

Schokkend

Een ernstig auto-ongeluk in Parijs schokte de hele wereld. Veel van die ongevallen, die even schokkend zijn, gebeuren bij ons om de hoek. Ook de oorzaken zijn dezelfde: agressief verkeersgedrag, ontfatsoen, hoge snelheid en drankmisbruik om er maar een paar te noemen.

Als de wetgever niet met veel hogere straffen hier tegen gaat optreden, zullen er nog vele Di's sterven. ●
 (bron: VN-Aktief Limburg)

rijden, winnen de 'hardlopers', geen kwartier op me. Natuurlijk ga ik niet uitgebreid eten als er een haastklus is.

Op de laatste nieuwsaarsreceptie van ons bedrijf heb ik gezegd: 'jongens, we doen een stapje terug, maar doe je werk wel goed. We worden te veel gedwongen om in dezelfde tijd meer werk te doen. Miljonair worden doen we toch niet. Denk aan jezelf, aan je gezondheid.' Kom tijdens je werk tot rust en drink bij een klant een kop koffie. Goede sociale contacten met de Klant leveren het bedrijf economisch voordeel op. Het gas, dat ook andere firma's leveren, komt allemaal uit dezelfde pijp. De positieve houding van de chauffeur speelt een rol of een bedrijf wel of niet bij Elpee Gas bestelt. Haast werkt een hoog ziekteverzuim in de hand en de veiligheid is er niet mee gediend. Als een vent ziek is, moet een ander overuren maken of een extra chauffeur worden ingehuurd. Haast en hard rijden verhogen het brandstofverbruik, het aantal schades en veroorzaakt een ongunstig onderhoudsplateau, zoals extra slijtage aan banden, remvoering enz.

Overigens geeft een tachograafschijfanalyse met behulp van een computer een goed beeld van de rijstijl van de chauffeur. Ik neem mezelf in bescherming. Na 9 uur werken bepaal ik zelf of ik langer doorrijd en niet de werkgever. Gelukkig kan ik dat de baas goed duidelijk maken; anderen hebben er moeite mee van zich af te bijten. Ik heb één stelregel, waar ik nooit van afwijk:
 V = NRC: Veiligheid (ook verkeersveiligheid) = Netheid, Reinheid en Correctheid. ●

Veel te snel naar rechts

Frits van Amerongen:



De 40-jarige Frits van Amerongen uit Barneveld is een 'geboren' beroepschauffeur. "Ik heb dieselolie in mijn bloed. Als kleine jongen mocht ik met m'n vader mee naar Terschelling om gas af te leveren. Mijn broer is internationaal chauffeur", zegt hij trots. Van Amerongen werkt bij Elpee Gas in Bunschoten en is in z'n vrije tijd in Barneveld voorzitter van de Stichting Kinderhulp Tsjernoby. Met een schitterende combinatie – jaarlijks 180.000 kilometer – voorziet hij pompstations van LPG. Omdat de werktijden zijn gesplitst in vroege en late diensten, zijn Frits van Amerongen en z'n compaan ieder goed voor 90.000 kilometer. Over het onderling inhalen van vrachtwagens op autosnelwegen heeft Van Amerongen een duidelijke mening.

Frits van Amerongen: "De situatie: ik rijd altijd 81 km/u; het maakt geen verschil of de tank met 24 ton LPG nu vol of leeg is. Collega's rijden meestal op hun cruisecontrol 89 km/u, het wettelijke maximum van de begrenzer. Dat betekent dat ik vaak wordt ingehaald. Chauffeurs, die mij inhalen, hebben het gevoel dat zij te lang op de linkerrijstrook moeten blijven rijden. Dat idee wordt gevoeld, omdat zij weten dat de politie scherp op hen let. Dus wat wil hij; zo snel mogelijk van die linkerrijstrook af. Op het moment dat onze cabines naast elkaar rijden, zit hij al in z'n spiegels te kijken om snel naar rechts te kunnen gaan. Ik spreek uit ervaring, omdat ik vaak mee zit te kijken wat hij aan het doen is of gaat doen. Door de automatische beweging van het hoofd naar rechts – kijken in de spiegel – gaat z'n linkerarm onwillekeurig met die wending mee en sturtur hij al een beetje naar rechts. Het gebeurt vaak dat de combinatie dan met de rechterwiel en al op de rechterrijstrook rijdt, terwijl hij nog naast me zit. Hierdoor word ik gedwongen om ook naar rechts te gaan, richting de vluchtstrook of heel brusk te remmen. Je tracht immers altijd een aanrijding te voorkomen. Beroepshalve – 98% van de chauffeurs doet dat – geef je een lichtsignaal als de inhalende collega voldoende afstand heeft genomen en naar rechts kan. In veel situaties is daar amper tijd voor, omdat men veel te snel naar rechts komt. Daar gaan me ruitenwissers,

Snelheid en vermogen

Snelheid en vermogen spelen in het relaas van Frits van Amerongen een grote rol: "De controles op vrachtwagenchauffeurs zijn toegenomen. De verkeerspolitie heeft je zo te pakken. Daarom wil de vrachtwagenchauffeur het liefst buiten beeld blijven, omdat hij weet dat 89 km/u te snel is. Ik heb met mijn 81 km/u vermogen over om op dezelfde snelheid een viaduct op te rijden. Wie 89 km/u rijdt, gaat onvermijdelijk in snelheid terug. Ik zie vaak dat een andere chauffeur naar een viaduct naast me moet blijven rijden. Pas als we boven zijn, kan hij z'n tempo weer verhogen. Ondertussen heeft hij een heel eind op de linkerrijstrook gereden. Nu kan er ergernis ontstaan, omdat die jongen vind dat ik dan gas terug moet nemen en sturtur als represaille snel naar rechts om mij weg te drukken. Die heeft het dan niet echt goed begrepen hoe het werkt in het verkeer."

auto met pech staat, een ANWB'er of een politiewagen. Ik heb me daarom aangeleerd in die situatie, wanneer ik zie dat ik ingehaald ga worden, om ver vooruit op de vluchtstrook te kijken of daar wat staat. Anders is er maar één oplossing: remmen. Ik heb heel wat precare situaties meegemaakt; je hart bonkt dan in je keel als je weer 'ontsnapt' bent."

Haast en werkdruk

"Haast is een maatschappelijke ontwikkelings: je wordt er toe gedwongen. Haast heeft te maken met mentaliteit. Alleen mensen, dus ook chauffeurs, moeten bij zichzelf te rade gaan of ze dat wel of niet aankunnen. Men is geneigd de tijdsdruk op te schrijven zoals de werkgever of anderen dat graag zien. Bijvoorbeeld door op een bepaald tijdstip bij een klant te moeten zijn. Chauffeurs, die daar gevoelig voor zijn, trappen het pedaal tot op de plank. Mij krijgen ze niet zo gek; 81 is bij mij 81. Op de afstanden die wij

Uitgespit

Onze AVR-adviseurs werden bij hun bezoek aan verschillende bedrijven geconfronteerd met een aantal vragen op het gebied van de verkeersregels. Samengevat luidden deze:

1. Hoe zit het nu exact met de voorrangspregeling voor fietsers?
2. Hoe zit het met de schuldvraag en aansprakelijkheid van de fietser na een aanrijding met een automobilist?
3. Hoe zit het nu met de brommobiel? Wat moeten we daarmee?
4. Wat is nu de maximumsnelheid op provinciale autowegen, met name voor autobussen?

1. Een fietser moet op een kruispunt van wegen van gelijke orde aan bestuurders van motorvoertuigen voorrang verlenen; dus ook als hij van rechts komt.

Artikel 15 lid c van het RVV 1990 luidt: *Fietzers, bromfietzers, bestuurders van een wagen en geleiders van rij- of trekkransen of weg, verlenen op kruispunten van wegen van gelijke orde voorrang aan bestuurders van een motorvoertuig.*

2. Er is verschil tussen schuld en aansprakelijkheid. Ook al is de fietser volgens de verkeersregels schuldig aan een ongeval, kan deze in veel gevallen via een civielrechtelijke procedure de schuld die is ontstaan, verhalen op de bestuurder van het motorvoertuig.

Artikel 19 van het RVV 1990 luidt: *De bestuurder moet in staat zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is.*

3. Wat is de plaats van een brommobiel op de weg en hoe zit het met de voorrang?

Een brommobiel is: een bromfietser op meer dan twee wielen, die is voorzien van een gesloten carrosserie. Er is besloten om de brommobielen in het RVV 1990 onder de werking van de gedragsregels van motorvoertuigen te brengen om eventuele misverstanden te voorkomen die zouden kunnen ontstaan door

de grote gelijkens tussen de brommobiel en kleine personenauto's. Deze bepaling houdt o.a. in dat bestuurders van een brommobiel zich dienen te houden aan de regels van het RVV 1990 zoals die voor bestuurders gelden, zoals:

- verlenen van voorrang;
 - gordel draagplicht;
 - de parkeerregels voor personenauto's zijn dus van toepassing op brommobielen;
 - invalidenparkeerkaart;
 - gebruik van de juiste plaats op de weg;
 - gestotenverklaring voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen geldt ook voor brommobielen;
 - niet rijden op autowegen, het gebruik van de autoweg is slechts toegestaan voor bestuurders van een motorvoertuig waarmee met een snelheid van ten minste 50 km per uur kan en mag worden gereden;
 - niet rijden op autosnelwegen; het gebruik van de autosnelweg is slechts toegestaan voor bestuurders van een motorvoertuig waarmee met een snelheid van ten minste 60 km per uur kan en mag worden gereden.
- Voorts houdt deze bepaling in dat bestuurders van andere voertuigen zich jegens bestuurders van brommobielen dienen te gedragen als waren het bestuurders van motorvoertuigen.

4. Maximumsnelheid op provinciale autowegen.

Het doet niet terzake of het een provinciale of rijksweg betreft. De maximumsnelheid op een autoweg (herkenbaar door een vierkant blauw bord met daarop het symbool van een witte auto) is 100 km per uur. Voor vrachtauto's en bussen geldt hier – maar ook op autosnelwegen – een maximumsnelheid van 80 km per uur. Hoewel de snelheidsbegrenzers van touringcars en lijnbussen veelal zijn afgesteld op 100 km per uur, mogen deze in Nederland niet sneller dan 80 km per uur. De sticker '100' achterop zo'n bus heeft in ons land geen enkele waarde. ●