Spiegels

Een ongeluk zit vaak in een klein hoekje, daarom kan het belang van een goed zicht over de omgeving van een voertuig moeilijk worden ontkend. Een goede afstelling van de spiegels kan veel schade, zij het materiële, dan wel fysieke, voorkomen. Alles start echter met een goede uitrusting van de bus of autocar.

1. Regelgeving

In de materie van de achteruitkijkspiegels en andere 'inrichtingen voor indirect zicht', is op verschillende niveaus regelgeving uitgewerkt.

1.1. Europese Unie

In de eerste plaats werd op Europees niveau begonnen met de uitwerking van regelgeving ter zake. Dit resulteerde in Richtlijn 2003/97/EG van 10 november 2003. Deze richtlijn hief de voorgaande Richtlijn 71/127/EEG met ingang van 26 januari 2010 op.

De richtlijn 2003/97/EG werd in 2005 nog gewijzigd "met het oog op de aanpassing aan de technologische vooruitgang" (RL 2005/27/EG).

Voor vrachtwagens werd in 2007 bovendien de richtlijn 2007/38/EG aangenomen. Deze laatste richtlijn legt de retro-fitting van dodehoekspiegels op vrachtwagens geregistreerd na 1/1/2000.

1.2. Belgisch recht

In het Belgische recht is het KB van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, van toepassing (verder technisch reglement). Het zijn artikel 43 §3-§7 en de bijlagen 16 en 16bis van dat KB die de materie regelen.

De Richtlijn 2003/97/EG en Richtlijn 2007/38/EG werden omgezet naar Belgisch recht bij KB van 14 april 2009, hetwelk werd opgenomen in het technisch reglement.

1.3. VN

Ook in het kader van de Verenigde Naties werd door de Economische Commissie voor Europa (UNECE) een reglement uitgewerkt met betrekking tot technische voorschriften voor voertuigen, in het algemeen en met betrekking tot inrichtingen voor indirect zicht, in het bijzonder. Dit stukje regelgeving kreeg de benaming 'regulation No. 46' en werd opgenomen in addendum 45 van de 'Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions'. De regels die hierin werden opgenomen zijn dezelfde als die opgenomen in Richtlijn 2003/97/EG.

2. Vrachtwagens en bussen

Men staat in de sector van het collectief personenvervoer over de weg, doorgaans eerder weigerachtig tegenover vergelijkingen tussen vrachtwagens (N2 en N3[1]) en bussen en autocars (M2 en M3[2]). In dit geval valt het moeilijk te ontkennen dat een aantal parallellen te trekken zijn tussen de voertuigen uit deze sectoren.

In de eerste plaats zijn bussen en vrachtwagens vooral door hun afmetingen vaak met elkaar te vergelijken (lengte en breedte). Er moet vooral op gewezen worden dat men hier een vergelijking dient te maken tussen voertuigen met vast chassis. Trekker-oplegger combinaties worden hier dus buiten beschouwing gelaten.

Ook de massa van de respectieve voertuigen valt onder dezelfde orde van grootte, wat maakt dat deze zich op een gelijkaardige manier door het verkeer bewegen. Dit

[1] Hier laten we N1 voertuigen buiten beschouwing daar zij voor wat spiegels betreft gelijk behandeld worden als M1 voertuigen.

[2] M1 voertuigen worden buiten beschouwing gelaten omdat transport met deze voertuigen niet onder het toepassingsgebied van collectief vervoer over de weg valt.

zit hem bijvoorbeeld in draaicirkels, acceleratie & vertragen, etc.

2.1. Spiegels

In zware voertuigen bestaat de mogelijkheid om niet minder dan vijf soorten spiegels te installeren. Naast de binnenspiegel (Klasse I), die in al deze voertuigen facultatief is, zijn er de grote hoofdspiegels (Klasse II), breedtespiegels (Klasse IV), trottoirspiegels (Klasse V) en een vooruitkijkspiegel (Klasse VI). Dit is goed voor een totaal aantal van 7 al dan niet verplicht te installeren buitenspiegels.

2.2. Vrachtwagens

Vrachtwagens moeten verplicht worden uitgerust met volgende spiegels:

- grote hoofdspiegels aan beide zijden;
- breedtespiegels aan beide zijden (behalve voor voertuigen N2 <7,5t waar geen trottoirspiegel kan worden geïnstalleerd);
- een trottoirspiegel aan de passagierszijde (tenzij de cabinehoogte niet toelaat deze spiegels boven 2 meter te installeren of het zichtveld van de breedtespiegel en de vooruitkijkspiegel dat van de trottoirspiegel reeds beslaan);
- een vooruitkijkspiegel (behalve voor voertuigen N2 <7,5t en op 2 meter boven de grond te installeren).

De verplichte uitrusting komt er uiteindelijk op neer dat alle velden in figuur 1 (velden 1 t.e.m. 4), aan de passagierszijde van het voertuig, zichtbaar moeten zijn vanuit de chauffeursstoel. Dit geldt daarenboven voor voertuigen die vanaf 1/1/2000 geregistreerd werden waardoor op zijn minst het grootste deel van de vrachtwagen-vloot onder de verplichtingen lijkt te vallen.

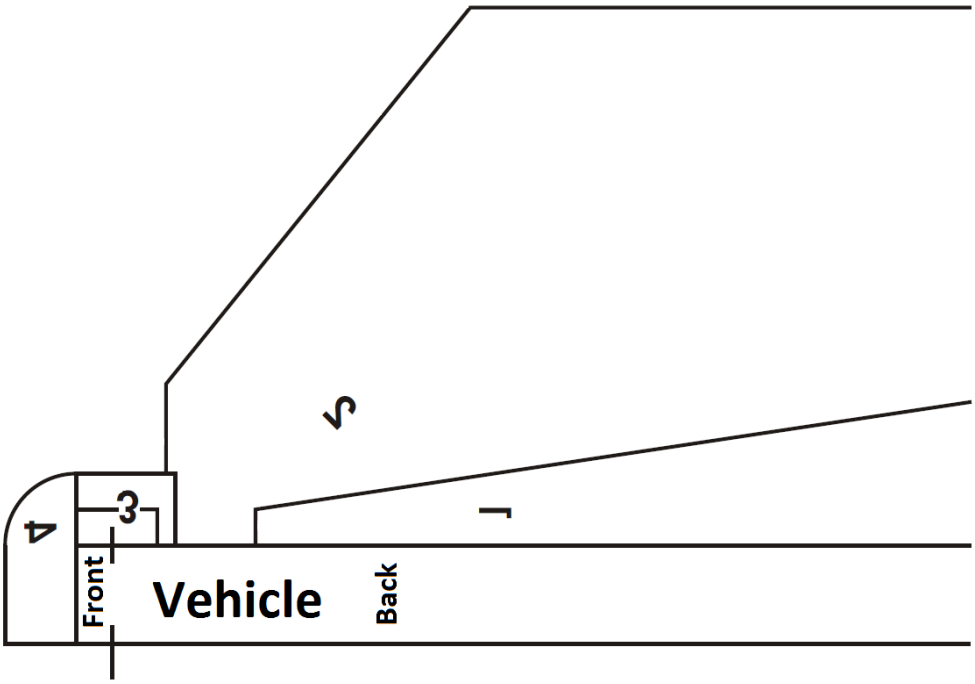
2.3. Bussen

Bij bussen en autocars (voertuigen M2 en M3) zijn de volgende spiegels verplicht:

- grote hoofdspiegels aan beide zijden.

Alle andere spiegels zijn facultatief te installeren. Als men dan overweegt trottoirspiegels en/of een vooruitkijkspiegel te installeren, moeten deze boven de 2 meter worden gemonteerd.

Dit wil zeggen dat in voertuigen type M2 slechts het veld met nr. 1 in figuur 1 aan de passagierszijde verplicht zichtbaar moet zijn. Bij voertuigen van het type M3 zijn dit de velden 1 en 2 aan dezelfde zijde.



Figuur 1

3. Praktijk

Naast het verschil in behandeling van vrachtwagens, enerzijds, en bussen en autocars, anderzijds, in de regelgeving die de materie beheerst, bestaan er nog een aantal fenomenen in de praktijk die vaak problematisch blijken.

3.1. Uitrusting

Een eerste fenomeen bestaat hierin dat voertuigen zelden uitgerust worden met spiegels die facultatief te installeren zijn. De redenen hiervoor zijn niet ver te zoeken: het is namelijk niet verplicht ze te installeren en ze brengen een hogere kost met zich mee. Er zijn desalniettemin constructeurs die hun voertuigen toch uitrusten met een uitgebreider aantal spiegels. De constructeurs die hun voertuigen maximaal uitrusten zijn echter sterk in de minderheid.

Een oplossing voor het gebrek in uitrusting van voertuigen bestaat erin spiegels achteraf aan te vullen met bijkomende spiegels. Dit is echter niet steeds mogelijk daar veel spiegelarmen, waarin de spiegels vaak geïntegreerd zijn, dit niet toelaten. In dat geval kan men ervoor kiezen om de gehele spiegelarm te gaan vervangen. Daar komt nog eens bij dat bij voertuigen waarvan de cabine niet toelaat de trottoir- en de vooruitkijkspiegel boven 2 meter te installeren, de installatie van deze laatsten verboden zijn. Daardoor kan de basisuitrusting bij bepaalde voertuigen dus niet worden aangevuld. Het gaat hier dan veelal om dubbeldeksvoertuigen, dewelke onder de grootste voertuigen in de sector te rekenen zijn, wat dit gebrek aan mogelijkheden des te erger maakt.

Een ware opportuniteit om aan de lacune in uitrusting tegemoet te kunnen komen, ligt in de “andere inrichtingen van indirect zicht”. Dit zijn alle systemen die toelaten de omgeving van het voertuig in beeld te brengen door middel van camera’s, al dan niet aangevuld met sensoren (360°-view, birdview, …). Dit soort inrichtingen mag geïnstalleerd worden ter aanvulling van de spiegels maar mag ze in geen geval vervangen. Eén uitzondering werd gemaakt op deze regel in deze dat vooruitkijkspiegels kunnen vervangen worden door een dergelijke inrichting.

3.2. Afstelling

Daarnaast blijkt er ook vaak iets te schorten aan de afstelling van de spiegels die wel voorhanden zijn. zo worden de grote hoofdspiegels vaak zo afgesteld dat de flanken van het voertuig zo veel mogelijk zichtbaar zijn. Meestal wordt dit gedaan om schade aan de carrosserie te kunnen voorkomen. Uiteraard gaat dit ten koste van het zicht op de weg aan de zijkant van het voertuig.

Als er een breedtespiegel voorhanden is op het voertuig wordt deze eveneens vaak verkeerd afgesteld. Dit type spiegel wordt omwille van zijn plaatsing regelmatig op de rechterhoek vooraan het voertuig gericht. Op die manier trachten chauffeurs schade aan het voertuig te vermijden door obstakels die slecht zichtbaar zijn en zich aan die kant van het voertuig bevinden. Terzelfdertijd verliezen zijn het zicht over de bredere omgeving van het voertuig wat de mogelijkheid om gevaren te zien aankomen sterk beperkt.

De afstelling van zowel de breedte als de grote hoofdspiegels, zoals hierboven omschreven, stelt chauffeurs in staat om vooral bij lage snelheden stationaire obstakels te ontwijken en vooral materiële schade aan het voertuig te vermijden. Hoewel dit economisch steek kan houden, rekening houdend met de kost van herstellingen aan carrosserie, mag dit er nooit toe leiden dat de mogelijkheid om fysieke schade te vermijden hierdoor moet inboeten.

Ten slotte wordt de afstelling van de spiegels zelden aangepast aan de chauffeur die plaatsneemt achter het stuur. Dit probleem stelt zich niet zo zeer bij bussen en autocars met enkele bemanning waar het vaak de gewoonte is om met dezelfde bus of autocar te rijden en de afstelling meestal juist is voor de vaste chauffeur. Het probleem stelt zich wel bij voertuigen die doorgaans door verschillende chauffeurs bestuurd worden en bij voertuigen met dubbele bemanning. Dit wordt veroorzaakt en verergerd doordat de spiegels, aan passagierskant althans, niet elektrisch regelbaar zijn en dat deze door hun plaatsing vaak moeilijk te bereiken zijn (hoogte en afstand voor het voertuig).

3.3. Ongevallen

De cijfers die het BIVV ter beschikking stelde over het aantal dodehoek-ongevallen met bussen en autocars, lijken erop te wijzen dat er zich hier geen probleem voordoet. Zo viel er tussen 2005 en 2013 slechts één

dode ten gevolge van een dodehoek-ongeval (in 2007) en 58 gewonden.

Deze resultaten moeten echter genuanceerd worden omdat het BIVV voor deze cijfers een zeer beperkende definitie toepast om het cijfer te bekomen. Zo zijn dodehoek-ongevallen volgens de definitie van het BIVV:

- ongevallen die gebeuren bij een afslag naar rechts;
- de aanrijding gebeurt met een tweewieler (fiets, scooter, moto, …);
- beide partijen reden in dezelfde richting;
- beide partijen reden op dezelfde weg.

Een bredere definitie zou echter te veel ongevallen die absoluut niet als dodehoek-ongeval kunnen worden gedefinieerd, opnemen in de cijfers. Daarenboven waren de cijfers met betrekking tot ongevallen met voetgangers niet voorhanden. Ook dit beperkt uiteraard sterk de conclusies die uit deze cijfers getrokken kunnen worden.

4. Conclusie

Zoals in de inleiding al vermeld werd, is een goed zicht over de omgeving van het voertuig erg belangrijk voor de veiligheid bij de besturing van bussen en autocars. Men moet echter in staat gesteld worden om te kunnen voldoen aan deze voorwaarde. Door een verschil in regelgeving, een minimalistische uitrusting en het slecht hanteren van die uitrusting, dreigen de bus en de autocar de meest slechtzienden te worden in de club van de bedrijfsvoertuigen. In vergelijking met vrachtwagens hinken bussen en autocars namelijk achterop als het gaat om de uitrusting met inrichtingen voor indirect zicht. Dit kan, hoewel de ongevallencijfers daar niet op wijzen, zwaar wegen op de veiligheid rond het voertuig.

Uiteraard begint alles met het correct gebruik, en het gebruik op zich, van hetgeen al voorhanden is. Er is desalniettemin ruimte voor verbetering. De sector startte alvast met het verspreiden van informatie over het gebruik, de beperkingen en de regelgeving, via de vakliteratuur.