

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN**

**1. PROBLEEMSTELLING****Inleiding**

De toestand van het wegvervoer vergt een specifieke aanpak, rekening houdend met:

- de karakteristieken van de gebruikte voertuigen en de meerdere vrachtverliezen;
- de toenemende vraag naar vervoer;
- de toenemende deelname van vrachtwagens en camionetten aan het verkeer;
- de rol van het personenvervoer op de weg in de mobiliteitsproblematiek.

<b>RELATIEF BELANG VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN</b>					
	<b>bestelwagens<sup>(2)</sup></b>	<b>vrachtwagens.</b>	<b>trekkers met oplegger</b>	<b>cars en bussen</b>	<b>totaal park</b>
aantal op 1/1/2007 <sup>(1)</sup>	524 693	106 006	47 852	15 509	6 730 000
% van het park <sup>(3)</sup>	7.8%	1.7%	0.8%	0.25%	100%
wagen-afgelegde km	9.2	8.5		0.8	94.7
% van het totaal	9.7%	8.9%		0.8%	100.0%
<sup>(1)</sup>	Belgisch park, transitwagens inbegrepen				
<sup>(2)</sup>	totale toegelaten massa <= 3,5 ton				
<sup>(3)</sup>	miljarden km afgelegd in 2005 op de Belgische wegen, door Belg. of buitenl. voertuigen				

**Lichte vrachtwagens en bestelwagens**

In de mededeling van de Commissie over het Europese actieprogramma voor verkeersveiligheid « Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid » van 2 juni 2003 is er op pagina 38 sprake van bedrijfsvoertuigen waarvan de maximum toegelaten massa kleiner is dan 3,5 ton en die goederen vervoeren: “In de nabije toekomst moet eveneens worden gelet op de eventuele gevolgen van een toenemend gebruik van kleine bedrijfswagens en bedrijfsvoertuigen. Het ontbreken van regelgeving voor de opleiding, de rij- en rusttijden of de snelheidsbegrenzers kan gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid”.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité maakt zich in zijn analyse van de “mid-term review” van het Witboek Vervoer zorgen over deze evolutie op gebied van verkeersveiligheid.

Wanneer men het over wegvervoer van goederen heeft, verwijst men over het algemeen uitsluitend naar bedrijfswagens waarvan de maximum toegelaten massa zwaarder is dan 3,5 ton. Bedrijfswagens waarvan de maximum toegelaten massa niet zwaarder is dan 3,5 ton, d.w.z. voertuigen die men doorgaans camionetten en kleine vrachtwagens noemt, vallen daarom niet onder het goederentransport, wat uiteraard niet zonder gevolgen is voor de mobiliteit en de verkeersveiligheid.

Daarenboven moeten voertuigen van – 3,5 ton de richtlijn over het rijbewijs die pas werd goedgekeurd evenmin naleven.

Het is interessant om ook naar het advies van het CESE 507/2004 – 2003/252 COD te verwijzen, punt 3.12: “Het Comité stelt vast dat binnen de rijbewijscategorie B (bestelbusjes) veel bestuurders professioneel vervoer verrichten, en dat voorliggende richtlijn geen extra

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN**

maatregelen voorstelt om de hoge ongevalbetrokkenheid van deze categorie tegen te gaan. Dat betekent dat deze groep bestuurders momenteel niet gebonden zijn aan voorschriften op het gebied van rij- en rusttijden, vakbekwaamheid en dat de voertuigen niet uitgerust dienen te zijn met snelheidsbeperkers....”.

Bovendien overwegen sommige steden om distributiecentra op te richten buiten de stadscentra, waar vrachtwagens van meer dan 3,5 ton goederen zouden komen leveren die vervolgens met kleinere bedrijfswagens naar de finale klant vervoerd zouden worden. Indien deze tendens zich doorzet zullen er meer voertuigen van dit type in het stadsverkeer aanwezig zijn, wat een impact zal hebben in termen van mobiliteit.

Merken we tevens op dat er een groeiend aantal “minibussen” is die personenvervoer verrichten zonder aan enige reglementering onderworpen te zijn.

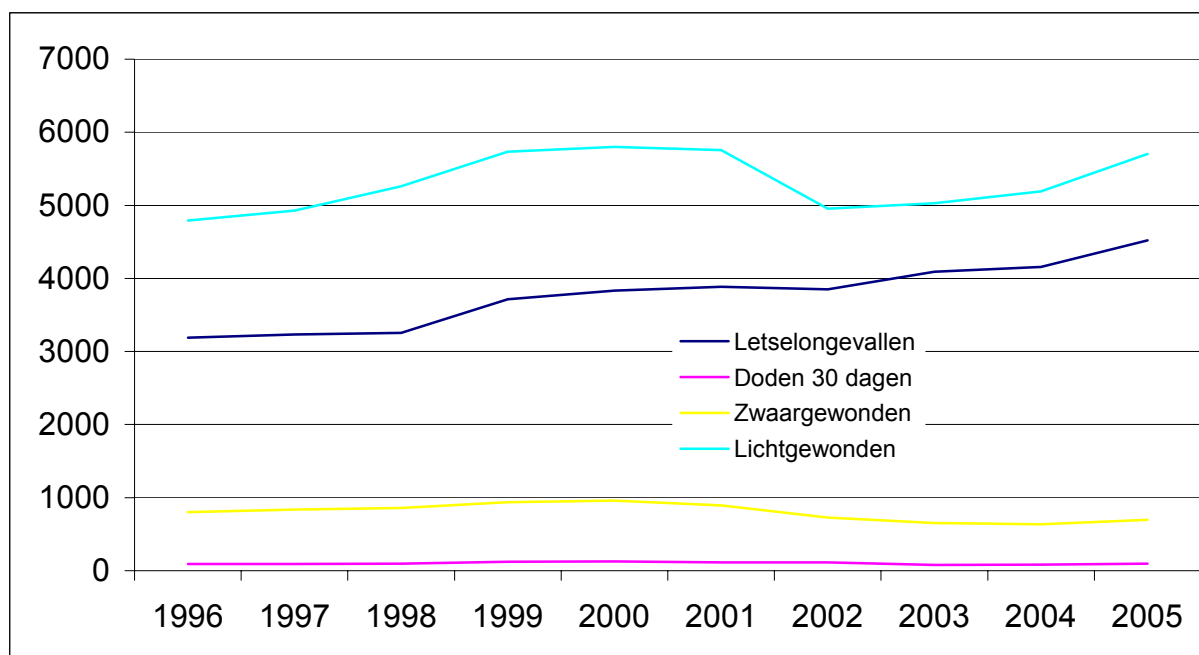
Om voor dit type voertuigen maatregelen te treffen zal men moet nadenken over de manier waarop men de doelgroep van de maatregelen definieert: behoudt men de massa als enig criterium, zijn er nog andere criteria nodig die het professionele gebruik van dit type voertuigen aangeven, moeten er geen nieuwe bepalingen vastgelegd worden voor de identificatie en de inschrijving van deze voertuigen?

De statistieken hierna tonen aan dat het nodig is om dit fenomeen van naderbij te bekijken, omdat het aantal ongevallen waarbij een licht voertuig betrokken is toeneemt.

### Ongevallen met minstens één camionette en slachtoffers

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Letselongevallen	3189	3233	3256	3714	3833	3884	3851	4093	4155	4521
Doden 30 dagen	93	92	98	122	128	116	113	78	83	97
Zwaargewonden	800	836	857	938	961	892	726	654	635	698
Lichtgewonden	4793	4927	5259	5733	5801	5757	4956	5029	5191	5705

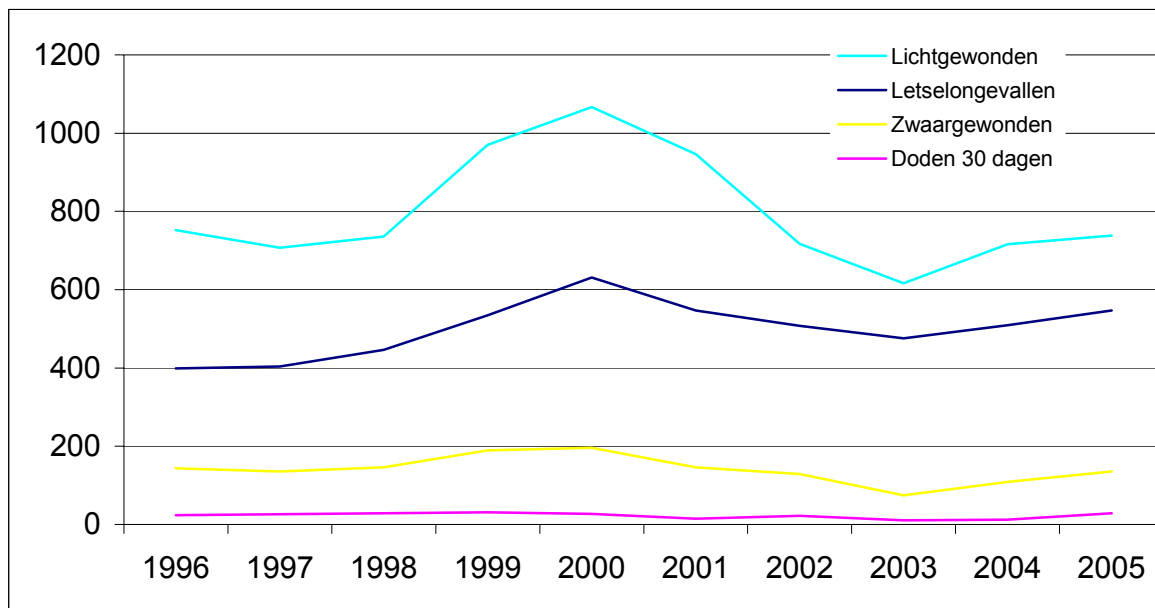
Bron: AD Stat. en Econ. informatie FOD



**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN**

**Ongevallen met minstens één bestelwagen en slachtoffers op autosnelwegen**

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Letselongevallen	399	404	446	535	631	547	508	476	509	547
Doden 30 dagen	24	26	29	31	27	15	22	11	12	29
Zwaargewonden	144	136	146	190	196	146	129	74	109	136
Lichtgewonden	752	707	736	970	1067	947	717	616	716	738

**Schoolvervoer**

Men stelt een reeks problemen vast wanneer een voertuig belast met schoolvervoer kinderen of jongeren laat in- of uitstappen: de passagiers tonen te weinig aandacht voor de omringende voertuigen of de potentiële gevaren; de naderende voertuigen maken inhaalmanoeuvres die de kinderen of jongeren dikwijls in gevaar brengen.

**Rijden bij neerslag**

Het inhaalverbod bij neerslag kan problemen stellen voor autocars en autobussen wanneer zij tussen een ononderbroken rij vrachtwagens moeten rijden (gevaar van kop/staartaanrijdingen).

Men stelt overigens vast dat voertuigen tussen 3,5 en 7,5 ton voortaan onderworpen zijn aan een snelheidsbeperking van 90 km/u; tot op heden werd nog niet onderzocht of een inhaalverbod bij slechte weersomstandigheden aangewezen en haalbaar is.

Het gevaar van opspattend water of van een nat wegdek voor de verkeersveiligheid mag niet onderschat worden en dient dus ook te worden bestudeerd.

Er bestaat overigens duidelijk een probleem van slecht begrip van de notie "neerslag" door de beroepschauffeurs, en dan nog meer bij de buitenlandse beroepsbestuurders die dikwijls helemaal niet op de hoogte zijn van de specifieke regels in België. Deze laatste opmerking geldt natuurlijk ook voor een reeks andere Belgische maatregelen.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN****Parkings**

Er is een gebrek aan parkings langs de autosnelwegen en bovendien zijn heel wat van de bestaande parkings onvoldoende veilig. Zij beschikken over onvoldoende accommodatie (restauratie – sanitaire voorzieningen, voldoende aantal parkeerplaatsen, ...) om een gezonde en veilige rust voor de bestuurders te waarborgen.

Door dit gebrek komt de naleving van de rij- en rusttijden in het gedrang. Voldoende parkings zijn een noodzaak opdat de bestuurders tijdig hun voertuigen kunnen parkeren om aan de verplichte rusttijden te voldoen. Dit geldt uiteraard ook voor de touringcars in de steden.

**Medeverantwoordelijkheid in de sector van het personenvervoer**

Zoals opgemerkt tijdens de eerste Staten-Generaal Verkeersveiligheid, vormt de medeverantwoordelijkheid van alle actoren van de logistieke keten een zeer essentieel element voor de verkeersveiligheid in het wegvervoer.

Deze medeverantwoordelijkheid werd verbeterd in 2003, doch nog niet toegepast in de sector van het personenvervoer.

Men stelt overigens vast in artikel 19.4 van de Verordening 561/2006 (rij- en rusttijden) dat de Lidstaten bij inbreuk op deze verordening en op de tachograaf niet alleen voor de vervoerders een systeem van sancties moeten uitwerken, maar ook voor de beroepsopdrachtgevers zoals expeditieus, bevrachters of touroperators.

**Maximale snelheid**

Gezien de impact van de snelheid op de verkeersveiligheid, mag men zich afvragen of een betere harmonisering op Europees vlak van de maximale snelheden voor het personenvervoer (tempo 100) niet nodig wordt, des te meer voor een transitgebied zoals België.

**Veiligheidsafstanden, inhaalverbod**

In dit opzicht dient men meer de specificiteit van de toestanden, respectievelijk in het personenvervoer en het goederenvervoer, in acht te nemen.

Daarbij blijken gerichte maatregelen beter dan te algemene beschikkingen.

Hoe dan ook blijft het niet eerbiedigen van de veiligheidsafstanden door bepaalde bestuurders een zorg, evenals de moeilijkheden die de autocars en bussen ondervinden als zij ingekapseld zijn in een file van vrachtwagens wegens inhaalverbod.

**Rij- en rusttijden, nachtritten**

In deze materie blijkt ook duidelijk een noodzaak aan een betere inachtneming van de specificiteiten van de twee subsectoren.

Gezien de stijgende vraag naar ruimere uurroosters voor het laden en lossen in de havens of bij de handelaars gezien de congestieproblemen, dient men zich ernstig de vraag te stellen of men rijtijden tijdens nachtritten verder op dezelfde manier kan blijven beschouwen als dezelfde tijden in de dag. Ernstige ongevallen gebeuren dikwijls 's nachts, zelfs met bestuurders die op het vlak van het aantal uren in orde waren met de reglementering en die toch in slaap zijn gevallen.

De problematiek van de vermoeidheid achter het stuur in het wegvervoer vergt dus een ernstige en betere aanpak.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN****Sancties overtredingen uitzonderlijk vervoer (boetes t.o.v. retributies):  
proportionaliteit cfr. boetecatalogus**

Specifieke boetes voor overtredingen op de toekomstige reglementering over uitzonderlijk vervoer moeten ingelast worden in de zogenaamde "boetecatalogus" voor het wegvervoer. Hier dient men genoeg aandacht te besteden aan de bedragen van deze boetes, zodat zij niet te aantrekkelijk worden t.o.v. de bestaande retributies voor zij die de reglementering eerbiedigen.

**Cargo securing guidelines**

Op basis van de bestaande "best practices" heeft de Europese Commissie recentelijk Guidelines uitgevaardigd die als referentie dienen voor alle lidstaten.

Buiten de maatregelen die zullen genomen worden door de Federale regering, moet de aandacht liggen op de noodzaak aan opleiding voor alle betrokken actoren: opdrachtgevers, laders, bestuurders, vervoerders, enz...



**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN**

**Dodehoekongeval tussen een vrachtwagen en een tweewieler**

Vrachtwagen = vrachtwagen, trekker met oplegger en trekker alleen

Motorfiets A of B, bromfiets van meer of minder dan 400 cc

Dodehoekongeval = vrachtwagen draait naar rechts, beide voertuigen bevinden zich op dezelfde weg en rijden in dezelfde richting

Jaar	Dodehoekongevallen tussen een vrachtwagen en een foekongevallen tussen een vrachtwagen en een mot	hoekongevallen tussen een vrachtwagen en een mot	hoekongevallen tussen een vrachtwagen en een m	Totaal
1991	61	34	1	96
1992	50	33	0	83
1993	48	41	3	92
1994	59	37	3	99
1995	45	28	2	75
1996	51	38	4	93
1997	63	33	2	98
1998	32	40	3	75
1999	37	37	3	77
2000	44	38	1	83
2001	53	26	2	81
2002	41	34	1	76
2003	39	24	1	64
2004	34	14	0	48
2005	48	16	2	66

Bron: FOD Eco. AD Stat en Econ. Info

**Ongevallen met minstens één autocar****Ongevallen op de autosnelweg met minstens één autocar**

	2000	2001	2002	2003	2004
# ongevallen	10	11	18	14	
# met Belgische autocars	6	7	11	6	
# met buitenlandse autocars	4	4	7	5	
# met autocars van onbekende herkomst	0	1	0	3	
# doden 30 dagen	0	1	2	1	
# zwaargewonden	3	7	2	2	
# lichtgewonden	22	33	56	29	

**Ongevallen buiten de autosnelweg met minstens één autocar**

	2000	2001	2002	2003	2004
# ongevallen	71	63	74	67	
# met Belgische autocars	65	58	70	56	
# met buitenlandse autocars	3	2	2	4	
# met autocars van onbekende herkomst	5	3	2	7	
# doden 30 dagen	4	6	5	0	
# zwaargewonden	18	15	12	10	
# lichtgewonden	160	91	90	100	

Bron: FOD Eco AD Stat. en Econ. Info

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN**

**Ongevallen met minstens één bus****Ongevallen op de autosnelweg met minstens één bus**

	2000	2001	2002	2003	2004
# ongevallen	11	8		9	5
# met Belgische bussen	8	5		5	4
# met buitenlandse bussen	3	3		2	1
# met bussen van onbekende herkomst	0	0		4	0
# doden 30 dagen	0	0		1	0
# zwaargewonden	2	0		4	1
# lichtgewonden	20	19		10	13

**Ongevallen buiten de autosnelweg met minstens één bus**

	2000	2001	2002	2003	2004
# ongevallen	387	412		542	647
# met Belgische bussen	359	397		508	603
# met buitenlandse bussen	4	2		2	1
# met bussen van onbekende herkomst	28	20		35	45
# doden 30 dagen	12	9		12	22
# zwaargewonden	78	41		62	77
# lichtgewonden	490	584		723	797

Bron: FOD Eco AD Stat en Econ. Info

**2.2. Wetgeving**

- *Richtlijn 2003/59 m.b.t. de basisopleiding en de voortgezette opleiding van de beroepschauffeurs*

Deze belangrijke richtlijn zal binnenkort een basisopleiding en een voortgezette opleiding verplicht maken voor alle beroepsbestuurders; de toepassing ervan in ons land zal tevens de organisatie van de toegang tot de rijbewijzen C en D laten evolueren.

Bij deze gelegenheid dient men aandachtig te blijven voor de inhoud van deze opleiding m.b.t. rij- en rusttijden (en dus ook het gevaar van de vermoeidheid achter het stuur), veiligheidsafstanden, eco-driving, enz.

Op het vlak van verkeersveiligheid leeft de zorg dat een aantal bestuurders die regelmatig zaken of een groot aantal personen vervoeren zouden ontsnappen aan de verplichte opleiding.

- *KB Ontwerpen m.b.t. cargo securing, coherent met de Europese Guidelines ter zake*

De bovenvermelde teksten zullen tevens de wegcode en het technisch reglement van de voertuigen aanpassen, maar ook een specifieke reglementering voorzien houdende bijzondere voorschriften betreffende ladingzekering voor het vervoer van zaken over de weg. Deze aanpak heeft het voordeel om de regels duidelijk te beschrijven maar ook de specifieke toestand van het wegvervoer beter in acht te nemen t.o.v. de algemene regels van de wegcode die gelden voor alle weggebruikers ter zake.

- *Probleemstelling van de dode hoek en nieuwe Europese richtlijn retrofit*



**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN**

T.o.v. de aanbevelingen van de eerste Staten-Generaal mag men stellen dat de Federale regering bijzonder aandachtig is geweest voor de problematiek van de dode hoek; België is zelfs, samen met Nederland, als voorbeeld genomen door de Europese Commissie met haar retrofit-maatregel. Nu dient men te waken over een goede harmonisering rekening houdende met de nieuwe Europese richtlijn ter zake.

- *Rij- en rusttijden nieuwe regeling april 2007*

De manier waarop ons land deze Europese maatregel zal toepassen is natuurlijk een aandachtspunt.

### **2.3. Maatschappelijk draagvlak - attitudes**

Een recente studie van de Federale Politie m.b.t. het onzekerheidsgevoel van de weggebruikers toont dat het wegvervoer door vele andere weggebruikers steeds als een bedreiging wordt gepercipieerd; sensibilisatiecampagnes en tips in de rijopleiding kunnen hier een meerwaarde brengen om een beter wederzijds begrip te ontwikkelen tussen de verschillende weggebruikers: fietsers en voetgangers of automobilisten beseffen niet altijd welke moeilijkheden het besturen van een vrachtwagen of een bus teweeg brengt; beroepsbestuurders vergeten soms te denken aan de zwakke weggebruikers in de bebouwde kom, enz.

### **2.4. Gedrag van de weggebruikers**

Dikwijls gebeuren verkeersongevallen door een complexe samenloop van ongevalfactoren door een interactie mens-voertuig-infrastructuur, die elk in meer of mindere mate bijdragen aan het ontstaan van een ongeval of aan de ernst ervan. Dit is bijzonder het geval wat betreft het wegvervoer (zie bovenvermelde statistieken die eigenlijk enkel de implicatie van een vrachtwagen aanduiden, dus niet of deze de oorzaak van het ongeval was.

Om te komen tot een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid zijn diepgaande en gestroomlijnde analyses van ongevallen absoluut noodzakelijk ("meten is weten").

Hier zou België zich best kunnen inspireren van het Zweedse voorbeeld van de "OLA-analyse" waar de "system designers", bv. vervoerondernemingen, vakbonden, experts, enz. deelnemen aan de analyse.

#### "Who are system designers?"

*The Swedish Road Administration (SRA) is a system designer along with local authorities and other road managers. Vehicle manufacturers are also system designers, as well as police that monitor traffic, and emergency services that take care of accident victims. Transport companies are important system designers that through their routines can influence route planning and speeds. Purchasers of transport services are also system designers. Their demands on suppliers are very important for the level of transport safety. Politicians and civil servants that work with community planning are other system designers.*

#### OLA – a systematic collaboration

*Many companies, authorities and organisations can contribute towards a safer road transport system. OLA is a working approach where system designers work together to try to provide solutions to a common problem.*

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN**

*Using available facts, potential solutions to one or more problems are discussed. With this approach, all parties are offered an opportunity to present desired measures they are able to implement and as a result to contribute to improved road safety. This working approach is used at both national and regional/local level.*

*OLA is a Swedish acronym for Objective data, List of solutions and Addressed action plans.”*

De snelle implementatie van het project “BART-Belgian Accidentology Research Team” van het BIVV, waarvoor het IWT zijn medewerking reeds heeft aangeboden aan het BIVV moet in dit opzicht een absolute prioriteit worden en de volledige steun van het College van Procureurs-generaal en alle officiële instanties krijgen.

## **2.5. Controlebeleid**

België heeft verschillende initiatieven genomen die perfect overeenstemmen met de Europese richtlijn 2006/22 betreffende de wegcontroles en bereidt zich voor om de norm van minimum 2% controles uit te voeren vanaf 1 januari 2008. In dit zelfde kader heeft ons land ook nieuwe beschikkingen genomen betreffende de technische keuring langs de weg; deze actie bevindt zich op dit ogenblik in een pilootfase en moet dus worden opgevolgd.

Het controlebeleid zal ook rekening moeten houden met recente beschikkingen in de programmawet van december 2006 i.v.m. de voorafgaande verklaring van buitenlandse werknemers, die een specifieke sectie wijdt aan het vervoer (o.m. cabotage).

Men mag ook stellen dat het gecoördineerde actieplan van de controlediensten, na een lange voorbereidingsfase, nu een doeltreffende en originele aanpak verwezenlijkt in ons land met een gezamenlijke planning en gezamenlijke controles door de dienst Wegcontrole (FOD M&V), de sociale inspecties (FOD Tewerkstelling, FOD Sociale Zaken, RVA), de douane (FOD Financiën) en de lokale en federale politie.

Deze gecoördineerde aanpak gaat gepaard met de Belgische inspanningen om het netwerk “Eurocontrole route” in een steeds groter aantal lidstaten te ontwikkelen en zo steun te geven op het veld aan een doeltreffend handhavingsbeleid op Europees vlak.

Ten slotte moet men echter ook vaststellen dat de beschikkingen van de wet over het goederenvervoer waarin in 2003 middelen werden gegeven aan de Commissie voor het wegvervoer om voorstellen te doen aan de Minister betreffende malafide ondernemingen nog niet werkelijk toegepast werden.

## **2.6. Vervolgingsbeleid door de gerechtelijke overheid**

- *Huidige toestand van het vervolgingsbeleid gecoördineerd door het Arbeidsauditoraat*

De coördinatie van het vervolgingsbeleid gelinkt aan het gecoördineerde actieplan voor de controle van het wegvervoer werd toevertrouwd aan het Arbeidsauditoraat; men stelt vast dat dit Auditoraat de werkzaamheden van de controlediensten met aandacht opvolgt.

Maar men moet ook constateren dat er te weinig harmonisering en prioritering van het vervolgingsbeleid bestaat. Dit heeft als gevolg dat er duidelijke behandelingsverschillen bestaan van een gerechtelijk arrondissement en een ander. Deze toestand zou zelfs in bepaalde gevallen een verhuis van de sociale zetels van bepaalde malafide vervoerondernemingen hebben veroorzaakt.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN**

Er is ook een gebrek aan opvolging van de jurisprudentie van de rechtbanken en aan feedback i.v.m. de gevolgen die worden gegeven aan de vaststellingen van de controlediensten.

Toch worden er op initiatief van de controlediensten of op initiatief van de werkauditoraten ontmoetingen georganiseerd voor toenadering en voor een wederzijdse uitwisseling van informatie over de gerechtsprocedures en hun verplichtingen evenals over materies die betrekking hebben op het wegvervoer. Deze werkwijze zal worden verder gezet. De provinciecellen die naar aanleiding van het Actieplan 2001 werden opgericht en de arrondissementscellen vormen een ideaal kader voor deze uitwisselingen.

- *Sanctiebeleid (boetecatalogus)*

De bedoeling van de boetecatalogus is enerzijds de huidige lijst van te innen bedragen vervangen door een lijst van te innen bedragen waarbij het niveau van de boete beter afgestemd is op de aard en de ernst van de overtreding en dit in functie van een vooraf bepaalde logica, die rekening houdt met de vier volgende criteria:

- impact op de verkeersveiligheid;
- impact op de sociale situatie van de bestuurder;
- impact op de omgeving;
- intentie tot fraude/tegenwerking bij controle.

De lijst van te innen bedragen zal worden gepubliceerd in de vorm van een gedetailleerde beschrijving van de overtreding samen met een referentie naar de wetgeving terzake en met vermelding van de overeenkomstige boete. Zo zal de doorzichtigheid van de lijst aanzienlijk toenemen.

## **2.7. Informatie en sensibilisatie**

Zowel de vervoerfederaties als het IWT en de vakbonden hebben sinds de eerste Staten-Generaal duidelijke inspanningen geleverd betreffende sensibilisatiecampagnes, gericht zowel naar de bestuurders als naar de andere weggebruikers of de vervoerondernemingen.

## **2.8. Voertuiguitrusting**

- *Invoering digitale tachograaf*

Zoals gewenst door de vorige Staten-Generaal is er beweging op vlak van de betere opvolging van de rij- en rusttijden door de snelle invoering van een digitale tachograaf voorzien door Europa.

Men moet echter een tamelijk snelle evolutie van de bestaande technologieën vaststellen zonder dat de Europese wetgever er altijd genoeg rekening met houdt.

In dit opzicht zijn de huidige zeer lange tijden voor het downloaden van de gegevens zorgwekkend. Dezelfde bekommernis geldt voor bepaalde ongewenste verschillen in registratie die werden vastgesteld tussen de analoge en de digitale tachograaf

De op dit ogenblik ontbrekende bevoorrading van de controlediensten met aangepaste lezersapparaten blijft echter een pijnpunt en vermoedelijk duidelijk de controles door een zeer tijdrovende procedure.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN**

- *Invoering snelheidsbegrenzer voor lichte vrachtwagens van meer dan 3,5 ton*  
Ook hier heeft de Europese invoering van een snelheidsbegrenzer voor een nieuw segment van het vrachtwagenpark een opgemerkte toepassing gekend op Belgisch niveau.
- *De evolutie betreffende snelheidsregulerende systemen (tempomat, adaptative cruise control), de noodzakelijke versterking van de signalisatie van de functionering van de retarder, en - specifiek voor het personenvervoer- een aanzienlijke verbetering i.v.m. brandbeveiliging van de cars en bussen, zullen de voornaamste aandachtspunten betekenen voor de toekomst.*

**3. AANBEVELINGEN VAN DE FEDERALE COMMISSIE VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID****1. Nood aan een diepgaande analyse van de dodelijke ongevallen**

Er is duidelijk nood aan een diepgaande analyse van de dodelijke ongevallen waarin het wegvervoer betrokken is geweest; hier kan het Zweedse model "OLA" een interessante optie betekenen voor het wegvervoer voor derden of voor eigen rekening. Een deel van het project "Belgian Accidentology Research Team" dient specifiek te worden gericht naar het wegvervoer.

**2. De stijgende plaats van de lichte vrachtwagens en bestelwagens in het verkeer**

De impact van de stijgende plaats van deze voertuigen in het verkeer is duidelijk een grote uitdaging voor het verkeersveiligheidsbeleid en dient dus grondig te worden bestudeerd in al zijn aspecten: mobiliteitsbeleid, ruimtelijke ordening, economische en sociale aspecten, voertuiguitrusting en globale verkeersveiligheid, om een betere beleidsondersteuning te verzekeren en een proactief beleid te kunnen ontwikkelen.

In dit opzicht dient men de verschillende vigerende reglementeringen, die gelden voor de voertuigen boven 7,5t of 3,5t, of voor de beroepschauffeurs die houder zijn van een rijbewijs C of D, stelselmatig te bekijken, met het oog op de eventuele toepassing ervan op lichte vrachtwagens en camionetten.

**3. De vermoeidheid achter het stuur**

Deze problematiek speelt een belangrijke rol in het wegvervoer; er dient meer aandacht te worden besteed, zowel op vlak van studies als beleidsmaatregelen, aan de problematiek van de nachtritten en het verschil met de dagritten op het vlak van de vermoeidheid achter het stuur.

Meer, veiliger en goed uitgeruste parkings voor het wegvervoer (zaken en personen), zowel langs de autosnelwegen als in de steden, zouden ook een nuttige verbetering betekenen in deze materie.

**4. De medeverantwoordelijkheid van de betrokken actoren in het personenvervoer**

Er dient snel een wettelijke oplossing te worden gegeven aan de afwezigheid van regels ter zake in de sector van het personenvervoer; een verschil van aanpak tussen professionele opdrachtgevers en niet-professionele opdrachtgevers blijkt hier relevant te zijn, zoals ook een betere sensibilisatie van alle betrokken actoren, individuele klanten begrepen.

**5. Gedrag op de weg**

Betreffende ladingszekering in het wegvervoer dient ons land zo snel mogelijk een specifieke reglementering te voorzien, gebaseerd op de Europese Guidelines betreffende Cargo securing.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN**

Een duidelijke signalisatie aan de grenzen dringt zich op voor de steeds talrijkere beroepsbestuurders uit andere lidstaten die ons land doorkruisen, i.v.m. specifieke Belgische maatregelen zoals snelheidsbeperkingen, inhaalverboden, rijden bij neerslag, enz.

Een gelijklopende informatiecampagne in vier talen (de drie landstalen en het Engels) in parkings en tankstations langs de autosnelwegen lijkt ook nodig.

Om de passagiers van het schoolvervoer beter te beschermen is een aanpassing van de wegcode gewenst die alle weggebruikers verplicht om te stoppen (en dus ook geen inhaalmanoeuvres te maken) wanneer een voertuig, uitgerust met het signaal vermeld in artikel 39 van de Wegcode, stopt om passagiers mee te nemen of te laten afstappen.

Op vlak van opleiding dient het nieuwe beleid i.v.m. basisopleiding en voortgezette opleiding van de beroepsbestuurders de nodige aandacht te verschaffen aan de verkeersveiligheidsproblematiek (vermoeidheid achter het stuur, veiligheidsafstanden, ladingszekering, enz.). Tevens dient onderzocht te worden hoe alle bestuurders van voertuigen, die goederen of personen vervoeren, aan de verplichte voortgezette opleiding kunnen onderworpen worden om de invloed van deze richtlijn op de verkeersveiligheid te optimaliseren.

## **6. Handhavingsbeleid**

België dient haar transversaal en gecoördineerd controlebeleid verder te voeren en de nodige inspanningen te leveren voor een doeltreffende toepassing van de Europese richtlijn 2006/22 (zoals ook de recente wetgeving m.b.t. de voorafgaande verklaring van buitenlandse werknemers), onder meer in het kader van het Directiecomité van het Gecoördineerd actieplan.

Er is dringend nood aan een geharmoniseerd vervolgingsbeleid door de gerechtelijke overheid; er wordt dus gevraagd aan de Raad van de arbeidsauditeurs en aan het College van Procureurs-generaal om ter zake de nodige omzendbrieven uit te vaardigen.

Tevens wordt een betere feedback van het vervolgingsbeleid en van het sanctiebeleid gewenst naar de controlediensten toe.

De verdere toepassing van een proportioneel sanctiebeleid zoals de "boetecatalogus" wordt aanbevolen voor de toekomst, met aandacht voor de toestand van het uitzonderlijk vervoer.

Wat de medeverantwoordelijkheid betreft in de sector van het goederenvervoer dienen de controlediensten, de parketten en de rechtbanken meer aandacht te besteden aan een effectiever beleid ter zake, des te meer met het in voege treden van de nieuwe Europese verordening 561/2006.

Hetzelfde geldt voor de overheid betreffende de rol van de Commissie goederenvervoer op de weg t.o.v. de malafide ondernemingen en de effectieve implementatie van de middelen die ter zake ter beschikking werden gesteld.

Ten slotte moet er een snelle oplossing komen voor de terbeschikkingstelling van controleapparaten i.v.m. de digitale tachograaf voor de controlediensten.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN****7. Sensibilisatie van alle weggebruikers**

Voor een beter wederzijds begrip tussen de beroepschauffeurs en andere weggebruikers van hun specifieke toestanden/vervoersaspecten zijn specifieke sensibilisatiecampagnes ter zake noodzakelijk.

**8. Voertuiguitrusting**

De betrokken constructeurs, de Europese en Belgische overheden, en de vervoersector (ondernemingen en werknemers) moeten samen inspanningen leveren om:

- de brandbeveiliging voor de bussen te verbeteren,
- "lanekeeper"-systemen als basisuitrusting te voorzien in de nieuwe voertuigen,
- een adequate signalisatie te voorzien voor de werking van de retarder bij de voertuigen zodat achterliggende voertuigen zien of het voertuig afremt,
- verdere studies uit te voeren om te bepalen of zelfs "adaptive cruise control"-systemen de aandacht van de bestuurder niet verzwakken,
- de functionering van de digitale tachograaf en daarmee gelinkte apparaten verbeteren.

**9. Verdere werkzaamheden**

De werkgroep "Wegvervoer van personen en van goederen" dient verder zijn werkzaamheden te ontwikkelen om meerdere onderwerpen te behandelen of uit te diepen die, wegens tijdgebrek, niet genoeg werden onderzocht tijdens de voorbereiding van deze Tweede Staten-Generaal Verkeersveiligheid, onder meer: het wegvervoer in de bebouwde kom, de problematiek van lichte vrachtwagens-camionetten-minibussen, gebruik van de technologische evolutie voor de preventie van de vermoeidheid achter het stuur,

**4. MONITORING**

De werkgroep stelt vast dat er de laatste jaren geen echte monitoring is gebeurd betreffende wegvervoer en verkeersveiligheid en wenst daarom jaarlijks verslag uit te brengen aan de Federale Commissie in dit verband.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : WEGVERVOER VAN PERSONEN EN VAN GOEDEREN**

## BIJLAGE I – SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP

E.COPS, Verantwoordelijke wegcontrolediensten, DGVL, FOD M&V

A.CRAEYE, BTB-ABVV

*C.DECOODT, Wegreglementering, FOD M&V, secretaris van de werkgroep*

P.DEBLAERE, Federale Politie

R.DESMET, Federale Politie

L.ELOY, FBAA

F.FONTeyN, SAV

*J.P.GAILLY, Mobiliteit en Verkeersveiligheid, FOD M&V, Voorzitter van de werkgroep*

J.L.GLUME, AED, Min Rég Bxl-Capitale

Y.LOYAERTS, MET, Région Wallonne

E.MACHTELINCKX, Uitzonderlijk Vervoer, FOD M&V

Y.MANNAERTS, FBAA

L.MIEVIS, MET, Rég Wallonne

F.MOREELS, BTB-ABVV

R.PARILLO, CSC Transcom

B.SARRAND, GOCA

K.VAN COILLIE, Touring

L.VERKINDEREN, SAV

R.WOUTERS, ACV Transcom

R.WAEGELMANS, Lokale Politie