

Vracht- en bestelverkeer: Mogelijkheden voor verkeersveiligheids- onderzoek

R-2014-27



Vracht- en bestelverkeer: Mogelijkheden voor verkeersveiligheidsonderzoek

Overzicht van verkeersveiligheid, actoren en beleidsissues in het
wegtransport

R-2014-27

Dr. C.A. Bax (red.), dr. Ch. Goldenbeld, drs. A. Knapper, I. Vaartjes &
dr. J. de Groot-Mesken

Den Haag, 2014

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2014-27
Titel:	Vracht- en bestelverkeer: Mogelijkheden voor verkeersveiligheidsonderzoek
Ondertitel:	Overzicht van verkeersveiligheid, actoren en beleidsissues in het wegtransport
Auteur(s):	Dr. C.A. Bax (red.), dr. Ch. Goldenbeld, drs. A. Knapper, I. Vaartjes & dr. J. de Groot-Mesken
Projectleider:	Dr. C.A. Bax
Projectnummer SWOV:	C06.04
Trefwoord(en):	Lorry; delivery vehicle; driver; traffic; safety; policy; cause; fatality; safety culture; accident prevention; Netherlands; SWOV.
Projectinhoud:	Dit rapport belicht het veld van vracht- en bestelverkeer vanuit verkeersveiligheidsperspectief en de mogelijkheden voor onderzoek in de komende jaren. Dit is een samenvatting van SWOV-rapport R-2014-27A dat een uitgebreid overzicht biedt van belangrijke organisaties, onderwerpen en discussies in het veld van veiligheid van vracht- en bestelverkeer.
Aantal pagina's:	16
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2014

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 93113
2509 AC Den Haag
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

Dit rapport belicht vanuit verkeersveiligheidsperspectief de belangrijkste actoren en beleidsissues in het veld van vracht- en bestelverkeer, en de daaruit voortvloeiende mogelijkheden voor onderzoek naar verkeersveiligheid van vracht- en bestelverkeer in de komende jaren.

Vracht- en bestelauto's zijn betrokken bij iets minder dan een kwart van het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer. Deze betrokkenheid geeft geen informatie over welke partij het ongeval heeft veroorzaakt; dat kan zowel de vracht- of bestelauto zelf als de tegenpartij zijn (zoals personenauto's of fietsers). De meeste slachtoffers vallen onder de tegenpartij. Belangrijke ongevalsoorzaken zijn zichtproblemen en vermoeidheid. Er is nog weinig bekend over het verkeersveiligheidseffect van slechte banden, klapbanden, verkeerde bandenspanning en overbelading.

De transportsector wordt gevormd door actoren zoals transportbedrijven, fabrikanten, importeurs en dealers, brancheorganisaties, werkgevers- en werknemersorganisaties en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast is een aantal andere actoren met specifieke taken actief in de transportwereld. Allereerst betreft dat de vergunningverleners, zoals de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie NIWO, kwaliteitszorginstituut Kiwa en gemeenten en provincies. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voert het merendeel van de toezichhoudende taken uit in de transportsector. De divisie CCV (Contactcommissie Vakbekwaamheid) van het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen) neemt in Nederland vrijwel alle examens af voor vrachtwagenchauffeurs en certificeert de verplichte nascholing. Verzekeraars bieden de sector niet alleen verzekeringen tegen schade, maar ontwikkelen in sommige gevallen ook initiatieven om de schadelast tegen te gaan.

Opvallende beleidsissues in de transportwereld die aanknopingspunten bieden voor verkeersveiligheidsonderzoek betreffen bijvoorbeeld het verschil in opleiding van vrachtautochauffeurs en bestelautochauffeurs. Ook het grote aantal deelmarkten in de transportsector (zoals agrarisch vervoer, bouwmaterialentransport, zeecontainervervoer, koeriersdiensten) biedt aanknopingspunten vanwege mogelijke verschillen in mobiliteit, gedrag, expositie en risico in het verkeer. Verder blijkt de transportsector interesse te hebben in verkeersveiligheid in combinatie met kostenreductie en duurzaamheidsinitiatieven, en in veiligheidscultuur in transportbedrijven. Een onderzoeksvraag is hoe deze ontwikkelingen te stimuleren zijn. Ook ligt er de vraag in hoeverre ongevallen met vracht- en bestelverkeer worden veroorzaakt door slechte banden, klapbanden, verkeerde bandenspanning of overbelading. De bekende ongevalsoorzaken zoals vermoeidheid en zichtproblemen blijven actueel voor nader onderzoek. Tot slot zijn de veranderingen op de arbeidsmarkt een belangrijk beleidsthema in de transportwereld dat diverse raakvlakken met verkeersveiligheid heeft. Onderzoek kan uitwijzen welke invloed arbeidsmarktrends op verkeersveiligheid hebben.

Summary

Freight and delivery transport: Opportunities for road safety research Overview of road safety, actors and policy issues in road transport

From a road safety perspective, this report discusses the most important actors and policy issues in the area of freight and delivery traffic and looks at the resulting opportunities for road safety research concerning freight and delivery traffic in years to come.

Lorries and vans are together involved in just under a quarter of the number of fatalities in traffic. This involvement does not suggest which party caused the crash; this may be the transport vehicle or the crash opponent (e.g. passenger car, bicycle). Most casualties are among the crash opponents. Major crash causes are poor visibility and fatigue. As yet little is known about the road safety effect of bad tires, flat tires, wrong tire pressure and overloading.

The transport sector is formed by actors such as transport companies, manufacturers, importers and dealers, industry associations, employers' and workers' organizations and the Ministry of infrastructure and the Environment. In addition, a number of other actors with specific tasks are active in the transport sector. First of all, these are the licensors, such as National and International Road Transport Organisation NIWO, quality management institute Kiwa, and municipalities and provinces. The Human Environment and Transport Inspectorate (ILT) performs most of the supervisory tasks in the transport sector. The CCV Division (Contact Commission Competence) of the CBR (Dutch Driving Test Organisation) takes care of almost all examinations for truck drivers in the Netherlands and certifies the compulsory periodic training. Insurers offer the sector not only insurance against losses, but in some cases also develop initiatives to prevent the damage.

Striking policy issues in the transport sector which provide starting points for road safety research are, for example, the difference in training between truck drivers and drivers of delivery vehicles. Similarly, the large number of submarkets in the transport sector (such as agricultural transport, transport of building materials, sea container transport, courier services) provide starting points due to possible differences in mobility, behaviour, exposure and risk in traffic. Furthermore, the transport sector expresses an interest in road safety combined with cost reduction and sustainability initiatives and in safety culture in transport companies. A research question is how these developments can be stimulated. There is also the question to which extent crashes involving freight and delivery vehicles are caused by bad tires, blowouts, wrong tire pressure or overloading. The well-known crash causes such as fatigue and visibility problems remain topical for further investigation. Finally, the changes in the labour market are an important policy issue in the transport sector that has much ground in common with road safety. Research can show the impact of labour market trends on road safety.

Inhoud

1. Inleiding	7
2. Methoden	9
3. Belangrijke actoren	10
4. Beleidsissues en mogelijkheden voor onderzoek	12
5. Conclusies	14
Literatuur	15

1. Inleiding

In het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 (SPV)* wordt, in navolging van andere overheidsnota's, de verwachting uitgesproken dat de mobiliteit van zowel vracht- als bestelverkeer het komende decennium fors zal groeien. Aangezien het personenvervoer naar verwachting minder zal groeien, zullen de verhoudingen verschuiven. Het SPV streeft ernaar om het aandeel goederenvervoer in de verkeersonveiligheid terug te brengen en zet vooral in op verbeteringen binnen de transportbranche, onder andere door een betere veiligheidscultuur en rijopleiding. Grotendeels gaat het hier dan om vrachtwagens, maar ook de verbetering van verkeersveiligheid van bestelverkeer zal een rol spelen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2008).

Veiligheid van vracht- en bestelverkeer

Het aantal ongevallen waarbij vracht- en bestelauto's zijn betrokken is de afgelopen jaren licht afgenomen. Vrucht- en bestelauto's zijn betrokken bij iets minder dan een kwart van het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer. Deze betrokkenheid geeft geen informatie over welke partij het ongeval heeft veroorzaakt; dat kan zowel de vracht- of bestelauto zelf als de tegenpartij zijn (personenauto's of andere, zoals fietsers). Onder de tegenpartij van vracht- en bestelauto's vallen meer slachtoffers dan onder de eigen inzittenden. Dodelijke slachtoffers bij de tegenpartij zijn meestal automobilisten en fietsers, en ongevallen vinden vooral plaats op 50- en 80km/uur-wegen buiten de bebouwde kom (Mesken, Schoon & Van Duijvenvoorde, 2012).

Vervoerswijze	Doden onder	2008	2009	2010	2011	2012
Bestelauto	Inzittenden	28 (4%)	24 (4%)	22 (4%)	18 (3%)	16 (3%)
	Tegenpartij	59 (9%)	56 (9%)	37 (6%)	47 (9%)	47 (8%)
Vrachtauto	Inzittenden	10 (1%)	4 (1%)	4 (1%)	3 (<1%)	7 (1%)
	Tegenpartij	89 (13%)	82 (13%)	72 (13%)	72 (13%)	64 (11%)

Tabel 1. *Aantal geregistreerde verkeersdoden in ongevallen met vracht- en bestelauto's, met een verdeling naar slachtoffers onder de eigen inzittenden en die onder de tegenpartij. Tussen haakjes het aandeel (afgerond) van het totaal aantal doden (bron: Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland – Ministerie van Infrastructuur en Milieu).*

Zichtproblematiek en vermoeidheid c.q. alertheid blijven belangrijke factoren die een rol spelen bij het ontstaan van ongevallen. Hoewel de trend gunstig is, vallen er elk jaar nog 10 doden als gevolg van dodehoekongevallen en is een kwart van de ongevallen bij bestelauto's gerelateerd aan zichtproblemen. Vermoeidheid of afleiding speelt een rol in 5-25 procent van de ongevallen met vracht- en bestelverkeer, afhankelijk van het onderzoek en het type afleiding dat is onderzocht. De Onderzoeksraad voor Veiligheid schat op basis van beperkt, kwalitatief onderzoek dat een klein aantal ongevallen wordt veroorzaakt door slechte banden. De invloed op ongevallen van

belading, Langere en Zwaardere Vrachtauto's (LZV's), en buitenlandse chauffeurs is onbekend en niet of nauwelijks onderzocht in Nederland. Voor overbelading zijn er wel aanwijzingen: circa 1 op de 7 vrachtwagens is overbeladen.

Vraagstelling

Dit rapport belicht vanuit verkeersveiligheidsperspectief de belangrijkste actoren en beleidsissues in het veld van vracht- en bestelverkeer en de daaruit voortvloeiende mogelijkheden voor onderzoek naar verkeersveiligheid van vracht- en bestelverkeer in de komende jaren.¹

Het rapport geeft een antwoord op de volgende vragen:

- Wat zijn de belangrijkste actoren op het gebied van (de verkeersveiligheid van) vracht- en bestelverkeer in Nederland, en welke doelen of belangen streven zij na? (*Hoofdstuk 3*)
- Welke beleidsissues op het terrein van vracht- en bestelverkeer waarmee deze actoren zich bezighouden, hebben mogelijk een raakvlak met verkeersveiligheid?
- Welke onderzoeksonderwerpen op het gebied van vracht- en bestelverkeer zijn mogelijk interessant voor de komende jaren?

De laatste twee vragen zullen samen behandeld worden in *Hoofdstuk 4*.

¹ Dit rapport bevat een uitgebreide samenvatting van het rapport *Vracht- en bestelverkeer: veld van actoren en veiligheidsissues* (Bax et al., 2014). Deze samenvatting is gemaakt om de kennis in het genoemde rapport snel toegankelijk te maken voor iedereen die geïnteresseerd is in recente beleidsissues in het vracht- en bestelverkeerveld en hieraan gekoppelde mogelijkheden voor verkeersveiligheidsonderzoek. Het uitgebreide rapport wil een overzicht bieden van belangrijke organisaties, onderwerpen en discussies in het veld van veiligheid van vracht- en bestelverkeer.

2. Methoden

Bij de uitvoering van het onderzoek is gebruikgemaakt van verschillende methoden. Naast een beperkt literatuuronderzoek naar relevante wetenschappelijke literatuur, is een documentanalyse uitgevoerd op niet-wetenschappelijke stukken, zoals beleidsrapporten en websites van diverse overheden, maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen.

Aanvullend is in een reeks interviews gesproken met enkele sleutelpersonen in de vracht- en bestelbranche. Uit diverse belangrijke sectoren (overheid, belangenorganisaties, transportbedrijven, opleidingssector) is een aantal mensen geïnterviewd (zie kader voor geïnterviewde organisaties).

De geïnterviewden zijn drie vragen voorgelegd:

1. Welke belangrijke issues spelen er op het gebied van verkeersveiligheid en eventueel daarbuiten?
2. Hoe kan volgens de geïnterviewde het best de verkeersveiligheid verbeterd worden?
3. Naar welke onderwerpen zou in de toekomst onderzoek gedaan moeten worden op het terrein van verkeersveiligheid van vrachtverkeer?

De interviews hadden een open karakter, wat betekent dat de vragen niet strikt zijn gevolgd, en er ruimte was voor eigen inbreng van de geïnterviewden.

Lijst met geïnterviewde personen

Rob Aarse	– Transport en Logistiek Nederland
Peter Jonkers	– Transport en Logistiek Nederland
Christophe de Pauw	– FedEx Benelux
Hans Peeman	– Simon Loos
Dick Pongers	– DON Opleidingen Westland
Herman Wagter	– Connekt
René Nobels	– TVM verzekeringen
Maarten Ederveen	– Ministerie van Infrastructuur en Milieu
John de Wit	– Van Mourik Transport
Martijn Nieuwenhuis	– SDX
Albert Jourdan	– DPD Pakketservice
Armin Hemmelder	– DHL
George van Dun	– PostNL
Berry van de Bor	– Quik-line Koeriers
Mark Maaskant	– Prodrive Training

3. Belangrijke actoren

Voordat de diverse actoren in het veld van vracht- en bestelverkeer worden beschreven, volgt hieronder een definitie van wat precies verstaan wordt onder vracht- en bestelauto's.

In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) zijn vrachtauto's gedefinieerd als: 'motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximummassa meer bedraagt dan 3500 kg (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013).

Bestelauto's zijn in het RVV gedefinieerd als 'motorvoertuig, bestemd voor het vervoer van goederen, waarvan de toegestane maximummassa niet meer bedraagt dan 3500 kg'.

In Nederland waren er op 1 januari 2013 832.000 bestelauto's en 67.000 vrachtauto's (CBS, 2013). In 2009 was 84% van de bestelauto's geregistreerd op naam van bedrijven en 16% op naam van particulieren (Kampert, Ewalds & Buelens, 2009). De transportsector onderscheidt zichzelf in een groot aantal verschillende deelmarkten, variërend van kiepautovervoer en agrarisch vervoer tot bouwmaterialentransport en zeecontainervervoer. Binnen TLN, die de deelmarkten onderscheidt (Sierat, 2011; TLN, 2014), wordt bestelverkeer geschaard onder de deelmarkt Verenigde Koeriers- en Expresbedrijven.

Op 1 januari 2013 telde Nederland 11.462 transportbedrijven met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg in Nederland (NIWO, 2013b). De meeste transportbedrijven in Nederland zijn klein. In 2011 hadden bijvoorbeeld de 60,6% kleinste bedrijven 12,2% van de vergunningsbewijzen. De 359 grootste bedrijven (3%) hadden 36,5% van de vergunningsbewijzen (NIWO, 2013a; Sierat, 2011).

De transportsector bestaat deels uit bekende actoren zoals:

- transportbedrijven,
- fabrikanten,
- importeurs en dealers,
- brancheorganisaties (EVO, Transport en Logistiek Nederland TLN, Vereniging Eigen Rijders Nederland VERN),
- werkgevers- en werknemersorganisaties (FNV Bondgenoten, CNV Beroepsgoederenvervoer, VNO-NCW, BOVAG, RAI Vereniging, MKB-Nederland),
- het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Tevens bestaan er enkele netwerken in de transportsector. Zo biedt Connekt stimuleringsprogramma's voor duurzame mobiliteit en was het Platform voor Agrologistiek tot voor kort gericht op de implementatie van ketenmobiliteit in de agrologistiek. Dit platform is recent opgeheven, maar een doorstart in het netwerk Agrologistiek wordt op korte termijn verwacht.

Daarnaast is een aantal andere actoren met specifieke taken actief in de transportwereld. Allereerst betreft dat de vergunningverleners. Bedrijven die activiteiten in het beroepsgoederenvervoer willen uitoefenen met vracht- en

bestelauto's met een groot laadvermogen hebben daarvoor een vergunning nodig van de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie NIWO (NIWO, 2013c). Kwaliteitszorginstituut Kiwa zorgt voor de afgifte van digitale tachograafkaarten voor werkplaatsen en bestuurders van vrachtauto's (Kiwa, 2013). De regels voor tachografen houden in praktijk in dat vrachtwagens verplicht zijn een tachograaf aan boord te hebben, maar bestelauto's niet, tenzij ze een aanhangwagen hebben (MKB, 2010). Gemeenten en provincies zijn vergunningverleners als het gaat om vergunningen voor bepaalde routes (gevaarlijke stoffen, routes voor speciale Langere en Zwaardere Vrachtauto's LZV) en milieuaspecten.

Naast vergunningverleners zijn er ook vele handhavende instanties actief in de transportwereld. In totaal gaat het om bijna twintig verschillende inspectiediensten. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT, 2013) voert het merendeel van de toezichthoudende taken in het wegvervoer uit en zorgt voor coördinatie tussen de handhavende instanties. ILT voert zowel op de weg als in bedrijven inspecties uit en controleert op rij- en rusttijden, overbelading, vergunningen en de voertuigen zelf. Recent heeft ILT systeemtoezicht ingevoerd, een vorm van zelfregulering waarbij zelfrapportage centraal staat.

De divisie CCV (Contactcommissie Vakbekwaamheid) van het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen) neemt in Nederland vrijwel alle examens af voor vrachtwagenchauffeurs. Ook certificeert CCV opleidingen voor de verplichte nascholing (CBR, 2014a). Wie een vrachtwagen wil besturen heeft een groot rijbewijs nodig. Bij verlenging van het rijbewijs moeten chauffeurs medisch gekeurd worden (Rijksoverheid, 2013). Onderdeel van de rijopleiding is het behalen van de zogenaamde Code 95-aantekening op het rijbewijs, de vereisten aan vrachtautochauffeurs die zijn opgenomen in de Richtlijn vakbekwaamheid (met code 95) van de Europese Unie (CBR, 2014b). De richtlijn schrijft voor dat beroepschauffeurs iedere vijf jaar minimaal 35 uur nascholing moeten volgen. Een groot aantal bedrijven biedt Code 95-trainingen aan.

Verzekeraars bieden de sector niet alleen verzekeringen tegen schade, maar ontwikkelen in sommige gevallen ook initiatieven om de schadelast tegen te gaan, variërend van rijvaardigheidstrainingen, voorlichting en beloningen voor chauffeurs tot bredere programma's gericht op de veiligheidscultuur in het bedrijf (bron: interviews). Ongevallen op de weg met vrachtauto's worden ter plekke afgehandeld met de Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA), een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, het Verbond van Verzekeraars en de brancheorganisaties (STIMVA, 2013).

4. Beleidsissues en mogelijkheden voor onderzoek

Als we het totale veld van vracht- en bestelverkeer beschouwen, zien we een groot verschil in organisatiegraad. Met name worden er meer formele eisen gesteld aan de opleiding van vrachtautochauffeurs dan aan de opleiding van bestelautochauffeurs (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012). In diverse interviews gaven bedrijven aan voorstander te zijn van een verplichte opleiding voor bestelautochauffeurs. Onderzoek naar de vraag welke competenties bestelautochauffeurs nodig hebben om veilig grote en kleine bestelauto's te kunnen besturen kan bijdragen aan de verkeersveiligheid. Daarbij kan ook gekeken worden in hoeverre de huidige rijopleiding in deze competenties voorziet.

Voertuig	Code	Voertuig-gewicht	Minimum-leeftijd	Examens zonder vakbekwaamheid	Examens met vakbekwaamheid (Code 95, vanaf 18 jaar)
Vrachtauto	C1	> 3500 - ≤ 7500 kg	18 jaar	2 theorie-examens (nl. theorie deel 1 Verkeer en Techniek light en theorie deel 2 administratie) & een praktijkexamen (vanaf 18 jaar) & in bezit van rijbewijs B.	3 theorie-examens (theorie deel 1 Verkeer en Techniek light, deel 2 administratie en deel 3 administratie cases) & een praktijkexamen & een praktische toets & een toets op besloten terrein (evt. ook in een simulator) & in bezit van rijbewijs B & medische keuring
Vrachtauto	C	> 3500 kg	Zonder code 95*: 21 jaar Met code 95: 18 jaar	2 theorie-examens (nl. theorie deel 1 Verkeer en Techniek en theorie deel 2) & een praktijkexamen (vanaf 21 jaar) & in bezit van rijbewijs B.	3 theorie-examens (theorie deel 1 Verkeer en Techniek, deel 2 administratie en deel 3 administratie cases) & een praktijkexamen & een praktische toets & een toets op besloten terrein (evt. ook in simulator) & in bezit van rijbewijs B & medische keuring
Vrachtauto + aanhanger	C1E	Vrachtauto > 3500 - ≤ 7500 kg + aanhanger > 750 kg; totaal max. 12.000 kg	18 jaar	Praktijkexamen & in bezit van rijbewijs C1 (vanaf 18 jaar)	Een praktijkexamen op de openbare weg & in bezit van rijbewijs C1 met code 95.
Vrachtauto + aanhanger	CE	Vrachtauto > 3500 kg + aanhanger > 750 kg	Zonder code 95: 21 jaar Met code 95: 18 jaar	Praktijkexamen & in bezit van rijbewijs C (vanaf 21 jaar).	Een praktijkexamen op de openbare weg & in bezit van rijbewijs C met code 95.

Tabel 2. Overzicht eisen aan opleiding vrachtwagenchauffeurs zoals bepaald in de Derde Rijbewijsrichtlijn ingevoerd januari 2013. *Als het C- of C1-rijbewijs wordt gebruikt voor beroepsuitoefening, is Code 95 altijd verplicht.

Opvallend is het grote aantal deelmarkten binnen de transportwereld (zie vorig hoofdstuk), en het feit dat deze deelmarkten van elkaar verschillen in gebruikte voertuigen, lading, bedrijfsgrootte, aard en hoeveelheid verplaatsingen (Sierat, 2011). Dat zorgt voor een verschil in expositie en risico, en bovendien heeft het tot gevolg dat generieke maatregelen soms niet passend zijn in een bepaalde deelmarkt. In het verleden is weinig aandacht geweest in verkeersveiligheidsonderzoek voor de verschillende

deelmarkten. Nadere analyse van ongevallencijfers kan aantonen of specifieke maatregelen voor bepaalde deelmarkten nodig zijn.

Uit ongevallenanalyse blijkt dat bekende ongevalsoorzaken zoals vermoeidheid en zichtproblemen onverminderd belangrijk blijven (Mesken, Schoon & Van Duijvenvoorde, 2012). Ook in de diverse interviews gaven organisaties aan dat zij dit belangrijke thema's vonden. Onderzoek hiernaar blijft dus actueel, bijvoorbeeld naar de vraag of een gezonde leefstijl van chauffeurs vermoeidheid en daarmee ongevallen kan voorkomen.

Er is zeer weinig bekend over de vraag hoeveel ongevallen veroorzaakt worden door slechte banden, klapbanden of verkeerde bandenspanning en door overbelading (Onderzoeksraad voor Veiligheid, 2012). Afgaande op de vakliteratuur, vakwebsites en interviews (Van Mensch, Vonk & Verbeek, 2013) hebben deze onderwerpen wel de aandacht in het transportveld. Diepteonderzoek kan meer inzicht geven in deze aantallen en de exacte aard van dit soort ongevallen.

In interviews gaven bedrijven aan verkeersveiligheid interessant te vinden als het bijdraagt aan kostenreductie. Op het gebied van milieu zijn bedrijven bijvoorbeeld erg geïnteresseerd in het besparen van brandstof, omdat dit tegelijkertijd kosten bespaart en bijdraagt aan een milieuvriendelijk imago. Onderzoek naar de vraag of investeren in verkeersveiligheid voor individuele bedrijven kostenreductie en/of imagoverbetering oplevert, kan bedrijven wellicht interesseren om te investeren in verkeersveiligheid. Daarbij kan ook gekeken worden of verkeersveiligheid meerwaarde biedt bij bestaande duurzaamheidsinitiatieven, zoals de Lean and Green Awards van Connekt.

Milieuoverwegingen liggen ook vaak ten grondslag aan regels rondom stadsdistributie. Stadsdistributie is echter ook een belangrijk onderwerp binnen de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld vanwege ongevallen met vrachtwagens en fietsers en voetgangers in binnensteden. Op gemeentelijk niveau kan aansluiting gezocht worden bij duurzaamheidsinitiatieven zoals stadsdistributie en bestaand onderzoek naar de effectiviteit van regels voor stadsdistributie als verkeersveiligheidsmaatregel kan verder worden uitgebreid.

Uit vakliteratuur en interviews blijkt dat ook de transportwereld te maken heeft met veranderingen op de arbeidsmarkt die de afgelopen jaren in meerdere sectoren te zien is geweest (SP, 2013). Bedrijven werken meer dan voorheen met zzp'ers en tijdelijke krachten, en met buitenlandse chauffeurs vanwege de toenemende openheid van de Europese arbeidsmarkt. Onderzoek naar de invloed van nieuwe arbeidsmarkttrends op de verkeersveiligheid kan meer inzicht geven in de vraag of deze trends schadelijk zijn voor verkeersveiligheid en welke maatregelen genomen kunnen worden om eventuele schadelijke effecten tegen te gaan.

Brancheorganisaties, verzekeraars, ILT en het ministerie hebben in interviews aangegeven dat zij geïnteresseerd zijn in het bevorderen van een veiligheidscultuur in transportbedrijven. Een recente literatuurstudie (Vlakveld et al., 2014) laat zien dat buitenlands onderzoek positieve effecten op (zelfgerapporteerd) rijgedrag van chauffeurs en op ongevallen en schades laat zien. Onderzoek naar de implementatie van een veiligheids-cultuur in bedrijven kan inzicht geven in hoe bedrijven te motiveren om een veiligheidscultuur te ontwikkelen.

5. Conclusies

Veiligheid

Vracht- en bestelauto's zijn samen betrokken bij iets minder dan een kwart van het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer. Deze betrokkenheid geeft geen informatie over welke partij het ongeval heeft veroorzaakt; dat kan zowel de vracht- of bestelauto zelf als de tegenpartij zijn (personenauto's of andere, zoals fietsers). De meeste slachtoffers vallen onder de tegenpartij. Belangrijke ongevalsoorzaken zijn zichtproblemen en vermoeidheid. Er is nog weinig bekend over het verkeersveiligheidseffect van slechte banden, klapbanden, verkeerde bandenspanning en overbelading.

Belangrijke organisaties

De wereld van vracht- en bestelverkeer bestaat uit de volgende belangrijke actoren:

- transportbedrijven;
- fabrikanten;
- importeurs en dealers;
- brancheorganisaties;
- ministerie van Infrastructuur en Milieu
- vergunningverleners, zoals NIWO, Kiwa, gemeenten en provincies;
- toezichthouders zoals ILT;
- examineringsinstituten zoals CVV;
- verzekeraars.

Opvallend is het verschil in opleidingseisen voor vrachtwagen- en bestelautochauffeurs en het grote aantal en de grote verscheidenheid in deelmarkten in de transportsector.

Belangrijke beleidsissues

Verkeersveiligheid wordt vaak genoemd in combinatie met kostenreductie en duurzaamheidsinitiatieven. Veranderingen op de arbeidsmarkt, toenemende concurrentie met transportondernemingen uit andere (EU-)landen en het effect hiervan op de verkeersveiligheid is ook een belangrijk thema in de branche. Brancheorganisaties, verzekeraars en het ministerie vinden het bevorderen van een veiligheidscultuur in transportbedrijven een belangrijk thema.

Mogelijkheden voor veiligheidsonderzoek

- Welke competenties hebben bestelautochauffeurs nodig en voorziet de huidige rijopleiding daarin?
- Hoe verschillen deelmarkten in mobiliteit, gedrag, expositie en risico en zijn specifieke maatregelen nodig?
- Is er een relatie tussen gezonde leefstijl van chauffeurs en vermoeidheid?
- Hoeveel ongevallen vinden plaats door slechte banden, klapbanden, verkeerde bandenspanning en overbelading en wat kan daaraan gedaan worden?
- Levert investeren in verkeersveiligheid kostenreductie en imagoverbetering op voor transportbedrijven?
- Welke invloed hebben nieuwe arbeidsmarktrends op verkeersveiligheid?
- Hoe kunnen bedrijven gestimuleerd worden om te investeren in verkeersveiligheid?

Literatuur

Bax, C.A., Goldenbeld, Ch., Knapper, A., Vaartjes, I. & Groot-Mesken, J. de (2014). *Vracht- en bestelverkeer: veld van actoren en veiligheidsissues; Mogelijkheden voor onderzoek*. R-2014-27A. SWOV, Den Haag.

CBR (2014a). CVV. Geraadpleegd 14 februari 2014 op <http://www.cbr.nl/ccv.pp>.

CBR (2014b). *Richtlijn vakbekwaamheid*. Geraadpleegd 14 februari 2014 op <http://www.cbr.nl/richtlijnvakbekwaamheid.pp>.

CBS (2013). *StatLine: Motorvoertuigen; aantal voertuigen en autodichtheid per provincie*. CBS, Den Haag. Geraadpleegd 29 augustus 2013 op <http://statline.cbs.nl/StatWeb/>.

ILT (2013). *Meerjarenplan 2013-2017; Inspectie Leefomgeving en Transport*. Inspectie Leefomgeving en Transport ILT, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag.

Kampert, A., Ewalds, D. & Buelens, B. (2009). *Bezit en gebruik bestelauto's. Methodebeschrijving en resultaten*. Centraal Bureau voor de Statistiek CBS, Den Haag.

Kiwa (2013). *Digitale Tachograafkaarten*. Geraadpleegd 29 juli 2013 op www.kiwa.nl/netherlands/.

Mensch, P. van, Vonk, W.A. & Verbeek, R.P. (2013). *De truck van de toekomst; Brandstof- en CO₂-besparing anno 2013*. TNO, Delft.

Mesken, J., Schoon, C.C. & Duijvenvoorde, K. van (2012). *Veiligheid van vracht- en bestelverkeer: de stand van zaken; Belangrijkste veiligheidsontwikkelingen in transportbranche, stedelijke distributie en Kwaliteitsnet Goederenvervoer*. R-2012-17. SWOV, Leidschendam.

Minister van Infrastructuur en Milieu (2012). *Nieuwe regels voor het rijbewijs. Het rijbewijs na implementatie van de derde Europese rijbewijsrichtlijn*. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2013). *Verkeersborden en Verkeersregels in Nederland*. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008). *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020. Van, voor en door iedereen*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.

MKB (2010). *Tachograaf in bestelauto's*. Infoblad, december 2010. Koninklijke Vereniging MKB-Nederland, Den Haag.

NIWO (2013a). *Aantal Nederlandse transportbedrijven*. Geraadpleegd 29 augustus 2013 op <http://www.niwo.nl/>.

NIWO (2013b). *Jaarverslag 2012*. Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie NIWO, Rijswijk.

NIWO (2013c). *www.niwo.nl*. Geraadpleegd op 29 juli 2013.

Onderzoeksraad voor Veiligheid (2012). *Vrachtwagenongevallen op snelwegen*. Onderzoeksraad voor Veiligheid, 's-Gravenhage.

Sierat, P. (2011). *Structuur en ontwikkelingen in de sector wegtransport en logistiek*. In: Allianz Congres. 22 september 2011, Utrecht.

SP (2013). *Zes op de tien chauffeurs ziet geen toekomst meer in wegvervoer*. Geraadpleegd 14 februari 2014 op <http://www.sp.nl/>.

STIMVA (2013). *www.stimva.nl*. Geraadpleegd op 29 juli 2013.

TLN (2014). *Deelmarkten*. Geraadpleegd 14 februari 2014 op <http://www.tln.nl/>.

Vlakveld, W., Goldenbeld, C., Knapper, A. & Bax, C. (2014). *Veiligheidscultuur in het wegtransport*. R-2014-12. SWOV, Den Haag.