

## CONVENANT verbetering verkeersveiligheid bestelverkeer

De Minister van Verkeer en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan, hierna te noemen: de Minister,  
en

De Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport (hierna te noemen: EVO), te dezen vertegenwoordigd door algemeen directeur, de heer mr. D. van den Broek  
Humphreij

Koninklijk Nederlands Vervoer-Goederenvervoer (hierna te noemen KNV), te dezen vertegenwoordigd door zijn voorzitter ir. W.N.C. Heeren

Transport en Logistiek Nederland (hierna te noemen: TLN), te dezen vertegenwoordigd door zijn algemeen voorzitter, de heer drs. M.C. van der Harst

### OVERWEGENDE

- 1) dat de daling van de betrokkenheid van bestelauto's bij ongevallen in 2004 reden is voor blijdschap en des te meer reden is om de bestaande inzet gericht op de veiligheid van het bestelverkeer voort te zetten;
- 2) dat het tot 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.

### KOMEN HET VOLGENDE OVEREEN

#### **Artikel 1**

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

- a. een actieve bijdrage te leveren aan een gedegen proef (zie ook artikel 2b) 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;
- b. bij gebleken positieve effecten van de onder 1a genoemde proef, zich te verbinden aan een tijdpad voor invoering voorzien van reële streefwaarden;
- c. positief te communiceren over snelheidsregulerende voorzieningen
- d. het zelf-analyse 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;

- e. te zorgen voor substantiële toename van de deelname aan aanvullende rijstijltrainingen door bestelautochauffeurs;
- f. voorlichting te geven over bedrijfseconomische kosten en baten van een veiligheidscultuur en voorzieningen die de veiligheid van bestelauto's verbeteren;
- g. waar mogelijk bij te dragen aan de analyse van ongevallen (zie artikel 2f).

## **Artikel 2**

De Minister zal tenminste:

- a. voor de duur van dit convenant geen initiatief nemen tot invoering van regelgeving alleen gericht op de veiligheid van bestelauto's. Uitgezonderd hiervan zijn activiteiten om op Europees niveau te komen tot regelgeving ten aanzien van de verbetering van de veiligheid van het bestelverkeer. Buiten dit convenant valt tevens het initiatief en de bevoegdheid van de Tweede Kamer;
- b. 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;
- c. de snelheidsregulerende voorzieningen laten ontwikkelen;
- d. de Safety Scan ten bate van bestelverkeer actualiseren indien dit op grond van vernieuwde inzichten nodig blijkt;
- e. 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;
- f. 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;
- g. de stuurgroep (zie artikel 3b) faciliteren en zorgdragen voor het voorzitterschap.

## **Artikel 3**

EVO, KNV, TLN en de Minister nemen op zich

- a. onderhavig convenant breed bekend te maken;
- b. deel te nemen aan een daartoe op te richten stuurgroep die tot taak heeft het bewaken van de voortgang en de begeleiding van de afspraken zoals benoemd in dit convenant;
- c. de werking van dit convenant in de periode 1 mei 2008 – 1 juli 2008 te evalueren.

## **Artikel 4**

Elke partij kan dit convenant met een opzegtermijn van 3 maanden schriftelijk beëindigen.

## **Artikel 5**

De in deze overeenkomst neergelegde afspraken zijn niet in rechte afdwingbaar.

**Artikel 6**

Teneinde andere partijen binnen de branche in zo ruim mogelijke mate te doen participeren in dit convenant, bestaat voor hen de mogelijkheid om gedurende de looptijd van het convenant als partij toe te treden. Een toetredende partij dient de verplichtingen die voor haar uit het convenant voortvloeien te aanvaarden.

**Artikel 7**

Dit convenant geldt tot en met 1 juli 2008.

Aldus overeengekomen en in viervoud getekend te Den Haag, 20 juni 2005

DE MINISTER VAN VERKEER EN  
WATERSTAAT,

Koninklijk Nederlands Vervoer  
-Goederenvervoer (KNV),

Karla Peijs

Ir. W.N.C. Heeren

De Ondernemersorganisatie voor Logistiek  
en Transport (EVO),

Transport en Logistiek Nederland (TLN),

Mr. D. van den Broek Humphreij

Drs. M.C. van der Harst

## Toelichting op het convenant verbetering verkeersveiligheid bestelverkeer

### **Aanleiding**

In de Nota Mobiliteit stelt het kabinet zich ten doel om het aantal slachtoffers in het verkeer terug te dringen. Hiertoe treft VenW samen met andere overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven maatregelen voor alle weggebruikers op het gebied van gedragsbeïnvloeding, maatregelen aan de infrastructuur en maatregelen aan het voertuig. Voorts is verkeershandhaving een belangrijk instrument.

Bestelauto's vormen in het verkeer een risicogroep. Dit wordt door overheid en bedrijfsleven onderkend en daarom zijn zij al enige tijd in gesprek om de veiligheid van bestelverkeer te verbeteren. Hieruit zijn maatregelen zoals een rijstijltraining en de Safety Scan voortgekomen. Naast deze maatregelen is snelheidsregulering een effectieve maatregel. Snelheidsregulering is een algemene term voor maatregelen die snelheidsovertredingen tegengaan.

De discussie omtrent verplichtstelling van een snelheidsregulerende voorziening voor bestelauto's heeft geleid tot een alternatief in de vorm van een convenant tussen de ondernemersorganisaties EVO, KNV en TLN en het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

### **Doel**

Het onderhavige convenant heeft als doel gezamenlijk een aantal concrete acties af te spreken die overheid en bedrijfsleven gaan uitvoeren om de verkeersveiligheid van het bestelverkeer te verbeteren. De activiteiten zijn gericht op het bevorderen van deelname aan aanvullende rijstijltrainingen, het verbeteren van een veiligheidscultuur en het stimuleren van snelheidsregulerende voorzieningen.

### **Toelichting op de afspraken**

#### *Rijstijltraining*

Een B-rijbewijs is wettelijk voldoende om in een bestelauto te mogen rijden. Gezien de eigenschappen van een bestelauto, zoals een beperkt zichtveld en stuwage van lading, is een aanvullende opleiding belangrijk. In de praktijk blijkt dat bedrijven en chauffeurs gestimuleerd moeten worden om aan dergelijke trainingen deel te nemen. De brancheorganisaties hebben daarom zorggedragen voor een aanbod van rijstijltrainingen. Gezien het feit dat er verschillende aanbieders zijn op de opleidingsmarkt is het beeld van deelname aan de trainingen niet compleet. Voor een beter beeld van de totale opleidingsinspanningen van het bedrijfsleven, streven EVO, KNV en TLN ernaar hier meer inzicht in te krijgen.

#### *Veiligheidscultuur*

Bedrijven met een veiligheidscultuur hebben inzicht in de eigen veiligheidsprestaties en de bereidheid deze continu te verbeteren, willen leren van fouten en het door het

management draagt een veiligheidsfilosofie uit en handelt er zelf naar. Bedrijven kunnen zo zelf veel doen om schade en ongevallen te voorkomen en daarmee dus verkeersslachtoffers te besparen. Het rijgedrag van chauffeurs wordt immers voor een belangrijk deel bepaald door de werkgever. Om bedrijven hierin te stimuleren en te faciliteren is de Safety Scan ontwikkeld, in opdracht van het Ministerie van V&W in samenwerking met de ondernemersorganisaties.

#### *Snelheidsregulering*

De moderne bestelauto nodigt uit om hard te rijden. De massa van de bestelauto en eventuele lading maakt het gevaarlijk om hard te rijden. In de eerste plaats omdat de bestelauto moeilijker is om bestuurbaar te houden bij een uitwijkmanoeuvre en daardoor is de kans op een ongeval groter. In de tweede plaats leidt de massa van een bestelauto tot grote schade en ernstig letsel bij de tegenpartij. Daarom moeten snelheidsovertredingen op alle wegtypen worden tegengegaan.

V&W zal een proef opzetten waarin in ieder geval de effectiviteit van de volgende snelheidsregulerende voorziening wordt onderzocht. De voorziening:

- Begrenst de maximale snelheid op 100 of 120 km/u (hiermee worden onverantwoorde snelheden op snelwegen tegengegaan)
- Waarschuwt bij te hard rijden op het onderliggend wegennet (onbewuste overtredingen worden hiermee voorkomen)
- Registreert snelheidsovertredingen voor de werkgever (de werkgever kan met deze informatie chauffeurs gericht aansturen op rijstijl).

#### *Tijdspanne*

De geldigheid van het convenant is van 20 juni 2005 tot 1 juli 2008. Achterliggende gedachte is dat de ongevalcijfers jaarlijks eind april bekend zijn. In mei en juni 2008 kunnen derhalve de ongevalcijfers van drie achtereenvolgende jaren in de evaluatie betrokken worden.

### **Toelichting op de begrippen**

#### *Bestelauto*

Onder een bestelauto wordt verstaan een voertuig met een maximaal toegestane massa van 3,5 ton, niet zijnde een personenauto.

#### *EVO, KNV en TLN*

EVO, KNV en TLN vertegenwoordigen samen de totale zakelijke bestelautomarkt. Dit is tachtig procent van de momenteel 836.000 bestelauto's in Nederland.

EVO vertegenwoordigt eigen vervoerders met bestelauto's, zoals servicebedrijven en bedrijven in groot- en detailhandel. Deze bedrijven vervoeren alleen hun eigen goederen,

materialen en gereedschappen. Voorbeelden van EVO-leden zijn bouw- en installatiebedrijven, grootwinkelbedrijven, brood- en banketbakkers en groothandels.

TLN en KNV-Goederenvervoer vertegenwoordigen de andere groep bestelautorijders, namelijk de beroepschauffeurs. Voor hen is het rijden met de bestelauto hoofdtak. Denk bijvoorbeeld aan koeriers- en expresbedrijven en bedrijven in het distributievervoer.

#### *Safety scan*

De Safety Scan is een digitale applicatie op CD-rom waarmee ondernemers met een wagenpark de verkeersveiligheid kunnen vergroten en tegelijkertijd de kosten van hun wagenpark kunnen terugdringen.