

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 488

van **RITA MOORS**

datum: 20 december 2021

---

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

*Rijgedrag pakjeskoeriers - Sensibilisering*

Door de coronapandemie en de daaraan gekoppelde lockdowns heeft online winkelen een enorme boost gekregen. Naar aanleiding daarvan zien we ook steeds meer pakjesbezorgers op de baan.

In recent verschenen mediaberichtgeving worden die pakjeskoeriers omschreven als "een gevaar op de weg" en staat bovendien geschreven dat "uit statistieken blijkt dat ze ook meer bij ongevallen betrokken zijn". De realiteit is dat de pakjeskoeriers gebukt gaan onder een economisch systeem dat gepaard gaat met een enorme tijdsdruk. Daardoor zijn ze vaak gehaast op de weg.

Hoe kijkt de minister naar dit fenomeen? Plant zij in deze context sensibiliseringsacties? Zo ja, welke?



**Vlaams  
Parlement**

**ANTWOORD**

op vraag nr. 488 van 20 december 2021

van **RITA MOORS**

---

Uw vraag gaat wellicht terug naar een artikel in de KNACK van 15 dec 2021 waarin de verkeersexperten Kris Peeters en Cathy Macharis de verkeersveiligheid in steden zoals Antwerpen en Brussel onder de loep nemen.

Kris Peeters en Cathy Macharis zijn zoals u wellicht weet ook lid van de door mij opgerichte 'task force verkeersveiligheid'. Vanzelfsprekend dus dat ik hun expertise weet te appreciëren en rekening hou met alle kritische opmerkingen en constructieve beleidssuggesties die van hun kant of van andere experts komen.

Als zij het in het artikel hebben over 'pakjeskoeriers die werken onder zo'n grote druk dat ze een gevaar zijn op de weg', dan uiten ze een bekommernis die wellicht iedereen van ons uit zijn dagelijkse observaties in het verkeer kent. Dubbel parkeren is inderdaad veel voorkomend gedrag van koeriers die vaak voor andere verkeersdeelnemers tot hinder leidt.

Als Cathy Macharis nu in die context uitlegt dat 'wij niet zonder vrachtwagens in de stad kunnen, omdat ze noodzakelijk zijn voor onze bevoorrading en dat er gemeenten zijn, die de grootste vrachtwagens proberen te bannen, dan moeten wij uiteraard bijzonder op de hoede zijn wat de verkeersveiligheid betreft. Want zoals ze verder uitlegt wordt dan één vrachtwagen vervangen door vijftien bestelwagens en dat is niet veel veiliger. Dit zorgt wel voor meer bestelwagens in woonwijken waar die vroeger niet rondreden.'

De aanwezigheid van lichte bestelwagens in woonwijken hoeft op zich nog niet zo'n probleem te zijn wanneer het leveren van pakketjes slechts tot occasioneel verkeer leidt. Cathy Macharis maakt zich echter terecht wat zorgen over het feit dat koeriers vandaag onder zo'n grote druk staan dat ze niet goed opletten achter het stuur, te snel rijden of vaak dubbel parkeren – een probleem dat trouwens in stedelijke context met weinig ruimte veel problematischer is dan in meer landelijke gebieden of kleinere gemeenten.

Als inderdaad zou blijken dat de te hoge werkdruk voor onveilig rijgedrag zorgt, dan moeten wij daar ook actief proberen bij te sturen.

Uit onze ongevallenstatistieken (FOD Statbel) kunnen wij dit echter niet afleiden.

Uit het statistisch jaarverslag van FEDRIS (Federaal Agentschap voor Beroepsrisico's) zien wij echter in tabblad 10.8.1 (Verkeersongevallen tijdens de uitvoering van de arbeidsovereenkomst volgens economische activiteitensector van de werkgever: evolutie 2012 – 2020) dat er inderdaad een stijging is in de betrokkenheid van bijna 30% in de cijfers van 2018 naar 2019. Wij hebben het hier over de ongeval betrokkenheid van postbodevrouwen en koeriers. Anderzijds moeten wij ook vaststellen dat het aantal ongevallen in 2019 op hetzelfde niveau is als in 2012. Het lijkt erop dat wij de bereikte vooruitgang terug hebben moeten inleveren. Daarbij moeten we er uiteraard ook rekening mee houden dat er onder ander door Corona in de laatste jaren duidelijk meer pakketjes werden geleverd en dat betekent dus ook duidelijk meer 'afgelegde kilometers'.

Deze cijfers impliceren niet automatisch dat bij elk ongeval met bestelwagens ook slachtoffers vallen. Ze rijden dan wellicht meer in woonwijken waar grote vrachtwagens eerder niet geraken.

|                                  | <b>2012</b> |             | <b>2013</b> |             | <b>2014</b> |             | <b>2015</b> |             | <b>2016</b> |             | <b>2017</b> |             | <b>2018</b> |             | <b>2019</b> |             | <b>Versc</b>     |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
|                                  | <b>A</b>    | <b>%</b>    | <b>A</b>    | <b>%</b>    | <b>A</b>    | <b>%</b>    | <b>A</b>    | <b>%</b>    | <b>A</b>    | <b>%</b>    | <b>A</b>    | <b>%</b>    | <b>A</b>    | <b>%</b>    | <b>A</b>    | <b>%</b>    | <b>2019-2020</b> |
| <b>Post-erijen en koe-ri-ers</b> | <b>129</b>  | <b>5,5%</b> | <b>133</b>  | <b>5,6%</b> | <b>112</b>  | <b>4,9%</b> | <b>104</b>  | <b>4,6%</b> | <b>127</b>  | <b>5,0%</b> | <b>121</b>  | <b>4,7%</b> | <b>99</b>   | <b>3,9%</b> | <b>128</b>  | <b>5,3%</b> | <b>29,3%</b>     |

Het gaat dus in eerste instantie om een gevoel van subjectieve onveiligheid, eerder dan een objectief gegeven. Pakjeskoeriers zijn objectief gezien – volgens onze statistieken (FOD Statbel) - vandaag nog geen gevaar op de weg maar er bestaat een reële kans dat ze het morgen kunnen worden, vandaar dat we de cijfers nauwgezet monitoren. Het feit dat ze nu in woonwijken binnenrijden waar ze vroeger niet waren hoeft het op zich niet onveiliger te maken. Wij moeten er echter voor zorg dragen dat ze - ondanks alle druk en hinder van buiten af – de pakketjes altijd veilig blijven leveren. De boven vermelde cijfers tonen aan dat de bekommernis rond een toenemende ongeval-betrokkenheid van pakjeskoeriers nauw in het oog moeten gehouden worden. Net daarom hebben wij dit onderwerp ook expliciet vermeld in ons nieuw verkeersveiligheidsplan met de specifieke maatregel 22 (Samen met de koerier- en bezorgbedrijven worden afspraken gemaakt rond verkeersveiligheid) In dat licht heeft er vorig jaar een verkennend gesprek van mijn administratie met COMEOS plaatsgevonden, waarop we in 2022 verder werken. Wij gaan de ontwikkeling alvast van dichtbij opvolgen en staan ook klaar om actie te ondernemen in geval zich de negatieve ontwikkeling in de toekomst verder voortzet. Als dit nodig zou zijn, dan zullen wij uiteraard vooraf met alle betrokkene actoren uit de sector naar oplossingen zoeken om de negatieve ontwikkeling van ongeval-betrokkenheid te stoppen. Sensibilisering is in die context zeker een optie, er zijn actueel echter nog geen concrete acties gepland.