en is er tevens een snelheidsmeter aanwezig die o.m. de snelheid per seconde over de laatste 24 uur registreert ten behoeve van ongevalanalyse. De invoeringsdatum van de digitale tachograaf is nog niet gekend.

- *Richtlijn 91/226/EEG van 27 maart 1991 over de (opspat)afschermingsystemen bij vrachtwagens en aanhangwagens*

De bedoeling van de Richtlijn is het verhogen van de verkeersveiligheid voor bedrijfsvoertuigen van zwaardere categorieën, door deze uit te rusten met afschermingsystemen tegen opspattend water (ook zijafschermingen voor bepaalde categorieën).

- *Richtlijn 96/53/EEG van 25 juli 1996 inzake de vaststelling van de in het internationale en nationale verkeer maximaal toegestane afmetingen en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten*

De richtlijn beperkt zich tot alle voertuigen met een MTM van 3,5 ton en zwaarder, en staat bijvoorbeeld zelfs toe dat Luxemburg de toegang tot de markt slechts reguleert voor voertuigen vanaf 6 ton MTM.

Initiatieven van sociaal-economische aard

- *Richtlijn 98/76/EG van 1 oktober 1998 inzake de toegang tot het beroep van vervoerondernemer.*

Deze richtlijn verstrengt de vroegere regeling inzake toegang tot het beroep. De 3 eisen voor het verkrijgen van een vervoersvergunning zijn: kredietwaardigheidseis (is verhoogd t.o.v. de vroegere regeling), de eis van vakbekwaamheid (nieuw is de verplichting van een aanvullend examen voor diegenen met buitenlandse vakdiploma's) en de betrouwbaarheidseis (nieuw is o.m het vervallen van de betrouwbaarheid bij overtredingen van de wettelijke regels inzake milieubescherming). Iedere vijf jaar moet nu worden vastgesteld of de ondernemer nog aan de drie eisen voor de toegang tot het beroep voldoet.

- *Beslissing Europese Transportraad (van december 2000) over de arbeidstijden voor mobiel personeel in het wegvervoer.*

Belangrijke bepalingen van de beslissing van de Transportraad : een werkweek van max. 48 uur voor de chauffeurs in loondienst (60 uur in uitzonderlijke omstandigheden, maar gemiddelde over 4 maanden moet 48 uur zijn), beperking van de nachtarbeid tot 8 uur, laad- en lostijden in de arbeidstijd inbegrepen.

Belangrijk is dat zelfstandige chauffeurs voor een periode van 5 jaar zouden worden uitgezonderd.

De beslissing werd gevolgd door een Standpunt van de Raad, met het oog op de aanneming van een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de arbeidstijd in het wegvervoer. Het standpunt bepaalt dat de voorwaarden waaronder het zelfstandig vervoer ook aan de richtlijn onderworpen worden, vastgesteld zullen worden op basis van een nadere analyse over de gevolgen van de uitzondering. De analyse moet uiterlijk 5 jaar na de inwerkingtreding van de Richtlijn worden ingediend.

Let wel, het gaat hier nog om een ontwerpfase, de beslissing werd nog niet in definitieve wetgeving gegoten.

- *Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de opleiding van beroepschauffeur voor goederen- en personenvervoer over de weg (mei 2001).*

Het voorstel voert een algemene verplichting voor het volgen van een beroepsopleiding in. Er wordt onderscheid gemaakt tussen basisopleiding en bijscholing. Iedere chauffeur zal om de 5 jaar een bijscholing moeten volgen. Personen die als chauffeur aan het werk zijn op het ogenblik van de inwerkingtreding van de richtlijn, worden vrijgesteld van de basisopleiding, maar zullen wel de bijscholing moeten volgen.

ADR

- *Richtlijn 94/55/EG van 21 november 1994*

Deze richtlijn breidt de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR) uit tot het nationale binnenlandse vervoer.

- *Richtlijn 95/50/EG van 6 oktober 1995*

Deze richtlijn regelt uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg. Uit een verslag van de Europese Commissie blijkt dat in België het controlegemiddelde (in 1997 en 1998) 1 op 2000 ritten is. In vergelijking met de andere lidstaten is dit vrij laag.

Op het vlak van inbreuken scoort België dan weer hoog, met een inbreukpercentage van 40% (samen met Nederland Oostenrijk en Finland).

- *Richtlijn 96/35/EG van 3 juni 1996 inzake veiligheidsadviseurs*

De richtlijn verplicht alle ondernemingen die ADR vervoer doen, één of meer veiligheidsadviseurs aan te stellen die een bepaalde opleiding hebben genoten en die moeten toezien op de naleving van de voorschriften.

Algemeen

- *Mededeling van de Europese Commissie van 1997: Een grotere verkeersveiligheid in de EU - programma voor verkeersveiligheid 1997–2001*

Belangrijkste elementen van dit tweede veiligheidsprogramma zijn : een aanbeveling voor de toepassing van kosten/baten – onderzoek i.v.m. maatregelen voor verkeersveiligheid, voorstel tot oprichten van een geïntegreerd informatiesysteem voor de EU (zie CARE), ondersteuning van maatregelen ter voorkoming van ongevallen, met de focus op de menselijke factor (vermoeidheid, rijden onder invloed,...), ondersteuning van technologische toepassingen om de veiligheid te verhogen en een veiliger rijgedrag te waarborgen (bijv. telematica, botsbestendigheid,...).

- *Mededeling van de Europese Commissie van 17 maart 2000 over de prioriteiten op het gebied van de verkeersveiligheid in de EU.*

De mededeling bevat een voortgangsrapport over het actieprogramma 1997 – 2001, maar gaat ook verder dan het actieprogramma. Er worden nieuwe prioriteiten, voorstellen voor maatregelen en aanbevelingen geformuleerd, bijv. m.b.t. toegestane alcoholgehalte, snelheidsbegrenzers voor lichte bedrijfsvoertuigen, ontwerpen van wegen met minder gevaarlijke infrastructuur,...

- *Mededeling van de Europese Commissie van 21 juni 2000 aan het Europees Parlement en de Raad : Op weg naar een veiliger, concurrerender, hoogwaardig wegvervoer in de Gemeenschap.*

In de mededeling wordt o.a. aangedrongen op een nieuwe regeling voor de organisatie van de arbeidstijd van het rijdend personeel, een verordening waarbij de lidstaten verplicht worden tot afgifte van een bestuurdersverklaring voor iedere chauffeur van een voertuig met communautaire vergunning (met het oog op de controle van de arbeidsvoorwaarden), de invoering van de elektronische tachograaf en een verplichte basisopleiding voor alle beroepschauffeurs.

- *Uitbouw van een ongevallendatabank CARE, aan de hand waarvan de Europese Commissie vergelijkend onderzoek kan doen naar de omstandigheden waarin ongevallen in de EU zich voordoen. CARE zorgt ook voor een betere verspreiding van gegevens en eventuele oplossingen.*
- *Witboek van de Europese Commissie over de Europese transportpolitiek tot 2020 (12 september 2001)*

Het Witboek bevat de visie en de krachtlijnen voor het toekomstig transportbeleid van de EU. Er is ook een hoofdstuk over de verkeersveiligheid opgenomen en er worden ambitieuze doelstellingen geformuleerd : de EU moet streven naar een halvering van het aantal verkeersdoden (op de weg) binnen de 10 jaar. Hiervoor zullen initiatieven worden genomen op 2 niveaus : enerzijds een harmonisatie van de boetes, controles en signalisaties, anderzijds het stimuleren van nieuwe technologieën om de veiligheid te verbeteren.

5.2 De Belgische overheid

Op het vlak van verkeersveiligheid - en in het bijzonder ook t.a.v. het vrachtvervoer - zijn er op federaal niveau het laatste decennium eerder weinig concrete initiatieven genomen. De verkeersveiligheid was geen topprioriteit maar sinds een aantal jaren is de focus van het beleid stilaan ook gelegd op de veiligheidsproblematiek, vooral als gevolg van de aanhoudende slechte resultaten op het vlak van verkeersveiligheid ten opzichte de meeste andere Europese landen.

- *Op het vlak van verkeerswetgeving in het verleden kunnen worden genoteerd : beperking van rijsnelheden binnen de bebouwde kom, verplichting veiligheidsgordel, voorwaarden voor het behalen van het rijbewijs,...*
- *Verplichting tot de installatie van zijafschermingen voor een betere veiligheid voor nieuwe vrachtauto's, opleggers en aanhangwagens (artikel 55 §§ 2 tot 4 van het K.B.15/3/1968, zoals gewijzigd door o.a. het K.B. van 19/6/1989, ter uitvoering van richtlijn 89/297 EG van 13 april 1989).*

Deze afschermingen hebben de bedoeling om te voorkomen dat aangereden verkeersdeelnemers (bijv. fietsers) onder de wielen van de vrachtwagen terechtkomen en overreden worden

- *Akkoord van 14 september 2000 tussen de federale regering en de sociale partners om nieuwe vooruitzichten te geven aan de sector van het wegvervoer.*

Op 14 september 2000 werd een akkoord ondertekend tussen de federale regering en de werkgevers- en werknemersorganisaties. Dit akkoord bevat een aantal engagementen om belangrijke pijnpunten in de sector van het goederenvervoer aan te pakken. Het akkoord heeft ondertussen geleid tot een aantal concrete initiatieven die rechtstreeks of onrechtstreeks ook een weerslag hebben op de verkeersveiligheid en op het verbeteren ervan. Een rechtstreeks uitvloeisel van het 'septemberakkoord' is :

- *Goedkeuring door de Ministerraad (4 mei 2001) van het voorontwerp van een wet over de medeverantwoordelijkheid.*

Hierdoor zullen alle betrokken partijen van een goederentransport (van opdrachtgevers, tot beladers en bestuurders) verantwoordelijk kunnen geacht worden indien er iets fout loopt met dit transport en wanneer niet alle nodige licenties en attesten in orde blijken te zijn. De rechtbank zal oordelen over wie precies verantwoordelijk is. De sociale partners krijgen ook de mogelijkheid om het controlebeleid actief op te volgen. Op die manier wordt niet enkel de bestuurder in de slachtofferrol geduwd, en kan zowel oneerlijke concurrentie binnen het wegvervoer als druk vanuit de opdrachtgevers enigszins worden vermeden.

Uiteraard bevat het 'septemberakkoord' nog tal van maatregelen en engagements t.b.v. de transportsector, zoals o.m. waarborgen van loyale concurrentie, verbetering van de organisatie van de controles, nieuw systeem voor de betaling van de verkeersbelasting, In deze context is het echter de bedoeling vooral te focussen op het aspect verkeersveiligheid.

- *Akkoord tussen de Ministers van Mobiliteit en Ambtenarenzaken (4 juli 2001) over de uitrusting van voertuigen die eigendom zijn van de federale staat, met spiegels of camera's die het gevaar van de dode hoek moeten uitschakelen.*

Er worden stappen ondernomen om de huidige vrachtwagenvloot uit te rusten met spiegels of camera's die de dode hoek uitschakelen. In de toekomst zullen de diensten van de federale ministeries uitgenodigd worden zich systematisch tot het federaal aankoopbureau te wenden voor de bestelling van vrachtwagens.

Het lastenboek werd aangepast om zichtverbeteringssystemen te kunnen integreren.

- *KB van 19 juli 2000 inzake de onmiddellijk inning van boetes*

Met het KB wordt ernaar gestreefd om geldboetes onmiddellijk te kunnen innen en om de boetes in verhouding te stellen tot de ernst van de overtredingen. Het betreft inbreuken op de tachograaf, de rij- en rusttijden, de vervoervergunningen en de vrachtbrieven.

- *Goedkeuring door de Ministerraad (20 juli 2000) van het voorontwerp van het federaal Verkeersveiligheidsplan (behalve het puntenrijbewijs en het dagboetesysteem)*

Er worden weinig specifieke maatregelen voorzien op het vlak van de verkeersveiligheid voor het vrachtvervoer, behalve wat de 'dode hoek' betreft. Het voorontwerp somt enerzijds een aantal preventieve maatregelen op die verder moeten onderzocht worden : aanbrengen van gordels in alle vrachtauto's en het gebruik ervan bevorderen, invoering van dodehoekspiegels of camera's, aanbrengen van zijafscherming op vrachtauto's, installeren van een black box in alle vrachtauto's, maximale snelheidsbegrenzer in lichte vrachtauto's, betere opleiding van de bestuurders,...

Anderzijds worden een aantal repressieve maatregelen opgesomd zoals meer controle van rij- en rusttijden, toezicht op het afstand houden tussen zware voertuigen, controle op overbelading, controle op de snelheidsbegrenzers, organiseren van mobiele technische controles langs de weg.

Daarnaast wordt gepleit voor het opstellen van een betrouwbare databank voor verkeersongevallengegevens. Deze databank moet toelaten nauwkeurige ongevallanalyses uit te voeren en effecten van mogelijke maatregelen te meten.

– *Federale beleidsverklaring van 9 oktober 2001*

Eén van de speerpunten van de recente beleidsverklaring is het verbeteren van de verkeersveiligheid. De regering wil komen tot een nieuw verkeersreglement, waarbij het doel is om binnen een periode van 5 jaar het aantal verkeersslachtoffers te doen verminderen met 33%. Eén van de voorziene maatregelen is de invoering van de dodehoekspiegel.

– *Organisatie van een Staten-Generaal van de verkeersveiligheid*

Op voorstel van de federale Minister van Mobiliteit en Vervoer wordt een Staten-Generaal georganiseerd (aan de gewesten werd gevraagd om ook deel te nemen) om de Belgische Staat geleidelijk te betrekken bij een strategie voor het vaststellen van streefcijfers voor de vermindering van het aantal doden en gewonden in het verkeer.

5.3 De Vlaamse overheid

Vanuit Vlaanderen zijn in het verleden reeds een aanzienlijk aantal infrastructurele en andere maatregelen genomen met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze initiatieven hebben uiteraard elk hun verdienste, maar tot op heden is men er eigenlijk nog niet in geslaagd de achterstand op het vlak van verkeersveiligheid ten opzichte van het gros van de andere EU lidstaten volledig weg te werken. Van het nieuwe (ontwerp) Vlaams Mobiliteitsplan wordt verwacht hiervoor een aantal adequate oplossingen aan te reiken.

– *In de voorbije jaren zijn reeds een aantal fundamentele inspanningen geleverd met de bedoeling om de verkeersveiligheid te verhogen.*

- Herinrichten van talrijke doortochten (ca. 25 per jaar);
- Aanpak van zwarte punten, waar zich in verhouding tot andere locaties meer en zwaardere ongevallen voordoen (ca. 20 per jaar);
- Extra aandacht voor het aanleggen van nieuwe en veiliger fietsvoorzieningen;
- Uitbouw van een netwerk van onbewaakte camera's;
- Uitvoering van het FAST project op de autosnelwegen;
- Uitbouw mobiliteitsconvenanten, waarbij vanuit het Vlaamse Gewest t.a.v. de gemeenten grote inspanningen werden gedaan voor een betere planmatige aanpak en van een meer samenhangend lokaal verkeers- en verkeersveiligheidsbeleid dat efficiënter afgestemd is op de gewestelijke inspanningen.

– *Inhaalverbod voor vrachtwagens op sommige plaatsen en tijdstippen*

In december 1997 werd bij wijze van experiment een inhaalverbod voor vrachtwagens op 4 verschillende plaatsen ingesteld. Uit een evaluatie van dit project is gebleken dat het aantal ongevallen met vrachtwagens op die locaties gedaald is. Sinds begin dit jaar werd dit inhaalverbod voor vrachtwagens (enkel tijdens de spitsuren van 7 tot 10 uur en van 16 tot 19 uur) uitgebreid naar 4 andere locaties.

– *Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (juni 2001)*

Het plan bevat omvat een enorme inventaris van 225 beleidsvoorstellen om de mobiliteit te beheersen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

De strategie maakt onderscheid tussen de korte (tot 2005) en middellange termijn (tot 2010). Op korte termijn wordt het accent gelegd op "verkeershandhaving en gedragsverandering" naast bijkomende en efficiëntere inspanningen voor verkeersveilige inrichtingen. Daarvoor is verhoging van de middelen voor verkeersveiligheid op gewestelijk niveau vereist.

Op middellange termijn worden bijkomende effecten verwacht van technologische wijzigingen en kwalitatieve en kwantitatieve normstelling. Een pakket van 10 dragende maatregelen wordt voorgesteld.

Een aantal maatregelen hebben meer specifiek betrekking op de verkeersveiligheid van het goederenvervoer over de weg :

- Veiligheidsbevorderende maatregelen systematisch op de ICMIT plaatsen;
- Bieden van faciliteiten om overbelading te controleren en interne controlemogelijkheden te optimaliseren;
- Uitbreiding van inhaalverboden;
- Gerichtere inplanting van bedrijventerreinen;
- Selectievere toegang tot verblijfsgebieden voor vrachtvervoer (dus minder vrachtvervoer in bebouwde kommen en op gemeentewegen);
- Investeren in infrastructurele missing links.
- Afspraken met de transportsector (Sectoriële Commissie Goederenvervoer) over zichtverbeterende systemen en voor de introductie van een veiligheidscultuur in de bedrijven.

6. AANBEVELINGEN, ENGAGEMENTEN EN INITIATIEVEN

6.1 *Ontwikkelen van een integraal verkeersveiligheidsbeleid. Integraal veiligheidsmanagement in plaats van versnipperde aanpak.*

Momenteel zijn het verkeersbeleid, de mogelijkheden om het verkeersveiligheidsprobleem aan te pakken en de bevoegdheden voor het opleggen en het uitwerken van maatregelen voor een betere verkeersveiligheid erg versnipperd. Dit bemoeilijkt een éénvormige, geïntegreerde, gezamenlijke en bijgevolg adequate aanpak van de veiligheidsproblematiek.

Technische voorschriften m.b.t. de voertuigen en sociale voorschriften (bijvoorbeeld m.b.t. de rij- en rusttijden) worden door de Europese Unie opgelegd.

De algemene reglementering (wegcode, rijbewijs, technische normen,...), de wegcontrole, het strafrechtelijk beleid inzake verkeer, de politionele aspecten, zijn een federale bevoegdheid. Deze materies zijn dan nog eens verdeeld over verschillende departementen. Ook het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid valt onder de federale bevoegdheid.

De gewesten zijn dan weer bevoegd voor alles wat met verkeersinfrastructuur en met de ruimtelijke ordening te maken heeft. Ook het onderwijs is een regionale bevoegdheid.

Alle overheden moeten gezamenlijk, en eventueel in samenwerking met private partijen en maatschappelijke organisaties, een optimale inspanning leveren met het oog op een grondige aanpak van het verkeersveiligheidsprobleem. Om dit te realiseren zal de gezamenlijke inzet van een gans pallet van diverse maatregelen vereist zijn, die zowel gericht zijn op gedragsbeïnvloeding, infrastructuur, ruimtelijke ordening als technologie. Er moeten duidelijke doelstellingen worden geformuleerd.

De moeilijkheden in het wegvervoer vragen om een pro-actieve globale aanpak. Versnippering is hier uit de boze.

Er moet bij voorkeur geïntegreerd gewerkt worden in de diepte tussen de diverse besturen op het federale, het Vlaamse, het provinciale en het gemeentelijke niveau.

Daarnaast moet ook geïntegreerd gewerkt worden in de breedte, waarbij verschillende actiedomeinen en stakeholders van uiteenlopende sociaal-economische invalshoeken moeten worden betrokken. Alle betrokkenen moeten het beleid mee vorm kunnen geven. Daarvoor is een gestructureerd en grondig overleg noodzakelijk.

6.2 Verkeersveiligheid in het goederenvervoer over de weg is geen zaak van de transportsector alleen. Ook de overheid en andere betrokkenen dienen hun verantwoordelijkheid op te nemen

Op het ogenblik dat iemand gaat deelnemen aan het verkeer zijn er reeds tal van beslissingen buiten de verkeersdeelnemer om genomen die zijn veiligheid rechtstreeks of onrechtstreeks beïnvloeden. Diegenen die deze beslissingen hebben genomen zijn bijgevolg even (mede)verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid als de verkeersdeelnemer zelf.

Zo is bijvoorbeeld de beslissing over de locatie van een gebouw, een weg, een industrieterrein, een woonzone, enz. van invloed op routekeuzes, vervoermiddelenkeuze en verkeersveiligheid.

Ook de wegbeheerders die beslissingen nemen over het verkeerssysteem beïnvloeden de verkeersveiligheid (welke eisen worden gesteld aan de aanleg, inrichting en onderhoud van wegen, welke verkeerstechnische voorzieningen, enz.). De voertuigindustrie heeft eveneens een impact op de verkeersveiligheid, evenals de verladers in het algemeen.

En uiteraard zijn er ook de verkeersdeelnemers zelf die via hun rijgedrag en vaardigheden de verkeersveiligheid beïnvloeden.

Met andere woorden, verkeersveiligheid is een multidimensioneel probleem dat een multidimensionele oplossing vergt. Streven naar duurzame veiligheid betekent ook dat alle betrokkenen hun deel moeten bijdragen om een kwantumsprong in de verkeersveiligheid te realiseren.

De overheid dient hierbij een centrale- en regisseursrol te vervullen, maar het is belangrijk aan te stippen dat naast de overheid, die een sturende rol heeft in het bevorderen van de verkeersveiligheid, ook de ondernemingen en de burgers een deel van de verantwoordelijkheid moeten dragen.

De Vlaamse overheid mag de kosten voor een betere kwaliteit van infrastructuur ten aanzien van veiligheid niet uit de weg gaan.

Het is genoeg bekend dat Vlaanderen, ten aanzien van de buurlanden achterop hinkt op het vlak van investeringen in de vervoersinfrastructuur, evenals voor het wegenonderhoud. Ondanks de pogingen om deze achterstand in te lopen blijven de inspanningen onvoldoende (ca. 1,4% van het BBP in 2000 t.o.v. gemiddeld 2,4% bij de andere EU partners¹). De Commissie wenst erop te wijzen dat ondermaatse investeringen in vervoersinfrastructuur en het onderhoud ervan nefaste gevolgen kunnen hebben voor de veiligheid van de weggebruikers.

Daarnaast valt op te merken dat de plaatsen waar wegenwerken toch gebeuren, de kwaliteit ervan soms te wensen over laat (vb. E 40 tussen Affligem en Aalst richting Gent: slecht wegdek, moet na enkele weken al opnieuw aangelegd worden; aanleg van rotondes door gewest of gemeente zonder dat rekening werd gehouden met draaicirkels voor vrachtwagens, en waarbij op een gevaarlijke manier zwakke en andere weggebruikers verplicht worden om dezelfde ruimte gelijktijdig te delen).

De overheid is ook mee verantwoordelijk voor het (on)veiligheidsgevoel, onder meer van de zwakke weggebruikers. De massale aanleg van gekleurde fietsstroken bijvoorbeeld verschaft de gebruikers een vals veiligheidsgevoel, aangezien aan deze stroken geen regelgevende bepalingen zijn verbonden die de fietsstroken exclusief toewijzen aan de fietsers.

Tenslotte wordt aangedrongen op een prioritaire realisatie van de broodnodige infrastructurale missing links.

Ook in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt de noodzaak van de aanleg van een aantal ontbrekende infrastructuurschakels erkend. Het gaat hier o.m. om de aanleg van de Oosterweelverbinding, de aanleg van de A102 (Merksem R1 tot Wommelgem A13), het omvormen van de A12 Antwerpen–Roosendaal tot autosnelweg, omvorming van de N49 Westkapelle–Zelzate tot autosnelweg, enz. De verbinding van de Liefkenshoek tunnel met de E17 is niet als missing link opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar is evenzeer van groot sociaal – economisch belang.

¹ Bron : Opzoekingscentrum voor de wegenbouw

De aanleg van deze missing links zal een positieve impact hebben op zowel de bereikbaarheid, de leefbaarheid als de veiligheid.

De aanleg van de missing links alsook een doelgerichte aanpassing van de bestaande infrastructuur (bijv. bijkomende rijstroken, doelgroepstroken, toeritdosering, doeltreffende rotondes,...) moeten o.m toelaten bestemmingsverkeer en doorgangsverkeer beter te scheiden en een betere verkeersdoorstroming te realiseren. Ongetwijfeld zullen dergelijke maatregelen ook de verkeersveiligheid positief beïnvloeden.

6.3 *Er is nood aan een specifiek urgentieplan voor het vrachtvervoer om de objectieve en subjectieve onveiligheid van het goederenvervoer in het verkeer te doen afnemen.*

De Sectoriële Commissie is zich bewust van het verkeersveiligheidsprobleem in het wegvervoer en de relatief grote impact van de ongevallen waarbij vrachtwagens zijn betrokken op de ernst van de letsels. De statistieken tonen aan dat het aantal slachtoffers in ongevallen waarbij vrachtwagens zijn betrokken (meer in het bijzonder het aantal doden) de laatste jaren eerder een stagnatie vertoont en zelf opnieuw licht stijgt. Er is dan ook nood aan een gericht programma om de onveiligheid in het vrachtvervoer fundamenteel te doen afnemen.

Ook omwille van de grote versnippering in de aanpak van de verkeersonveiligheid, en door de relatief geringe aandacht vanwege de overheid voor het verkeersveiligheidsprobleem in het vrachtvervoer (tot op heden zijn er bijvoorbeeld heel weinig voorlichtingscampagnes geweest over de veiligheid in het vrachtvervoer), is een specifiek actieprogramma voor het vrachtvervoer noodzakelijk. De eigen karakteristieken en de geëigende verkeersveiligheidsproblemen van het wegvervoer vereisen een geëigende en specifieke aanpak.

Er moet een meerjarenprogramma voor de verkeersveiligheid worden opgesteld, met een afzonderlijke module voor het vrachtvervoer waarin de specifieke doelstellingen, maatregelen en middelen ten aanzien van het vrachtvervoer zijn opgenomen voor een vooraf vastgestelde periode. Periodieke beleidseffectenrapportages (BER) moeten zorgen voor een optimale feedback van de gerealiseerde doelstellingen en initiatieven.

Als voorbeeld van een geïntegreerde aanpak kan worden verwezen naar het Nederlandse Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) 2001–2020. Dit logisch opgebouwd meerjarenplan verschaft een kader voor het vervoerbeleid tot 2020. Belangrijk is dat vlak na het uitkomen van het beleidsvoornemen van het NVVP, de zogenaamde “gespreksagenda goederenvervoer” is uitgebracht. Dit is een aanvullend document met de nadere uitwerking van het goederenvervoerbeleid uit het NVVP.

Een specifieke maatregel zou bijvoorbeeld kunnen zijn het ontwikkelen van een doeltreffend en slagvaardig opsporingsbeleid t.a.v. de vrachtvoertuigen die niet geschouwd zijn of die zonder verzekering rijden.

Het wegvervoer mag evenwel niet gestigmatiseerd worden! Heel wat vervoerders besteden wél aandacht aan de veiligheid van hun beroep en ondernemen belangrijke inspanningen op dat vlak. Daarom moet evenzeer aandacht worden besteed aan de problematiek van de passieve onveiligheid en het onveiligheidsgevoel. De subjectieve en passieve onveiligheid moet zoveel mogelijk geobjectiveerd worden en moet de verantwoordelijkheid zijn van alle weggebruikers; ook de zwakke weggebruiker moet hier zijn verantwoordelijkheid opnemen. Ook daarvoor kan een meerjarenprogramma, gekoppeld aan een duidelijke en grondige beleidseffectenrapportage een belangrijke bijdrage leveren. Het voeren van een imagocampagne kan hierbij ondersteunend werken.

De transportsector zelf neemt eveneens zijn verantwoordelijkheid en ontplooit diverse initiatieven die erop gericht zijn een betere verkeersveiligheid te realiseren. Eén ervan is het *Veiligheidscharter van de vrachtwagenchauffeurs*.

Met dit charter willen de beroepsorganisaties voor het wegtransport onderstrepen dat verkeersveiligheid ook voor hen een topprioriteit is.

Het bestaat uit twee luiken : eentje voor de transportondernemer waarbij het de bedoeling is om chauffeurs alle middelen te verschaffen om veilig te rijden, en eentje voor de chauffeurs zélf. Vrachtwagenchauffeurs die het charter ondertekenen verbinden zich ertoe een verkeersveilig rijgedrag te vertonen.

Naast dit project worden er in de sector nog tal van andere initiatieven ontplooid, o.m op het vlak van opleiding, sensibilisering en responsabilisering. Verschillende van deze initiatieven komen in de volgende hoofdstukken ruimer aan bod.

6.4 *Alle maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in het vrachtvervoer moeten gelden voor alle categorieën van het wegvervoer. Naast het goederenvervoer voor rekening van derden moeten ook het eigen vervoer en het zelfstandig vervoer aan de regelgeving inzake verkeersveiligheid worden onderworpen.*

Concurrentievervalsing in het goederenvervoer moet absoluut worden vermeden. Daarom is het ontoelaatbaar dat het “eigen vervoer” niet zou onderworpen worden aan dezelfde wetgeving als het beroepsgoederenvervoer.

Om reden van verkeersveiligheid en harmonisatie van de concurrentievoorwaarden moeten alle maatregelen (op gelijk welk beleidsniveau) die de bedoeling hebben de verkeersveiligheid te verbeteren zowel gelden voor het beroepsgoederenvervoer als voor het eigen vervoer en het zelfstandig vervoer. Het eigen vervoer en de (schijn)zelfstandige chauffeurs mogen niet worden uitgezonderd van de regelgeving die de bedoeling heeft om de verkeersveiligheid te verbeteren.

In deze context moet het voorstel van Richtlijn voor een algemene verplichting tot het volgen van een beroepsopleiding niet alleen van toepassing zijn op chauffeurs uit de sector beroepsgoederenvervoer, maar ook zo snel mogelijk van toepassing worden op de zelfstandige rijders.

Zo ook met betrekking tot de beslissing van de Transportraad over de arbeidstijden: een werkweek van max. 48 uur voor de chauffeurs in loondienst (60 uur in uitzonderlijke omstandigheden, maar gemiddelde over 4 maanden moet 48 uur zijn), beperking van de nachtarbeid tot 8 uur, laad- en lostijden in de arbeidstijd inbegrepen.

Zelfstandige chauffeurs worden voor een overgangperiode uitgezonderd. In België zijn er bijgevolg minstens 5000 zelfstandigen die als chauffeur voorlopig niet zullen vallen onder de richtlijn die de arbeidstijden regelt. Naar veiligheid, naar controle en naar eerlijke mededinging toe is het een laakbare optie om voor zelfstandige chauffeurs (voorlopig) een uitzondering te maken.

6.5 Nood aan grondige monitoring en analyse van de ongevallen. Oprichting van een instituut voor ongevallenanalyse.

Om de komen tot een efficiënt verkeersveiligheidsmanagement zijn diepgaande en gestroomlijnde analyses van de ongevallen en de verkeersincidenten absoluut noodzakelijk. Een éénvormige methodologie voor de registratie en opvolging van verkeersgedrag, ongevallen en schades en als dusdanig ook voor de ontwikkeling van duurzame oplossingen, is hierbij ten zeerste aangewezen.

Daarom wordt gepleit voor de oprichting van een beleidsondersteunend instituut voor ongevallenanalyse. Deze instelling moet bestaan uit onafhankelijke onderzoekers en worden belast met het objectief onderzoek naar de oorzaken van ongevallen of incidenten en met het uitwerken van normen en doelstellingen, met het uitsluitende doel toekomstige ongevallen en incidenten te vermijden. Op basis van grondige analyse kunnen aanbevelingen (al dan niet op maat) worden uitgebracht. In deze context is het noodzakelijk dat het beleid terdege rekening houdt met de resultaten van de ongevallenanalyses en de aanbevelingen van het instituut.

De Commissie wil zich niet uitspreken over de concrete invulling van de bevoegdheden en de werking van dergelijk instituut maar wenst toch reeds een aantal algemene suggesties ter zake te doen.

Analyse en onderzoek naar de oorzaak of oorzaken van verkeersongevallen, alsook het vastleggen van normen en concrete doelstellingen zijn van het grootste belang om herhaling ervan te kunnen voorkomen en om het verkeersveiligheidsbeleid beter te kunnen afstemmen op de reële noden. Dikwijls zijn ongevallen een samenloop van omstandigheden waarbij een keten van factoren kan worden aangetroffen die in meer of mindere mate bijdragen aan het ontstaan van een ongeval of aan de omvang ervan.

Dit vergt de oprichting van een instantie die deze grondige analyses maakt en die in staat is om op basis van deze analyses, het beleid te ondersteunen en de nodige adviezen te geven.

Belangrijk is dat de onafhankelijkheid van het onderzoek wordt gewaarborgd en dat ook niet gezocht wordt naar een dader of schuldige (dit blijft nadrukkelijk een taak van justitie en politie). Centraal staan de (achterliggende) oorzaken van een ongeval of incident.

Het uitsluitende doel van het instituut moet zijn toekomstige ongevallen of incidenten te voorkomen. Het is de taak van het instituut om te onderzoeken en vast te stellen wat de oorzaken van individuele of categorieën van ongevallen of incidenten zijn, en op basis daarvan adviezen te verstrekken t.a.v. de overheid of individuele stakeholders.

Goed voorbeeld is de werking van de Raad voor Transportveiligheid in Nederland.

6.6 Bevorderen van het gebruik van zichtverbeteringssystemen.

Jaarlijks zijn een relatief groot aantal dodelijke ongevallen – vooral met fietsers als slachtoffers - te wijten aan een gebrek aan optimale zichtbaarheid vanuit de vrachtwagen, de zogenaamde dode hoeken. Meestal gaat het om rechtsafslaanende vrachtwagens. De vrachtwagen heeft verschillende dode hoeken. Door de dode hoeken kan de vrachtwagenbestuurder de fietsers gewoon niet zien op die plaatsen. Onderstaande tabel illustreert het aantal fietsslachtoffers als gevolg van rechtsafslaanende vrachtwagens.

Aantal fietsers slachtoffer van een letselongeval met rechtsafslaanende vrachtauto

	1995	1997	1999
Letselongevallen	57	86	55
Doden	11	13	13
Ernstig gewonden	17	29	12
Doden + ernstig gewonden	28	42	25

BIVV

De zogenaamde “dode” zones kunnen enkel door het gebruik van een hulpmiddel zichtbaar worden gemaakt voor de vrachtwagenchauffeur.

Onderzoek (van KBC en VAB) heeft uitgewezen dat de dode hoeken onvoldoende gekend zijn door de chauffeurs en dat er een duidelijke nood is aan vorming en sensibilisering hieromtrent. Belangrijke vaststelling is dat bijna 84 % van 308 ondervraagde professionele vrachtwagenchauffeurs rijdt zonder enig zichtverbeterend systeem.

Stilaan wordt de problematiek van de zichtverbetering door iedereen erkend en treedt hij steeds vaker op de voorgrond. Doch van een echt gestructureerd en slagvaardig beleid t.a.v. de zichtverbetering is op een aantal losse initiatieven na, vooralsnog geen sprake.

De algemene invoering van zichtverbeteringssystemen op of in de vrachtwagens en een ruime sensibilisering en responsabilisering, zowel ten aanzien van de vrachtwagenbestuurders als van de andere weggebruikers zijn noodzakelijk.

Zichtverbeteringssystemen worden als een belangrijk hulpmiddel beschouwd voor het verbeteren van de veiligheid. Belangrijke voorwaarde is echter dat de systemen kwalitatief voldoen, dat ze goed geplaatst zijn en dat ze optimaal gebruikt worden.

In eerste instantie wordt gepleit voor een geïntegreerde Europese aanpak, waarbij de verplichting voor alle landen van de EU gelijktijdig moet van start gaan.

Er dient evenwel opgemerkt te worden dat de mogelijkheden van zichtverbeteringssystemen sterk afhangen van de constructie en het type van de vrachtwagen. Sommige systemen werken niet of onvoldoende bij bepaalde types van voertuigen, waarvoor andere systemen dan weer beter geschikt zijn.

De invoering van een Europees vastgelegd kwaliteitsattest kan een oplossing bieden. Daarom wordt voorgesteld dat diegenen die de zichtverbeterende systemen verkopen en/of plaatsen de garantie geven – onder de vorm van een Europees kwaliteitsattest - dat het aangebrachte systeem de volledige dode hoek zichtbaar kan maken. Voor het optimaal gebruik van de systemen speelt opleiding van de gebruikers een belangrijke rol.

De technische mogelijkheden voor het zichtbaar maken van de dode hoeken zijn voorhanden. De constructeurs van vrachtwagens in de eerste plaats, alsook de transportondernemingen zouden vanuit de overheid moeten gestimuleerd en aangespoord worden om zicht- en veiligheidsverbeterende instrumenten op de vrachtwagens te installeren.

In Nederland bijvoorbeeld is een subsidieregeling uitgewerkt voor zichtverbeterende systemen op bedrijfsauto's. De subsidie is van toepassing op alle bedrijfswagens die een systeem van zichtverbetering voorzien en die voldoen aan de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vastgelegde voorwaarden.

Maar de problematiek van de dode hoeken is niet alleen een probleem van de vrachtwagenchauffeurs. Ook de andere weggebruikers moeten zich zo duidelijk mogelijk bewust zijn van de dode hoeken en de gevaren die deze met zich meebrengen. Met andere woorden, niet de aanschaf alleen van zichtverbeteringssystemen zal de verkeersveiligheid verbeteren.

Aanschaf en montage van zichtverbeteringsystemen moet daarom gepaard gaan met de uitwerking van aangepaste opleidingen voor de gebruikers alsook met sensibilisering en informatieverstrekking van de andere weggebruikers.

Aangezien de Commissie steeds heeft geijverd voor een maximale betrokkenheid van de transportsector bij het overheidsbeleid m.b.t. verkeer en vervoer (en dus ook het verkeersveiligheidsbeleid), kan worden toegejuicht dat de Vlaamse regering binnen de Sectoriële Commissie Goederenvervoer wil komen tot afspraken m.b.t. de implementatie van zichtverbeterende systemen en een safety culture (opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen).

Eigen engagementen :

De Sectoriële Commissie engageert zich om via de respectievelijke organisaties grote inspanningen te leveren om het gebruik van zichtverbeterings- en andere veiligheidssystemen in het vrachtvervoer aan te moedigen (ook naar de verladers toe).

Momenteel zijn vanuit de sector reeds een aantal educatieve projecten opgestart, meer bepaald naar het onderwijs toe om in samenwerking met de scholen de problematiek van de dode hoek zowel in theorie als in praktijk te demonstreren. Zo heeft de Vlaamse wegvervoerorganisatie SAV recent het initiatief genomen voor een uitgebreide informatiecampagne (“Veilig op weg”) over de verkeersveiligheid in de Vlaamse lagere scholen. De campagne is o.m. bedoeld om de kinderen bewust te maken van de dodehoekproblematiek. Het is de bedoeling om het project ‘Veilig op weg’ in geheel Vlaanderen toe te passen en deze vorm van verkeersopvoeding permanent te laten gebeuren.

Daarenboven integreert het Sociaal Fonds voor het Wegvervoer de problematiek van zichtverbetering in al haar beroepsopleidingen. Ieder opleidingscentrum wordt daarvoor uitgerust met de nodige educatieve ondersteuning.

6.7 *Bevorderen van maatregelen die het verkeersgedrag en de verkeersattitude beïnvloeden : ontwikkeling van een safety culture.*

Voor de Sectoriële Commissie is de ontwikkeling en invoering van een zogenaamde veiligheidscultuur een absoluut speerpunt. Naast infrastructuur, techniek en communicatie is ook het verkeersgedrag van zowel vrachtwagenchauffeurs als andere weggebruikers een prioritair element in de ganse veiligheidsdiscussie. Streven naar een veiliger verkeersgedrag verdient dan ook alle aandacht.

Safety culture moet zich vertalen naar twee verschillende doelgroepen. Enerzijds naar het onderwijs en de scholen toe, anderzijds naar de transportondernemingen en de vrachtwagenbestuurders toe.

Responsabilisering van de chauffeurs is noodzakelijk. Dit kan door het organiseren en uitwerken van permanente en doelgerichte opleidingen en informatiecampagnes. Rijsimulators ten behoeve van het onderwijs, de VDAB of de sector zijn hierbij belangrijke instrumenten. Er zouden dan ook voldoende simulators ter beschikking van de opleiders moeten worden gesteld om de responsabilisering en de training op het rijgedrag optimaal effect te laten hebben. Daarnaast is er ook een dringende nood aan opleidingsterreinen waar praktijkopleiding mogelijk is.

Aan de Vlaamse overheid wordt gevraagd om stimuli te verschaffen voor initiatieven die erop gericht zijn een veiliger verkeersgedrag en attitude, zowel bij de vrachtwagenchauffeurs als bij de overige weggebruikers te bewerkstelligen.

In deze context moet nagedacht worden over de mogelijkheden van een synergie tussen overheid en privé-sector inzake opleiding, met onder meer tussenkomst bij het aanschaffen en de operationele kosten van gesofistikeerde rijsimulatoren en het voorzien in degelijke opleidingsterreinen waar verkeersattitude in de praktijk kan aangeleerd en ingeoeffend worden.

Eigen engagementen :

In het verlengde van de “Veilig op weg” campagne, die gericht is op sensibilisering naar het onderwijs toe over de problematiek van de dode hoek, heeft de Vlaamse wegvervoerorganisatie een specifieke opleidingsmodule rond veilig rijgedrag bij vrachtwagenchauffeurs uitgewerkt.

De aanschaf en installatie van zichtverbeterende systemen is één zaak, de optimale benutting ervan is echter minstens zo belangrijk en krijgt in dit opleidingspakket bijzondere aandacht. Maar ook defensief rijgedrag, het veilig uitvoeren van rijmanoeuvres, enz. komen aan bod. Voor beide campagnes werd een aanzienlijk budget uitgetrokken. Momenteel staat het project op zich, maar een eventuele samenwerking met de overheid, waarbij elk van de actoren een rol te spelen heeft is eveneens mogelijk.

De Sectoriële Commissie juicht het idee van de Gentse onderwijsschepen Van Den Bossche toe voor de oprichting van verkeerseducatieparken in de provinciehoofdsteden. De concrete realisatie van het project krijgt stilaan vorm. De Sectoriële Commissie engageert zich om er via zijn vertegenwoordigende organisaties op toe te zien (en door het verlenen van advies en informatie) dat er binnen de werking van deze verkeersparken voldoende rekening wordt gehouden met de specifieke problematiek van het vrachtvervoer.

Gelet op het belang van rijsimulatoren voor de opleiding en de beïnvloeding van het verkeersgedrag van de chauffeurs, engageert de sector zich voor medefinanciering van rijsimulatoren t.b.v. het onderwijs, op voorwaarde dat de (mede)financiering financieel haalbaar is.

6.8 Maatregelen voor een betere belading van de voertuigen noodzakelijk.

Bij de problematiek van belading van vrachtwagens moet eerst en vooral onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds overbelading van de voertuigen en anderzijds verkeerde belading van de voertuigen. Beide problemen hebben rechtstreeks en onrechtstreeks een negatieve impact op de verkeersveiligheid, maar vergen een andere aanpak voor het uitwerken van oplossingen.

Vrachtwagens hebben een langere remafstand dan personenauto's. De belading van vrachtwagens heeft een essentiële invloed op de rij- en remstabiliteit van de vrachtwagens. Zowel overbelading als een slechte belading en verdeling van de lading over de laadvloer van het voertuig vergroot enorm het risico op onstabiel rijden en remmen. Tevens geeft dit aanleiding tot over- en/of onderbelasting van de voertuigassen. Ladingverlies door slechte belading heeft uiteraard ook negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Een vrij aanzienlijk percentage van de gecontroleerde vrachtwagens is overbeladen.

Bij het probleem van de belading moet een en ander in perspectief gesteld worden. Men moet het beladen en het stouwen van de lading van elkaar onderscheiden. In principe is de chauffeur verantwoordelijk voor de vastzetting van de lading en de verlader voor het beladen zelf. Uit de praktijk blijkt dat de chauffeur zelfs het vastzetten van de lading om diverse redenen dikwijls niet kan opnemen omdat hij daartoe belet wordt (vb. containervervoer, tractie van verzegelde opleggers, belading door chemische industrie). Zodoende kan een ladingverlies gebeuren los van de wil van de chauffeur. Iedere schakel in het logistieke proces moet zijn verantwoordelijkheid ten volle opnemen. In deze context is het absoluut noodzakelijk dat de lading 100% overeenstemt met hetgeen in de opdracht wordt vermeld. Om verkeerde belading en verkeerde stouwing maximaal uit te sluiten, moet er zo duidelijk mogelijk, en voorafgaand aan het transport, gecommuniceerd worden tussen verlader en vervoerder, teneinde een juiste keuze van voertuig te garanderen en zowel verlader als vervoerder en chauffeur in staat te stellen de juiste voorzorgen te nemen voor een efficiënte belading en stouwing.

Overbelading van vrachtwagens moet absoluut worden vermeden. Daarom moet ook het principe van medeverantwoordelijkheid van de verlader bij overbelading van vrachtwagens in de praktijk worden toegepast.

Inzake de overbelading van voertuigen of hun assen, is de Commissie een grote voorstander van preventieve maatregelen. De vraag is hoe een chauffeur het gewicht en de verdeling van de goederen kan controleren. Hiertoe ontbreekt vandaag in zowat alle gevallen de mogelijkheid. In de toekomst zouden systemen op de voertuigen hier een uitkomst kunnen bieden. Het gebruik van deze systemen zou het voorwerp kunnen uitmaken van een stimulerend beleid vanuit de overheid.

Er wordt derhalve gepleit voor een ondersteuning vanuit de overheid van transportbedrijven die inspanningen doen om de voertuigen uit te rusten met adequate apparatuur om de beladingsgraad te kunnen meten (bijv. elektronische weegtoestellen via sensoren)

Daarnaast wordt aangedrongen op de introductie van een systeem waarmee overbelading van vrachtwagens op afstand kan worden gemeten.

Via nieuwe telematicatechnieken kan hieraan een oplossing worden geboden. De Commissie verwijst hierbij naar Nederland waar een systeem in werking wordt gesteld om door middel van sensoren en videodetectie overbeladen voertuigen al rijdend te herkennen. Het systeem berust op de volgende principes.

Sensoren die aangebracht zijn in het wegdek meten de asdruk van de voertuigen. Als er sprake is van overbelading maakt een videocamera boven de weg een foto van de kentekenplaat van het voertuig. Door een computerscherm aan deze videocamera te koppelen ziet men direct welk voertuig overbeladen is en kan het geïdentificeerde voertuig van de weg worden gehaald. Op die manier hoeven niet overladen vrachtwagens niet langer onnodig van de weg worden gehaald.

Overbelading kan ook mee worden voorkomen door o.m. een grotere inzet van mobiele weegbruggen of apparatuur die de aslast meet, bijvoorbeeld op of rond bedrijfsterreinen.

Wat het aspect “verbeteren van de belading” betreft, wordt gepleit voor aangepaste en gerichte sensibilisering en opleidingsmodules (in het kader van de permanente vorming) voor diegenen die verantwoordelijk zijn voor het beladen van de voertuigen.

Eigen engagementen :

De Sectoriële Commissie Goederenvervoer engageert zich om de vervoerders intensief te sensibiliseren, te informeren en te responsabiliseren over de impact van overbelading van vrachtoertuigen. Er zal bij de vervoerders worden gepleit voor de installatie van weegsystemen in de vrachtwagens.

Met het oog op een betere belading van de voertuigen zullen de bestaande opleidingsmodules (in het kader van de permanente vorming) worden opgefrist en geoptimaliseerd. In combinatie met een sensibiliseringsactie kan ook een nieuwe opleidingsmodule worden uitgewerkt (scholing en bijscholing over het beladen van voertuigen aan chauffeurs).

In het kader van de permanente opleiding wordt ook aandacht besteed aan de problematiek van slippen en in schaar gaan van vrachtwagens.

6.9 Grotere flexibilisering van werk- en levertijden in het goederenvervoer en aanverwante sectoren.

De overgrote meerderheid van het verkeer en vervoer gebeurt overdag. Volgende tabel illustreert de spreiding² van het verkeer in België gedurende 24 uur.

	Nacht 22u – 5u	Ochtend 5u – 7u	Dag 7u – 19u	Avond 19u – 22u
Alle verkeer	8,30%	4,68%	74,50%	12,50%
Zwaar vrachtverkeer ³	11,87%	7,82%	69,38%	10,90%

Ministerie Verkeer en Infrastructuur + eigen verwerking

² Omwille van een aantal statistische beperkingen gaat het hier eerder om indicaties. Maar Nederlands onderzoek bevestigt de vastgestelde trends.

³ Alleen vrachtwagens met aanhangwagens of met opleggers

Het goederenvervoer is iets gelijkmatiger verdeeld over de 24 uur en komt 's morgens vroeger op gang. Toch wordt het grootste deel overdag gegenereerd.

Er moet gestreefd worden naar een grotere flexibilisering van werk- en levertijden in het goederenvervoer (met respect voor de rij- en rusttijden). Verruiming van werk- en levertijden in het goederenvervoer (transport, overslag, goederenbehandeling) heeft een positieve impact op de sociale en economische gevolgen van een alsmaar toenemende verkeerscongestie, dus ook ten aanzien van de verkeersveiligheid.

Vervoer buiten de normale werkuren kampt niet of veel minder met congestieproblemen, waardoor levertijden kunnen worden ingekort en routes efficiënter worden gepland, wat een betere spreiding en verkeersdoorstroming tot gevolg heeft. De lagere concentratie van vrachtwagens gedurende bepaalde tijdstippen van de dag als gevolg van de betere spreiding (tijdstippen waarop ook het merendeel van het personenverkeer zich op de weg begeeft) kan volgens de commissie een betere verkeersveiligheid bewerkstelligen.

Desondanks mag niet uit het oog verloren worden dat systematische nachtarbeid volgens recent wetenschappelijk onderzoek aanleiding kan geven tot meer ongevallen.

Maar flexibilisering is geen probleem van de transportsector alleen. Bij de uitbouw van meer flexibele logistieke concepten zijn ook andere sectoren betrokken. Zo vergt de toepassing van flexibilisering ook een aantal organisatorische en/of technische aanpassingen van bedrijven, overslagterminals, magazijnen, bedrijven, winkels, en ook de overheid (bijv. douane). Flexibilisering heeft maar kans op slagen indien ook de andere betrokken partijen bereid zijn mee te werken en er de voordelen van in te zien. Diverse enquêtes wijzen uit dat van een pro-actieve benadering vanwege de industrie voor een grotere flexibilisering vooralsnog geen sprake is. De realisatie van concrete flexibiliseringsinitiatieven is alleen het resultaat van losse acties van individuele ondernemingen.

De overheid moet grondig onderzoek verrichten naar de impact van een betere spreiding van het verkeer op de verkeersveiligheid en nadenken welke instrumenten kunnen worden ingezet om een verruiming van de werk- en levertijden die ruimer is dan de transportsector alleen, te stimuleren en daadwerkelijk te realiseren.

Eigen engagementen :

De Sectoriële Commissie wil de problematiek van flexibilisering meer in de aandacht brengen. Hiertoe heeft zij reeds een aantal initiatieven opgestart. Enerzijds wordt werk gemaakt van sensibilisering en debat via het formuleren van een aanbeveling en het organiseren van symposia (tot op heden werden twee symposia georganiseerd). Anderzijds wordt gewerkt aan de organisatie van een overleg met de andere sectoren om eerst en vooral op informatieve basis van gedachten te wisselen, en om eventueel tot gezamenlijke acties te kunnen komen.

6.10 *Specifieke maatregelen noodzakelijk voor de lichte vrachtwagens (bestelwagens)*

In een vorig hoofdstuk is reeds gewezen op de spectaculaire stijging van het gebruik van lichte vrachtwagens of bestelwagens. De toename in het gebruik van bestelwagens gaat gepaard met een steeds groeiend aandeel in de verkeersonveiligheid. Hoe dit juist komt is niet duidelijk. Zonder hierover over exact cijfermateriaal te beschikken, zijn er indicaties dat de groei van de lichte vrachtwagens zich vooral situeert bij de (schijn)zelfstandige chauffeurs.

Gelet op de spectaculaire stijging van het vervoer met bestelwagens en de daarmee gepaard gaande sterke toename van de verkeersonveiligheid, wordt aangedrongen op grondig onderzoek naar dit groeiende probleem en naar mogelijk oplossingen om het probleem adequaat aan te pakken.

Er dient opgemerkt te worden dat inzake vervoer voor rekening van derden deze voertuigen binnenkort, na de inwerkingtreding van de uitvoeringsbesluiten van de Wet van 3 mei 1999, allemaal vallen onder de vervoerswetgeving. Doordat deze voertuigen onder regels vallen, hoopt de Sectoriële Commissie dat regularisatie van de vervoerwetgeving ook invloed zal hebben op de veiligheid van deze voertuigen.

De eisen die aan de zware vrachtwagens worden gesteld moeten worden uitgebreid naar de bestelwagens :

- *ADR - opleiding voor chauffeurs*
- *vergunning nodig (inclusief vakbekwaamheid)*
- *bestuurdersattest (individuele kaart voor België) ook voor lichte vrachtwagens*
- *elektronische tachograaf*
- *basisopleiding en permanente opleiding ook voor chauffeurs lichte vrachtwagens*

Tevens moet onderzoek worden verricht naar de mogelijkheden en de modaliteiten voor de invoering van verplichte snelheidsbegrenzers voor de categorie van lichte vrachtwagens.

Ook het toezicht op het afstand houden tussen zware voertuigen moet uitgebreid worden tot alle voertuigen. De regels voor het afstand houden tussen de voertuigen moeten (eventueel gedifferentieerd naargelang de aard van de voertuigen) gelden voor alle voertuigcategorieën.

Eigenlijk is er geen objectieve reden is om de toegang tot de markt voor rekening van derden slechts te reguleren voor voertuigen boven 3,5 ton MTM. Dit sluit trouwens aan bij de bevindingen over het verontrustend aantal ongevallen met bestelwagens.

Daarnaast doet zich op internationaal vlak recent een nieuw fenomeen voor. De Richtlijn over het maximaal toegelaten gewicht beperkt zich tot alle voertuigen met een MTM van 3,5 ton en zwaarder, maar staat ook toe dat lidstaten zoals bijv. Luxemburg de toegang tot de markt slechts reguleert voor voertuigen vanaf 6 ton MTM. Dat betekent dat voertuigen met een MTM die lager is dan 6 ton ook internationaal aan de reglementering ontsnappen en gewoon feitelijk op de markt opereren. Daarnaast vallen deze voertuigen door hun gewicht helemaal niet onder de rijverboden die her en der bestaan.

6.11 Telematicatoepassingen en technische ontwikkelingen zowel in de voertuigen als buiten de voertuigen, moeten maximaal worden ingezet en ondersteund met het oog op een grotere verkeersveiligheid.

De toepassing van telematica in het vervoer moet vanuit twee verschillende invalshoeken worden benaderd.

Eenzijds kan het gebruik van allerlei telematicatoepassingen in de voertuigen ongetwijfeld lijden tot een grotere verkeersveiligheid. Maar anderzijds is ook buiten de voertuigen, met name langs de openbare weg, het gebruik van elektronische verkeersbeheersingssystemen via telematicatoepassingen, meer en meer een noodzakelijke voorwaarde voor het bereiken een grotere verkeersveiligheid. Wanneer men aan telematica denkt mag het dus niet alleen gaan om toepassingen in de vrachtwagens, maar moet het dus evenzeer gaan om de toepassing ervan buiten de voertuigen.

Een bredere toepassing van telematica-oplossingen in de vrachtwagens, met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid in het wegvervoer, is absoluut noodzakelijk. Daarom zou vanuit de overheid elke techniek moeten aangemoedigd worden die bijdraagt tot meer veiligheid. Onder meer de Vlaamse expansiesteun voor telematica moet onverminderd worden verdergezet.

Routeplanning, navigatie, datacommunicatie, parkeerinfo, afstandsregeling, spoorherkenning, enz. resulteren zonder twijfel in een efficiënter maar zeker ook veiliger gebruik van de vrachtwagen. Dit heeft dus niet alleen een gunstig effect op de mobiliteit, maar ook op de algemene verkeersveiligheid.

Er zijn talrijke voorbeelden van nieuwe en minder nieuwe toepassingen in vrachtwagens die de veiligheid en de efficiëntie kunnen verhogen, zowel voor bestuurders en passagiers als voor de omgeving. De techniek ligt binnen handbereik en bijgevolg mag er niet meer getreuzeld worden om het vrachtverkeer op basis van deze technische mogelijkheden een stuk veiliger te maken.

Belangrijke vernieuwingen zijn o.m. :

- De automatische afstandsregeling : is een snelheidsregelaar die via radar rekening houdt met de effectieve aanwezigheid van andere voertuigen en met de geldende wetgeving over minimumafstanden tussen de voertuigen. Wanneer de afstand kleiner is dan diegene die door de bestuurder is gekozen of voorgeschreven is door de wegcode, komt de snelheidsregeling automatisch tussen.
- De automatische spoorherkenning : Het gaat hier om een camera achter de voorruit die de zone vóór het voertuig bewaakt en aangesloten is op een computer die afwijkingen van het rijvak signaleert en de bestuurder hierover alarmeert. Varianten hierop zijn infraroodcamera's die de zichtbaarheid 's nachts verbeteren.
- ESP : een techniek die instaat voor de elektronische regeling van het dynamisch bestuurdersgedrag. Er wordt hierbij automatisch tussengekomen bij het remmen, versnellen, bij besturingsfouten, slipneigingen, enz.

Ook investeringen van de overheid in telematicatoepassingen om het verkeer op de autosnelwegen, ringwegen, gewestwegen, in en buiten bebouwde kommen, enz. beter te sturen en te beheersen, zijn een absolute noodzaak, omdat zij ook ongetwijfeld een belangrijke bijdrage leveren tot het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het wordt hoog tijd dat men het gebruik van moderne telematica in Vlaanderen veralgemeent. De Vlaamse overheid moet dan ook een quantumsprong realiseren en hiervoor de nodige budgettaire inspanningen leveren.

6.12 Bij de weginrichting moet voldoende rekening worden gehouden met het vrachtverkeer

De wegen moeten zodanig worden ingericht dat er een evenwicht tot stand komt tussen de vormgeving ervan en het gebruik dat ervan gemaakt wordt. Dit verkleint de kans op ongevallen die toegeschreven worden aan een onoordeelkundige aanleg van de weginfrastructuur. Daarenboven moet er ook meer aandacht worden besteed aan de link tussen ruimtelijke ordening en vrachtvervoer.

Daarom dient een ruimtelijk – verkeerskundig kader gecreëerd te worden dat specifiek gericht is op het goederenvervoer (m.a.w. een wegencategorisering die specifiek ook rekening houdt met het vrachtverkeer). Hierbij moet de wegbeheerder bepalen welke functie elke weg toegewezen krijgt. Op die manier kunnen de verschillende wegentypes dan ook naar het vrachtverkeer verkeersveilig worden ingericht.

Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de functionelere aanleg van rotondes, die momenteel op tal van plaatsen niet aangepast zijn aan de specifieke kenmerken van het zwaar vrachtvervoer.

In deze context wordt nogmaals aangedrongen op de realisatie van een aantal infrastructurele missing links. Deze investeringen worden nodig geacht voor een vlottere en veiligere afwikkeling van het verkeer.

In het verlengde hiervan moet bij de inplanting van nieuwe wegeninfrastructuur en woon- en commerciële infrastructures, voorafgaandelijk grondig onderzocht worden wat de impact ervan is op de mobiliteit de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. De uitwerking van een duidelijk beleidskader voor de toepassing van mobiliteitseffectenrapportages (MOBER) waarvan ook het veiligheidsaspect een wezenlijk onderdeel moet uitmaken, lijkt een nuttig instrument om naast de algemene mobiliteit ook de verkeersveiligheid te verbeteren.

6.13 Er is dringend nood aan een efficiënte verzameling, bundeling en verwerking van verkeersstatistieken

Momenteel zijn er nog talrijke lacunes op het vlak van statistische gegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid, en zeker ook ten aanzien van het vrachtverkeer. Dit bemoeilijkt adequate ongevallanalyses en uiteraard ook de uitwerking van adequate en gedifferentieerde maatregelen en beleid voor een betere verkeersveiligheid. Een goed doordacht verkeersveiligheidsbeleid moet gestoeld zijn op betrouwbare analyses waarvoor voldoende en correcte ongevallenen andere verkeersgegevens de fundamenten moeten vormen.

Zoals in een vorig hoofdstuk al is aangehaald is het bijvoorbeeld nog heel moeilijk of zelfs onmogelijk correcte data te hebben over de nationaliteit van vrachtwagenbestuurders (of bestuurders van bestelwagens) die betrokken zijn in ongevallen. Het is evenmin mogelijk om een zicht te hebben op de respectievelijke aandelen van het “eigen vervoer” en het “beroepsgoederenvervoer” in de ongevallen. Voor het uitwerken van gerichte maatregelen lijken dit nochtans fundamentele gegevens.

Er moet een grotere inspanning worden geleverd op het vlak van verzameling, bundeling en verwerking van ongevallen- en andere verkeersgegevens.

6.14 Bevorderen van de intermodaliteit, door het wegwerken van de knelpunten in het gecombineerd vervoer.

In het licht van de enorme mobiliteitsexplosie van de laatste jaren – waarbij het wegverkeer (zowel voor personen als voor goederen) veruit het grootste aandeel heeft⁴, en negatieve gevolgen die deze evolutie met zich heeft meegebracht op de bereikbaarheid, de leefbaarheid en ook de veiligheid, is de Sectoriële Commissie voorstander van een grotere complementariteit tussen de verschillende vervoersmodi. Weg, spoor, binnenvaart, short sea shipping, enz. mogen niet langer louter als onderlinge concurrenten worden beschouwd. Integendeel, de complementariteit en de potentialiteiten ervan moet zoveel mogelijk worden gemaximaliseerd en geoptimaliseerd.

Daarom moet grondig worden onderzocht hoe aan deze complementariteit concreet vorm kan worden gegeven en hoe de sterkten van de verschillende modi op elkaar kunnen worden afgestemd en de zwakten kunnen worden weggewerkt. Het gecombineerd vervoer zoals dit momenteel wordt geconcipieerd en georganiseerd kampt echter met een aantal enorme knelpunten. Daardoor boekt het combivervoer ondanks de enorme inspanningen vanuit o.m. Europa geen wezenlijke vooruitgang; integendeel. De Sectoriële Commissie is van oordeel dat gecombineerd vervoer alleen een kans op slagen heeft als deze knelpunten worden weggewerkt.

⁴ Een aandeel dat volgens de meeste prognoses nog zal toenemen.

Het gecombineerd vervoer heeft tot nu toe niet de verwachte bijdrage kunnen leveren voor een trendbreuk in de modal split waar het wegvervoer veruit het grootste aandeel heeft. In absolute termen kon er in de jaren '90 algemeen een vooruitgang worden vastgesteld, maar het aandeel van het combivervoer in het totale goederenvervoer is, afgezien van een aantal specifieke uitzonderingen en transportstromen, ondermaats gebleven ondanks de grote Europese aandacht en ondersteuning.

Het marktaandeel van het gecombineerd vervoer ten opzichte van het goederenvervoer over de weg in België wordt geraamd op 3,2 % (in 1997)⁵.

De laatste jaren kan er zelfs gesproken worden van een quasi stagnatie van het gecombineerd vervoer. Dit wordt geïllustreerd in onderstaande tabellen die de evolutie schetsen van het gecombineerd vervoer in Europa.

cijfers over gecombineerd vervoer worden opgesplitst in enerzijds containervervoer (ICF) en anderzijds combivervoer met rolling road, opleggers of wissellaadbakken (UIRR).

Intermodaal rail/container vervoer (in TEU)

	1995	1997	1998	1999	2000
maritiem	700.109	630.742	603.242	495.631	508.125
continentaal	618.569	655.544	645.782	579.415	453.550
totaal	1.313.678	1.286.286	1.249.024	1.075.046	961.675
Totaal + joint ventures ⁶		1.997.047	2.027.274	2.003.395	2.030.928

ICF

Intermodaal rail/weg vervoer (uitgezonderd containers) in miljard tonkm

	1995	1997	1998	1999	2000
nationaal	7,2	8,3	8,3	7,8	8,1
internationaal	17,7	21,5	21,9	20,7	22,8
totaal	25	29,8	30,2	28,6	30,9

UIRR

⁵ Economische en strategische aspecten van het intermodaal vervoer in Vlaanderen. C. Macharis en A. Verbeke. 1999.

⁶ Waaronder het Belgische Inter Ferry Boats NV

Het gecombineerd vervoer heeft immers nog steeds af te rekenen met een aantal fundamentele hindernissen en knelpunten: onvoldoende en dikwijls niet aangepaste capaciteit en infrastructuur van de spoorwegen (en ook bij de binnenvaart) voor goederenvervoer, zowel op het vlak van infrastructuur, als qua geschikt materieel en bestuurders, minder flexibiliteit o.m. door loggere structuur, onbetrouwbaarheid van transittijden, lagere snelheid, ontbrekende standaardisatie van laadeenheden, eerder gebrekkig communicatiemanagement naar de klanten toe, moeilijke integratie van de spoornetten in de verschillende landen,...

Bovendien is er de vaststelling dat het gecombineerd vervoer momenteel niet rendabel genoeg is op kleinere afstanden en dat het slechts rendeert vanaf minimaal 150 km à 200 km. (men spreekt nu reeds vanaf 300 km). Andere wijzen van vervoer van goederen over het land zouden eveneens beter moeten onderzocht worden (bijv. pijpleidingen, rolbanen ea).

Door een optimale ontwikkeling en uitbouw van het gecombineerd vervoer kan een bijdrage geleverd worden aan het verbeteren van de mobiliteit en bijgevolg ook van de verkeersveiligheid. Daarvoor moet echter eerst en vooral een duidelijk beleidskader worden gecreëerd dat aan alle vervoersmodi – dus ook het wegvervoer – gelijkwaardige kansen en perspectieven biedt om de complementariteit te versterken, i.p.v. de onderlinge concurrentie in stand te houden. Dit moet kaderen binnen het geheel van een geïntegreerd mobiliteits- en vervoersbeleid waarbij de verschillende vervoersmodi niet langer meer als concurrenten van elkaar mogen worden beschouwd.

Engagements

Eind juni 2000 hebben de Belgische vervoerdersfederatie, B-Cargo en TRW een “kwaliteitscharter” ondertekend om de productiviteit van het gecombineerd vervoer in België te verbeteren. In dit charter verbinden de partijen zich ertoe om een kwaliteitssysteem te initiëren, te ontwikkelen en tot uitvoer te brengen. Hierbij is het o.m. de bedoeling om systematische procedures op te stellen, prestatie-indicatoren en meetinstrumenten te installeren en een kwaliteitshandboek op te stellen. Het charter is dus een formeel engagement van de betrokken partijen om met de hulp van anderen te werken aan de bevordering van het gecombineerd vervoer, meer in het bijzonder aan de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de dienstverlening.