

Evaluatie covenant verbetering verkeersveiligheid bestelverkeer

1 oktober 2009

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

Evaluatie convenant verbetering verkeers- veiligheid bestelverkeer

Herengracht 9
2511 EG Den Haag
Telefoon 070 3047420
www.twynstragudde.nl

In opdracht van:
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart

Informatie:
DVS-loket, telefoon 088 7982555
Projectleider: Joris Kessels

Auteurs:
ir. J.M. (Jaap) Groenendijk
drs. M. (Marieke) Blekemolen
drs. J.W. (Jan Willem) Westerweel

Status: definitief

Den Haag, 1 oktober 2009
527624/JGN/PFL

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding evaluatie convenant verbetering verkeersveiligheid bestelverkeer	1
1.2	Opdracht Twynstra Gudde	2
1.3	Aanpak en verantwoording	2
1.4	Opbouw rapport	4
2	Inspanningen en resultaten	5
2.1	Context convenant bestelverkeer	5
2.2	Inspanningen	7
2.3	Resultaten	13
2.4	Indicatief beeld veiligheidsbeleving bedrijven	14
3	Ontwikkeling verkeersveiligheid bestelverkeer	19
3.1	Ontwikkeling verkeersslachtoffers	19
3.2	Nadere analyse bijdrage bestelverkeer	22
4	Conclusies	24
4.1	Mate waarin afspraken zijn nagekomen en gewenste resultaat hebben opgeleverd	24
4.2	Veiligheidsniveau 2004 ongeveer behouden	26
4.3	Suggesties voor beleid verkeersveiligheid bestelverkeer	27

Literatuurlijst

Lijst gesproken convenantpartners

Lijst gesproken bedrijven

1 Inleiding

Het voorliggende rapport bevat de resultaten van de evaluatie van het convenant verbetering verkeersveiligheid bestelverkeer.

In dit inleidende hoofdstuk beschrijven wij de aanleiding, de opdracht aan Twynstra Gudde, de aanpak en verantwoording en de opbouw van dit rapport.

1.1 Aanleiding evaluatie convenant verbetering verkeersveiligheid bestelverkeer

De ambities in Nederland op het gebied van verkeersveiligheid zijn hoog. Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door het terugbrengen van het aantal doden en ziekenhuisgewonden. Hiervoor neemt het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met andere overheden, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven maatregelen op het gebied van zowel gedrag, voertuig als infrastructuur. In het Strategisch plan verkeersveiligheid 2008-2020 (ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2008) zijn de ambities en aanpak op het gebied van verkeersveiligheid uitgewerkt.

Het bestelverkeer is (samen met vrachtverkeer) een van de aandachtsgebieden, mede door de ongelijkwaardigheid van botspartners en de groei van het goederenvervoer. Maatregelen en activiteiten om de verkeersveiligheid van het bestelverkeer te verbeteren zijn ondermeer het stimuleren van een veiligheids-cultuur (Safety Scan) en het stimuleren van de rijstijltraining voor chauffeurs¹). Ook snelheidsregulering is potentieel een effectieve maatregel (SWOV, 2007).

De discussie over een verplichtstelling van snelheidsregulerende voorzieningen heeft in 2005 geleid tot een alternatief in de vorm van een convenant tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport (EVO), Koninklijk Nederlands Vervoer, Goederenvervoer (KNV) en Transport en Logistiek Nederland (TLN)²).

¹) Andere maatregelen en activiteiten die in het Strategisch plan verkeersveiligheid 2008-2020 zijn genoemd, zijn: het uitbreiden van rijbewijs BE en het verbeteren van het gordelgebruik (ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2008).

²) Het convenant is getekend op 20 juni 2005, en is tussentijds met een jaar verlengd tot 1 juli 2009.

Twynstra Gudde

Het doel van dit convenant verbetering verkeersveiligheid bestelverkeer, kortweg convenant bestelverkeer, is: “gezamenlijk een aantal concrete acties af te spreken die overheid en bedrijfsleven gaan uitvoeren om de verkeersveiligheid van het bestelverkeer te verbeteren (behoud van het veiligheidsniveau in 2004 en verdere terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers waarbij bestelauto’s zijn betrokken). De activiteiten zijn gericht op het bevorderen van de deelname aan aanvullende rijstijltrainingen, het verbeteren van een veiligheidscultuur en het stimuleren van snelheidsregulerende voorzieningen.”

In het convenant bestelverkeer is afgesproken dat de convenantpartijen de werking van dit convenant na afloop evalueren.

1.2 Opdracht Twynstra Gudde

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart heeft Twynstra Gudde opdracht gegeven de werking van het convenant bestelverkeer te evalueren. De evaluatie is begeleid door een begeleidingsgroep met een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart en het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Het doel van de evaluatie van de werking van het convenant bestelverkeer is het krijgen van (Rijkswaterstaat, 2009):

- “inzicht in welke mate de afspraken in het convenant zijn nagekomen en het gewenste resultaat hebben opgeleverd
- inzicht in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid van het bestelverkeer in Nederland.”

De evaluatie van het convenant bestelverkeer is afgebakend tot ‘het krijgen van inzicht in’; de opdracht is niet om te proberen een causaal verband te leggen tussen de afspraken in het convenant bestelverkeer en de tendens in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid van het bestelverkeer.

Het krijgen van inzicht in welke mate de afspraken in het convenant bestelverkeer het gewenste resultaat hebben opgeleverd, is conform de opdracht in eerste instantie onderzocht via de convenantpartners en in tweede instantie via een beperkte steekproef onder leden van de brancheorganisaties.

Op basis van de resultaten van de evaluatie zal de minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer informeren over de werking van het convenant bestelverkeer.

1.3 Aanpak en verantwoording

De evaluatie van de werking van het convenant bestelverkeer hebben wij uitgevoerd in twee fasen. Voorafgaand aan deze fasen hebben wij tijdens een start-up de aanpak besproken met de begeleidingsgroep en afspraken gemaakt over de uitvoering van het evaluatieonderzoek.

1. Verzamelen van feiten, meningen en interpretaties

In de eerste fase hebben wij feiten, meningen en interpretaties verzameld via drie parallelle activiteiten:

- . *bureaustudie*; wij hebben een beknopte bureaustudie uitgevoerd naar relevante documenten en informatie met betrekking tot de inspanningen en resultaten. De informatie is op verzoek beschikbaar gesteld door Rijkswaterstaat en de convenantpartners. Achter in dit rapport is een literatuurlijst opgenomen
- . *interviews met convenantpartners*; wij hebben interviews gehouden met vertegenwoordigers van de convenantpartners. De concept interviewverslagen hebben wij ter verificatie voorgelegd aan de geïnterviewde personen, hierna zijn de interviewverslagen definitief gemaakt. Achter in dit rapport is een lijst van de gesproken convenantpartners opgenomen
- . *telefonische gesprekken met bedrijven*; wij hebben telefonische gesprekken gehad met bedrijven die lid zijn van EVO, KNV en TLN. Het gaat om een beperkte steekproef onder circa 50 leden. Omdat aan ons geen aselechte steekproef uit het ledenbestand van EVO, KNV en TLN beschikbaar is gesteld, hebben wij in overleg met de begeleidingsgroep gekozen voor het benaderen van bedrijven uit de Gouden Gids. In totaal hebben wij 137 bedrijven gesproken, waarvan er 19 lid zijn van EVO en 30 van TLN³). Achter in dit rapport is een lijst van de telefonisch gesproken bedrijven opgenomen.

2. Integrale beschouwing en opstellen eindrapport

In de tweede fase hebben wij de veelheid aan waarnemingen gesynthetiseerd tot een samenhangend beeld door ze met elkaar te bezien (structurering en analyse).

De resultaten en conclusies hebben wij vastgelegd in een concept eindrapport. Dit concept eindrapport hebben wij besproken met de begeleidingsgroep. Ook is het concept eindrapport voor een check op feitelijke juistheid voorgelegd aan de brancheorganisaties.

³) De overige 88 bedrijven die wij hebben gesproken en geen lid zijn van EVO, KNV (Goederenvervoer) of TLN, zijn vooral eigen vervoerders met bestelauto's, zoals servicebedrijven en bedrijven in de groot- en detailhandel die voor hun werk een bestelauto gebruiken.

1.4 Opbouw rapport

In hoofdstuk 2 beschrijven wij de bevindingen wat betreft de in het convenant bestelverkeer afgesproken inspanningen en de gewenste resultaten. Voor een goed begrip schetsen wij eerst de context van het convenant bestelverkeer.

In hoofdstuk 3 beschrijven wij de tendens in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid van het bestelverkeer.

In hoofdstuk 4 presenteren wij de conclusies over de werking van het convenant bestelverkeer. Daarbij gaan wij in op het doel van de evaluatie van het bestelverkeer. Tot slot geven wij een aantal suggesties voor beleid om de verkeersveiligheid van het bestelverkeer te verbeteren.

2 Inspanningen en resultaten

In dit hoofdstuk beschrijven wij de bevindingen wat betreft de in het convenant bestelverkeer afgesproken inspanningen en de gewenste resultaten. Voor een goed begrip schetsen wij eerst de context van het convenant bestelverkeer.

2.1 Context convenant bestelverkeer

2.1.1 *Totstandkoming convenant bestelverkeer*

Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven heeft de discussie over een verplichtstelling van snelheidsregulerende voorzieningen in 2005 geleid tot een alternatief in de vorm van een convenant tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, EVO, KNV en TLN. Uit de interviews blijkt dat deze convenantpartners al langer samenwerkten. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de brancheorganisaties zijn – mede gelet op ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers – vanaf 2002 in gesprek over de wijze waarop de verkeersveiligheid van het bestelverkeer verbeterd kan worden. Mogelijke maatregelen zijn geïnventariseerd en beoordeeld op kosten en baten. Mede op basis hiervan is een selectie gemaakt van de meest kansrijke maatregelen. Harde snelheidsbegrenzing op 120 km/u zou een minder effectieve maatregel zijn, omdat de meeste ongevallen zich voordoen op het onderliggende wegennet⁴).

De discussie over een verplichtstelling van snelheidsregulerende voorzieningen, mede naar aanleiding van een artikel hierover in de Telegraaf, heeft geleid tot het convenant bestelverkeer. In dit convenant is onder meer afgesproken dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat geen initiatief neemt tot invoering van regelgeving alleen gericht op de veiligheid van bestelauto's. Verder is afgesproken een gedegen proef op te zetten om de effectiviteit van snelheidsregulerende voorzieningen aan te tonen en te evalueren, naast andere acties gericht op het verbeteren van de veiligheidscultuur en het bevorderen van de deelname aan aanvullende rijstijltrainingen.

Wat ons opvalt, is dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat de proef met snelheidsregulerende voorzieningen als belangrijkste onderdeel van het convenant bestelverkeer ziet. De brancheorganisaties zien het verbeteren van een veiligheidscultuur echter als allerbelangrijkste onderdeel van het convenant bestelverkeer.

⁴) Harde snelheidsbegrenzing op 120 km/u is niet meegenomen in de beoordeling op kosten en baten.

Een verklaring voor dit verschil is in de eerste plaats de in het convenant bestelverkeer afgesproken rolverdeling. Daarnaast ziet het ministerie van Verkeer en Waterstaat de proef met snelheidsregulerende voorzieningen als belangrijkste onderdeel van het convenant bestelverkeer, omdat dit een nieuw te ontwikkelen maatregel was.

2.1.2 *Convenantpartners*

De convenantpartners zijn het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de brancheorganisaties EVO, KNV en TLN. Om andere partijen binnen de branche in zo ruim mogelijke mate te doen participeren in het convenant bestelverkeer, bestond voor hen de mogelijkheid om gedurende de looptijd van het convenant als partij toe te treden. Uit de evaluatie blijkt dat door andere partijen binnen de branche van deze mogelijkheid geen gebruik is gemaakt.

De brancheorganisaties richten zich op de leden met bestelauto's; samen vertegenwoordigen ze 80% van de bestelauto's in Nederland. De leden van de brancheorganisaties verschillen echter nogal. De achterban van EVO bestaat niet uit één specifieke branche, maar uit eigen vervoerders met bestelauto's, zoals servicebedrijven en bedrijven in de groot- en detailhandel die voor hun werk een bestelauto gebruiken. Voor hen is vervoer een 'bijzaak'. Het gaat om circa 21.000 leden.

De achterban van KNV en TLN bestaat wel uit één specifieke branche, namelijk expresbedrijven en koeriers. Voor deze beroepschauffeurs is vervoer hun werk. Voor KNV (Goederenvervoer) gaat het om 2 leden (zeer grote, wereldwijd opererende bedrijven). Voor TLN gaat het om circa 350 leden.

2.1.3 *Convenant bestelverkeer als instrument*

De convenantpartners zien het convenant bestelverkeer als een goed instrument, zo blijkt uit de interviews. Het convenant bestelverkeer heeft hen ertoe aangezet zich actief in te spannen om de verkeersveiligheid van het bestelverkeer. Daarbij is er goed samengewerkt. Eén van de geïnterviewde convenantpartners geeft aan dat het heeft geleid tot commitment; de brancheorganisaties hebben zich ingespannen met tal van communicatie-uitingen.

Tegelijkertijd erkennen de convenantpartners dat via de brancheorganisaties maar een deel van de doelgroep bereikt wordt, omdat ze 20% van de bestelauto's in Nederland niet vertegenwoordigen. De vraag daarbij is of dat niet juist dat deel van de doelgroep is dat niet tot de 'probleemgroep' behoort. Ook geven de convenantpartners aan dat het effect van de inspanningen moeilijk meetbaar is. Het gaat uiteindelijk om bewustwording en een stuk gedragsverandering; dat is weinig 'tastbaar'.

2.1.4 Bewaken voortgang en begeleiden afspraken

Voor het bewaken van de voortgang en de begeleiding van de afspraken in het convenant bestelverkeer is een stuurgroep opgericht, waarin vertegenwoordigers van de convenantpartners deelnemen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat faciliteert de stuurgroep en draagt zorg voor het voorzitterschap. Uit de interviews blijkt dat de stuurgroep ongeveer een keer per twee maanden bijeen is gekomen. In het algemeen zijn de convenantpartners tevreden over het functioneren van de stuurgroep en zijn de brancheorganisaties tevreden over de faciliterende rol van het ministerie. De mate van tevredenheid verschilt echter per brancheorganisatie. Zo is de één zeer tevreden, terwijl de ander ook kritiek uit. Zo hadden de bijeenkomsten meer gestructureerd mogen zijn, afspraken duidelijker bewaakt kunnen worden en het verslag eerder verspreid mogen worden.

Opvallend is dat uit de interviews blijkt dat de stuurgroep veel aandacht heeft besteed aan het bewaken van de voortgang, waarbij de nadruk lag op het opzetten van de proef en in iets mindere mate op de inspanningen van de brancheorganisaties op het gebied van communicatie. De meningen over de mate waarin er ook aandacht is besteed aan concrete resultaten lopen uiteen. Toch blijkt uit de evaluatie dat de stuurgroep minder aandacht heeft besteed aan de concrete resultaten die de inspanningen al dan niet hebben opgeleverd. Wel zijn er, zo blijkt uit de interviews, ervaringen van bedrijven met de proef met snelheidsregulerende voorzieningen, de Safety Scan en de aanvullende rijstijltrainingen uitgewisseld. Dit laatste gebeurde ook buiten de bijeenkomsten om, per e-mail en telefonisch.

2.2 Inspanningen

De afspraken in het convenant bestelverkeer hebben op hoofdlijnen betrekking op:

- de proef met snelheidsregulerende voorzieningen
- de veiligheidscultuur (Safety Scan)
- de aanvullende rijstijltrainingen.

Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de analyse van ongevalcijfers en een traject waarbij veilig opererende bedrijven met bestelauto's gecertificeerd kunnen worden.

2.2.1 Proef met snelheidsregulerende voorzieningen

Box 1. Afspraken convenant bestelverkeer

<p>In het convenant bestelverkeer is overeengekomen dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat tenminste:</p> <ul style="list-style-type: none">- “voor de duur van dit convenant geen initiatief neemt tot invoering van regelgeving alleen gericht op de veiligheid van bestelauto’s. (...)- een gedegen proef opzetten om de effectiviteit van de snelheidsregulerende voorziening en eventueel andere veiligheidsvoorzieningen, aan te tonen en deze te evalueren. Hierbij wordt zover mogelijk samengewerkt met andere Europese lidstaten- de snelheidsregulerende voorzieningen laten ontwikkelen.” <p>In de toelichting is aangegeven dat in ieder geval de effectiviteit van een snelheidsregulerende voorziening wordt onderzocht, die:</p> <ul style="list-style-type: none">- “begrenst de maximale snelheid op 100 of 120 km/u (...)- waarschuwt bij te hard rijden op het onderliggend wegennet (...)- registreert snelheidsovertredingen voor de werkgever (...).” <p>In het convenant bestelverkeer is overeengekomen dat EVO, KNV en TLN op zich nemen het nodige te doen om de veiligheid van het bestelverkeer te vergroten, door tenminste:</p> <ul style="list-style-type: none">- “een actieve bijdrage te leveren aan een gedegen proef (...) met snelheidsregulerende voorzieningen en eventuele andere veiligheidsvoorzieningen. Deze bijdrage bestaat onder andere uit het positief onder de aandacht brengen van deze proef onder de leden en het werven van deelnemende partijen- bij gebleken positieve effecten van de (...) proef, zich te verbinden aan een tijdpad voor invoering voorzien van reële streefwaarden- positief te communiceren over snelheidsregulerende voorzieningen.”
--

Uit de evaluatie blijkt dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat een proef heeft opgezet om de effectiviteit van snelheidsregulerende voorzieningen aan te tonen en te evalueren. Bij het opzetten van de proef is niet echt samengewerkt met andere Europese lidstaten. Uit de interviews blijkt dat er wel contact is geweest met enkele lidstaten om kennis uit te wisselen. Dit contact heeft niet geleid tot het ook samen opzetten van een proef, onder meer omdat niet alle lidstaten beschik(k)(t)en over betrouwbare snelheidskaarten. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat acht(te) een dergelijke samenwerking ook niet nodig, omdat niet naar een universele voorziening werd gestreefd en er weinig internationaal bestelverkeer is.

Uit de interviews blijkt dat het ministerie ernaar heeft gestreefd om, door het bij elkaar brengen van vraag en aanbod, door leveranciers een apparaat te laten ontwikkelen dat zo populair mogelijk zou zijn in de markt. Daarom zijn er sessies georganiseerd om vraag van gebruikers en het aanbod van leveranciers bij elkaar te brengen. TNO heeft de voorwaarden waaraan het apparaat moet voldoen opgesteld. Al met al heeft dit langer geduurd dan verwacht.

Het apparaat dat is ontwikkeld is een pda-variant met twee voorzieningen: een waarschuwing bij te hard rijden en een registratie van snelheidsovertredingen op alle wegcategorieën.

Het apparaat bevat geen voorziening om de maximale snelheid te begrenzen. Uit de interviews blijkt dat dit in eerste instantie wel de bedoeling was, maar dat hier om meerdere redenen vanaf is gezien. De eerste reden is dat er twijfel was over de effectiviteit van deze voorziening, omdat de meeste ongevallen zich voordoen op het onderliggende wegennet. De tweede reden is dat het lastig was om de voorziening te realiseren. Er was geen goed (financieel) aanbod van leveranciers en de mogelijkheden van harde snelheidsbegrenzing verschillen per type bestelauto. De derde reden is dat het realiseren van de voorziening volgens het ministerie van Verkeer en Waterstaat een hoog afbreukrisico met zich meebracht; een aantal (potentiële) deelnemers was afgehaakt toen hen duidelijk werd dat een voorziening om de maximale snelheid te begrenzen werd overwogen.

Uit een notitie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009) blijkt dat alle deelnemers aan de proef zijn geworven door EVO, KNV en TLN, waarbij het ministerie van Verkeer en Waterstaat op verzoek van KNV zelf een van de deelnemers heeft benaderd. Wel blijkt uit de interviews dat er door de lange duur van de ontwikkeling van het apparaat een aantal (potentiële) deelnemers is afgehaakt.

Uit door EVO (2009) en TLN (2009) beschikbaar gestelde overzichten blijkt dat deze brancheorganisaties via meerdere communicatie-uitingen positief hebben gecommuniceerd over de proef. KNV heeft geen overzicht beschikbaar gesteld, maar geeft aan ook positief te hebben gecommuniceerd over de proef. Uit de interviews blijkt dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat tevreden is over de actieve bijdrage van de brancheorganisaties.

Omdat uit de concept rapportage over de evaluatie van de proef blijkt dat het ontwikkelde apparaat nog niet voldoende effectief toepasbaar is in de praktijk (Universiteit Twente & Keypoint Consultancy, 2009), hebben de convenantpartners zich nog niet verbonden aan een tijdpad voor invoering (zie ook paragraaf 2.3).

2.2.2 Veiligheidscultuur (*Safety Scan*)

Box 2. Afspraken convenant bestelverkeer

In het convenant bestelverkeer is overeengekomen dat EVO, KNV en TLN op zich nemen het nodige te doen om de veiligheid van het bestelverkeer te vergroten, door tenminste:

- “het zelfanalyse-instrument, genaamd de Safety Scan, te verspreiden onder de bedrijven die bestelauto’s gebruiken, het gebruik ervan te bevorderen onder andere door middel van voortzetting van de helpdeskfunctie, het verzamelen en verspreiden van praktijkervaringen en inzet bij een eventuele herziening van de Safety Scan
- voorlichting te geven over bedrijfseconomische kosten en baten van een veiligheids-cultuur en voorzieningen die de veiligheid van bestelauto’s verbeteren.”

In het convenant bestelverkeer is overeengekomen dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat tenminste:

- “de Safety Scan ten bate van bestelverkeer actualiseren, indien dit op grond van vernieuwde inzichten nodig blijkt.”

Uit de evaluatie blijkt dat 5.000 exemplaren van de Safety Scan (cd-rom) zijn verspreid onder (leden van) EVO, KNV en TLN. De Safety Scan is een instrument waarmee bedrijven inzicht kunnen krijgen in hun eigen prestatie op het gebied van veiligheid. Na het invullen van een vragenlijst worden de zwakke en sterke punten van een bedrijf getoond. Op basis hiervan wordt een advies op maat gegeven hoe de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. De brancheorganisaties hebben via meerdere communicatie-uitingen aandacht besteed aan de Safety Scan. EVO heeft ervoor gekozen om de Safety Scan zoveel mogelijk te verspreiden op bijeenkomsten en via accountmanagers. Dan kan er namelijk direct een goede uitleg bij gegeven worden. Daarnaast is de scan gepromoot op de website (via de ‘webshop’). Ook TLN heeft ervoor gekozen om de Safety Scan zoveel mogelijk te verspreiden op ledenvergaderingen, vakopleidingen en via consultants van TLN in de regio. KNV heeft de Safety Scan gepromoot via communicatie-uitingen; leden konden de Safety Scan opvragen via de website.

De brancheorganisaties hebben geen aparte helpdeskfunctie voor de Safety Scan (voortgezet), om het gebruik ervan te bevorderen. Vragen kunnen leden stellen via de bestaande communicatiekanalen.

Ook hebben de brancheorganisaties niet actief praktijkervaringen van leden met de Safety Scan verzameld én verspreid. Opvallend is dat uit de interviews blijkt dat geen van de brancheorganisaties zich ervan bewust is dat het verzamelen en verspreiden van praktijkervaringen met de Safety Scan is afgesproken in het convenant bestelverkeer. Wel hebben de brancheorganisaties op basis van bijeenkomsten en individuele contacten met leden een indruk van de praktijkervaringen. De indruk van TLN en KNV is dat de praktijkervaringen positief zijn; er zijn geen negatieve ervaringen bekend. De indruk van EVO is dat de praktijkervaringen niet altijd positief zijn. De Safety Scan is volgens haar leden minder geschikt voor bedrijven voor wie vervoer ‘bijzaak’ is, zoals servicebedrijven en bedrijven in de groot- en detailhandel die voor hun werk een bestelauto gebruiken. Deze bedrijven herkennen zich soms niet in bepaalde vragen uit de vragenlijst.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft geen inzicht in het gebruik van de Safety Scan. De respons op een door een student uitgevoerd onderzoek is te laag om hieraan conclusies te verbinden.

De Safety Scan is niet geactualiseerd. Uit de interviews blijkt dat op dit moment wordt bekeken of dit nodig is. De idee is om ook een online versie van de Safety Scan te ontwikkelen, zodat het bereik nog groter is.

Wat betreft de voorlichting over bedrijfseconomische kosten en baten van een veiligheidscultuur en voorzieningen die de veiligheid van bestelauto's verbeteren, blijkt uit de beschikbaar gestelde overzichten dat EVO en TLN invulling hebben gegeven aan deze afspraak. EVO wijst haar leden op voordelen als minder brandstofverbruik, lagere premies, minder onderhoud en minder schades. De boodschap is: "safety culture verdient zich in één dag terug". Ook TLN wijst haar leden op voordelen als lagere premies en minder schades. KNV heeft zelf geen voorlichting gegeven over bedrijfseconomische kosten en baten van een veiligheidscultuur, maar verwijst wel door naar verzekeraars.

2.2.3 Aanvullende rijstijltrainingen

Box 3. Afspraken convenant bestelverkeer

In het convenant bestelverkeer is overeengekomen dat EVO, KNV en TLN op zich nemen het nodige te doen om de veiligheid van het bestelverkeer te vergroten, door tenminste:

- "te zorgen voor substantiële toename van de deelname aan aanvullende rijstijltrainingen door bestelautochauffeurs."

In de toelichting is aangegeven dat voor een beter beeld van de totale opleidingsinspanningen van het bedrijfsleven, EVO, KNV en TLN ernaar streven hier meer inzicht in te krijgen.

Uit de evaluatie blijkt dat EVO en TLN beiden aanvullende rijstijltrainingen hebben ontwikkeld en er via meerdere communicatie-uitingen aandacht aan hebben besteed. Daarnaast heeft TLN met verzekeraar TVM afspraken gemaakt over het opnemen van aanvullende rijstijltrainingen in de voorwaarden. In het acceptatiebeleid van deze verzekeraar is nu opgenomen dat chauffeurs van bestelauto's een aanvullende rijstijltraining moeten hebben gevolgd of binnen afzienbare termijn volgen.

De brancheorganisaties hebben niet gestreefd naar het krijgen van meer inzicht in de totale opleidingsinspanningen van bedrijven. Volgens de brancheorganisaties zijn de totale opleidingsinspanningen ook moeilijk meetbaar.

Uit de interviews blijkt dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat tevreden is over de inspanningen van de brancheorganisaties. Tegelijkertijd erkennen de convenantpartners dat de animo voor aanvullende rijstijltrainingen nog altijd gering is. EVO denkt dat dit te verklaren is door het feit dat de kosten aan de baten vooraf gaan. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat deelt deze analyse: "Het kost een chauffeur al gauw een hele dag om aan zo'n training deel te nemen. Zeker in tijden van economische crisis wil men deze tijd liever steken in het draaien van omzet."

Uit de evaluatie blijkt dat de leden van KNV al eigen aanvullende rijstijltrainingen hebben.

2.2.4 Overige inspanningen

Box 4. Afspraken convenant bestelverkeer

In het convenant bestelverkeer is overeengekomen dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat tenminste:

- “indien EVO, KNV en TLN een traject opzetten waarbij veilig opererende bedrijven met bestelauto’s gecertificeerd kunnen worden, hierbij aanbieden een faciliterende rol te spelen
- aan de hand van de beschikbare gegevens zich blijven inspannen ten aanzien van de analyse van ongevallen waarbij bestelauto’s zijn betrokken en de gegevens ter beschikking stellen aan EVO, KNV en TLN.”

In het convenant bestelverkeer is overeengekomen dat EVO, KNV en TLN op zich nemen het nodige te doen om de veiligheid van het bestelverkeer te vergroten, door tenminste:

- “waar mogelijk bij te dragen aan de analyse van ongevallen (...).”

Uit de evaluatie blijkt dat EVO, KNV en TLN geen traject hebben opgezet waarbij veilig opererende bedrijven met bestelauto’s gecertificeerd kunnen worden. Hoewel in het convenant bestelverkeer niet is afgesproken dat EVO, KNV en TLN het opzetten van een dergelijk traject op zich nemen, is in het convenant bestelverkeer wel afgesproken dat indien de brancheorganisaties een dergelijk traject zouden opzetten, het ministerie van Verkeer en Waterstaat zou aanbieden een faciliterende rol te spelen. Opvallend is dat uit de interviews blijkt dat niet al de convenantpartners zich bewust zijn van deze afspraak. Uit de interviews blijkt dat EVO serieus heeft geprobeerd een certificeringssysteem op te zetten. Dit initiatief is stuk gelopen op de hoge kosten die het voor bedrijven zou meebrengen, zonder dat er directe voordelen of inverdieneffecten tegenover staan. TLN heeft al een eigen keurmerk, met onder meer normen op het gebied van veiligheid. Dit keurmerk is niet specifiek voor bestelverkeer.

Wat betreft de analyse van ongevalcijfers blijkt uit de interviews dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat ongevallen waarbij bestelauto’s zijn betrokken heeft geanalyseerd c.q. laten analyseren en de gegevens aan de brancheorganisaties ter beschikking heeft gesteld. De brancheorganisaties zijn hier op zich tevreden over, maar hebben behoefte aan meer gedetailleerde informatie om de doelgroep gerichter te kunnen benaderen. Deze behoefte is besproken in de stuurgroep, maar de registratie van ongevallen voorziet hier niet in.

2.3 Resultaten

Box 5. Doel convenant bestelverkeer

In het convenant bestelverkeer is aangegeven dat het gewenst is:

- “de inbouw en het gebruik van veiligheidsvoorzieningen, met name snelheidsregulerende voorzieningen, te bevorderen
- de verdere ontwikkeling van een veiligheidscultuur te intensiveren in bedrijven die bestelauto’s gebruiken bij hun vervoer
- de deelname van bestelautochauffeurs aan een rijstijltraining te vergroten.”

2.3.1 *Stimulans snelheidsregulerende voorzieningen (proef)*

Uit de evaluatie blijkt dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat een proef heeft opgezet om de effectiviteit van snelheidsregulerende voorzieningen aan te tonen en te evalueren. Omdat het ontwikkelde apparaat nog niet voldoende effectief toepasbaar is in de praktijk, hebben de convenantpartners zich nog niet verbonden aan een tijdpad voor invoering (voorzien van reële streefwaarden).

De opgezette proef lijkt wel meer inzicht te geven in de effectiviteit van snelheidsregulerende voorzieningen. Lijkt, omdat uit de evaluatie van de proef blijkt dat de proef niet in alle opzichten geslaagd is. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in de interviews aangegeven dat de proef wellicht te weinig gegevens oplevert om betrouwbare uitspraken te doen over de effectiviteit van snelheidsregulerende voorzieningen⁵).

De brancheorganisaties geven in de interviews aan dat snelheidsregulerende voorzieningen een hulpmiddel kunnen zijn, maar alleen effectief zijn als bij bedrijven de juiste mentaliteit aanwezig is.

2.3.2 *Verbeterde veiligheidscultuur (Safety Scan)*

Uit de evaluatie blijkt dat 5.000 exemplaren van de Safety Scan zijn verspreid onder bedrijven die bestelauto’s gebruiken. Hoewel de brancheorganisaties dit als belangrijkste onderdeel van het convenant bestelverkeer zien, hebben de convenantpartners niet of nauwelijks zicht op of de veiligheidscultuur is verbeterd. Zo is de afspraak over het verzamelen en verspreiden van praktijkervaringen met de Safety Scan niet nagekomen.

⁵) Zo was een goede nulmeting niet meer mogelijk, omdat bedrijven hun chauffeurs al op de hoogte hadden gesteld dat hun rijgedrag geregistreerd zou worden. Ook raakte de accu van het apparaat soms snel leeg, wisselden chauffeurs regelmatig van bestelauto en stuurde een aantal bedrijven hun chauffeurs niet aan op hun rijstijl. Verder blijkt uit de interviews dat de snelheidskaart niet betrouwbaar was en een aantal deelnemers de pda-variant minder geschikt vond.

De brancheorganisaties zijn wel van mening dat hun inspanningen een positieve bijdrage hebben geleverd, maar dat het effect moeilijk meetbaar is. Voor de brancheorganisaties is het toch voldoende om zich ook in de toekomst in te willen zetten voor het verbeteren van de veiligheidscultuur. Los van het convenant zijn er initiatieven, onder meer van EVO om samen met het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid de ‘arbo component’ erbij te betrekken. Ook zijn de brancheorganisaties met elkaar in gesprek over het opzetten van een platform dat het gedachtegoed van ‘safety culture’ kan helpen uitdragen. De idee is dat leden tot het platform kunnen toetreden, op voorwaarde dat zij een Safety Scan doen en het advies hoe de verkeersveiligheid te verbeteren opvolgen.

2.3.3 *Grotere deelname aanvullende rijstijltrainingen*

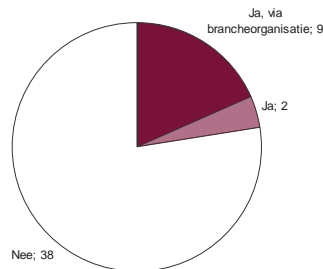
Uit de evaluatie blijkt dat EVO en TLN beiden aanvullende rijstijltrainingen hebben ontwikkeld en/of via meerdere communicatie-uitingen er aandacht aan hebben besteed. De leden van KNV hebben eigen aanvullende rijstijltrainingen. De brancheorganisaties hebben echter niet gestreefd naar het krijgen van meer inzicht in de totale opleidingsinspanningen van bedrijven. Of de inspanningen een grotere deelname aan aanvullende rijstijltrainingen hebben opgeleverd is dan ook grotendeels onbekend; alleen uit het door EVO beschikbaar gestelde overzicht blijkt dat door 16 bedrijven aan aanvullende rijstijltrainingen is deelgenomen. Wel is bekend dat de bedrijven die hebben deelgenomen aan aanvullende rijstijltrainingen hier positief over zijn. De animo voor aanvullende rijstijltrainingen is echter nog altijd gering.

2.4 **Indicatief beeld veiligheidsbeleving bedrijven**

Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven is een beperkte steekproef onder circa 50 leden van EVO en TLN gehouden (in totaal hebben wij 137 bedrijven gesproken). Deze steekproef geeft een indicatief beeld van de veiligheidsbeleving onder bedrijven die bestelauto's gebruiken, in het bijzonder wat betreft de veiligheidscultuur (Safety Scan) en de aanvullende rijstijltrainingen.

2.4.1 *Indicatief beeld veiligheidscultuur (Safety Scan)*

Van de Safety Scan zijn 5.000 exemplaren verspreid onder bedrijven die bestelauto's gebruiken. Van de circa 50 telefonisch gesproken bedrijven zijn 11 bedrijven bekend met de Safety Scan, waarvan 9 bedrijven via één van de brancheorganisaties (zie figuur 1).



Figuur 1. Bekendheid Safety Scan

De 9 telefonisch gesproken bedrijven die via de brancheorganisaties bekend zijn met de Safety Scan, hebben vooral via de digitale nieuwsbrieven over de Safety Scan gelezen. Geen van deze bedrijven is persoonlijk benaderd over de mogelijkheden van de Safety Scan.

Geen van de circa 50 telefonisch gesproken bedrijven maakt gebruik van de Safety Scan. De steekproef is echter te beperkt om hieraan conclusies te verbinden. Wel kan worden geleerd van de redenen die door de bedrijven zijn aangegeven om geen gebruik te maken van de Safety Scan: “geen aanleiding voor, niet nodig omdat de veiligheidscultuur goed is”, “de Safety Scan is veel wollige praat”, “te omslachtig”, “we werken met een eigen registratiesysteem”, “van gehoord maar geen idee wat het inhoudt” en “niet nodig voor ons ene bestelautootje”.

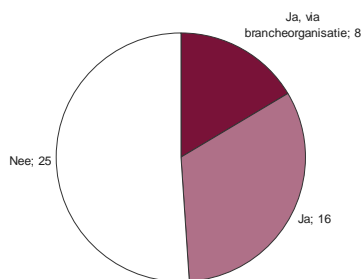
De meeste van de circa 50 telefonisch gesproken bedrijven gebruiken schadeformulieren bij eventuele ongevallen, maar gebruiken geen specifiek systeem voor registratie van de ongevallen. De ‘kleine organisatie’ en ‘zelden tot nooit ongevallen’ zijn de meest genoemde redenen om geen specifiek registratiesysteem of een instrument als de Safety Scan te gebruiken.

Wat betreft de voorlichting over bedrijfseconomische kosten en baten van een veiligheidscultuur en voorzieningen die de veiligheid van bestelauto’s verbeteren, blijkt uit de steekproef dat 4 van de circa 50 telefonisch gesproken bedrijven via één van de brancheorganisaties bekend is met de bedrijfseconomische kosten en baten van een veiligheidscultuur. Deze bedrijven hebben hierover vooral via de digitale nieuwsbrieven gelezen. Andere bedrijven geven aan er zelden aan toe te komen deze digitale nieuwsbrieven te lezen.

Ook blijkt uit de steekproef dat 3 van de circa 50 telefonisch gesproken bedrijven bewust sturen op de bedrijfseconomische kosten en baten van een veiligheidscultuur. Redenen die door deze bedrijven zijn aangegeven zijn onder meer minder schade en besparen op brandstof: “Wij wijzen onze medewerkers op de koppeling tussen veilig rijgedrag en houdbaarheid materieel” en “Wees bewust dat meer snelheid tot meer verbruik en schade leidt”.

2.4.2 *Indicatief beeld over aanvullende rijstijltrainingen*

EVO en TLN hebben beiden aanvullende rijstijltrainingen ontwikkeld en er via meerdere communicatie-uitingen aandacht aan besteed. De leden van KNV hebben eigen aanvullende rijstijltrainingen. Van de circa 50 telefonisch gesproken bedrijven zijn 24 bedrijven bekend met de aanvullende rijstijltrainingen, waarvan 8 bedrijven via één van de brancheorganisaties (zie figuur 2).



Figuur 2. Bekendheid aanvullende rijstijltrainingen

De telefonisch gesproken bedrijven die via de brancheorganisaties bekend zijn met de aanvullende rijstijltrainingen hebben via diverse communicatie-uitingen over de aanvullende rijstijltrainingen gelezen. De andere 16 bedrijven die bekend met de aanvullende rijstijltrainingen zijn benaderd door aanbieders van aanvullende rijstijltrainingen zelf of door verzekeraars.

Van de circa 50 telefonisch gesproken bedrijven hebben 5 bedrijven aan aanvullende rijstijltrainingen deelgenomen. De ervaringen van deze bedrijven zijn in het algemeen erg positief: “Bevalt erg goed, scheelt in brandstofgebruik én onderhoud”, “Via een aanbieder (...) op gewezen, beviel erg goed. Niet aantoonbaar, maar ik denk dat het effectief is”, “Alle medewerkers zijn twee jaar terug op cursus geweest, (...) heeft hen benaderd, ik ben overtuigd dat dit tot veiliger gedrag leidt (zonder dat ik daar bewijs voor heb)” en “Eenmaal per jaar (is het streven) krijgen alle medewerkers een rijvaardigheidstraining. Ik ben overtuigd van het feit dat deze trainingen rijgedrag veiliger maken.”

De steekproef is echter te beperkt om hieraan conclusies te verbinden. Wel kan ook hier worden geleerd van de redenen die door de bedrijven zijn aangegeven om niet deel te nemen aan aanvullende rijstijltrainingen: “weinig aanleiding voor, omdat er nauwelijks ongevallen met bestelauto’s zijn”, “eenmanszaak waardoor er geen aanleiding en tijd voor is”, “er zijn al veel andere trainingen”, “of het is veel te druk waardoor er geen medewerkers vrijgemaakt kunnen worden, of het is crisis waardoor er geen geld voor vrijgemaakt kan worden” en “te veel wisseling van chauffeurs om investering rendabel te maken”.

2.4.3 *Andere maatregelen voor verbetering verkeersveiligheid bestelverkeer*

De circa 50 telefonisch gesproken bedrijven is ook gevraagd naar mogelijke andere maatregelen om de verkeersveiligheid van het bestelverkeer te verbeteren. De volgende suggesties zijn het meest genoemd:

- *Koppelen aan track- en tracesysteem*
Een aantal bedrijven noemt het koppelen van de registratie van snelheid(sovertredingen) aan een track- en tracesysteem. “Wij zitten ze bovenop de huid middels het track- en tracesysteem en hebben daardoor weinig overtredingen en schade. Werkt perfect!”
- *Kwaliteit boven snelheid*
Een aantal bedrijven geeft aan dat het belangrijk is dat er niet te veel druk wordt gelegd op de chauffeurs om op tijd te bezorgen. Leidinggevendenden moeten chauffeurs erop wijzen dat kwaliteit boven snelheid gaat. “Vanaf de start hebben wij aangegeven dat er nooit meer haast is dan door de wet is toegestaan.”
- *Boetes voor rekening chauffeur*
Diverse bedrijven zien het door de chauffeurs zelf laten betalen van boetes voor overtredingen als een effectieve maatregel om de (financiële) consequenties van gevaarlijk rijgedrag inzichtelijk te maken. Van direct betalen in plaats van verrekenen via het salaris zou een nog sterkere prikkel uitgaan. “Boetes worden door de chauffeurs betaald. Er is geprobeerd met bonussen te werken voor schadevrij rijden, maar dan worden schades achtergehouden en op collega’s afgeschoven.”
- *Snelheidsbegrenzer*
Opvallend is dat enkele bedrijven de snelheidsbegrenzer noemt. De snelheden waarop wordt begrensd variëren. Rijden in Duitsland wordt het meest genoemd om te begrenzen op 120 km/u. “De busjes zijn begrensd tot 130 km/u, de sprinterbakjes tot 110 km/u en de auto’s tot 140 km/u; ook genoeg voor in Duitsland. Bij levering door de dealer.”

- *Ervaren chauffeurs*

Enkele bedrijven nemen alleen ervaren chauffeurs in dienst. Het blijkt dat ervaren chauffeurs, die in ieder geval ouder zijn dan 25 jaar, minder schade veroorzaken.

- *Handhaven vergunningen*

Een bedrijf pleit voor het strenger handhaven van vergunningen. Tot een laadvermogen van 500 kg heeft een bedrijf geen Nederlandse vervoersvergunning nodig. Maar als die bestelauto's vervolgens tot 1.500 kg beladen kunnen worden, en het bedrijf dat ook doet, dan is dat niet alleen concurrentievervalsing maar ook onveilig.

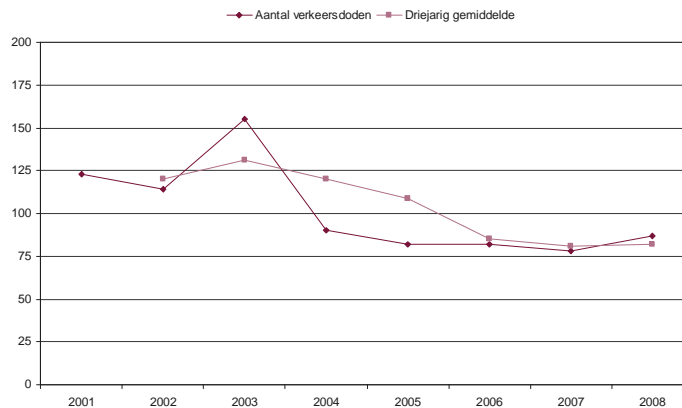
3 Ontwikkeling verkeersveiligheid bestelverkeer

In dit hoofdstuk beschrijven wij de tendens in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid van het bestelverkeer⁶).

3.1 Ontwikkeling verkeersslachtoffers

3.1.1 Ontwikkeling verkeersdoden

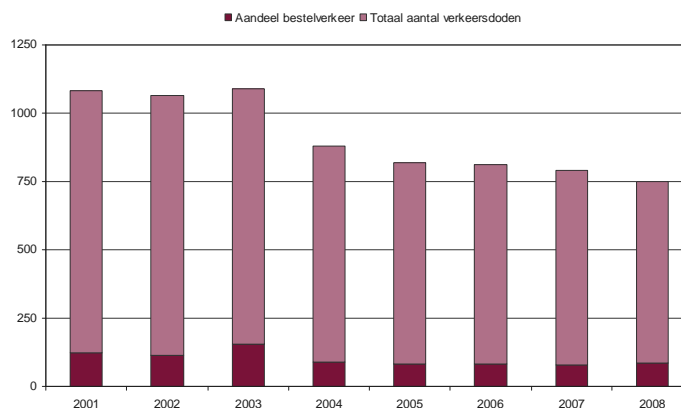
In figuur 3 is de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden bij ongevallen met bestelverkeer (binnen en buiten de bestelauto) weergegeven, per jaar en als driejarig gemiddelde. De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden toont een neerwaartse tendens. Ten opzichte van het veiligheidsniveau in 2004 (90 verkeersdoden) is er sprake van verbetering van 3% in 2008 (87 verkeersdoden).



Figuur 3. Ontwikkeling verkeersdoden bij ongevallen met bestelverkeer, periode 2001-2008 (Rijkswaterstaat, 2009: 26)

⁶) De gegevens zijn in overleg met de begeleidingsgroep gebaseerd op Kerncijfers verkeersveiligheid, uitgave 2009.

Om de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden bij ongevallen met bestelverkeer in perspectief te plaatsen, is in figuur 4 de ontwikkeling van het totale aantal verkeersdoden weergegeven en het aandeel van bestelverkeer daarin⁷⁾. Opvallend is dat ten opzichte van het veiligheidsniveau in 2004 het totale aantal verkeersdoden een nog sterkere verbetering laat zien (15%). Het aandeel van bestelverkeer in het totale aantal verkeersdoden is in de periode 2004-2008 dan ook toegenomen van 10,2% tot 11,6%.

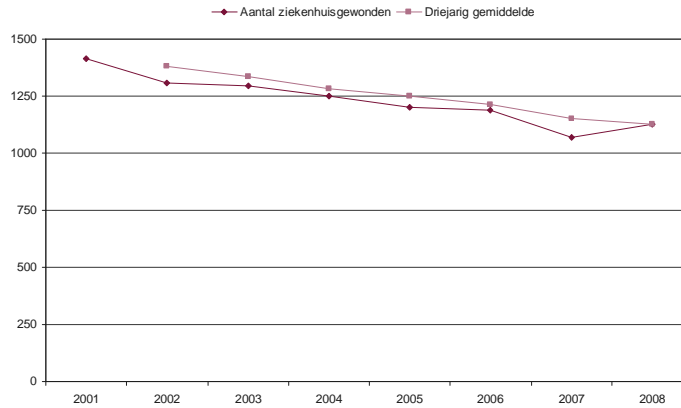


Figuur 4. Ontwikkeling totale aantal verkeersdoden en aandeel bestelverkeer daarin, periode 2001-2008 (Rijkswaterstaat, 2009: 8, 26)

3.1.2 Ontwikkeling ziekenhuisgewonden

In figuur 5 is de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden bij ongevallen met bestelverkeer (binnen en buiten de bestelauto) weergegeven, per jaar en als driejarig gemiddelde. De ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden toont een neerwaartse tendens. Ten opzichte van het veiligheidsniveau in 2004 (1.249 ziekenhuisgewonden) is er sprake van verbetering van 10% in 2008 (1.126 ziekenhuisgewonden).

⁷⁾ Omdat het aantal afgelegde voertuigkilometers per jaar niet beschikbaar is voor de periode 2001-2008, is het niet mogelijk om de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden (en ziekenhuisgewonden) ook op deze manier in perspectief te plaatsen. Wel is bekend dat het aantal bestelauto's in de periode 2004-2008 licht is afgenomen (van 870.000 in 2004 naar 862.000 in 2008 (Rijkswaterstaat, 2009: 43)). Ook heeft het SWOV (2008) een risicocijfer berekend, waarbij het risico is gedefinieerd als het aantal doden onder de tegenpartij per miljard afgelegde voertuigkilometers. Voor de bestelauto's is dit risicocijfer 4,0; voor de vrachtauto is het risicocijfer 16,7 en voor de personenauto 2,2.



Figuur 5. Ontwikkeling ziekenhuisgewonden bij ongevallen met bestelverkeer, periode 2001-2008 (Rijkswaterstaat, 2009: 27)

Om de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden bij ongevallen met bestelverkeer in perspectief te plaatsen, is in figuur 6 de ontwikkeling van het totale aantal ziekenhuisgewonden weergegeven en het aandeel van bestelverkeer daarin. Opvallend is dat ten opzichte van het veiligheidsniveau in 2004 het totale aantal ziekenhuisgewonden geen verbetering laat zien. Het aandeel van bestelverkeer in het totale aantal ziekenhuisgewonden is in de periode 2004-2007 dan ook afgenomen van 6,9% tot 5,8%.



Figuur 6. Ontwikkeling totale aantal ziekenhuisgewonden en aandeel bestelverkeer daarin, periode 2001-2008 (Rijkswaterstaat, 2009: 9, 27)

3.2 Nadere analyse bijdrage bestelverkeer

3.2.1 Bestelautochauffeur als vermoedelijke veroorzaker

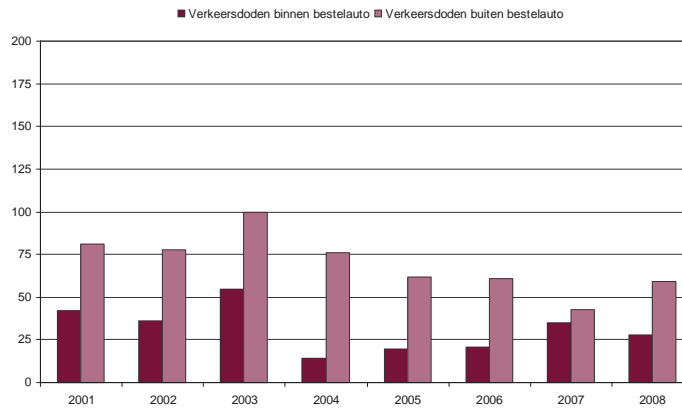
In tabel 1 is het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden weergegeven waarbij een bestelautochauffeur de vermoedelijke veroorzaker van het ongeval is, per jaar. Ten opzichte van het veiligheidsniveau in 2004 toont de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden waarbij een bestelautochauffeur de vermoedelijke veroorzaker is een opwaartse tendens, zowel absoluut als relatief ten opzichte van het totale aantal verkeersdoden bij ongevallen met bestelverkeer. De ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden waarbij een bestelautochauffeur de vermoedelijke veroorzaker is toont in dezelfde periode absoluut een neerwaartse tendens, maar relatief ook een opwaartse tendens. Opvallend is dat een bestelautochauffeur in het merendeel van de ongevallen met bestelverkeer de vermoedelijke veroorzaker is.

Tabel 1. Verkeersdoden en ziekenhuisgewonden met bestelauto als vermoedelijke veroorzaker, periode 2001-2008 (Rijkswaterstaat, 2009: 26-27)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<i>Verkeersdoden</i>								
- absoluut	75	56	85	44	38	45	45	57
- relatief t.o.v. totaal	61%	49%	55%	49%	46%	55%	58%	66%
<i>Ziekenhuisgewonden</i>								
- absoluut	865	757	778	752	767	743	669	705
- relatief t.o.v. totaal	61%	58%	60%	60%	64%	62%	63%	63%

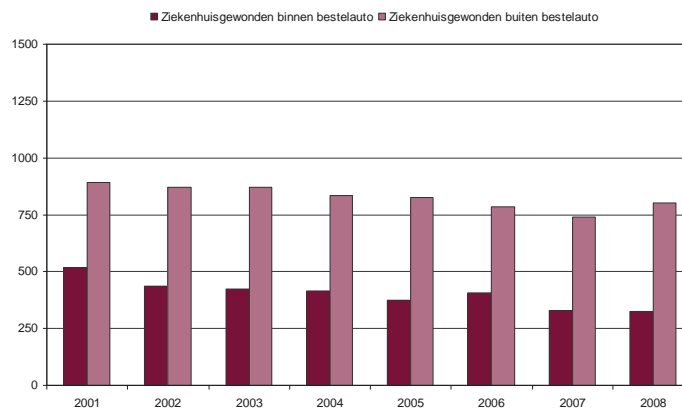
3.2.2 Partij waarbij verkeersslachtoffer valt

In figuur 7 is het aantal verkeersdoden weergegeven dat binnen de bestelauto valt en dat buiten de bestelauto valt, per jaar. Ten opzichte van het veiligheidsniveau in 2004 toont de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden dat binnen de bestelauto valt een opwaartse tendens. De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden dat buiten de bestelauto valt toont in dezelfde periode een neerwaartse tendens.



Figuur 7. Verkeersdoden binnen en buiten bestelauto, periode 2001-2008 (Rijkswaterstaat, 2009: 26)

In figuur 8 is het aantal ziekenhuisgewonden weergegeven dat binnen de bestelauto valt en dat buiten de bestelauto valt, per jaar. Ten opzichte van het veiligheidsniveau in 2004 toont de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden dat binnen de bestelauto valt een neerwaartse tendens. Ook de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden dat buiten de bestelauto valt toont in dezelfde periode een licht neerwaartse tendens.



Figuur 8. Ziekenhuisgewonden binnen en buiten bestelauto, periode 2001-2008 (Rijkswaterstaat, 2009: 27)

4 Conclusies

In dit hoofdstuk presenteren wij de conclusies over de werking van het convenant bestelverkeer. Daarbij gaan wij in op het doel van de evaluatie van het bestelverkeer. Tot slot geven wij een aantal suggesties voor beleid om de verkeersveiligheid van het bestelverkeer te verbeteren.

4.1 Mate waarin afspraken zijn nagekomen en gewenste resultaat hebben opgeleverd

Het eerste doel van de evaluatie van het convenant bestelverkeer is het krijgen van “inzicht in welke mate de afspraken in het convenant zijn nagekomen en het gewenste resultaat hebben opgeleverd”.

4.1.1 Afspraken zijn grotendeels nagekomen

Wij concluderen dat de convenantpartners de afspraken uit het convenant bestelverkeer grotendeels zijn nagekomen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een proef opgezet om de effectiviteit van snelheidsregulerende voorzieningen aan te tonen en te evalueren. En de brancheorganisaties hebben zich ingespannen met tal van communicatie-uitingen, waaronder ook bijeenkomsten en individuele contacten met leden, om de veiligheidscultuur (Safety Scan) te verbeteren en de deelname aan aanvullende rijstijltrainingen te bevorderen.

De mate waarin de brancheorganisaties zich hebben ingespannen verschilt echter. EVO en TLN hebben hun leden actiever benaderd dan KNV. Ook heeft KNV bepaalde inspanningen niet verricht, zoals het geven van voorlichting over bedrijfseconomische kosten en baten van een veiligheidscultuur. Dit verschil tussen de mate waarin de brancheorganisaties zich hebben ingespannen lijkt grotendeels te verklaren uit het feit dat het voor KNV gaat om een beperkt aantal leden dat bovendien al actief bezig is met het verbeteren van hun verkeersveiligheid.

Ook zijn de convenantpartners zich niet altijd bewust van al de afspraken in het convenant bestelverkeer. Zo is geen van de brancheorganisaties zich ervan bewust dat het verzamelen en verspreiden van praktijkervaringen met de Safety Scan is afgesproken in het convenant bestelverkeer. Ook van de afspraak dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat zou aanbieden een faciliterende rol te spelen indien de brancheorganisaties een traject zouden opzetten waarbij veilig opererende bedrijven met bestelauto's gecertificeerd kunnen worden, zijn niet al de convenantpartners zich bewust.

4.1.2 *Of afspraken gewenste resultaat hebben opgeleverd is deels onduidelijk*

Hoewel de afspraken in het convenant bestelverkeer het karakter hebben van een inspanningsverplichting, hebben de overwegingen bij het convenant bestelverkeer ook duidelijk het karakter van een gewenst resultaat: “overwegende (...) dat het tot het behoud van het veiligheidsniveau in 2004 en ter verdere terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van ongevallen waarbij bestelauto’s zijn betrokken, gewenst is: a. de inbouw en het gebruik van veiligheidsvoorzieningen met name snelheidsregulerende voorzieningen, te bevorderen; b. de verdere ontwikkeling van een veiligheidscultuur te intensiveren in bedrijven die bestelauto’s gebruiken bij hun vervoer; c. de deelname van bestelautochauffeurs aan een rijstijltraining te vergroten.”

Wij concluderen dat deels onduidelijk is of de afspraken het gewenste resultaat hebben opgeleverd, in termen van een stimulans van snelheidsregulerende voorzieningen, een verbeterde veiligheidscultuur en een grotere deelname aan aanvullende rijstijltrainingen. Wat ons opvalt is dat de convenantpartners niet of nauwelijks inzicht hebben in wat al hun inspanningen opleveren en daar ook relatief weinig moeite voor lijken te hebben gedaan. Convenantpartners geven aan dat het effect van de inspanningen moeilijk meetbaar is. Het gaat uiteindelijk om bewustwording en een stuk gedragsverandering; dat is weinig ‘tastbaar’.

Ook de stuurgroep heeft vooral aandacht besteed aan het bewaken van de voortgang, en minder aan de concrete resultaten die de inspanningen al dan niet hebben opgeleverd.

Uit de evaluatie blijkt dat wat betreft de stimulans van snelheidsregulerende voorzieningen, de opgezette proef meer inzicht lijkt te geven in de effectiviteit van snelheidsregulerende voorzieningen. Omdat het ontwikkelde apparaat nog niet voldoende effectief toepasbaar is in de praktijk, hebben de convenantpartners zich nog niet verbonden aan een tijdpad voor invoering.

Wat betreft de verbeterde veiligheidscultuur valt ons op dat met name de brancheorganisaties dit als allerbelangrijkste onderdeel van het convenant bestelverkeer zien, maar niet of nauwelijks inzicht hebben of de veiligheidscultuur is verbeterd. Er zijn bijvoorbeeld wel 5.000 exemplaren van de Safety Scan verspreid onder de leden, maar de brancheorganisaties hebben praktijkervaringen van leden niet actief verzameld én verspreid⁸).

⁸) Uit de beperkte steekproef onder circa 50 bedrijven blijkt dat 11 bedrijven bekend zijn met de Safety Scan, maar dat geen van deze bedrijven de Safety Scan gebruikt. De steekproef is echter te beperkt om hieraan conclusies te verbinden. Wel kan worden geleerd van de redenen die door bedrijven zijn aangegeven om geen gebruik te maken van de Safety Scan.

De brancheorganisaties zijn van mening dat hun inspanningen een positieve bijdrage hebben geleverd, maar dat het effect moeilijk meetbaar is. Voor de brancheorganisaties is het toch voldoende om zich ook in de toekomst in te willen zetten voor het verbeteren van de veiligheidscultuur. De vraag hierbij is of de Safety Scan wel een goed instrument is voor bedrijven voor wie vervoer 'bijzaak' is, zoals servicebedrijven en bedrijven in de groot- en detailhandel die voor hun werk een bestelauto gebruiken.

Wat betreft de grotere deelname aan aanvullende rijstijltrainingen blijkt dat de brancheorganisaties niet hebben gestreefd naar het krijgen van meer inzicht in de totale opleidingsinspanningen van bedrijven. Of de inspanningen een grotere deelname aan aanvullende rijstijltrainingen hebben opgeleverd is dan ook grotendeels onbekend. De animo voor aanvullende rijstijltrainingen is nog altijd gering.

Wel is bekend dat de leden van KNV eigen aanvullende rijstijltrainingen hebben. Verder blijkt uit een door EVO beschikbaar gesteld overzicht dat door 16 bedrijven aan aanvullende rijstijltrainingen is deelgenomen. En uit de beperkte steekproef onder bedrijven blijkt dat 5 van de circa 50 telefonisch gesproken bedrijven hebben deelgenomen aan aanvullende rijstijltrainingen. Tot slot is bekend, mede uit de beperkte steekproef onder bedrijven, dat de ervaringen van bedrijven die hebben deelgenomen positief zijn.

4.2 Veiligheidsniveau 2004 ongeveer behouden

Het tweede doel van de evaluatie van het convenant bestelverkeer is het krijgen van "inzicht in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid van het bestelverkeer in Nederland."

Wij concluderen dat het veiligheidsniveau 2004 ongeveer is behouden. Afhankelijk van de indicator is de tendens licht positief of negatief:

- de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden bij ongevallen met bestelverkeer toont een neerwaartse tendens. Ten opzichte van het veiligheidsniveau in 2004 is er sprake van verbetering van 3% in 2008. Het totale aantal verkeersdoden laat in dezelfde periode een nog sterkere verbetering zien (15%). Het aandeel van bestelverkeer in het totale aantal verkeersdoden is in de periode 2004-2008 dan ook toegenomen van 10,2% tot 11,6%⁹⁾

⁹⁾ Omdat het aantal afgelegde voertuigkilometers per jaar niet beschikbaar is voor de periode 2001-2008, is het niet mogelijk om de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden (en ziekenhuisgewonden) ook op deze manier in perspectief te plaatsen. Wel is bekend dat het aantal bestelauto's in de periode 2004-2008 licht is afgenomen (van 870.000 in 2004 naar 862.000 in 2008 (Rijkswaterstaat, 2009)).

- de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden bij ongevallen met bestelverkeer toont een neerwaartse tendens. Ten opzichte van het veiligheidsniveau in 2004 is er sprake van verbetering van 10% in 2008. Het totale aantal ziekenhuisgewonden laat in dezelfde periode geen verbetering zien. Het aandeel van bestelverkeer in het totale aantal ziekenhuisgewonden is in de periode 2004-2007 dan ook afgenomen van 6,9% tot 5,8%.

Uit de nadere analyse van de bijdrage van het bestelverkeer blijkt dat de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden waarbij een bestelautochauffeur de vermoedelijke veroorzaker is ten opzichte van het veiligheidsniveau in 2004 een opwaartse tendens toont. De ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden waarbij een bestelautochauffeur de vermoedelijke veroorzaker is toont in dezelfde periode absoluut een neerwaartse tendens, maar relatief ten opzichte van het totale aantal ziekenhuisgewonden bij ongevallen met bestelverkeer ook een opwaartse tendens. Opvallend is dat een bestelautochauffeur in het merendeel van de ongevallen met bestelverkeer de vermoedelijke veroorzaker is.

Ook blijken er ten opzichte van het veiligheidsniveau in 2004 meer verkeersdoden binnen de bestelauto te vallen, maar juist minder ziekenhuisgewonden. De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden dat buiten de bestelauto valt toont in dezelfde periode een neerwaartse tendens, net als het aantal ziekenhuisgewonden.

4.3 Suggesties voor beleid verkeersveiligheid bestelverkeer

De geïnterviewde convenantpartners en de telefonisch gesproken bedrijven hebben een aantal suggesties gedaan voor beleid om de verkeersveiligheid van het bestelverkeer te verbeteren. Opvallend is dat vrijwel niemand voorstander is van regelgeving.

Wij geven tot slot de meest genoemde suggesties:

- nog meer samenwerking zoeken met partijen die invloed kunnen uitoefenen. Naast de brancheorganisaties kan hierbij bijvoorbeeld ook worden gedacht aan verzekeraars die via hun voorwaarden en premies de veiligheidscultuur bij bedrijven kunnen stimuleren
- blijven investeren in inspanningen gericht op het stimuleren van de bewustwording bij bedrijven dat verkeersveiligheid in het voordeel van de bedrijven zelf is. Een aanvullende suggestie is om de inspanningen te verbreden door bijvoorbeeld ook het vrachtverkeer erbij te betrekken. Verschillende branches kunnen dan van elkaar leren en elkaar stimuleren. Mogelijk kan via het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid ook de 'arbo component' erbij betrokken worden
- koppelen van de registratie van snelheid(sovertredingen) aan een track- en tracesysteem.

De convenantpartners zien het convenant bestelverkeer als een goed instrument. Uit de evaluatie blijkt dat het convenant bestelverkeer ook inderdaad een betekenisvol instrument is geweest, in de zin dat de overheid en de brancheorganisaties samen het nodige hebben gedaan om de verkeersveiligheid van het bestelverkeer te verbeteren. Tegelijkertijd leert de evaluatie dat, als opnieuw zou worden gekozen voor een convenant als onderdeel van het beleid om de verkeersveiligheid te verbeteren, er meer aandacht mag zijn voor de concrete resultaten die de inspanningen opleveren.

Literatuurlijst

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009), *Reeds genoteerde inspanningen*
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008), *Strategisch plan verkeersveiligheid 2008-2020; van, voor en door iedereen*, Den Haag: ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport, Koninklijk Nederlands Vervoer & Transport en Logistiek Nederland (2005), *Convenant verbetering verkeersveiligheid bestelverkeer*, Den Haag
- Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport (EV) (2009), *Gepleegde acties i.h.k.v. het convenant*
- Rijkswaterstaat (2009), *Projectbeschrijving evaluatie convenant bestelverkeer*, Delft: Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
- Rijkswaterstaat (2009), *Kerncijfers verkeersveiligheid, uitgave 2009*, Delft: Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
- SWOV (2008), *SWOV-factsheet vracht- en bestelauto*, Leidschendam: SWOV
- SWOV (2007), *SWOV-factsheet intelligente snelheidsassistentie (ISA)*, Leidschendam: SWOV
- Transport en Logistiek Nederland (TLN) (2009), *Activiteiten in het kader van het convenant verbetering verkeersveiligheid bestelverkeer*
- Universiteit Twente & Keypoint Consultancy (2009), *Evaluatie van de praktijkproef met een snelheidsmonitor voor bestelwagens (final draft)*, Enschede: Universiteit Twente

Lijst gesproken convenantpartners

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 10 september 2009

- de heer Ederveen.

Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport (EVO), 23 september 2009

- de heer Teulings
- mevrouw Spaander.

Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), 10 september 2009

- mevrouw De Haes.

Transport en Logistiek Nederland (TLN), 2 september 2009

- de heer Jonkers.

Lijst gesproken bedrijven

In totaal hebben wij 137 bedrijven gesproken, waarvan er 19 lid zijn van EVO, 1 van KNV en 30 van TLN:

- Alles in 1 Boodschappen Bezorgservice
- Almost Ready
- André's Bloemen VOF
- Apeldoornse Koeriersdienst
- ASK
- A&B Koeriers
- A&D Altijd en Direct Koerier
- Beta Express BV
- De Bloemenkampen Handelskwekerij
- Bos Transport Service BV
- B&M Koerier
- CCKoerieren
- Courier Doornbos
- Deje Transport
- Delivery Logistics Solutions
- Dieperink Transport BV
- Dijcrotrans VOF
- DVG Transport
- E&M Expres BV
- FDS Europe Logistics
- Gebroeders Zandbergen
- Geyhound Sneltransport
- HBK Koerier
- Jan van As Versvishandel
- Kegge Garnalenhandel BV
- De Koerier Boxtel
- Koerier Service Roosendaal BV
- Kramer Koerierdienst
- Kuppens Koerierdiensten BV
- Lagotronics BV
- LB Transport BV
- Lkt (Klein)transport
- Limburgse Snel Koerier BV
- Martina's Services
- Van der Meer Logistics
- MKG Koerier
- Moerdijk Koerier
- Nebig Verpakkingen BV

Twynstra Gudde

- Overtoom CV Groothandel Bloemen en Planten
- PMI Koerier
- Posthuma Koerier
- Roks Sneltransport
- Skippi Sneltransport
- De Slegte Algemene Dienstverlening
- Tokim Pallets en Kisten BV
- Tuin Totaal Hoveniers
- VCA Koerier
- Veldwerk Koerier
- Vis Oliehandel.