

<b>SGVV</b>	<b>Begeleidingcomité</b>	Aangepast op : 21/06/2002 Blz 1 van 13
<b>ONTWERP</b> <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b>		

## 1. INLEIDING

- 1.1. Goederenvervoer over de weg = vervoer met motorvoertuigen of slepen met een nuttig laadvermogen van meer dan 500 kg (bestelwagens, lichte vrachtauto's, vrachtauto's met of zonder aanhangwagen, trekkers en opleggers).

Zware vrachtwagen = MTM >3,5 ton, sleep inbegrepen.

Goederenvervoer = beroepsgoederenvervoer + zelfstandig vervoer + eigen vervoer

Door hun voertuigbouw en massa vormen de vrachtwagens een specifiek risico o.a. door de beperkte zichtbaarheid vanuit de vrachtwagen op de directe omgeving (vooral bij rechtsafslaan) en door de rol van de belading op het rijden.

Bij botsingen tussen vrachtwagens en andere weggebruikers zijn de opgelopen letsels vaak zeer ernstig.

Ladingverlies en verkeersongevallen met (zware) vrachtwagens - o.a. bij wegenwerken - veroorzaken ook heel wat incidenten en fileproblemen op het autosnelwegennet.

- 1.2. De verkeersonveiligheid met betrekking tot het goederenvervoer over de weg vraagt om een pro-actieve, geïntegreerde en specifieke aanpak.

Een gericht beleid naar het goederenvervoer is ook noodzakelijk omdat er nog steeds een groei van het goederenverkeer over de weg wordt verwacht.

- 1.3. De verkeerstellingen 2000 verwerkt door de Directie Wegen van het Federale Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, ook gepubliceerd op de website "statbel.fgov.be", tonen dat het aandeel van de vrachtwagens + bestelwagens in het totaal gemotoriseerd verkeer = 13,9%.

alle motorvoertuigen :	90,0 miljard voertuig-km
vrachtwagens en bestelwagens :	12,5 miljard voertuig-km

Dit aandeel is vrijwel constant gebleven tussen 1990 (13,8%) en 2000 (13,9%)

Maar het aantal gereden km voor het goederenvervoer is tussen 1990 en 2000 toegenomen met 10,5% (respectievelijk 11,4 en 12,6 miljard voertuig-km).

	<u>Voertuigenpark op 1 aug 2000</u>	<u>toename 2000/1995</u>
zware vrachtwagens	154.459	+1,6%
(waarvan trekkers)	45.452	+13,4%
lichte vrachtwagens	393.972	+35,7%
personenauto's	4.678.376	+9,5%

Het aandeel van de 3 belangrijkste vervoersmodi in het totale goederenvervoer (in ton-km) in België in 1997 (Bron NIS – Febiac Info) :

Wegvervoer :	71,8% (1)
Spoor :	15,7%
Binnenscheepvaart :	12,5%

(1) Het vervoer van vrachtwagens met een laadvermogen < 1 ton is hier niet inbegrepen. Het weergegeven wegvervoeraandeel mag dan ook beschouwd worden als een ondergrens.

<b>SGVV</b>	<b>Begeleidingcomité</b>	Aangepast op : 21/06/2002 Blz 2 van 13
<b>ONTWERP</b> <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b>		

Een lineair doorzetten van de groeicurve van de laatste decennia zou een toename betekenen van de transportvraag van 70 % voor de periode 1995-2020.

Rekening houdend met komende ontwikkelingen in economie en samenleving (bvb. multimodaal vervoer) zal de reeds ingerichte afvlakking van de groei zich verder doorzetten zodat de groei van de vraag naar transport de komende 20 jaar met ongeveer 50 % zou toenemen.

Deze groei zal, in tegenstelling tot het verleden, niet uitsluitend door het wegvervoer moeten opgenomen worden, op voorwaarde dat tijdig een aantal maatregelen getroffen worden.

## **2. ANALYSE VAN DE VERKEERSONGEVALLENSTATISTIEKEN**

### **2.1. zie afzonderlijke nota in bijlage.**

- 2.2. In 2000 vielen er 1.470 doden in het verkeer. Hiervan vielen 204 verkeersdoden bij een ongeval met een zware vrachtauto, en 128 bij een ongeval met een lichte vrachtwagen, samen 22,6 % van alle dodelijke verkeersslachtoffers.

Zware vrachtauto's (vrachtwagens >3,5 ton of trekkers), die 2,7 % van het totale motorvoertuigenpark uitmaken en 10,6 % van alle voertuig-km afleggen, zijn betrokken in 6,4 % van alle letselongevallen, waarbij echter 13,9 % van de verkeersdoden vallen.

De aard van het voertuig, met zijn grotere massa en specifieke bouw, speelt hierbij een doorslaggevende rol.

Opmerkelijk is tevens dat slechts 1,4 % van alle doden in het verkeer, inzittenden van zware vrachtwagens zijn. Weer is de reden te zoeken in de specifieke voertuig-karakteristieken.

Uit analyse van de ongevalgegevens blijkt verder :

1. Vrachtauto's zijn vaker betrokken bij ongevallen waarbij sprake is van afslaan naar rechts, bij manoeuvres en bij ongevallen waar te weinig afstand houden de oorzaak was.
2. Het aantal incidenten en/of ongevallen waarbij sprake is van ladingsverlies is hoog. Andere beladingsfouten (slechte verdeling van de lading, overlading) en het niet voldoende rekening houden met de storende invloed van mobiele lading (tankwagens, hangend vlees, etc...) geven ook vaak aanleiding tot incidenten en zelfs kantelen van het voertuig.
3. Heel wat ongevallen gebeuren tijdens 1) wegwerkzaamheden en 2) in slechte zichtbaarheid (overdreven snelheid, geen afstand houden, verstrooidheid, gebrek aan aandacht, vermoeidheid).
4. Voertuigen met een buitenlands kenteken zijn vaker dan Belgische voertuigen betrokken bij ongevallen met stilstaande objecten (obstakels en voertuigen).
5. Door de aard van het voertuig vormt de vrachtauto veel vaker dan andere voertuigen een bedreiging voor derden.

<b>SGVV</b>	<b>Begeleidingcomité</b>	Aangepast op : 21/06/2002 Blz 3 van 13
<b>ONTWERP</b> <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b>		

Uit de analyse van reële ongevalssituaties zijn er vier type-ongevallen die de meeste aandacht wegdragen :

1. kantelen, schaarbewegingen of van de weg geraken van de truck door een verlies van controle
2. het onderdoorschuiven van een ander voertuig bij een aanrijding
3. het grijpen van andere weggebruikers wanneer de truck afslaat of manoeuvreert
4. de ongevallen waarbij de truck op een traagrijdend of stilstaand voertuig inrijdt.

### **3. RECENTE RAPPORTEN OVER DE VERKEERSVEILIGHEID EN HET GOEDERENVERVOER**

- 3.1. In 1999 publiceerde SWOV-NL het onderzoeksrapport "De veiligheid van vrachtauto's", in opdracht van Transport en Logistiek Nederland (TLN).

Gegeven de kenmerken van vrachtauto-ongevallen zijn in het SWOV-rapport een aantal maatregelen ter verbetering van de verkeerveiligheid voorgesteld op het gebied van voertuigkenmerken, gedragsbeïnvloeding, infrastructuur en logistiek. Het gaat hierbij om reeds bekende maatregelen en mogelijk nog te nemen maatregelen.

Er is ook een kosteneffectiviteits-berekening gemaakt van die maatregelen (met betrekking op de vrachtauto en op gedragsbeïnvloeding), waarvan de baten (in termen van slachtofferbesparing) en de kosten konden worden bepaald.

Hierbij is gebruik gemaakt van de zogenaamde één miljoen Euro test en een ranglijstmethodiek.

Dit rapport was ook een inspiratiebron voor de auteurs van het Ontwerp Federaal Verkeersveiligheidsplan van 28 juli 2000 en van het Ontwerp Mobilieitsplan Vlaanderen van juni 2001.

In het kader van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP-2010) van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat werd in 2001 een afzonderlijke module "Beleidsplan Verkeersveiligheid Goederenvervoer over de Weg" opgesteld, door de Directie Transportveiligheid van het Directoraal Generaal Goederenvervoer (DGG).

Als onderbouwing voor dit beleid werd door het Nederlands Economisch Instituut (NEI-Transport) een kosten-baten analyse uitgevoerd over het voorgestelde maatregelenpakket.

Dit onderzoek leverde ook een aantal aanbevelingen op, onder meer met betrekking tot de samenstelling van het programma, het vertalen van beleidsdoelstellingen in uit te voeren maatregelen en het monitoren van effecten.

- 3.2. Naar aanleiding van het Colloquium over de problematiek van de verkeersveiligheid in de transportsector" – Brussel, 30 oktober 2001 – werd door de Sectoriële Commissie Goederenvervoer van de SERV een reeks aanbevelingen uitgebracht.

SGVV	Begeleidingcomité	Aangepast op : 21/06/2002 Blz 4 van 13
<b>ONTWERP</b> <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b>		

- 3.3. Het november 2000-nummer van het tijdschrift Febiac-Info "De rol van het bedrijfsvoertuig in de 21<sup>e</sup> eeuw" bevat een bijdrage "De truck in 2020 : een veilig toekomstperspectief" en somt ook de in ontwikkeling zijnde veiligheidsmaatregelen op.

#### 4. AANPAK VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID GOEDERENVERVOER

- 4.1. *Het verkeersveiligheidsbeleid goederenvervoer over de weg richt zich zowel op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de weg (Duurzaam Veilig : mens, voertuig, weg en omgeving) als op het realiseren van optimale voorwaarden voor het vervoer van goederen door het verbeteren van de bedrijfsvoering van vervoersondernemingen (kwaliteit van organisatie, vervoersconcepten).* Hierdoor wordt de kans op het maken van fouten kleiner en verminderen de verkeersveiligheidsrisico's van het vervoer.

Investeren in verkeersveiligheid rendeert voor het bedrijf, want ongevallen vermijden betekent betere arbeidsomstandigheden, een flinke besparing in de operationele kosten, bedrijfseconomische voordelen (minder onderhouds- en herstellingskosten, lagere verzekeringspremie, geen verlies van inzetbaarheid personeel, minder kans op beschadiging van lading, ...).

***Het probleem van de verkeersveiligheid in het goederenvervoer is echter geen zaak van de transportsector alleen.*** Alle betrokkene private partijen, maatschappelijke organisaties en alle overheden, moeten hun deel bijdragen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij moet de overheid ten volle haar verantwoordelijkheid opnemen en dient zij een regisseursrol te vervullen. Goederen moeten op tijd, betrouwbaar en tegen aanvaardbare kosten bij bedrijf en consument komen (kwaliteit van de dienstverlening).

***Om dit te realiseren is de gezamenlijk inzet van een gans pallet van diverse maatregelen vereist, die gericht zijn op gedragsbeïnvloeding, voertuig, infrastructuur, ruimtelijke ordening en technologie (ITS, transportlogistiek).***

- 4.2. ***Op het vlak van belading van de vrachtwagens moet iedere schakel in het logistieke proces zijn volle verantwoordelijkheid opnemen . Momenteel is dit niet altijd het geval. Het principe van medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever en de verlader, die in de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg is ingeschreven, moet in de praktijk effectiever worden toegepast.***

De winsten die worden gemaakt door de beroepsgoederenvervoerders blijken laag. Een combinatie van factoren (veel aanbieders, weinig onderscheidend vermogen, overcapaciteit) leidt tot een sterke prijsconcurrentie en daarmee tot een zwakke positie van de wegvervoerder ten opzichte van de verlader.

Doordat alleen de vervoerder verantwoordelijk was voor veiligheid, was het moeilijk voor de vervoerder om de daarvoor benodigde kosten in de vervoersprijs verdisconteerd te krijgen, de verlader optimaliseert immers vooral op de laagste vervoerskosten. Mogelijkheden om te investeren in verkeersveiligheid zijn daardoor beperkt.

Het zoeken naar een grotere flexibilisering van werk- en levertijden in het goederenvervoer is een netelig probleem. Maar flexibilisering is ook geen probleem van de transportsector alleen.

SGVV	Begeleidingcomité	Aangepast op : 21/06/2002 Blz 5 van 13
<b>ONTWERP</b> <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b>		

Het einddoel moet zijn om in de dienstverlenende sector wegvervoer te komen tot "kwaliteitsconcurrentie" i.p.v. "prijskoncurrentie" .

4.3. ***Er moet duidelijk ook meer aandacht worden besteed aan de relatie tussen ruimtelijke ordening en goederenvervoer.***

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.

Trajecten voor vrachtwagens moeten zo veel mogelijk dicht bebouwde wegen, verblijfsgebieden, schoolomgevingen vermijden.

Infrastructurele missing links en doelgerichte aanpassingen van de bestaande infrastructuur moeten met het oog op een betere mobiliteit en veiligheid prioritair worden gerealiseerd. Hierbij dient ook aandacht besteed aan de specifieke noden van het goederenvervoer (bvb. bij de aanleg van rotondes meer rekening houden met de draaicirkels voor vrachtwagens; aandacht voor het zorgvuldig signaleren en organiseren van wegenwerken).

4.4. Het verbeteren van de actieve en passieve veiligheid, dikwijls opgelegd door internationale regelgeving, is de taak van de constructeurs, opererend in een concurrerende omgeving.

***Telematicatoepassingen die de verkeersveiligheid bevorderen moeten maximaal worden gestimuleerd.***

***De algemene invoering van zichtverbeterende systemen op of in de vrachtwagens kan vanuit de overheid bevorderd worden.***

4.5. ***Het ontwikkelen en invoeren van een echte veiligheidscultuur in de transportsector moet een absoluut speerpunt zijn.***

De transportsector zelf ontplooit diverse initiatieven om de verkeersveiligheid te verbeteren, op het vlak van de beroepsopleiding, sensibilisering en responsabilisering (o.a. het IRU-verkeersveiligheidshandboek)

Zie ook bvb. de "Veilig op Weg" campagne van SAV in de Vlaamse lagere scholen om kinderen bewust te maken van de dodehoek-problematiek, en de reeds langer bestaande actie in Oudenburg.

Een van de meest belovende initiatieven is het transportcharter van Colruyt en het veiligheidscharter van FEBETRA, SAV en UPTR.

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

4.6. ***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, na aanpassing, voor de bestelwagens (zie o.a. EU-richtlijn snelheidsbegrenzers, in voorbereiding).***

SGVV	Begeleidingcomité	Aangepast op : 21/06/2002 Blz 6 van 13
<b>ONTWERP</b> <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b>		

## 5. INTENSIFIEREN VAN BESTAANDE MAATREGELEN EN OPERATIONEEL MAKEN VAN IN-VOORBEREIDING-ZIJNDE MAATREGELEN.

*De voorgestelde prioritaire maatregelen zijn in "vet-cursief" gedrukt.*

*De maatregelen gemerkt met \* scoren het best qua kosten-effectiviteit, volgens de SWOV-ranglijst-methode*

### 5.1. Conventie met de transportsector

*Zie de afspraken van de werkgroep\* "billijke mededinging" opgericht door het akkoord van 14 september 2000 – conventie met de transportsector - betreffende de aan de sector van het wegvervoer te geven nieuwe perspectieven (Kabinet Mevrouw Isabelle Durant) met o.a. :*

- a. Verbetering van de organisatie van de controle op de naleving van de wetgevingen, de reglementeringen en de collectieve overeenkomsten (+ Europese samenwerking)
- b. Nieuwe opdrachten voor de raadgevende Commissies voorzien door de wetgeving over het wegvervoer van goederen of personen
- c. Verbetering van de wetgeving inzake medeverantwoordelijkheid

*Voor de toepassing van de afgesproken maatregelen is een tijdschema ingevoerd (zie Kabinet)*

\* De werkgroep is samengesteld uit afgevaardigden van de vakorganisaties, de vakbonden en de betrokken Ministers (Sociale Zaken, Economische Zaken, Tewerkstelling, Financiën, Justitie, Mobiliteit en Vervoer).

### 5.2. Met betrekking tot gedragsbeïnvloeding

- *voorlichtingscampagne gericht op vrachtwagenchauffeurs om de reeds aanwezige gordels te gebruiken (\*)*
- *informatiecampagne naar beroepschauffeurs i.v.m. waakzaamheid en vermoeidheid aan het stuur (zie SGVV-dossier 3 "Vermoeidheid")*
- *intensifiëren van de basisopleiding van bestuurders van groep 2 (vrachtwagen- en busbestuurders) en organiseren van voortgezette rijopleiding*, met o.a. leren omgaan met nieuwe tools (ADAS, GPS, ...). Deze opleiding gebeurt in samenwerking met het bedrijfsleven, de autorijscholen en de opleidingscentra van de RVA en het Sociaal Fonds van het Wegvervoer, en erkende rijvaardigheidscentra.
- *betere coördinatie van de medische onderzoeken voor bestuurders van groep 2 en tijdig detecteren van gezondheidsrisico's*
- *actieve ondersteuning van veiligheidsprogramma's in bedrijven met wagenparken (invoeren van een veiligheidscultuur, transportcharter)*

Hiervoor kunnen volgende instrumenten worden toegepast :

- voortgezette rijopleiding en mentorsysteem
- opleidingsprogramma anticiperend rijden voor chauffeurs (verbeteren rijgedrag, vermijden sturfouten, betere interactie met andere weggebruikers)
- toepassen van beloningen voor veilig rijden

SGVV	Begeleidingcomité	Aangepast op : 21/06/2002
<b>ONTWERP</b> <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b>		Blz 7 van 13

- een bedrijfsongevallenregistratiesysteem in combinatie met tachograaf-analyse, als instrument voor de ongevallenanalyse en bespreking met de chauffeur
- een 0,2-promille alcohol-beleid voor chauffeurs
- opstellen van een actieplan (checklist) bij ongevallen, in het bedrijf
- verder onderzoek
  - naar het belang en oorzaak van vermoeidheid en bewustzijnsstoornissen in aanrijdingen (zie SGVV – Dossier 3 "Vermoeidheid"); zie ook paragraaf 5.6.
  - naar het aanpassen van rij- en rusttijden aan het bioritme van de chauffeur
  - naar de relatie leeftijdsaspecten en vermoeidheid achter het stuur
  - naar de relatie leefstijl (voeding, fysieke conditie) en ongevallenbetrokkenheid
  - naar de invloed van ADAS (ADAS = Advanced Driver Assistance Systems) op het rijgedrag

***Naast de bovenvermelde preventieve maatregelen, moeten ook reeds bestaande initiatieven verder ontwikkeld en toegepast worden in de repressieve sfeer :***

- ***verder optimaliseren van het samenwerkingsprotocol tussen de verschillende toezichtsdiensten*** (vervoer te land, douane en accijnzen, sociale inspectie, politiediensten) met het oog op het afstemmen van de controles zowel op de openbare weg (ook op niet autosnelwegen) als in de bedrijven
  - cfr. de problematiek van de onevenwichtige concurrentie (o.a. niet vergunde of verzekerde voertuigen, werkomstandigheden van niet E.U.-chauffeurs)
  - het systeem Eurocontrol Route moet verder uitgebouwd worden
  - controle op de naleving van arbeidstijden en rij- en rusttijden (elektronische tachograaf) – meer flexibele reglementering
  - controle op overlading, vooral voor nationaal goederenvervoer
  - de wegbeheerders kunnen faciliteiten bieden om de overbeladingsproblematiek te controleren – weight in motion
  - controle op de snelheidsbegrenzers
  - het organiseren van mobiele technische controles langs de weg (E.C.)  
cfr. de problematiek van de technische staat van de voertuigen uit sommige niet E.U.-landen

***zie Bestuur van het Vervoer te Land.***

Opmerking :

***Op dit ogenblik is er een gebrek aan voldoende veilige controleplaatsen langs de grote verkeersassen (vb. parking in Meer, langs E19 is niet meer bruikbaar voor controle)***

- ***beteugeling en opvolging van bestuurders die zich niet aan de spelregels houden***
  - ***controle op de naleving van de snelheidsregels***

SGVV	Begeleidingcomité	Aangepast op : 21/06/2002 Blz 8 van 13
<b>ONTWERP</b> <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b>		

- **toezicht op het eerbiedigen van de veiligheidsafstand tussen zware voertuigen** (met gebruik van nieuwe technieken); veiligheidsafstand is functie van de snelheid in file-verkeer
- alcoholslot als mogelijke sanctie bij recidive
- **onderzoek naar het effect van het installeren van een black box in vrachtauto's, bij probleemgevallen** (recidive bij zware inbreuken) (\*)
- **"onmiddellijke inningen" laten op dit ogenblik geen "sporen" na, en moeten in kaart kunnen gebracht worden; dit is nodig voor het onderzoek naar de betrouwbaarheid – één van de toegangsvoorwaarden tot het beroep van bedrijfsleider, naast vakbekwaamheid en financiële draagkracht.**

5.3. **Met betrekking tot het voertuig** (zie SGVV – Dossier 8 "Verbetering van de actieve en de passieve veiligheid van de voertuigen")

- **aanbrengen van gordels in alle vrachtauto's en het gebruik ervan aanmoedigen(\*)**
- **veralgemeende invoering van dode hoekspiegels of camera's, vooral voor vrachtwagens ingezet voor de distributie** ( cfr. Europese reglementering zichtverbredende systemen) (\*)  
Ondertussen hebben talrijke overheidsbesturen en bedrijven er reeds voor geopteerd om, in verband met de dode hoek, voorwaarden te stellen in het kader van de aanbestedingen en om de eigen bedrijfsvoertuigen van zichtverbeterende systemen te voorzien (circulaires zijn gepubliceerd)
- **implementatie van de maximale snelheidsbegrenzer in lichte vrachtwagens, vanaf 3,5 ton** (Europese prioriteit)
- **verder aanbrengen van efficiënte zijafscherming bij vrachtwagens (E.C.), zeker voor vrachtwagens ingezet voor distributie (\*)**
- **aanbrengen van betere onderrijbeveiliging aan de achterzijde van vrachtauto's (E.C.) en aanmoedigen van geanticipeerde vrijwillige plaatsing (\*)**
- verbeteren van de verlichting achteraan
- **verbeteren van actieve en passieve veiligheid van vrachtwagens via ECE- en E.C. reglementeringen en E.C.-richtlijnen**
- aandacht voor het instandhouden van de goede technische staat van de voertuigen (preventief onderhoud, voorkomen van defecten, naleving technische reglementering)  
verder optimaliseren van de technische controle met o.a. remcontrole bij geladen voertuig
- invoeren van een kwaliteitswaarborgssysteem in het wegvervoer.  
onderzoek naar de waarde van de ISO-certificatie
- **afschaffen van cruise-control** (gewenning vermijden)
- onderzoek naar een efficiënte signalering voor geopende laadkleppen die door hun beperkte opvallendheid en harde structuur bijzonder gevaarlijk zijn.
- aanmoedigen van opvallende markering van de zij- en achterkant van vrachtauto's. het gebruik van retroreflecterende contourmarkering en fleetmarkering (logo's en reclame) is nu reeds toegestaan

SGVV	Begeleidingcomité	Aangepast op : 21/06/2002 Blz 9 van 13
<b>ONTWERP</b> <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b>		

- verbeteren van de stabiliteit van vrachtauto's, vooral bij vloeistoffenvervoer (voorstel bij ECE voor dynamische kanteltest in 2008)
- aanmoedigen van elektronische beremming + actieve vering, met betere afstelling trekker-oplegger; electronic stability and roll-over protection programs; low-profile tyres
- aanmoedigen van achteruitrij-signalering
- aanmoedigen van airconditioning in voertuigen
- aanmoedigen van de implementatie van monitoringapparatuur (overbeladings- en bandenspanningsindicatoren)
- aanmoedigen van installeren van ADAS en ITS en opvolgen van de ontwikkelingen in deze sector (o.a. systemen voor ondersteuning koers houden, lane departure systems, anti-botssystemen, proximity sensors, parking pilot, reversing cameras, night vision systems)
- deelnemen aan het onderzoek naar ISA (intelligente snelheidsbegrenzer)

#### 5.4. **Met betrekking tot de infrastructuur** (veilig en bereikbaar)

- ***afwerken van de wegencategorisering (verkeersaders, verblijfsgebieden) scheiding bestemmingsverkeer – doorgaand verkeer in de bebouwde kom***
- ***optimale werfinrichting en signalisatie bij wegwerkzaamheden en betere signalisatie van wegomleggingen***
- ***moduleerbare inhaalverboden, best telematisch gestuurd, op sommige (auto)snelwegen (2 x 2)***
- rekening houden met vrachtwagens bij de inrichting van rotondes en andere kruispunten
- genuanceerde snelheidslimieten voor het zwaar verkeer
- veiligheid in tunnels
- implementatie van intelligente verkeerstechnologie
- onderzoek naar de haalbaarheid van mogelijke aparte afritten op autosnelwegen naar industrieterreinen
- **overleg of convenant tussen gemeenten en bedrijven :**
  - selectiever toegang tot verblijfsgebieden voor het vrachtvervoer, in samenspraak met provincies en gemeenten (o.a. kader voor het instellen van gebiedsgebonden venstertijden voor distributievervoer)
  - overleg over de inrichting van snelheidsremmende inrichtingen
  - knelpunten en gevarenpunten per gemeente inventariseren
  - veilige route naar laad- en losplaatsen bij winkelcentra
  - onderzoek en uitproberen van nieuwe vormen van goederendistributie

#### 5.5. **Met betrekking tot de logistiek**

- concrete afspraken met de transportbedrijven binnen de bevoegde sectorcomités

SGVV	Begeleidingcomité	Aangepast op : 21/06/2002 Blz 10 van 13
<b>ONTWERP</b> <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b>		

- stimuleren van het gebruik van intelligente transporttechnologie
- invoeren van efficiënte routeplanningssystemen (minder zoeken onderweg)
- schaalvergroting door concentratie van distributiecentra
- samenwerking vervoerders door ladingen samen te voegen
- onderzoek naar de haalbaarheid van de inzet van lange combinaties in ons land ???
- onderzoek naar de effecten van nachtdistributie

5.6. ***Om te komen tot een efficiënt verkeersveiligheidsmanagement is ook hier nood aan een grondige monitoring en analyse van de ongevallen met vrachtwagens (bvb. rol van de vermoeidheid en bewustzijnsstoornissen, etc...), en een aangepaste statistische registratie*** (bvb. beter onderscheid tussen de verschillende types vrachtwagens, tussen eigen vervoer en vervoer voor derden, soorten lading, bouwjaar, vervoervergunning, technische controle, etc...).

Periodieke beleidseffectenrapportages moeten zorgen voor een optimale feedback van de gerealiseerde doelstellingen en initiatieven.

#### 5.7. **Bestelverkeer**

De aanpak van de verkeersonveiligheid van de bestelauto is niet mogelijk met de huidige instrumenten.

De opkomst van de bestelauto is spectaculair te noemen. Het einde van deze groei lijkt nog niet in zicht. Het is een handig, flexibel en goedkoop vervoermiddel voor een veelheid aan kleine bedrijfjes. Het huidige instrumentarium voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in het wegvervoer (tachograaf, snelheidsbegrenzer, rijbewijzen, toegang tot het beroep) is niet van toepassing op bestelverkeer.

***De negatieve bijeffecten van de groei van het bestelverkeer vragen om passende maatregelen teneinde een trendbreuk te forceren met betrekking tot de verkeersonveiligheid.***

## 6. SYNTHESE

### 6.1. Aanpak van de verkeersonveiligheid in het goederenvervoer

***Het verkeersveiligheidsbeleid goederenvervoer over de weg richt zich zowel op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de weg (Duurzaam Veilig : mens, voertuig, weg en omgeving) als op het realiseren van optimale voorwaarden voor het vervoer van goederen door het verbeteren van de bedrijfsvoering van vervoersondernemingen (kwaliteit van organisatie, vervoersconcepten).***

***Het probleem van de verkeersveiligheid in het goederenvervoer is echter geen zaak van de transportsector alleen.***

***Om dit te realiseren is de gezamenlijk inzet van een gans pallet van diverse maatregelen vereist, die gericht zijn op gedragsbeïnvloeding, voertuig, infrastructuur, ruimtelijke ordening en technologie (ITS, transportlogistiek).***

SGVV	Begeleidingcomité	Aangepast op : 21/06/2002 Blz 11 van 13
<b>ONTWERP</b> <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b>		

*Op het vlak van belading van de vrachtwagens moet iedere schakel in het logistieke proces zijn volle verantwoordelijkheid opnemen . Momenteel is dit niet altijd het geval. Het principe van medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever en de verlader, die in de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg is ingeschreven, moet in de praktijk effectiever worden toegepast.*

*Er moet duidelijk ook meer aandacht worden besteed aan de relatie tussen ruimtelijke ordening en goederenvervoer.*

*Telematicatoepassingen die de verkeersveiligheid bevorderen moeten maximaal worden gestimuleerd.*

*De algemene invoering van zichtverbeterende systemen op of in de vrachtwagens kan vanuit de overheid bevorderd worden.*

*Het ontwikkelen en invoeren van een echte veiligheidscultuur in de transportsector moet een absoluut speerpunt zijn.*

*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, na aanpassing, voor de bestelwagens.*

*Om te komen tot een efficiënt verkeersveiligheidsmanagement is ook hier nood aan een grondige monitoring en analyse van de ongevallen met vrachtwagens, en een aangepaste statistische registratie.*

- 6.2. Het Begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid schuift volgende maatregelen prioritair naar voor :

*De maatregelen gemerkt met \* scoren het best qua kosten-effectiviteit, volgens de SWOV-ranglijst-methode*

**1. Conventie met de transportsector**

*Zie de afspraken van de werkgroep\* “billijke mededinging” opgericht door het akkoord van 14 september 2000 – conventie met de transportsector - betreffende de aan de sector van het wegvervoer te geven nieuwe perspectieven (Kabinet Mevrouw Isabelle Durant) met o.a. :*

\* De werkgroep is samengesteld uit afgevaardigden van de vakorganisaties, de vakbonden en de betrokken Ministers (Sociale Zaken, Economische Zaken, Tewerkstelling, Financiën, Justitie, Mobiliteit en Vervoer).

**2. Met betrekking tot gedragsbeïnvloeding**

- **voorlichtingscampagne gericht op vrachtwagenchauffeurs om**

**a. de reeds aanwezige gordels te gebruiken (\*)**

**b. te informeren over de problematiek van de waakzaamheid en de vermoeidheid aan het stuur (zie SGVV-dossier 3 "Vermoeidheid")**

SGVV	Begeleidingcomité	Aangepast op : 21/06/2002 Blz 12 van 13
<b>ONTWERP</b> <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b>		

- **intensifiëren van de basisopleiding van bestuurders van groep 2 (vrachtwagen- en busbestuurders) en organiseren van voortgezette rijopleiding**, met o.a. leren omgaan met nieuwe tools (ADAS, GPS, ...). Deze opleiding gebeurt in samenwerking met het bedrijfsleven, de autorijscholen en de opleidingscentra van de RVA en het Sociaal Fonds van het Wegvervoer, en erkende rijvaardigheidscentra.
- **actieve ondersteuning van veiligheidsprogramma's in bedrijven met wagenparken (invoeren van een veiligheidscultuur, transportcharter)**

**3. Naast de bovenvermelde preventieve maatregelen, moeten ook reeds bestaande initiatieven verder ontwikkeld en toegepast worden in de repressieve sfeer :**

- **het verder optimaliseren van het samenwerkingsprotocol tussen de verschillende toezichtsdiensten (zie Bestuur van het Vervoer te Land)**  
Opmerking : *Op dit ogenblik is er een gebrek aan voldoende veilige controleplaatsen langs de grote verkeersassen (vb. parking in Meer, langs E19, is niet meer bruikbaar voor controle)*
- **betugeling en opvolging van bestuurders die zich niet aan de spelregels houden**
  - **controle op de naleving van de snelheidsregels**
  - **toezicht op het eerbiedigen van de veiligheidsafstand tussen zware voertuigen**
- **onderzoek naar het effect van het installeren van een black box in vrachtauto's; een pilootproject met aangepast testprogramma zou (door het BIVV) kunnen opgezet worden. Eventueel zou het installeren van een black box in vrachtauto's in een eerste fase kunnen toegepast worden voor probleemgevallen (recidive bij zware inbreuken, etc...) (\*)**
- **"onmiddellijke inningen" laten op dit ogenblik geen "sporen" na, en moeten in kaart kunnen gebracht worden; dit is nodig voor het onderzoek naar de betrouwbaarheid – één van de toegangsvoorwaarden tot het beroep van bedrijfsleider, naast vakbekwaamheid en financiële draagkracht**

**4. Met betrekking tot het voertuig**

- **verder aanbrengen van efficiënte zijafscherming bij vrachtwagens (E.C.), zeker voor vrachtwagens ingezet voor distributie (\*)**
- **aanbrengen van gordels in alle vrachtauto's en het gebruik ervan aanmoedigen(\*)**
- **veralgemeende invoering van dode hoekspiegels of camera's, vooral voor vrachtwagens ingezet voor de distributie (\*)**
- **implementatie van de maximale snelheidsbegrenzer in lichte vrachtwagens, vanaf 3,5 ton**
- **aanbrengen van betere onderrijbeveiliging aan de achterzijde van vrachtauto's (E.C.) en aanmoedigen van geanticiperde vrijwillige plaatsing (\*)**
- **verbeteren van actieve en passieve veiligheid van vrachtwagens via ECE- en E.C. reglementeringen en E.C.-richtlijnen**

SGVV	Begeleidingcomité	Aangepast op : 21/06/2002
<p style="text-align: center;"><b>ONTWERP</b>  <b>Dossier 5 – Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's</b></p>		Blz 13 van 13

*aanmoedigen van installeren van ADAS en ITS en opvolgen van de ontwikkelingen in deze sector (o.a. systemen voor ondersteuning koers houden, lane departure systems, anti-botssystemen, proximity sensors, parking pilot, reversing cameras, night vision systems , electronic stability and roll-over protection programs)*

- *low-profile tyres*
- *afschaffen van cruise-control*

#### **5. Met betrekking tot de infrastructuur (veilig en bereikbaar)**

- *afwerken van de wegencategorisering (verkeersaders, verblijfsgebieden) scheiding bestemmingsverkeer – doorgaand verkeer in de bebouwde kom*
- *optimale werfinrichting en signalisatie bij wegwerkzaamheden en betere signalisatie van wegomleggingen*
- *moduleerbare inhaalverboden, best telematisch gestuurd, op sommige (auto)snelwegen (2 x 2)*

#### **6. Bestelverkeer**

*De negatieve bijeffecten van de groei van het bestelverkeer vragen om passende maatregelen teneinde een trendbreuk te forceren met betrekking tot de verkeersonveiligheid.*

Deze maatregelen zouden met alle actoren van deze sector moeten besproken worden (maximumsnelheid, specifiek rijexamen, specifieke technische controle, toegang tot het beroep, etc. ??).