

DUURZAAM VEILIG OP WEG

6 kansen voor een veiliger werkverkeer!

fonds
slachtofferhulp



Inleiding

We merken het allemaal: onze wegen en fietspaden worden alsmaar drukker. Dat komt voornamelijk doordat onze economie groeit. Daarnaast groeit ook het aantal inwoners en stijgen de lonen, maar blijft de capaciteit van de wegen gebrekkig. Door al die drukte op de weg worden verkeerssituaties onveiliger, met als gevolg dat het aantal verkeersdoden en -slachtoffers in Nederland maar niet wil dalen.

Hoewel het op de weg het afgelopen jaar, door de coronapandemie, veel rustiger jaar was - 63% minder files - daalde het aantal dodelijke verkeersslachtoffers (610) slechts met een kleine 8%. Opvallend daarbij is dat ruim een derde van deze slachtoffers fietser is. Ook het aantal ernstige verkeersgewonden schommelt in Nederland al jaren rond de 21.000. Europees gezien bevindt Nederland zich in de top-10 wat het aantal verkeersdoden betreft. Van de 38 EU- en OECD-landen staan we op de 8e plek. De Europese doelstelling om het aantal verkeersdoden tussen 2011 en 2020 te halveren is door ons land dan ook niet gehaald.

| Kortere lontjes

Als werkgever hoop je natuurlijk nooit mee te maken dat een van jouw werknemers, flexkrachten of relaties betrokken raakt bij een ernstig of dodelijk verkeersongeval. Toch lijkt het af en toe een steeds grotere uitdaging te worden om veilig onderweg te zijn. Zeker in de transport- en logistiekbranche wanneer je veel chauffeurs en koeriers op de weg hebt zitten. Verkeersfrustraties nemen toe en ook lontjes worden korter. Daar zal het vast tijdens de lunch wel eens over gaan. Net als over de aanpak van 'verkeershufters', straffen die nauwelijks recht doen aan het veroorzaakte leed, de gevolgen van een drankje, ballonnetje of appen in het verkeer.

| Verkeersveiligheid verandert

Doordat het aantal slachtoffers al jaren nauwelijks daalt, is de doelstelling om de teller in Nederland in 2050 op nul verkeersdoden te krijgen met de huidige aanpak onvoldoende realistisch. Het verkeer en de verkeersveiligheid veranderen. En hoewel innovaties ervoor zorgen dat auto's en vrachtauto's steeds veiliger worden, gaat dat bijvoorbeeld niet op voor het toenemende fietsverkeer. Bovendien wordt het alsmaar drukker op de fietspaden en neemt ook de verschillende soorten gebruikers - van bakfietsen tot supersnelle e-bikes - toe. Natuurlijk is het positief dat het aantal fietsers groeit; zeker wanneer mensen de auto laten staan. Maar laat de veiligheid dan wel vooropstaan.

Door samen in actie te komen valt er qua veiligheid en duurzaamheid nog zoveel te winnen. Dat geldt ook voor het strafbeleid, de aanpak van veelplegers en het verbod op alcohol en lachgas in het verkeer, waarmee verkeersslachtoffers voorkomen kunnen worden. Daar maken wij ons hard voor en zien we veel kansen. Zes daarvan delen we graag met jou. We laten daarbij gelijk zien wat wij als Fonds Slachtofferhulp daarvoor doen. Check ook zeker onze Doe mee-checklist; met daarop een aantal suggesties hoe jij je nu al in kunt zetten om het verkeer veiliger te maken.

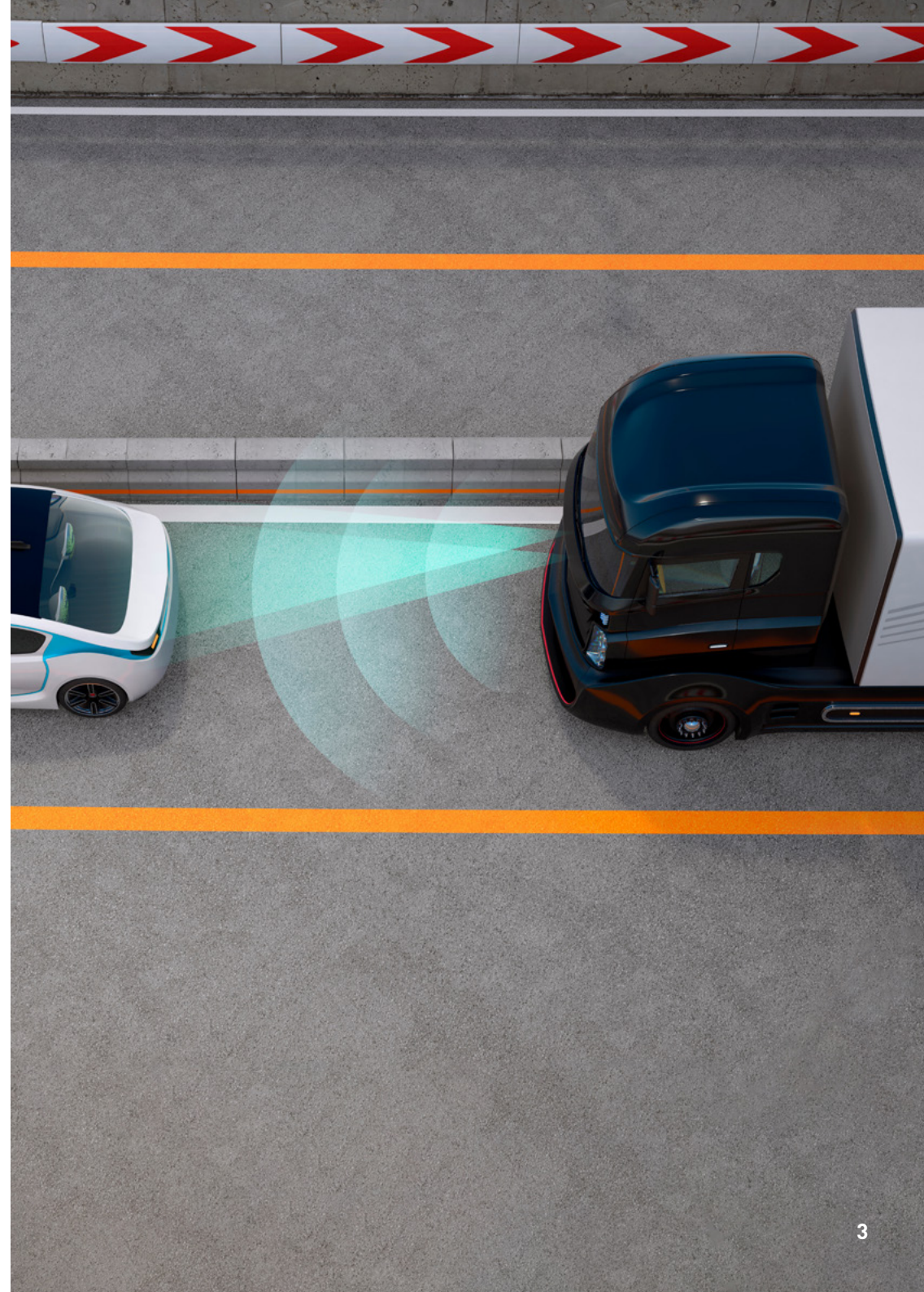
Kans 1

Innoveer in het verkeer

De komende jaren verandert er op het gebied van mobiliteit veel, waardoor ook de rol van bestuurders, voertuigen en wegen verandert. Zo kun je bijvoorbeeld met behulp van technologie onveilig gedrag van verkeersdeelnemers onmogelijk maken en daarmee ongelukken voorkomen. En je maakt er voertuigen veiliger mee. In Nederland trekken veel partijen daar samen in op. Denk aan de overheid, wetenschap (TNO, SWOV, universiteiten), bedrijfsleven (MKB-Nederland, Bouwend Nederland) en maatschappelijke organisaties als Fonds Slachtofferhulp en de ANWB. Verkeersveiligheid is daarmee echt een nationale prioriteit; iets wat ons tenslotte allemaal aangaat. Bovendien is het dé kans om samen het aantal verkeersslachtoffers – 610 doden en meer dan 21.000 zwaargewonden in 2020 – te verminderen. Inmiddels zijn er door verschillende partijen al diverse veelbelovende initiatieven gestart en komen er steeds meer innovaties op de markt. Vaak zijn de meest simpele verkeersmaatregelen het meest effectief. Denk aan snelheidsbeperkingen, stoplichten, rotondes en drempels. Toch staat de tijd niet stil en komen er regelmatig hele mooie nieuwe innovaties bij.

Vijf daarvan zetten we in the spotlight:

1. LED-verlichting
2. Waarschuwen voor de dode hoek
3. Rijhulpsystemen in auto's
4. Stoplicht met aftel-systeem
5. Slimme lantaarnpalen en verkeersborden



| 5 innovaties voor meer verkeersveiligheid

1. LED-verlichting

Op rotondes zien automobilisten vaak overstekende fietsers en voetgangers over het hoofd. Door dynamische LED-verlichting in het wegdek te plaatsen die knippert als er fietsers of voetgangers aankomen, krijgen automobilisten een duidelijk signaal. En door LED-verlichting vóór een zebrapad te plaatsen die bij schemering automatisch aangaat, valt het zebrapad meer op en anticiperen automobilisten beter.

2. Waarschuwen voor de dode hoek

De angst van elke (beroeps)chauffeur is dat je door de dode hoek iemand over het hoofd ziet. Jaarlijks gebeuren er daardoor nog steeds ernstige verkeersongevallen. Uit onderzoek van Veilig Verkeer Nederland blijkt dat een derde van de (brom)fietsers zich opstelt in die meest gevaarlijke hoek die een chauffeur niet kan zien. Door op het wegdek voor een kruising of stoplicht bijvoorbeeld kleurrijke markeringen aan te brengen kun je (brom)fietsers die naast een vrachtwagen staan, heel goed attenderen op die dode hoek van vrachtauto's en daarmee hun gedrag veranderen. Ook voor vrachtwagens en bussen zijn er slimme camerasystemen waarmee het verkeer in de dode hoek gedetecteerd wordt.

3. Rijhulpsystemen in auto's

Airbags en geavanceerde kreukelzones als beveiligers in auto's zijn er al langer. Maar daarmee bescherm je alleen de bestuurder en niet het overige verkeer. Dat is de laatste tijd aan het veranderen. In rap tempo komen er meer rijhulpsystemen bij als noodremsystemen, bots waarschuwingssystemen, parkeer-, nachtzicht- en rijstrookassistentie. Met deze zogenaamde Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) is de zelfrijdende auto in zicht.

4. Stoplicht met aftel-systeem

Simpel en effectief: een stoplicht dat aangeeft hoelang je nog moet wachten voordat het op groen springt. Het verbetert de doorstroming en zorgt ervoor dat mensen minder snel door rood rijden.

5. Slimme lantaarnpalen en verkeersborden

Hoe kan een lantaarnpaal meerdere functies vervullen en meer doen dan licht geven? Onderzocht wordt of deze palen ingezet kunnen worden als oplaadpunt voor elektrische auto's of dienst kunnen doen als slimme lamp die feller schijnt bij beweging. Of wat dacht je van een paal die tegelijkertijd de luchtkwaliteit en het grondwaterpeil meet of reclame maakt! Ook verkeersborden worden steeds slimmer. Zo kun je ze voorzien van een Intelligent Transportsysteem dat de verkeersveiligheid van fietsers beïnvloedt. Het systeem weet wanneer fietsers en vrachtwagens elkaar gaan tegenkomen op een smalle weg en zorgt middels thermische camera's, oplichtende displays, LED-lampen in het wegdek en andere informatieborden dat fietsers een veiligere route kiezen.

| Dit doet Fonds Slachtofferhulp

Fonds Slachtofferhulp werkt samen met partijen in bijvoorbeeld de auto- en de fietsindustrie aan innovatieve oplossingen. Bijvoorbeeld door het financieel ondersteunen of opzetten van onderzoek op dit vlak. Ook brengen we partijen met elkaar in contact.



LEUK OM TE WETEN!

Dode hoek-les

Wist jij dat er voor de hoogste groepen op basisscholen in Amsterdam een gratis les bestaat waarin kinderen alles leren over de dode hoek? Er komt zelfs een vrachtwagen met chauffeur langs om de les nog impactvoller te maken. Hoewel veel vrachtwagens en vuilniswagens inmiddels zijn uitgerust met wel zes spiegels en verschillende camera's, blijft de dode hoek een punt van aandacht. Zeker nu het fietspad steeds voller wordt!

Niet in de spits langs scholen

In Nederland is in de Tweede Kamer de discussie al aangezwengeld om via routeplanners en navigatie-apps straten met scholen te vermijden in hun kortste en snelste routes. Tijdens spitsuur langs een basisschool rijden, kan immers behoorlijk gevaarlijke situaties opleveren. In Noorwegen pakten ze het anders aan. Daar is het in straten rondom scholen tijdens schooluren zelfs verboden terrein voor auto's.



Kans 2

Aanpakken die veelplegers! Maar hoe dan?

Uit onderzoek blijkt dat veel ernstige verkeersmisdrijven veroorzaakt worden door een relatief klein aantal verkeersrecidivisten. Oftewel, roekeloze rijders die de verkeersregels aan hun laars lappen en herhaaldelijk de fout in gaan. Ook als ze er al een straf op hebben zitten of zelfs nog een rijontzegging hebben.

En hoewel het een stuk rustiger op de weg was in coronatijd, nam het aantal 'verkeershufters' niet af. Zo werden er aanzienlijk meer rijbewijzen ingenomen voor bijvoorbeeld te hard rijden.

Juist door die rust op de weg kregen coronacrossers letterlijk de ruimte om de fout in te gaan en daarbij vaak ook slachtoffers te maken. Maar helpt dat afnemen van het rijbewijs nu daadwerkelijk of is er meer voor nodig om het verkeer te verlossen van dit soort maniakken?

| Kleine pakkans

Naarschatting is in Nederland tussen de 2 en 9% van alle automobilisten een veelpleger. Dat betekent dus dat een relatief kleine groep een groot aantal verkeersovertredingen maakt zoals te hard rijden of onder invloed rijden. Een lastig probleem dat nu wordt aangepakt met cursussen en het tijdelijk afnemen van het rijbewijs. Toch heeft een cursus maar een kortdurend effect op deze groep - als het al effect heeft - en ook voorlichting gaat aan hen voorbij. Natuurlijk; ook zij kennen bijvoorbeeld de BOB-campagne*, alleen luisteren ze er niet naar. En zijn ze een tijd hun rijbewijs kwijt? Ze stappen gewoon weer in de auto en rijden nog net zo hard. De pakkans is immers maar heel erg klein, mede door apps als Flitsmeister die waarschuwen voor de flitsers. Ook zijn verkeershufters een kei in het omzeilen van maatregelen, zoals iemand anders laten blazen in het alcoholslot;

het persoonlijk blaasapparaat van een onverbeterlijke drankrijder dat inmiddels dan ook niet meer bestaat.

| Denk aan monitoring

Wat dan wel? In ieder geval zou je apps die flitsers melden kunnen verbieden, zoals in Zwitserland al het geval is. Daarnaast gaat de pakkans zeker omhoog door de inzet van meer cameratoezicht. Ook kun je denken aan een geavanceerd systeem van monitoring, waarbij alles juridisch is ingedekt en het ook qua privacywetgeving uitvoerbaar is. Zeker niet de makkelijkste route, maar het kan wel. Zelfs als de deelname vrijwillig zou moeten zijn. Daarnaast zou je ook kunnen denken aan 10 jaar lang zonder rijbewijs of zelfs een leven lang zonder. Maar wellicht dat de kip met het gouden ei nog uitgedroogd moet worden. Alle ideeën en suggesties zijn meer dan welkom!

Zo doen andere landen het

Hoewel landen om ons heen grotendeels dezelfde verkeershufters-aanpak hebben, is in Zwitserland de hoogte van een boete gekoppeld aan de hoogte van je inkomen. Hoe hoger je inkomen, hoe hoger de boete. En in Noorwegen zijn hardrijdende veelplegers echt misdadigers en worden ook zo bestraft. Daar lukt het met torenhoge boetes, de hoge pakkans, een puntensysteem en publiekscampagnes.

* <https://www.komveiligthuis.nl/bob>

Kans 2 Aanpakken die veelplegers! Maar hoe dan?

| Dit doet Fonds Slachtofferhulp

Om de veelpleger in het verkeer aan te pakken heeft Fonds Slachtofferhulp een speciale expertgroep opgericht. Eén van de maatregelen die deze groep onderzoekt, is monitoring van rijgedrag. Vergelijk het met het onder toezicht staan bij de reclassering, zoals we dat kennen voor andere misdrijven. Daarbij moet de veroordeelde na het uitzitten van zijn gevangenisstraf nog een tijdje aantonen dat hij zich weer aan de regels van onze samenleving kan houden voordat hij weer zelfstandig aan de samenleving mag deelnemen. Voor monitoring van rijgedrag geldt dit net zo: iemand moet een tijdje aantonen dat hij zich aan de verkeersregels kan houden voordat hij weer zelfstandig aan het verkeer mag deelnemen. De expertgroep onderzoekt ook andere maatregelen. Zo bekijken we onder andere of er een lichtere variant van de huidige Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer (EMG) - uitgevoerd door het CBR - aan het maatregelenhuis kan worden toegevoegd. Hiermee sluiten de maatregelen beter aan op de verschillende doelgroepen.



Kans 3

Focus op handhaving

Als werkgever heb je ook te maken met de verkeersveiligheid van je medewerkers. Misschien omdat ze bedrijfsmatig als chauffeur of koerier de weg op moeten, naar zakelijke afspraken gaan in hun leaseauto of dagelijks de weg op gaan voor het reizen van en naar het werk. Zo zijn we allemaal verkeersdeelnemer.

Als deelnemer aan het verkeer merken we helaas dagelijks dat er velen zijn die zich niet aan de verkeersregels houden. Met alle gevolgen van dien! Punt van discussie is dan ook of we in Nederland misschien zwaarder moeten straffen bij verkeersovertredingen. Voorkom je er overtredingen en daarmee ongevallen mee wanneer je zwaarder straft? Hoewel de meningen over zwaarder straffen zijn verdeeld, meent Fonds Slachtofferhulp dat de focus moet komen te liggen op de handhaving van de al geldende regelgeving en niet op het invoeren van zwaardere straffen. Ook al kan een slachtoffer zich wel erkend voelen door de hoogte van de straf, hij of zij wil vooral dat het een ander niet ook overkomt.

De overgrote meerderheid van wetenschappelijke onderzoeken toont aan dat heel veel overtredingen impulsdelicten zijn; eerst doen dan nadenken. Daar heeft de hoogte van een straf nauwelijks invloed op. Van streng straffen raken daders vaak verbitterd. De kans op herhaling wordt daardoor eerder hoger dan lager.

| Handhaving

Een probleem bij het maken van wetgeving en straffen is vaak de praktische uitvoering. Iemand kan remmen voor iedere flitspaal en zo nooit gepakt worden als hardrijder. Dat kun je oplossen door om de zoveel kilometer een flitsteam neer te zetten, maar die capaciteit is er simpelweg niet. Politie-inzet wordt een steeds groter probleem. Door vergaande bezuinigingen is het handhaven van het groeiend aantal wetten en maatregelen bijna niet uitvoerbaar. Juist daar kan technologie ook een belangrijke rol gaan spelen. Denk aan maatregelen als trajectcontrole of de inzet van camera's om appen achter het stuur of op de fiets te handhaven. Dat maakt het in ieder geval eerlijker en uiteindelijk ook veiliger.



©buurserstraat386/123RF.COM

| Dit doet Fonds Slachtofferhulp

Fonds Slachtofferhulp was nauw betrokken bij de totstandkoming van het nieuwe artikel 5a in de Wegenverkeerswet die op 1 januari 2020 in werking trad, maar ook met de uitbreiding van de term 'roekeloosheid' in het verkeer. Uit onderzoek bleek dat er een te groot verschil zat tussen de juridische interpretatie van het begrip 'roekeloosheid' en hoe de term in de volksmond werd gebruikt. Dit zorgde voor veel onbegrip bij slachtoffers en nabestaanden van verkeersongevallen, omdat de rechter amper voor 'roekeloos rijdgedrag' veroordeelde. Met ingang van 1 januari 2020 is het begrip roekeloosheid wettelijk verruimd, waardoor de rechter sneller kan komen tot een veroordeling voor roekeloos rijdgedrag. Iets wat de erkenning van het leed van slachtoffers en nabestaanden ten goede komt.



Kans 4

Veiliger op de fiets

Ben jij als werkgever al fietsambassadeur? Steeds meer werkgevers stimuleren hun werknemers de fiets, e-bike of speed pedelec te gebruiken voor het woon-werkverkeer. Nederland telt verschillende ondernemingen die zich al hebben opgeworpen als fietsambassadeur. Vitaliteit en duurzaamheid worden immers steeds belangrijker en beide worden door het fietsen prima ondersteund. Bovendien zorgt het voor een sportief imago, een betere bereikbaarheid, minder files, minder parkeerproblemen en een grotere betrokkenheid van jou als werkgever.

Sinds de coronapandemie zijn steeds meer mensen gaan fietsen, waardoor je fietspaden met meer gebruikers moet delen. De paden zijn niet opgewassen tegen deze drukte, ook omdat allerlei fietssoorten met verschillende snelheden - die niet altijd goed worden ingeschat - er gebruik van maken. Met als gevolg: meer ongevallen en meer irritaties. In Nederland zijn er al decennialang fietspaden, alleen zijn deze paden niet of nauwelijks mee ontwikkeld in het huidige gebruik. Terwijl juist alle voertuigen die er gebruik van maken dat wel doen.



Kans 4 Veiliger op de fiets

Om het fietsen veiliger te maken voor iedereen – dus ook van en naar het werk – zijn verschillende oplossingen denkbaar:

- Maak fietspaden breder of verdubbel ze;
- Maak een laan voor traag- en snelverkeer;
- Bied een vrijwillige cursus aan voor kopers van een e-bike;
- Voer een helmplicht in voor e-bikers;
- Geef fietsers bij omleidingen en wegwerkzaamheden altijd voorrang en laat auto's omrijden;
- Zorg voor minder paaltjes op fietspaden. De trend is al ingezet: er zijn er in de afgelopen jaren meer dan 5.000 weggehaald;
- Zorg voor een maximumsnelheid van 30 km/u in de bebouwde kom en verlaag die snelheid zelfs naar 15 km/u in straten die geen voetpad hebben;
- Verbied de verkoop van apparatuur voor het opvoeren van e-bikes. Nu koop je de benodigde apparatuur gewoon via Nederlandse webshops en installeer je het gemakkelijk zelf;
- Fietsongelukken worden vaak 'geframed' als op zich staande gebeurtenissen en niet als onderdeel van een systematisch probleem. Ook wordt het menselijk handelen door de media vaak uit de berichtgeving weggelaten. Het platform hetongeluk.nl probeert deze patronen inzichtelijk te maken en meer bewustwording te creëren onder journalisten en de maatschappij als geheel.

| Dit doet Fonds Slachtofferhulp

Fonds Slachtofferhulp is onderdeel van de verkeersveiligheidscoalitie. Samen met vooraanstaande partijen zoals de ANWB en het SWOV denken wij actief mee over hoe we fietspaden veiliger kunnen maken. Fonds Slachtofferhulp ondersteunt diverse onderzoeken en initiatieven op dit vlak. Ook werken we aan een vrijwillige cursus voor kopers van een elektrische fiets.

Fonds Slachtofferhulp vindt dat het menselijk handelen in de berichtgeving rondom verkeersongevallen te vaak wordt weggelaten. Zo staat er bijvoorbeeld 'Auto doodt fietser', terwijl er altijd menselijk handelen bij komt kijken. Daarnaast worden ongevallen, zoals we al eerder noemden, vaak 'geframed' als gebeurtenissen die op zichzelf staan en niet als onderdeel van een systematisch probleem. Wij steunen daarom hetongeluk.nl; een onderzoek dat bovengenoemde patronen probeert bloot te leggen en onderzoekt hoe we samen tot verandering in de berichtgeving in de media kunnen komen.

LEUK OM TE WETEN!

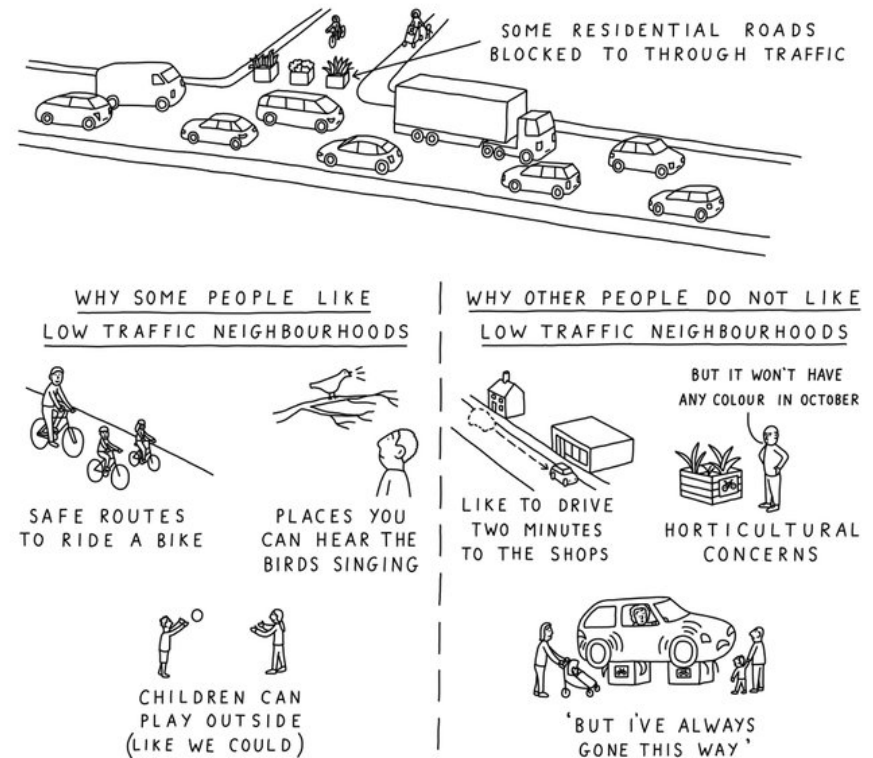
Zo doen ze dit in Noorwegen

Noorwegen is qua verkeersveiligheid een van de meest veilige landen ter wereld. In 2019 was er zelfs in hoofdstad Oslo geen enkele verkeersdode onder fietsers en voetgangers. Het centrum is grotendeels autovrij, de maximumsnelheid is verlaagd en honderden parkeerplaatsen maakten ruimte voor bredere voet- en fietspaden. Ook rond scholen is het tijdens schooluren voor auto's verboden terrein. Zo blijkt maar weer eens: het zijn vaak de simpelste maatregelen die het meest effectief zijn.

Tips van de fietsprofessor

Als planoloog en universitair hoofddocent heeft Marco te Brömmelstroet een niet alledaagse kijk op auto's. Als 'fietsprofessor' deelt hij z'n fietskennis en promoot hij fietsen als hét vervoermiddel in de stad. Marco pleit voor autoluwe woonwijken en 'mensenstraten' met veel groen in plaats van parkeerplekken. In zijn eigen woonwijk in Ede maakt hij zich hard voor een centraal afhaalpunt voor pakketjes en geen kiss & ride bij de basisschool. Meer inspiratie vind je op zijn Twitteraccount @fietsprofessor.

LOW TRAFFIC NEIGHBOURHOODS



Cartoon from 'From A to B', by Dave Walker

davewalker.com

Kans 5

Mag het helemaal nix zijn? Bijvoorbeeld op de VRIJMIBO!

Nu we zo langzamerhand klaar zijn met de virtuele vrijmibo's met collega's en de gezellige online pubquizen met klanten, is het weer de hoogste tijd voor een drankje of BBQ op het werk of die borrel met een zakenrelatie. Hoewel de norm in het verkeer nu twee glazen alcohol is - wijn, bier, sterk – wordt het bij sommigen pas echt gezellig na die twee glazen en pakken ze gerust na een aantal alcoholische versnaperingen de auto of de fiets. Herkenbaar?

Best een punt van aandacht, zeker als er binnen een organisatie veel werknemers afhankelijk zijn van een auto, vrachtauto, bus of fiets. Je moet er niet aan denken dat iemand met alcohol achter het stuur een (dodelijk) ongeval veroorzaakt of door toedoen van iemand anders zelf betrokken raakt. Dat zijn behoorlijke traumatische ervaringen. Ook kan het voor een bedrijf voor flink wat financiële- of reputatieschade zorgen. Goed om binnen een organisatie dit bespreekbaar te maken en wellicht te staan voor het motto dat alcohol en verkeer niet samengaan. Gelukkig zijn er ook steeds meer prima alternatieven als 0.0 biertjes en alcoholvrije cocktails en wijn.

Wettelijk gezien mag je in Nederland aan het verkeer deelnemen met een aantal glazen alcohol op. Als ervaren bestuurder die langer dan 5 jaar zijn rijbewijs heeft, mag je niet meer rijden met meer dan 0,5 promille alcohol. Voor beginnende bestuurders die nog geen 5 jaar rijervaring hebben is dit 0,2 promille. Voor voetgangers geldt dat maximum niet; al kan je wel een bekeuring krijgen voor openbaar dronkenschap! Maar wat zijn precies twee glazen? Hoe groot mag een glas zijn en wat geldt voor welk drankje?

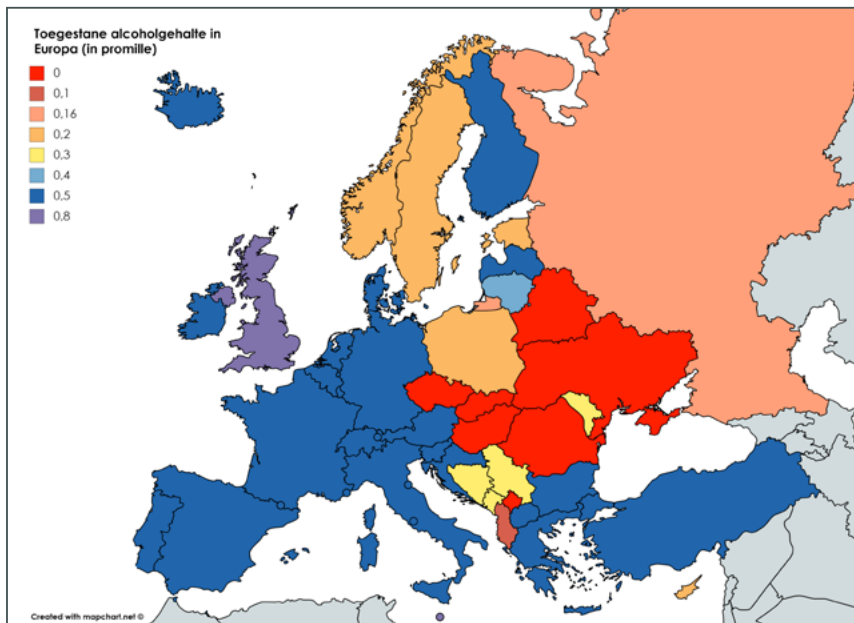


En speelt gewicht een rol bij hoe lang het promillage in het bloed aanwezig blijft? Factoren die inderdaad allemaal meespelen en de handhaving en strafmaat onnodig ingewikkeld en onduidelijk maken.

| Help mee

Er gaan dus steeds meer geluiden op voor géén alcohol in het verkeer. Helemaal geen alcohol is veel duidelijker dan het huidige, ingewikkelde systeem. Ook Fonds Slachtofferhulp is voorstander van 0,0%. Alcohol in het verkeer vraagt al jaren te veel slachtoffers. In 2018 waren dit er 36 en een jaar stond de teller in oktober(al) op 29. In Europese landen als Hongarije, Oekraïne, Slowakije, Roemenië en Tsjechië is alcohol in het verkeer daarom al helemaal verboden.

Weten hoe het precies zit in de landen om ons heen? Op onderstaande kaart vind je per land een overzicht van het maximaal toegestane alcoholgehalte in het bloed (uitgedrukt in promille, gegevens 2019).



Ook lachgas steeds groter probleem in verkeer

Kans 6

Veilig én duurzaam op weg met pakketjes

Het afgelopen jaar steeg het aantal bezorgde pakketten in ons land met 103% ten opzichte van het jaar daarvoor. In december was er zelfs een stijging van 202%. En om nog maar even in de getallen te blijven en er een goed beeld van te krijgen; voor PostNL alleen al ging dit om 337 miljoen bezorgde pakketten!

De coronapandemie gaf daarmee een enorme impuls aan het online shoppen en de koeriersdiensten en dus ook aan het aantal bezorgers in bestelwagens, auto's en op de fiets.

Met die enorme groei nam ook het aantal ongelukken met pakketbezorgers en onveilige verkeerssituaties - met name in woonwijken waar kinderen op straat spelen - toe. Net als de ergernis trouwens; vooral over het roekeloos rijgedrag. Wat je ziet onder pakketbezorgers is dat er allerlei ZZP-constructies zijn en dat de arbeidsvoorwaarden niet optimaal zijn en de werkdruk hoog is. Daarnaast zijn klanten steeds veeleisender, willen ze hun pakketten het liefst de volgende dag in huis hebben en accepteren ze geen langere levertijden meer. Gebeurt dat wel, dan krijgen bezorgers vaak te maken met agressief gedrag.

Onze bezorgbehoefte leidt niet alleen tot overlast, maar ook tot extramilieubelasting. Hoogste tijd voor actie dus!



| Slimme én duurzame oplossingen

Om de pakketbezorging veiliger te maken zijn er verschillende vervoerders die meedenken en met creatieve, slimme en duurzamere initiatieven komen. Denk aan:

- **De bakfietsen van Coolblue**

In een groot aantal steden bezorgt Coolblue al jaren hun kleine pakketjes met de Coolblue-bakfiets. Goed voor de duurzaamheid - denk aan minder CO₂-uitstoot - en goed voor de bezorger die er fit bij blijft. Recent is de capaciteit nog verder verhoogd, waardoor het e-commercebedrijf ook zwaardere pakketten al fietsend kan bezorgen.

- **De planning van Picnic**

Om zo weinig mogelijk vervoersbewegingen te maken met hun compacte, elektrische bezorgwagentjes draait het bij Picnic om de perfecte planning. Want hoe minder je de weg op gaat, hoe veiliger het is. Door goed te plannen hoeft de online supermarkt steeds maar één busje voor meerdere bureaus te bevoorraden. Bovendien zijn de kleine wagentjes veel veiliger dan de grote bestelbussen en zorgen ze voor een stuk minder parkeerproblemen. Zo gaan de duurzame wagentjes heel efficiënt en veilig de weg op!

- **De betere buurtlogistiek**

In de Utrechtse nieuwbouwwijk Merwede is vóór de bouw al goed nagedacht over buurtlogistiek. Om straten grotendeels autoluw te houden zijn hier logistieke hubs voor parkeren en distributie bedacht. Ook zijn er voorzieningen voor levering met vrachtfietsen. Door middel van centrale inpandige mobiliteitshubs met 'pakketmuren' krijgen zowel bewoners als ondernemers goederen geleverd. Al met al zorgt het voor meer veiligheid op straat.

- **Luchtpost via drones**

Jaren geleden was het een 1-april grap van Specsavers: bezorgen met een drone. Tegenwoordig komt dit fenomeen als veiliger, efficiënter, goedkoper en duurzamer alternatief steeds dichterbij. Er wordt al veel mee getest en vooral grote internetconcerns als Amazon en Google staan vooraan.

- **Slimme deurbel**

Naast robots en drones als vervanger van de groeiende stroom bestelbusjes in de binnenstad, is er nog het probleem van 'niet thuis.' Ook daar kan technologie als de slimme deurbel als onderdeel van een smart house een belangrijke rol te gaan spelen. Zo kan de deurbel je tegenwoordig als je niet thuis bent via een bericht op je smartphone of een slimme speaker laten weten dat de koerier op de stoep staat. Vaak hebben de bellen ook een ingebouwde camera, luidspreker en microfoon en kun je heel eenvoudig laten weten naar welke buur jouw pakketje mag of wanneer je wel thuis bent. Of kan je, op afstand, de deur alsnog openen en de bezorger vragen de deur achter zich dicht te trekken nadat hij het pakketje bij je in de gang heeft gezet.

| Help mee

Als goed doel zien wij het als één van onze taken om aandacht te vragen voor problemen en ze op de kaart te zetten. Het probleem van de pakketbezorging is complex: er zitten veel kanten aan. Als onafhankelijke partij zetten wij ons in om samen met alle belanghebbenden na te denken over oplossingen. En waar nodig te ondersteunen met financiering voor bijvoorbeeld pilots of onderzoek.

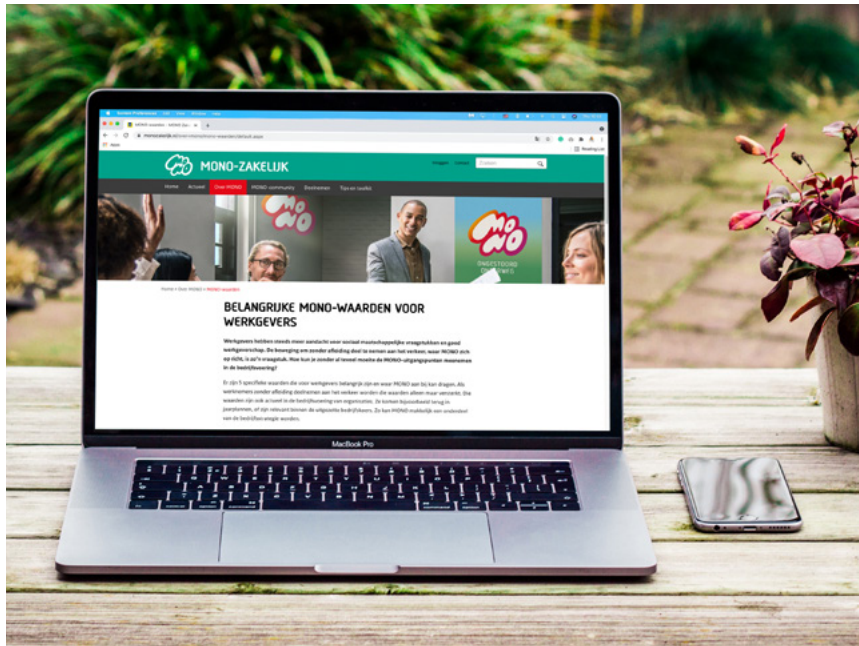
.....



Doe mee

Wat kan jij als werkgever doen?

In 2018 raakten 430.000 mensen betrokken bij een verkeersongeluk. Voor 350.000 van hen was dit een zeer schokkende ervaring blijkt uit het onderzoek van Fonds Slachtofferhulp. 15% ervaart hierdoor problemen op het werk en 35% deelt z'n ervaringen met collega's. De meeste werkgevers heeft geen idee welke hulp een slachtoffer na een ongeluk nodig heeft. En 41% ziet de ondersteuning van de leidinggevende dan ook als een verbeterpunt.



| Checklist

- ☐ Maak van verkeersveiligheid een terugkerend thema op de werkvloer;
- ☐ Stimuleer het reizen met het OV, het mijden van de spits en het thuiswerken;
- ☐ Draag MONO-rijden actief uit binnen de organisatie. Check zeker monozakelijk.nl voor een slimme aanpak;
- ☐ Zorg dat de regels rondom smartphonegebruik in de auto duidelijk zijn! 35% van de werkgevers heeft hiervoor op dit moment geen regels voor z'n medewerkers? Maak dus samen afspraken over communicatie onderweg en leg dit vast;
- ☐ De juiste sociale steun en erkenning na een schokkende ervaring is ontzettend belangrijk voor slachtoffers van een verkeersongeluk. Kijk voor laagdrempelige tips om slachtoffers te steunen op slachtofferwijzer.nl;
- ☐ Faciliteer de juiste ondersteuning door de direct leidinggevende. In veel gevallen is daar nog veel voordeel te behalen met de juiste voorkennis hoe te handelen en hoe niet.

Help jij ook mee?

Al meer dan 30 jaar zet Fonds Slachtofferhulp zich als onafhankelijk, maatschappelijke organisatie in voor (verkeer) slachtoffers in Nederland. Wij streven ernaar dat álle slachtoffers na een traumatische ervaring de juiste hulp krijgen, zodat zij een leven kunnen leiden dat niet in het teken staat van slachtofferschap.

Op basis van de meest dringende vragen uit de samenleving, ontwikkelen we hulpprogramma's waarin we toewerken naar een structureel hulpaanbod. Zo richten we ons met het programma Verkeer op het hulpaanbod aan verkeersslachtoffers en hun nabestaanden. We onderzoeken of de hulp wel voldoet. We kijken hoe het beter kan. We versterken de (rechts)positie van slachtoffers en nabestaanden en faciliteren we lotgenotencontact. En tot slot hebben we aandacht voor de verkeersveiligheid in Nederland.

Wil je weten hoe jouw organisatie Fonds Slachtofferhulp kan ondersteunen op het gebied van verkeersveiligheid? Of samen met ons een project oppakken waar jouw aandacht speciaal naar uitgaat? We komen graag met je in contact om te kijken of we iets voor elkaar kunnen betekenen. Bel of mail ons gerust!

070-3635936

info@fondsslachtofferhulp.nl

www.fondsslachtofferhulp.nl





Fonds Slachtofferhulp zet zich als onafhankelijke, maatschappelijke organisatie al meer dan 30 jaar in voor slachtoffers in Nederland. Ons doel is dat álle slachtoffers de juiste hulp ontvangen, na een traumatische ervaring. Zodat zij een leven kunnen leiden dat niet in het teken staat van slachtofferschap. Op basis van eigen veerkracht én met de juiste hulp.

Stichting Fonds Slachtofferhulp
Louis Couperusplein 2
2514 HP Den Haag

