

# Vlaams Forum Verkeersveiligheid

17 SEPTEMBER 2021

Fysieke vergadering in het Hendrik Consciencegebouw in Brussel

**Aanwezig:** Cathy Berx (voorzitter), Vanessa Albrecht (Febetra), Bart Boucké (MOW – VHV), Erik Caelen (Brulocalis), Tina Caers (Provincie Antwerpen - VVP), Jorine Callebert (Traject), Johan Chiers (Responsible Young Drivers), Stijn Daniels (Vias Institute), Erwin Debruyne (VVSG), Stijn Dhondt (VSV), Kaat De Koninck (Provincie Antwerpen), Kirsten De Mulder (Mint), Dirk Engels (Transport & Mobility Leuven), Glenn Godin (Mobiël 21), Ine Herten (VSV), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Joni Junes (VAB), Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen), Naoki Matsumoto (Federale Politie), Steven Raes (GOCA), Benoit Soenen (Centrex Wegverkeer), Eva Van Eeno (VUB), Marc Van Grootel (Transport Verzekeringsmaatschappij), Koen Van Wonterghem (OVK), Gert Venken (VSV), Herman Willemse (VERI).

**Verontschuldigd:** Erik Asselman (Provincie Vlaams-Brabant), Wies Callens (Fietzersbond), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Stefan Joris (Provincie Vlaams-Brabant), Eddy Klynen (VSV), Geert Popelier (VAB), Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer), Bert Van Hemelen (Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn), Thomas Van Hoof (Bezer), Carmen Van Loock (Bezer), Frank Van Thillo (MORA), Chris Vanhee (Kabinet Lydia Peeters), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), An Volckaert (OCW), Dries Wathion (Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn).

## AGENDA

### 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Cathy Berx (voorzitter VFV)

### 2. 30 als norm binnen de bebouwde kom

- **Terugkoppeling hoorzitting ‘Verkeersveiligheid bebouwde kom’ en acties**

Cathy Berx (voorzitter VFV)

- **Aanbod VSV snelheidsverlaging binnen de bebouwde kom**

Gert Venken (VSV)

### 3. SUV's in kernen

- **Internationaal wetenschappelijk onderzoek over verkeersveiligheidsaspecten en rijgedrag bij SUV's**

Eva Van Eeno (VUB)

- **Beschikbare cijfers over ongevalsernst van SUV's en andere voertuigen**

Stijn Daniels (Vias Institute)

### 4. Verkeers(on)veiligheid bij koeriers

Marc Van Grootel (Transport Verzekeringsmaatschappij)

### 5. Campagnes

Stijn Dhondt (VSV)

## 6. Varia

- **Spookrijdende fietsers**  
Cathy Berx (voorzitter VFV)
- **Agendapunten vanuit leden**
- **Volgende bijeenkomsten:**  
Vrijdag 10 december 2021 (10.00 tot 12.00 uur) – online via Teams

Verslag: Ine Herten

## 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Voorzitter Cathy Berx verwelkomt de leden. Er zijn geen opmerkingen bij het vorige verslag. Het is de eerste keer dat het VFV opnieuw samenkomt sinds de uitbraak van Covid-19 in maart 2020. De voorzitter dankt de verslaggever en stelt voor om het verslag telkens met actiepunten te eindigen.

Tijdens de vorige bijeenkomst in juni 2021 werd het beleidsadvies inzake gemachtigd opzichters besproken. Ondertussen werden de beleidsadviezen samen met de nota aan de bevoegde overheden (kabinetten en administraties) bezorgd.

## 2. 30 als norm binnen de bebouwde kom

### 2.1. Terugkoppeling hoorzitting ‘Verkeersveiligheid bebouwde kom’ en acties

Voorzitter Cathy Berx koppelt terug over de hoorzitting ‘Verkeersveiligheid bebouwde kom’ namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken die plaatsvond op 25 maart 2021. Het standpunt van het VFV werd verdedigd. Er lag een voorstel op tafel om 30 km/uur als norm binnen de bebouwde kom te maken. De minister zet in op lokaal maatwerk. Zo komt er een afwegingskader om uit te maken welke wegen hiertoe geschikt zijn rekening houdend met doorstroming en ontsluitingsfunctie. De minister is niet overtuigd van de standaardlimiet van 30 km/uur. De infrastructuur moet zich hiertoe lenen. Er wordt ook vaak te snel gereden binnen de bebouwde kom en dan zou die verlaagde norm contraproductief en niet zinvol zijn. De boodschap is om werk te maken van dat afwegingskader en dit bij de lokale besturen aan te moedigen. We moeten zoveel als mogelijk bottom-up lokale besturen overtuigen om die norm te installeren met uitzondering van enkele wegen op voorwaarde dat het veilig is voor de actieve weggebruikers.

Zodra een snelheidsverlaging naar 30 km/uur ingevoerd is, is men doorgaans wel tevreden omwille van de verhoogde verkeersleefbaarheid. Er is dus nog een weg te gaan en we blijven hier op inzetten.

## Vragen vanuit het forum:

- Dirk Lauwers: Het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen ligt voor. Er is gekozen voor de bottom-up benadering. In tegenstelling tot Spanje waar men top-down de snelheid binnen de bebouwde kom verlaagd heeft. Kunnen we vanuit het VFV niet verder de nadruk leggen op het belang hiervan? Hoe sterk zal dat charter zijn? Het moet een project van engagement worden en niet iets vrijblijvend. Het standpunt van de *Stockholm Declaration* is dat als er niet veilig gemengd kan worden, 30 km/uur de norm moet zijn. Dit is een appel naar de Vlaamse Overheid en naar gemeenten. Het is nu met de Week van de Mobiliteit een goed moment om opnieuw een standpunt in te nemen. We moeten deze standpunten blijven verdedigen. In Nederland gaat men niet top-down, hoewel er een wetsontwerp was. 50 km/u bij gemengd verkeer wordt er wel geschraapt uit het 'vademeccum'. Kan er vanuit het VFV nog eens een krachtig signaal komen? De helft van de slachtoffers zijn op 50 km/uur-wegen.
- Erwin Debruyne: Het voorstel werd intern bij de VVSG grondig afgetoetst. Het standpunt van de VVSG is dat zone 30 binnen de bebouwde kom wenselijk is, maar dat het nog te vroeg is om dit als norm in te stellen. Het onderwerp werd ook geagendeerd op het Netwerk Mobiliteitsambtenaren en er is een ad hoc werkgroep zone 30 opgericht. De interesse bij de lokale besturen groeit. Het voorstel van de fietsdeal '30 voor 30' is hieruit voortgekomen met als doel zoveel mogelijk lokale besturen warm te maken voor de invoering van een zone 30 in de bebouwde kom en het delen van goede praktijken.
- Cathy Berx: De keuze voor zone 30 rond schoolomgevingen zou contraproductief zijn. In die zin dat verschillende snelheidsregimes op eenzelfde wegsegmenten op de verschillende momenten van de dag/de week verwarrend is, en niet echt bijdraagt tot het correct begrijpen en respecteren van de snelheidsbeperking aan een schoolomgeving. Ook voor (kleine) kinderen is dat verwarrend om de snelheid steeds goed in te schatten: auto's mogen sneller rijden aan hun school op andere momenten dan voor en na school.
- Erwin Debruyne: De steden en gemeenten die nu voortrekker zijn, wachten niet op infrastructurele aanpassingen.
- Cathy Berx: Ook in de provincie Antwerpen zullen we proberen om zoveel mogelijk lokale besturen te overtuigen. De kernvraag is: wat accepteren overheden die geen lagere ontmoetingssnelheid invoeren als 'collateral damage' in afwachting van de randvoorwaarden (infra, handhaving, ...)? Ik vind dat een eerder cynische afweging als veilig(er) kan.
- Dirk Engels: 30 km/uur als norm binnen de bebouwde kom maakt het inderdaad allemaal wat meer leesbaar en duidelijk voor de weggebruikers. In het charter moet verduidelijkt worden op welke soort wegen het onaanvaardbaar is dat 50 km/uur de norm is. We moeten proactief reageren. We kunnen niet wachten tot wanneer de infrastructuur overal in orde is.
- Steven Raes: Een voorstel tot wijziging decreet (van o.a. Stijn Bex) staat volgende donderdag (23/09/21) op de agenda van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken.

- Dirk Lauwers: Dat voorstel zal het vermoedelijk niet halen. Sinds 2016 kan je op het verkeersbord F1, 30 in plaats van 50 vermelden. Er is een ontwerptekst voor het charter opgesteld ondertussen.
- Erwin Debruyne: Er moet voor de gemeenten één locatie komen waar ze alle info vinden. Er is een charter in opmaak vanuit MOW. Er wordt gewerkt aan de inrichtingsprincipes in het kader van de wegcategorisering. We gaan sowieso verder met de '30 voor 30' samen met de partners. Hoe info en ervaringen verzamelen en delen? Er mag expertise vanuit het VFV komen, maar er bestaan best niet te veel initiatieven naast elkaar.
- Cathy Berx: In afwachting daarvan zouden we al kunnen kiezen voor 30 als norm binnen de bebouwde kom om vervolgens werk te maken van een afwegingskader aan de hand waarvan kan worden afgewogen waar 50 km/uur veilig kan en als uitzondering mag gelden, omdat het veiligheidsrisico voor actieve weggebruikers er nagenoeg nihil is.
- Dirk Lauwers: Dit is geen pleidooi voor een nieuw kenniscentrum. Er is wel alle reden om nu een signaal te geven. De bottom line is dat als het niet veilig kan aan 50 km/uur, 30 km/uur de norm is. Dit principe moeten we onder de aandacht brengen.
- Tina Caers: De lokale besturen van de fietsdeal zijn de voorttrekkende steden en gemeenten die het al willen invoeren. Het kan een signaal zijn om ons als VFV, als ambassadeur, hierbij aan te sluiten.
- Gert Venken: Indien er vanuit het VFV een gezamenlijke oproep komt, zal de VSV de oproep van Dirk Lauwers wel graag mee ondersteunen. Dit kan een belangrijk signaal zijn.
- Bart Boucké: Er is een ontwerptekst met een richtlijnenkader. Er is afstemming met AWW en VVSG. We willen die elementen samenbrengen en zo elkaar versterken. We moeten niet nog eens apart initiatieven oprichten. Er komt niet een soort charter met engagement, maar een richtlijnenkader. Dit kader kan wel door de partners mee versterkt worden.
- Cathy Berx: Dit is geen pleidooi om iets apart en parallel te doen.
- Dirk Lauwers: De druk naar 30 km/uur als norm binnen de bebouwde kom kwam vanuit het VFV. We moeten nu blijven wegen. Het charter is nu eerder een richtlijnenkader. Misschien moeten we toch een soort charter oprichten, zodat er toch een engagement komt. We willen die bebouwde kom veiliger maken en 30 km/uur is de standaard. En 50 km/uur kan enkel waar het veilig kan. Er is daarnaast nog de problematiek van zwaar vervoer in de kernen. Hiervoor is er ook een charter werftransport.
- Erwin Debruyne: Binnen de groep '30 voor 30' e zijn we een engagement aan het uitwerken.
- Cathy Berx: Er zijn een aantal lokale besturen die er al voluit voor gaan. Die boodschap moeten wij ook geven. Ik concludeer dat er geen animo is voor een publiek standpunt namens het VFV. Tegelijk sluit ik niet uit dat sommige leden het pleidooi voor 30 km/u als maximumlimiet in de bebouwde kom publiek zullen herhalen (cf. opiniestuk in bijlage).

## 1.2. Aanbod VSV snelheidsverlaging binnen de bebouwde kom

Gert Venken (VSV) geeft een overzicht van welke initiatieven de VSV met betrekking tot het thema snelheidsverlaging binnen de bebouwde kom neemt.

De VSV ging op zoek naar nieuwe initiatieven om 30 km/uur als norm binnen de bebouwde kom te ondersteunen. Zo biedt de VSV i.s.m. met verschillende partners enkele opleidingen aan die op dit thema inzetten:

- Naar een nieuw ontwerp voor veiliger verkeer (i.s.m. o.a. Dirk Lauwers en Wout Baert).
  - Fundamenten van de verkeersveiligheid (i.s.m. studiebureau TRIDÉÉ).
  - Het Mobi-café, een lerend netwerk waarbij het thema van de volgende bijeenkomst gaat over dit onderwerp (i.s.m. studiebureau Traject).

Ook met de coaching verkeersveiligheid i.s.m. provincie Antwerpen zetten we hier op in. Momenteel start er een nieuwe coaching die we in heel Vlaanderen aanbieden waarbij we focussen op de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom (i.s.m. studiebureau Mint).

Het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2022 (VCV22) zal over dit onderwerp gaan. We willen iedereen inspireren om in te zetten op die verkeersleefbaarheid waarbij snelheidsverlaging een belangrijk aspect is.

Ten slotte is de VSV ook betrokken in het verhaal van de club '30 voor 30' waarin kennisdeling en het centraliseren van info voorop staan.

### Vragen vanuit het forum:

Er zijn geen vragen vanuit het forum.

## 3. SUV's in kernen

### 3.1. Internationaal wetenschappelijk onderzoek over verkeersveiligheidsaspecten en rijgedrag bij SUV's

Eva Van Eeno (VUB) schetst het internationaal onderzoek over de verkeersveiligheidsaspecten van SUV's en het rijgedrag van SUV-bestuurders.

#### Definiëring van SUV's

SUV betekent 'Sports Utility Vehicle'. Ze kenmerken zich door een hoger zwaartepunt en hogere bumpers. Ze zijn groter en zwaarder dan de gemiddelde personenwagen en hebben een rechthoekige neus.

Het aantal nieuwe ingeschreven personenwagens stijgt jaar na jaar, behalve in 2020 was er een stagnatie.

Deze stijging komt ook door de demografische toename. Toch worden de straten niet breder en blijft de ruimte beperkt. Binnen dat stijgende aantal nieuw ingeschreven personenwagens neemt het aandeel van SUV's toe. Het marktaandeel neemt enorm toe op Europees niveau (rond de 40%). In 2016 was het

aandeel +/- 26%, vandaag +/- 48%.

### **Waarom zijn ze zo populair?**

Er is de perceptie van verhoogde veiligheid bij bestuurders. De sociale status speelt ook mee. SUV's zijn er gekomen omwille van commerciële belangen. Er is een groter aanbod gecreëerd ten nadele van kleinere personenwagens. En dit wordt ondersteund door marketing met termen als "avontuurlijk", "de toekomst", "groter perspectief" en "pure vrijheid". Dat creëert een soort valse behoefte, een latente vraag die wordt aangewakkerd. De auto-industrie heeft hierin een grote verantwoordelijkheid.

### **Waarom moeten we het over SUV's hebben?**

Vooreerst zijn er de effecten op het milieu door de hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot van SUV's. Zo worden alle andere inspanningen zoals productie van elektrische wagens door de auto-industrie teniet gedaan.

Daarnaast zijn er de **effecten op de verkeersveiligheid**. Het onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten situeert zich op drie onderzoekslijnen:

1. Veiligheid voor de inzittenden van de SUV
2. Effecten van SUV's op veiligheid
3. Relatie tussen voertuigtype en rijgedrag

\*In deze presentatie focust Eva zich op de eerste twee onderzoekslijnen.

### **Aanwijzingen voor meer risicogedrag bij SUV-bestuurders**

Door de hogere zit en het bredere zicht kan er compensatiegedrag bij de bestuurder optreden. Een gevoel van "Ik zie meer, dus ik moet minder alert zijn". Er zijn ook aanwijzingen dat SUV-chauffeurs gemiddeld sneller rijden, vaker hun smartphone achter het stuur gebruiken en meer overtredingen begaan. Er is ook een masculinisering, het 'SUV-effect'.

### **Voetgangers en SUV's**

Er zijn nog wat discussies in de onderzoekswereld, maar er is wel consensus over volgende drie zaken.

1. SUV's betekenen een groter risico voor voetgangers dan kleinere personenwagens.
2. De oorzaak hiervan is de grotere massa, de hogere bumpers en de rechthoekige neus.
3. Hoe groter en zwaarder een SUV, hoe frequenter ze betrokken zijn bij een aanrijding.

### **Normalisering SUV's**

SUV's zie je vaak in Tv-programma's, in reclame. Dit draagt bij aan de normalisering van SUV's. De magazines tonen een "gespierde, stoere stijl". Vinden we dat normaal? Dit is een ethische kwestie. Er is internationaal meer en meer protest hiertegen.

### **Wat kunnen we doen?**

De kindnorm, de voetgangers moeten het uitgangspunt zijn. Waar de verkeersstromen niet kunnen gescheiden worden, moet er minder en trager verkeer komen. In sommige steden voeren ze een afwijkend parkeerregime in (op basis van lengte, CO<sub>2</sub>-emissies, ...). Er zou over een wettelijk kader voor SUV-vrije zones moeten worden nagedacht. Op Europees niveau zouden er strengere normen voor auto-industrie moeten komen. Reclame over SUV's zou ook moeten aangepakt worden.

### **Vragen vanuit het forum:**

- Erwin Debruyne: Het is een brede range om SUV's te gaan reglementeren. Hoe moet je dat handhaven?
- Eva Van Eeno: Het is belangrijk om de discussie te starten.

- Cathy Berx: Er zijn veel aspecten op verschillende niveaus aan verbonden.
- Eva Van Eeno: Dat mag niet de reden zijn om de discussie niet te openen. Wat is de marge die we nu hebben om dit voor een stuk te reguleren?
- Cathy Berx: Hoe komt het dat die cijfers zo gestegen zijn? Waarom kiest men nu plots voor een ander type voertuig? Heeft het regelgevend kader en dus de overheid er zelf toe bijgedragen? Ze zijn vaak ook elektrisch en dat biedt dan fiscale voordelen. Dat is redelijk zorgwekkend, maar niet snel op te lossen.
- Dirk Lauwers: Dit is een belangrijke problematiek waar we nog veel te weinig over weten. Er is weinig Europees en Belgisch onderzoek. In de VS ligt het aandeel nieuw ingeschreven voertuigen al boven de 80%. Dat zie je dan ook aan het aandeel ongevallen met voetgangers. Er is nog veel onderzoek nodig. Die SUV's passen niet in hoe we onze straten hebben ingericht en het creëert ook onveiligheid in de kernen. Wat kunnen we eraan doen? Moeten we die reclame niet strikter reguleren naar analogie met de tabaksreclame?
- Kirsten De Mulder: Wat drijft mensen om SUV's aan te kopen? Het verschil in voertuig is enorm. Deze problematiek kan op korte tijd nog veel erger worden.
- Eva Van Eeno: Er is een versnellings-effect. Het is een ethische, moreel-maatschappelijke discussie. Het idee van "Het is mijn recht om mij goed te beschermen" bij SUV-bestuurders creëert een onveilig gevoel als je in een kleinere auto tussen SUV's rijdt. Het zou zeker interessant onderzoek kunnen zijn.

### **3.2. Beschikbare cijfers over ongevalsernst van SUV's en andere voertuigen**

Stijn Daniels (Vias Institute) geeft een overzicht van de beschikbare cijfers over de ongevalsernst bij SUV's en andere voertuigen.

#### **Intro**

De Vias-studie is geen afgewerkte studie. De nuance die we moeten maken is dat het niet enkel over SUV's moet gaan, maar breder over auto's in het algemeen.

Spreek we over een categorie van wagens of over SUV's? We moeten opletten dat we niet denken in termen van goede versus slechte auto's. Ongevallen met openslaande portieren kunnen met alle types voertuigen gebeuren.

#### **Wat is een SUV?**

Er bestaat geen formele definitie van een SUV. Het is een door constructeurs gekozen label omdat er een markt voor is. De meeste SUV's hebben geen vierwielaandrijving. Ze zijn meestal zwaarder, maar niet altijd. Soms hebben ze pull bars, hoewel het niet toegelaten is. De Belgische markt verschilt niet van andere Europese landen.



### **Ernst van ongevallen met SUV's in België**

In de presentatie worden de cijfers in detail weergegeven.

Wat de **eenzijdige ongevallen** betreft, zijn de cijfers vrij hoog, maar toch lager voor SUV's in vergelijking met andere personenwagens. Waarschijnlijk komt dit door de grotere bescherming voor de inzittenden.

Dat is niet nieuw en niet specifiek voor SUV's (ook met vrachtwagens). Dit kan wel leiden tot het vraagstuk: In welke mate aanvaarden we dat er voertuigen van verschillende dimensies zich in het verkeer begeven?

Bij **aanrijdingen tussen twee voertuigen** zijn er meer doden bij de auto-inzittenden dan bij de SUV-inzittenden. De kans op overlijden is de helft kleiner voor een SUV-inzittende.

Verschil in massa tussen de voertuigen. Minder doden in SUV.

Bij **aanrijdingen met kwetsbare weggebruikers** (voetgangers, fietsers, motorrijders, bromfietzers) is er vooral bij de aanrijdingen tussen SUV's en voetgangers een duidelijk verschil op te merken ten opzichte van aanrijdingen tussen andere personenwagens en voetgangers. Dit heeft allicht voornamelijk te maken met de massa van de voertuigen, eerder dan met type 'SUV'.

SUV's hebben meer kans om **overkop** te gaan. Waar heeft dat mee te maken? Met het voertuig of met type bestuurder? Dat blijft een open punt voor discussie. Er is alleszins een hoger zwaartepunt. De hele marketing en de perceptie zorgt ervoor dat de SUV-rijders een ander type bestuurder zijn. Zij zouden misschien ook met een kleiner voertuig eenzelfde rijgedrag vertonen?

### **SUV's en rijgedrag**

Bestuurders van SUV's overtreden vaker de verkeersregels. Is dat een kenmerk dat met voertuig of met bestuurder te maken heeft? Het menselijk gedrag speelt in 9 op 10 ongevallen een belangrijke rol. We moeten oppassen met de verantwoordelijkheid helemaal bij type voertuig te leggen. Het gaat over het gedrag van mensen en het type profiel die zo'n wagens aankopen.

### **Vragen vanuit het forum:**

- Dirk Lauwers: Het is interessant dat er meer kennis komt door de onderzoeken. Je wordt bij een aanrijding door SUV's hoger geraakt, bij de vitale lichaamsdelen. En dat maakt een verschil qua impact. De vrij lage verhouding bij voetgangers verwondert dan wel in dat opzicht. In de VS is er meestal minimum een factor 2, zelfs tot factor 5. Het is nuttig om dit toch nog verder te onderzoeken.
- Koen Van Wouterghem: Dit kan aan de beschikbaarheid van de cijfers liggen.
- Dirk Lauwers: Eenzelfde persoon gedraagt zich in elk type voertuig agressief.
- Stijn Daniels: Het bewijs ontbreekt vandaag.

- Koen Van Wonterghem: Wanneer het Meiserplein in Brussel vol staat, is het interessant om te kijken hoe SUV's bestuurder zich tegenover andere weggebruikers gedragen. Ze denken beter door die massa te geraken en tonen dat gedrag.
- Herman Willemse: Dat werkt ook in twee richtingen. Andere weggebruikers zullen makkelijker voor grotere voertuigen ruimte maken. De grootsten trekken de meeste aandacht.
- Cathy Berx: Er is een link met het vorige debat over de snelheidsverlaging. De ruimte is niet meteen aangepast aan dit type voertuigen. Dan moeten we misschien net andere, meer beschermende maatregelen nemen. Die aanpassing van de snelheidslimiet is dus nog belangrijker en urgenter.
- Koen Van Wonterghem: We moeten werken op alle niveaus ook op vlak van het aanbod.
- Dirk Engels: We kunnen niet wachten op aanpassingen van de infrastructuur. We moeten nu verder gaan.
- Dirk Lauwers: De standaard van langsparkeren is al aangepast en er zijn al grotere parkeerplaatsen. Daardoor is er minder ruimte voor voetpaden en fietspaden. Die meter afstand van de fietser wordt daardoor nog moeilijker. Hoe ga je daar als lokaal bestuur mee om? Pas je je aan de SUV's aan of moeten de SUV's zich aanpassen?

## 4. Verkeers(on)veiligheid bij koeriers

Marc Van Grootel (Transport Verzekeringsmaatschappij Belgium - TVM) schetst vanuit zijn ervaringen en cijfers de problematiek van verkeers(on)veiligheid bij koeriers.

Als je als een vergunning als transporteur wil, gaat dit gepaard met heel wat vereisten zoals respecteren van rij- en rusttijden, opleidingen volgen e.d. Deze vereisten gelden niet voor koeriers met voertuigen onder de 3,5 ton. Toch kennen zij door o.a. de snelle en gratis leveringen lange werkdagen en ervaren ze een enorme tijdsdruk. Een lagere gewichtsgrens is wenselijk en Europa zou hierin best één standpunt innemen. Er wordt hard aan gewerkt achter de schermen, maar er is geen uniformiteit.

De focus in deze presentatie ligt op het **Vervoer Rekening Derden**, de koeriers. Voor verzekeraars zien hen niet als hun favoriete klanten. Vaak worden onderaannemers ingeschakeld. Er wordt vaak met schijnzelfstandigheid gewerkt. En toch worden 14% van de goederen te laat of verkeerd geleverd. De grote spelers zijn redelijk goed in orde en worden ook goed gecontroleerd. Het probleem stelt zich bij de onderaannemers. De eindverantwoordelijkheid ligt bij de koerier die het pakje aflevert en dat creëert enorme stress en vermoeidheid bij koeriers. Ze kijken ook vaak afgeleid door de GPS en staan regelmatig stil op fiets- en voetpaden. Daar komt bij dat koeriers meestal geen opleiding en geen coaching krijgen en geen kennis over verkeersveilig rijgedrag hebben. Nochtans zijn er heel wat risico's verbonden aan de uitoefening van hun job.

TVM houdt **statistieken** van de voertuigen die bij hen onder polis staan bij. De bedrijven die het slecht doen, gaan uit hun klantenbestand. Lichte vrachtwagens zijn een zware verliespost. De meeste schadegevallen zijn van ongevallen binnen de bebouwde kom. Daar zijn ze de koeriers actief en ervaren ze de werkdruk. In 90% van de ongevallen ligt het gedrag van de chauffeur aan de oorzaak. Chauffeurs worden bij TVM gecoacht om dit gedrag aan te passen, maar dit is dus niet verplicht bij koeriers. Er is een groot tekort aan goede chauffeurs in Europa en ook in België. TVM doet aan preventie bij haar chauffeurs door middel van sensibiliserende campagnes, coaching en opleiding. Het is moeilijk om de koeriers mee te krijgen aangezien er geen verplichting is. Sommige bedrijven/klanten zetten hier wel sterk op in. Maar dan staan zij concurrentieel onder druk ten opzichte van bedrijven die er niet op inzetten.

Zolang we allemaal alles gratis willen, zal het niet veranderen. De manier over hoe we goederen tot bij ons willen krijgen, moet veranderen. We kunnen dit veranderen, maar het is een mentaliteitswijziging.

Hoe kunnen we dit aanpakken?

- Pas de wetgeving aan zodat de koeriers ook gecontroleerd worden.
- Zorg voor opleiding en controle op de werktijden. Dit zal leiden tot een betere verkeersveiligheid.
- Koopgedrag van de consument aanpassen.

### **Vragen vanuit het forum:**

- Cathy Berx: Zijn er ook cijfers over ongevallen met personen?
- Marc Van Grootel: Deze worden niet in onze cijfers opgenomen.
- Cathy Berx: Zetten jullie stappen om ook anderen te overtuigen?
- Marc Van Grootel: Daar wordt werk van gemaakt.
- Gert Venken: De VSV had Marc gevraagd om deze presentatie te geven omdat we ook naar bedrijven toe actief zijn en deze problematiek willen aanpakken.
- Dirk Lauwers: Uit Europees onderzoek blijkt dat cargobikes meer ingezet worden. Misschien kan er ook een charter voor deze doelgroep ontwikkeld worden? We moeten samen zoeken naar hoe kunnen we dit kunnen verbeteren.
- Gert Venken: Een charter is vrijblijvend. We zoeken naar een manier om de doelgroep van koeriers te bereiken.
- Marc Van Grootel: Er is nu ook een tendens van "Gorilla-bestellers" waarbij er binnen de 10 minuten geleverd wordt. Dit is zeer gevaarlijk voor de verkeersveiligheid.

## **5. Campagnes**

Stijn Dhondt (VSV) koppelt terug over de voorbije campagnes en blikkt vooruit op de aankomende campagnes.

Zie presentatie voor alle details.

### **Groot Gelijk dat je nuchter rijdt**

In juni 2021 werd de nieuwe campagne 'Groot gelijk dat je nuchter rijdt' gelanceerd. Voorafgaand aan de campagne werd een bevraging over alcoholgebruik en druggebruik in het verkeer bij Vlamingen gedaan. 40% geeft aan hun alcoholgebruik te beperken tot de wettelijke limiet wanneer ze nog moeten rijden en 8% van de bevragden geeft aan de wettelijke limiet niet te respecteren (drugs: 8%). Hoewel rijden onder invloed van drugs meer en meer opkomt, komt rijden onder invloed van alcohol vaker voor, vermoedelijk omdat het meer beschikbaar is.

Er werd een nieuw koepelconcept 'Groot gelijk' geïntroduceerd met als sociale norm 'Groot gelijk dat je nuchter rijdt'. Het gaat zowel over rijden onder invloed van alcohol als drugs. Hiermee willen we degenen die het al goed doen aanmoedigen zodat ze dit blijven doen en hen sterken zodat ze anderen aanspreken en overtuigen om hetzelfde gedrag te stellen. Er werden video's verspreid die op een natuurlijke, eenvoudige manier laten zien dat het niet moeilijk is om dit gedrag te stellen. De politie heeft ook deze keer de campagneboodschap mee uitgedragen en daar is de VSV erg tevreden om.

De campagne kende met 60% een goed bereik en ook de appreciatie lag goed. Eén op twee geeft aan dat ze gesterkt zijn om anderen aan te spreken. De openheid is dus groot.

Twee op drie geeft aan een actie ondernomen te hebben naar aanleiding van de campagne.

De VSV is tevreden met de resultaten van de campagne. Dit nieuwe koepelconcept is een blijver en zal in december opnieuw aan bod komen.

De volgende campagne gaat over de killer snelheid en wordt begin oktober gelanceerd. De boodschap is opnieuw 'De snelheidslimiet is de veiligheidslimiet' met deze keer zichtbaarheid als insteek. Voor deze campagne wordt de link met de flitsmarathon gemaakt.

### **Vragen vanuit het forum:**

- Benoit Soenen: Komt er nog een BOB-campagne?
- Stijn Dhondt: Vias Institute, Assuralia en de Belgische Brouwerijen zullen nog een kleinschalige BOB-campagne doen in december.

## **6. Varia**

### **Spookrijdende fietsers**

Cathy Berx werpt op dat dit een aandachtspunt is, waarover burgemeesters haar aanspreken. Dit onderwerp zal tijdens de volgende bijeenkomst aan bod komen.

### **Vlaams Congres Verkeersveiligheid (VCV) 2022**

Het VCV zal in 2022 op twee dagen plaatsvinden: een fysieke congresdag op dinsdag 15 maart 2022 én een online congresdag op donderdag 17 maart 2022. Beide dagen zullen een aanvullend programma hebben. De 'call for abstracts' loopt momenteel. Heb je zelf een interessant project om in te dienen voor het programma of de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2022? Dan kan je tot 17 oktober 2021 indienen [via dit formulier](#). De inschrijvingen starten midden januari 2022. De leden van het VFV kunnen gratis deelnemen.

### **Fietsgemeente/fietsstad 2022**

De VSV organiseert i.s.m. de Fietsersbond opnieuw de verkiezing van Fietsgemeente/fietsstad 2022. De publieksbevraging is gestart en loopt nog tot 31 oktober 2021. Stem dus zeker mee op jouw favoriet. Tijdens het Fietscongres dat op 31 mei 2022 plaatsvindt, zullen de winnaars bekend gemaakt worden. Meer info vind je op [www.fietsgemeente.be](http://www.fietsgemeente.be).

### **Agendapunten vanuit leden**

Leden van het VFV kunnen altijd agendapunten aanbrengen door een mail te sturen naar [ine.herten@vsv.be](mailto:ine.herten@vsv.be).

Volgende bijeenkomst: Vrijdag 10 december 2021, van 10.00 tot 12.00 uur, online via Teams