

TNO-rapport

018.17275\14546Gor.vre

Eindrapportage

**Evaluatie Pilots van de Veiligheidsprestatie-
indicatoren in het beroepsgoederenvervoer**

Datum 19 september 2003

Auteurs drs J. Gort
ir. D. Henstra
drs M. Keus
drs B. Smeenk
drs A. Starren

Alle rechten voorbehouden. Niets uit dit rapport mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor Onderzoeks- opdrachten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen partijen gesloten overeenkomst. Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belanghebbenden is toegestaan.

© 2003 TNO

Inhoudsopgave

1	Management samenvatting	4
2	Inleiding.....	5
3	Ontwikkeling van de veiligheidsprestatie-indicatoren.....	6
3.1	Ontwikkelingstraject.....	6
3.2	Uitgangspunten	7
3.3	Doel en opzet van de pilots.....	8
4	Resultaten veiligheidsprestatie-indicatoren	11
4.1	De definitieve set Veiligheids Prestatie Indicatoren	11
4.2	Kwalitatieve oordelen over indicatoren	13
4.2.1	Meetbaarheid van de indicatoren	13
4.2.2	Oordeel van de managers over de indicatoren (of van de eigen rijder) 13	
4.3	Overall analyse van de indicatoren door de onderzoeksgroep.....	14
4.3.1	Evaluatie van de toepassing van de indicatoren in de bedrijven.....	14
4.3.2	Evaluatie door de projectgroep (de auditoren) m.b.t. de Eigen Rijder..	15
4.4	Evaluatie van het meetsysteem	16
4.4.1	Analyse en scoring.....	17
4.4.2	De Schaalscores	17
5	Resultaten bedrijven	25
5.1	Scores van de bedrijven	25
5.2	De bedrijven vergeleken	26
6	Conclusies.....	28
6.1	Conclusies t.a.v. de totale set van veiligheidsprestatie-indicatoren	28
6.2	Conclusies t.a.v. de toepasbaarheid	29
6.3	Conclusies t.a.v. de meetsystematiek.....	30
6.3.1	Differentiatie per deelmarkt?	30
6.3.2	Toepasbaarheid van de huidige set van VPI's binnen diverse opties van meetsystematieken.....	31
7	Aanbevelingen	32
7.1	Inbedding van de VPI's in de transportbranche.	32
7.1.1	De VPI's als een tool voor zelfevaluatie	32
7.1.2	De VPI's als middel voor externe evaluatie met audit	32
7.1.3	Een combinatie van optie 1 en 2, zelfevaluatie met externe analyse	32
7.2	Vervolgtraject VPI's in relatie tot huidige beleid ministerie V&W.	33
	Bijlage 1: Draaiboek telefonisch intake gesprek.....	36
	Bijlage 2a: Interviewlijst chauffeur	39
	Bijlage 2b: Vragenlijst planner	42
	Bijlage 2c: Voorbeeld vragenlijst chauffeur X	43

Bijlage 2d: Voorbeeld vragenlijst chauffeur Y	44
Bijlage 3: Voorbeeld Score format	45
Bijlage 4: Benchmark kwantitatieve scores	52
Bijlage 5: Bedrijfsbeschrijvingen	53
Bijlage 6: Evaluatie na de pilots (per prestatie indicator)	56
Bijlage 7: Uitgebreide VPI Lijst	64
Bijlage 8: Voorstel van standaardbrief IVW	79

1 Management samenvatting

Om binnen transportbedrijven meer aandacht voor (verkeers)veiligheid te verkrijgen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het project safety culture beroepsgoederenvervoer opgestart. Binnen dit project is in 2001 onderzoek gedaan naar de veiligheidscultuur van transportbedrijven en op basis hiervan zijn in 2003 'veiligheidsprestatie-indicatoren' (vpi's) ontwikkeld voor het beroepsgoederenvervoer. Transportbedrijven kunnen deze indicatoren gebruiken om hun veiligheidsprestatie vast te stellen en vervolgens naar verbetering te streven. Het is de bedoeling dat de transportsector zelf de set van vpi's draagt en een meetstelsel opzet en zo haar verantwoordelijkheid neemt voor verhoging van verkeersveiligheid in de sector. Dit rapport is de eindrapportage van de ontwikkeling van deze vpi's.

Resultaten en conclusies

Het ontwikkelingstraject laat zien dat de 'vpi's transport' in de praktijk bruikbaar zijn om de veiligheidscultuur van transportbedrijven in kaart te brengen. TNO concludeert dat er voldoende elementen inzitten die iets zeggen over de veiligheidscultuur van een transportbedrijf en over de praktische meetbaarheid. De pilotbedrijven waren vooral geïnteresseerd om te participeren in het onderzoek omdat zij meer inzicht in de eigen prestaties zouden verkrijgen. Het blijkt bovendien dat een aantal indicatoren bedrijven motiveert om uit zichzelf praktische maatregelen in te voeren. Geconstateerd is echter dat vooralsnog wettelijke maatregelen en maatregelen gekoppeld aan schades en schadebeperking een belangrijke impuls zijn voor de bedrijven om aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid, bijv. de lussen in de weg leiden tot verscherpt toezicht bij de belading vanuit het bedrijf. Dit pleit ervoor een sterkere koppeling tussen de verplichting tot een risico-inventarisatie en -evaluatie vanuit de Arbowet en verkeersveiligheid te bewerkstelligen.

Het rapport levert een definitieve set vpi's transport op die bestaat uit 12 indicatoren. Deze 12 onderwerpen kunnen met prestatie-indicatoren worden gemeten. Een aantal indicatoren zijn bestempeld als groei-indicator, dat wil zeggen dat de tot nu toe onderzochte transportbedrijven hier nog niet op scoren, maar in de toekomst het wel een interessante indicator kan zijn om te gebruiken. De scores op de indicatoren zijn veelal semi-kwantitatief. Aan de hand van een normstelling kan een bedrijf zichzelf plaatsen op een 5-puntsschaal, wat uiteindelijk tot een kwantitatieve score leidt. Ook is er 'onderliggend aan de vpi's een aantal kwantitatieve scores te meten. Dit betreft onderwerpen als het % chauffeurs dat een bepaalde mening over veiligheid heeft, het bedrag dat het bedrijf uitgeeft aan veiligheid, de tijd die het bedrijf spendeert aan veiligheid en tellingen over ongevallen, schades en overtredingen. Deze lenen zich uitstekend voor een onderlinge benchmark tussen bedrijven die de indicatoren gebruiken.

Aanbevelingen

De transportsector heeft verschillende mogelijkheden om de vpi's in te voeren. In dit rapport worden vier meetsystemen vergeleken: zelfevaluatie, zelfevaluatie met externe analyse / audit, keurmerk en certificaat. Gezien de wens vanuit de sector om vooral zelf aan de slag te gaan zijn de eerste twee systemen nader uitgewerkt in de aanbevelingen. Hierbij dient de kanttekening te worden gemaakt dat qua objectiviteit sommige indicatoren lastig voor het bedrijf zelf vast te stellen zullen zijn. Dit geldt bijv. voor de indicator die de voorbeeldfunctie van het management voor veiligheid vaststelt. Het onderhavige stelsel van vpi's en de beoordeling ervan leent zich goed om door te vertalen in een software versie. Het wordt aanbevolen om onderdelen (en met name de berekeningen die voor sommige indicatoren nodig zijn) centraal te organiseren via bijv. een website. Zo ontstaat een laagdrempelige methode, waarmee bedrijven bovendien de eigen score kunnen vergelijken met een actueel branchegemiddelde.

Het vervoltraject om de aandacht voor (verkeers)veiligheid binnen het beroepsgoederenvervoer te stimuleren kan goed vorm gegeven worden als gemeenschappelijk traject tussen de overheid en de transportsector. De rijksoverheid kan de vpi's overdragen aan de branche en faciliterend werken in de zin van communicatie en instrument-ontwikkeling. De branche zelf kan de vpi's gebruiken om de aangesloten bedrijven te stimuleren zich hierop te beoordelen en te gebruiken als hulpmiddel om te verbeteren op veiligheidsprestaties. Ook kunnen de branche-organisaties in gezamenlijkheid een centrale databank opzetten om de bedrijven onderling te benchmarken.

2 Inleiding

Om binnen transportbedrijven meer aandacht voor veiligheid te verkrijgen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het project safety culture beroepsgoederenvervoer opgestart. Binnen dit project zijn 'veiligheidsprestatie-indicatoren' ontwikkeld voor het beroepsgoederenvervoer. Het idee is dat transportbedrijven deze indicatoren gaan gebruiken om vast te stellen hoe zij op veiligheid scoren zodat zij naar verbetering kunnen streven. Het uiteindelijke doel is dat de transportsector zelf de set van veiligheidsprestatie-indicatoren draagt en een meetsysteem opzet om ze in te voeren bij de bedrijven.

Uit het TNO onderzoek 'Safety culture in de transportsector'(2001) is gebleken dat objectieve data voor verkeersveiligheid niet bij transportbedrijven beschikbaar zijn. Hoewel indicatoren als aantal ongevallen, effecten daarvan (letsel, doden), schades, etc. vrij straightforward lijken zijn ze toch niet makkelijk te meten/verkrijgen bij bedrijven. Dit heeft zeker ook te maken met gevoeligheid van deze gegevens. Tevens zijn deze data reactief, in de zin dat de schade of het ongeval reeds heeft plaats gevonden. Pro-actieve indicatoren gericht op preventief veiligheidsbeleid en veiligheidsmaatregelen zijn niet systematisch in de branche ingevoerd. Eerdergenoemd onderzoek heeft laten zien dat transportbedrijven (hun aandacht voor) veiligheid vooral laten bepalen door externe actoren, zoals verzekeraars en verladers.

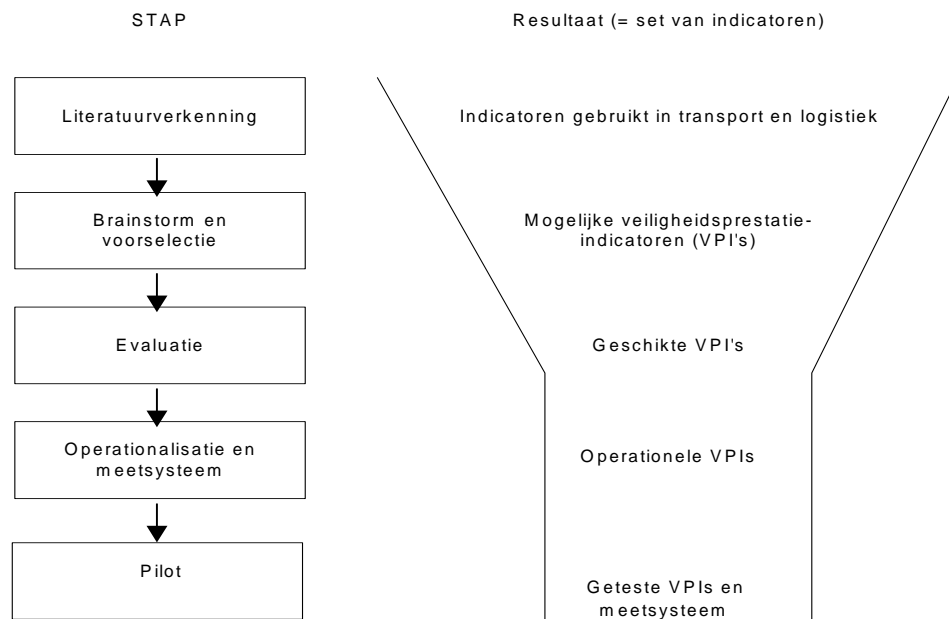
Op dit moment is het derhalve niet mogelijk om transportbedrijven onderling te vergelijken op het gebied van (verkeers)veiligheidsprestaties. Daarom worden binnen dit project indicatoren ontwikkeld, waarmee het (op termijn) wel mogelijk zal zijn om bedrijven te vergelijken. De achtergrond, indeling en opzet van de indicatoren is besproken in de notitie "Veiligheidsprestatie-indicatoren beroepsgoederenvervoer", (Gort. J. e.a., 12 maart 2003).

Deze rapportage is de weerslag van het ontwikkelingstraject van deze veiligheidsprestatie-indicatoren (vpi's). De opzet van de ontwikkeling van deze vpi's komt in hoofdstuk 2 aan bod. Hoofdstuk 3 bespreekt de resultaten van de pilot bij de onderzochte bedrijven en Hoofdstuk 4 gaat in op de bedrijven die zijn getoetst met behulp van de vpi's. Hoofdstuk 5 bespreekt de conclusies en Hoofdstuk 6 geeft aanbevelingen hoe met het gehele stelsel om kan worden gegaan.

3 Ontwikkeling van de veiligheidsprestatie-indicatoren

3.1 Ontwikkelingstraject

De veiligheidsprestatie-indicatoren transportsector (vpi's) zijn ontwikkeld volgens een aantal stappen. Deze stappen zijn weergegeven in figuur 1.



Figuur 1 Stappen in de ontwikkeling van de vpi's

Er zijn vijf stappen onderscheiden die parallel lopen met de formele beslismomenten van de stuurgroep. De oorspronkelijke lijst met indicatoren is een zeer uitgebreide lijst geweest die gaandeweg het proces van ontwikkeling is aangescherpt, beoordeeld, aangevuld, gespecificeerd en geselecteerd. De TNO-notitie "Veiligheidsprestatie-indicatoren beroepsgoederenvervoer", (Gort. J. e.a., 12 maart 2003) aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat geeft dit proces weer en laat in de bijlage zien welke vpi's zijn afgevallen en wanneer die beslissing is genomen.

Deze rapportage geeft de uitkomsten weer van de laatste stap in de ontwikkeling van de vpi-lijst: de pilot. De uiteindelijke lijst die in deze rapportage wordt opgeleverd is de definitieve lijst die de onderzoeksgroep oplevert aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en de transportsector.

3.2 Uitgangspunten

De volgende definities zijn als uitgangspunten in het ontwikkelingstraject van de vpi's gehanteerd.

- *Beroepsgoederenvervoerder*
Het transportbedrijf dat (voor derden) tegen een vergoeding goederen vervoert. Dit vervoer van goederen vindt plaats onder dekking van een vergunning verstrekt door de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO). Het beroepsgoederenvervoer is te onderscheiden in nationaal vervoer en grensoverschrijdend vervoer. (voor beide is een aparte NIWO vergunning nodig);
- *Eigen rijder*
De beroepsgoederenvervoerder (met een NIWO vergunning) die geen (rijdend) personeel in dienst heeft.
- *Opdrachtgever*
Het bedrijf dat goederen ter vervoer aanbiedt (verlader) of het bedrijf dat logistieke diensten aanbiedt maar zelf geen trekkende eenheden bezit (not-asset based Logistic Service Provider, LSP);
- *Prestatie-indicatoren*
Meetbare eenheden om de voortgang in de uitvoering van maatregelen of het effect van maatregelen voor een bepaald beleidsdoel vast te stellen.
- *Safety culture*
De safety culture van een organisatie is het product van individuele en groepswaarden, houdingen, competenties en gedragspatronen die de veiligheidsprogramma's bepalen. Organisatie met een positieve veiligheidscultuur worden gekarakteriseerd door communicatie op basis van wederzijds vertrouwen, door gedeelde percepties van het belang van veiligheid en door de zekerheid in de efficiency van preventieve maatregelen.
(Vertaling van definitie van Health and Safety Commission (UK, 1993))
- *Veiligheidsprestatie-indicator*
Meetbare eenheid die de stand van zaken weergeeft van de uitvoering van een maatregel, of van het effect ervan, ten opzichte van gestelde veiligheidsdoelstellingen.
- *Vervoerder/ondernemer*
Diegene (natuurlijk persoon, VOF, BV/NV, maatschap e.d.) voor wiens rekening en risico het vervoer (beroeps- of eigen-) wordt verricht.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat de lijst primair is ontwikkeld voor de groep vervoerders. De verwachting vooraf is geweest dat alle indicatoren in principe toepasbaar zijn voor dit type onderneming.

Voor de eigen rijders was de verwachting dat de lijst een stuk korter zou worden, m.n. het aantal organisatie-indicatoren leken op voorhand niet logisch bij eigen rijders te vinden te zijn.

Voor de opdrachtgevers was de verwachting dat de lijst ook korter zou zijn, m.n. omdat chauffeurs-indicatoren verdwijnen. Het is echter niet gelukt om verladers te betrekken in het pilotonderzoek, waardoor er geen uitspraken gedaan kunnen worden over de indicatoren specifiek voor opdrachtgevers.

3.3 Doel en opzet van de pilots

Het doel van de pilot binnen het traject van de ontwikkeling van veiligheidsprestatie-indicatoren was het volgende:

- testen en evalueren van de haalbaarheid van de veiligheidsprestatie-indicatoren als functionele indicatoren voor de (verkeers)veiligheid van transportbedrijven, en van de bruikbaarheid van het instrumentarium in de praktijk;
- bijstelling en oplevering van de definitieve set aan indicatoren en bijbehorend meetsysteem.

De pilots bestonden uit het uitvoeren van een onderzoek (audits) in acht transportbedrijven waarbij de indicatoren en de wijze van meten werden getest. Het vaststellen van de haalbaarheid en bruikbaarheid van de indicatoren (zie eerste doelstelling van de pilots) stond hierbij voorop.

De aanpak kende de volgende stappen:

1. Ontwikkelen van onderzoeksplan.
2. Bedrijven selecteren en zoeken.
3. Uitvoeren van veldwerk (interviews, enquêtes, documenten).
4. Analyseren van resultaten.

Ad 1) Ontwikkelen van onderzoeksplan

De opzet van de pilots is in het voorjaar voorgelegd aan leden de stuurgroepleden van het project 'Safety Culture' (zie het document 'Opzet Pilot Veiligheidsindicatoren beroepsgoederenvervoer', 28 maart 2003). De veiligheidsprestatie Indicatoren waren reeds klaar voor gebruik, getoetst door experts en de stuurgroepleden zelf, maar nog niet getest in de praktijk. Bij de start is afgesproken dat de deelnemende organisaties (TLN, EVO, VERN en KNV) elk twee bedrijven zouden leveren voor het onderzoek, maar dit niet eenvoudig bleek te zijn.

Ad 2: Bedrijven selecteren en zoeken

Met hulp van de brancheverenigingen is het gelukt om 8 vervoerders te vinden voor de pilots, waarvan 2 Eigen Rijders. Er is een standaard wervingsbrief geschreven, waar de bedrijven op hebben kunnen reageren. In de wervingsbrief is het doel van de pilots uitgelegd. In de brief is ook het aangegeven dat de bedrijven bij deelname aan de audits als beloning een eerste terugkoppeling krijgen van hun eigen veiligheidsprestatie. Ondanks enige vertraging, is het gelukt om eind juli 8 deelnemende transportbedrijven ter beschikking te hebben voor de pilots.

Hieronder volgt een overzicht van de deelnemende pilotbedrijven.

Bedrijf (aandrijving)	Aantal chauffeurs (vestiging)	Type transport	Veiligheidsfunctionaris
A.	30	Distributie (met name meubels)	Ja, sinds juli 2002
B.	60	Distributie (met name food)	Nee
C.	200	Gevaarlijke stoffen	Ja
D.	70	Algemeen (pallets) deels voedingsmiddelen	Ja
E.	85	Distributie	Ja

F.	Variabel (>100)	Internationaal transport en distributie, luchtvracht (duurzame goederen)	Ja
G.	Eigen rijder	Internationaal Transport (zeecontainers)	n.v.t.
H.	Eigen rijder	Distributie	n.v.t.

Ad 3 Uitvoeren van veldwerk (interviews, enquêtes, documenten)

De audits zijn uitgevoerd door vijf auditoren met affiniteit binnen de transportsector, kennis van de indicatoren, maar met een gevarieerde achtergrond.

Het onderzoek kende de volgende stappen:

1. Intake.
2. Documenten opvragen en bestuderen.
3. Bedrijfsbezoek: databronnen zoeken.
4. Analyse door TNO.
5. Terugkoppeling aan bedrijf en toets indicatoren.
6. Korte rapportage.

Hieronder volgt het onderzoeksprotocol (van tevoren vastgesteld):

<p>Het onderzoeksprotocol</p> <p>De volgende activiteiten worden per bedrijf verricht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intake gesprek met verantwoordelijke manager en staffunctionaris. • Onderzoek naar bedrijfsdocumentatie. • Interviews met relevante actoren binnen het bedrijf. • Bespreking met staffunctionaris of manager over de gevonden indicatoren. • Rapportage over de bevindingen. <p>Per bedrijf is 2 dagen onderzoekstijd beschikbaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vóór de eerste dag vindt de intake plaats. De intake is een telefonisch gesprek, reeds aangekondigd via het contact van de brancheorganisatie. Voor het intakegesprek wordt een standaard vragenlijst gebruikt (zie bijlage 1). - op dag 1 worden de eerste gesprekken gevoerd, de documentatie bekeken zo veel mogelijk afgerond. Voor de gesprekken, documentatie en observatie worden standaard vragenlijsten gebruikt (zie voorbeeld in bijlage 2). Bij voorkeur wordt op de eerste dag een korte vragenlijst (max 10 eenvoudige vragen) onder de chauffeurs en planners uitgezet. De vragenlijst wordt alleen geanalyseerd op scores voor indicatoren; - tussen dag 1 en dag 2 worden de gegevens verwerkt, zodat eventuele witte vlekken zichtbaar worden - op dag 2 worden aanvullende vragen gesteld (ook documentatie, observatie) m.b.t. witte vlekken. Tevens bestaat op dag 2 de mogelijkheid om mee te rijden. Tenslotte wordt de lijst van indicatoren aan de manager of stafmedewerker voorgelegd voor een overall oordeel. Dit levert tevens een evaluatie op van de audit). - na de tweede dag worden de gegevens verwerkt in een standaardformat in Excel (zie voorbeeld bijlage 3). Tenslotte wordt een terugkoppeling gegeven aan het bedrijf.

Omdat zelfwerkzaamheid wordt gezien als een belangrijk element van het gehele systeem is het onderzoek zo ingericht dat TNO in eerste instantie op zoek is gegaan naar de informatie die nodig is om te bezien hoe een bedrijf op de indicatoren scoort.

TNO heeft vervolgens de informatie geanalyseerd in het licht van de indicatoren. Tijdens een terugkomdag werden de resultaten van deze exercitie doorgesproken met het bedrijf. Tevens werd besproken wat de vertegenwoordiger van het bedrijf van de indicator vindt in termen van herkenbaarheid en (praktisch) nut.

Met deze methode is gelijktijdig vastgesteld of het systeem door zelfwerkzaamheid kan worden ingevuld en getoetst of de indicatoren daadwerkelijk meetbaar en bruikbaar zijn.

Deze aanpak heeft wel als consequentie gehad dat het bedrijf mankracht ter beschikking diende te stellen voor het onderzoek. De mate van zelfwerkzaamheid van het bedrijf hing derhalve vooral af van de inzet van het bedrijf.

Door de projectgroep (de auditoren) zijn tussen de pilots door eerste ervaringen (knelpunten & bevorderende factoren, opvallende bevindingen) uitgewisseld en zijn praktische aanpassingen m.b.t. de VPI's doorgevoerd (bijvoorbeeld het opnemen van een extra indicator voor de Eigen Rijder). Een belangrijke nevensdoelstelling van de tussentijdse bijeenkomsten was het toetsen van elkaars beelden m.b.t. de score van de VPI's.

Ad 4: Analyseren van resultaten

Na afloop van de bedrijfsbezoeken en het geven van individuele scores aan de bedrijven, is een gezamenlijke overall analyse gehouden. Tijdens de overall analyse zijn de nieuwe inzichten geëvalueerd en de VPI's bijgesteld. Bij het beoordelen van de kwaliteit van de VPI, lag de nadruk op de haalbaarheid en bruikbaarheid in de praktijk. Met behulp van de praktijkinzichten bleek het eveneens mogelijk een schaalscore (normering) te ontwerpen voor de VPI's.

4 Resultaten veiligheidsprestatie-indicatoren

In dit hoofdstuk wordt de definitieve set van Veiligheids Prestatie Indicatoren gepresenteerd, zoals die in dit onderzoek naar voren is gekomen. De 'oude' lijst van veiligheidsprestatie indicatoren was totstandgekomen door een mix van enerzijds praktijkervaring en anderzijds expertise op het gebied van veiligheidsdenken. Het testen van de indicatoren in de praktijk was de proef op de som: "is de op papier opgestelde vragenlijst ook in de praktijk van de transportbedrijven werkbaar?".

Tussen april 2003 en juli 2003 zijn met behulp van de brancheorganisaties een achttal transportbedrijven gewillig geweest om zich op basis van de indicatoren te laten beoordelen in hun veiligheidsaanpak. Een profiel van de transportbedrijven wordt geleverd in bijlage 5. De bedrijven verschillen van zeer groot en internationaal georiënteerd, tot middelmatig grote distributiebedrijven (MKB) en eveneens een tweetal 'eigen rijders'. *Een positieve, doch opmerkelijke constatering was dat een van de deelnemende bedrijven de 'set van (voorlopige) VPI's al van een van haar opdrachtgever had gekregen "ter invulling en verbetering".*

Alhoewel het vanwege de zomerperiode soms lastig was de juiste personen te pakken te krijgen, zijn de pilots succesvol verlopen en is er een goed beeld verkregen van de 'praktische werkbaarheid' van de indicatoren. Na vergelijking en analyse van de metingen bij de verschillende transportbedrijven, is de definitieve set van indicatoren vastgesteld. Deze lijst is in de volgende paragraaf weergegeven. In de paragrafen 3.2 en 3.3 staat vermeld hoe deze lijst tot stand is gekomen en welk oordeel er over de volledige lijst is gegeven die is gebruikt in het pilotonderzoek.

4.1 De definitieve set Veiligheids Prestatie Indicatoren

De overall analyse van de pilots heeft geleid tot aanpassingen in de set van VPI's. De onderstaande tabel 3.1 is een bondige weergave van de 'set van Veiligheids Prestatie Indicatoren' en de bijbehorende Prestatie Indicatoren, na toetsing in de praktijk.

De nieuwe, getoetste set van VPI's bestaat in totaal uit 12 VPI's. De VPI's zijn onder te verdelen in een aantal PI's (Prestatie Indicatoren), d.w.z. meetbare eenheden die relevant en bepalend zijn voor de score op de VPI.

In bijlage 7 is de uitgebreide set van VPI's en onderliggende PI's opgenomen, met bijbehorende kwalificaties (wanneer goed), meeteenheden en de databronnen. Tevens is aangegeven welke VPI's geschikt zijn voor de Eigen Rijders.

In de volgende paragrafen wordt de totstandkoming van deze definitieve lijst met veiligheidsprestatie-indicatoren nader toegelicht.

Tabel 3.1 Definitieve lijst met veiligheidsprestatie-indicatoren transport

Categorie	Voertuig
1. VPI (1.1)	Voertuig-eisen
PI 1.1.1.	Het bedrijf doet er alles aan opdat de veiligheidsbevorderende middelen waarmee de voertuigen zijn uitgerust altijd goed werken
2. VPI (1.2)	Zichtcontrole op het voertuig
PI 1.2.1.	De chauffeurs voeren altijd een zichtcontrole uit voor het wegvrijden
3. VPI (1.3)	Instructie Laden & lossen
PI 1.3.1.	Chauffeurs worden geïnstrueerd over laden en lossen
Categorie	Chauffeur
4. VPI (2.1)	Scholing en communicatie chauffeur
PI 2.1.1	Chauffeurs worden (bij)geschoold in veiligheid
PI 2.1.2	Er is communicatie van chauffeur met het transportbedrijf over het niet halen van de deadline.
PI 2.1.3	<i>De Eigen rijder zoekt zelf actief naar veiligheidsinformatie</i>
5. VPI (2.2)	Geconstateerde overtredingen bij chauffeurs
PI 2.2.1	Verkeersovertredingen (snelheidsovertreding, door rood licht rijden, andere verkeersovertredingen).
PI 2.2.2	Overtredingen van richtlijnen (laden/lossen -bijvoorbeeld minimaal 2 mensen samen, veiligheidsschoenen aan-, Arboret en beleidsregels, interne bedrijfsregels m.b.t. belading)
6. VPI (2.3)	Betrokkenheid bij verkeersongevallen van chauffeurs
PI 2.3.1	Het bedrijf registreert verkeersongevallen, zoekt naar oorzaken en stuurt hierop.
7. VPI (2.4)	Monitoring rijgedrag
PI 2.4.1	GROEI INDICATOR: Het bedrijf monitort het rijgedrag van de chauffeurs en koppelt dit terug.
Categorie	Organisatie
8. VPI (3.1)	Betrokkenheid management -interne organisatie (n.v.t. voor eigen rijder)
PI 3.1.1	Management heeft voorbeeldfunctie
PI 3.1.2	Management is expliciet verantwoordelijk voor veiligheid
PI 3.1.3	Aanwezigheid veiligheidsfunctionaris
PI 3.1.4.	GROEI INDICATOR: Veiligheid krijgt expliciet aandacht bij aannamebeleid chauffeurs
PI 3.1.5	Veiligheid krijgt expliciet aandacht bij de selectie van onderaannemers (charters)
9. VPI (3.2)	Inzicht in Veiligheid
PI 3.2.1	Management heeft inzicht in veiligheidsprestaties
PI 3.2.2	GROEI INDICATOR: Management heeft inzicht in risico's
10 VPI (3.3)	Procedures (n.v.t. voor eigen rijder)
PI 3.3.1	Veiligheidsregels en hun gebruik worden uitgelegd
PI 3.3.2	Procedures m.b.t. voorbereiding op en nazorg van calamiteiten zijn aanwezig en bekend
PI 3.3.3	GROEI INDICATOR: Klachtenmanagement wordt uitgevoerd
11 VPI (3.4)	Communicatie (n.v.t. voor eigen rijder)
PI 3.4.1	Communicatie over veiligheid vindt plaats naar chauffeurs (top-down)
PI 3.4.2	GROEI INDICATOR: Communicatie over veiligheid vindt plaats vanuit chauffeurs (bottom-up)
PI 3.4.3	Er wordt gecommuniceerd met verlader over het niet halen van deadline
12 VPI (3.5)	Overtredingen WGW & Wegenverkeerswet
PI 3.5.1	Overtredingen (rij-, en rusttijden, aslast-overschrijvingen, totaalgewichtoverschrijvingen.)

4.2 Kwalitatieve oordelen over indicatoren

4.2.1 Meetbaarheid van de indicatoren

a) De indicatoren

Alle indicatoren (VPI's en PI's) zijn met minstens één of meerdere meeteenheden goed te meten. In sommige gevallen zijn de indicatoren meer op de praktijk toegespitst geformuleerd.

Enkele indicatoren zijn als *groei-indicatoren* benoemd, omdat de indicator wel een goede weergave van de veiligheidsprestatie zou kunnen zijn in de toekomst, maar op dit moment wordt er door bedrijven nog geen aandacht aan gegeven. Een indicator is een groei indicator, wanneer de verwachting er is dat de indicator in de toekomst interessant onderscheid zal kunnen maken, maar waar de bedrijven nu nog geen initiatieven op hebben laten zien. Bij een structurele verhoging van de veiligheidsprestatie in de sector wordt verwacht dat deze indicatoren wél onderscheidend vermogen zullen krijgen. Dit betekent dat bedrijven die zelf vinden dat ze redelijk met veiligheid bezig zijn op deze indicatorenset goed te beoordelen zijn. De groei-indicatoren worden (nog) niet opgevoerd, maar zijn grosso modo bruikbaar binnen een groeimodel om bedrijven ook perspectief te bieden zodat ze in de toekomst kunnen laten zien hoe ze met veiligheid bezig zijn.

b) De meeteenheden

De meeteenheden waren voor circa 80% te vinden en te beoordelen geweest. Niet alle meeteenheden achter de indicatoren zijn overleefd in het eindoordeel. Wel zijn de meeteenheden voldoende dekkend per indicator gebleken. Dat er meeteenheden zijn afgefallen komt omdat sommige meeteenheden te subjectief, niet duidelijk voor de doelgroep, niet aanvullend of gewoonweg niet te vinden bij de transportbedrijven bleken te zijn. Bijvoorbeeld 'informatie over veiligheidsbevorderende optionele middelen' versus 'veiligheidsbevorderende verplichte middelen'. Het verschil tussen verplichte en optionele middelen is te veranderlijk en afhankelijk van omstandigheden om in een audit mee te nemen. Gekozen is voor een meer praktische indicator. Deze indicator luidt 'zijn de veiligheidsbevorderende middelen in goede staat?'

De meeteenheden bleken minder in kwantitatieve vorm weer te geven dan eerder gehoopt. Dit is hoogstwaarschijnlijk een direct gevolg van de lage registratie bij bedrijven over veiligheidsgerelateerde zaken.

c) Indicatoren en meeteenheden ten behoeve van de Eigen Rijder

Bij de Eigen Rijder blijken alle indicatoren en circa 90% van de meeteenheden die vooraf geselecteerd waren, te vinden te zijn. Ook andere indicatoren (vooral op het gebied van organisatie) zijn te vinden vanwege de klantrelatie die de eigen rijder heeft. De vaste opdrachtgever c.q. planner zou dan als zijn manager c.q. planner beschouwd worden. Echter gezien de scope van het onderzoek, is dit niet verder meegenomen in de pilots. Wel is er één extra indicator opgevoerd, waarvan in de gesprekken met de eigen rijder naar voren is gekomen dat deze relevant is voor veiligheid en al in enige mate wordt uitgevoerd en meetbaar is.

4.2.2 Oordeel van de managers over de indicatoren (of van de eigen rijder)

Aan de managers van de deelnemende bedrijven is gevraagd of zij de indicatoren relevant en herkenbaar vonden.

De voertuigindicatoren werden over het algemeen als relevant beoordeeld (herkenbaarheid). Bovendien zijn deze indicatoren het meest concreet.

Ook de meeste chauffeurs indicatoren werden als relevant en herkenbaar beoordeeld. De overtredingen werden in sommige gevallen als minder relevant beoordeeld. Commentaar hierbij was dat dat toch de verantwoordelijkheid van de chauffeurs is: ze betalen de boetes immers zelf!

De organisatie indicatoren werden voor het grootste gedeelte als relevant ervaren. De indicator 'betrokkenheid management' werd als zeer relevant ervaren. De aanwezigheid van een veiligheidsmanager werd niet altijd als relevant ervaren, wellicht veroorzaakt door het feit dat de betreffende bedrijven zelf geen veiligheidsmanager in dienst hadden. 'Veiligheid als aandachtspunt bij charters' werd als minder relevant en herkenbaar ervaren, maar niet als geheel onrelevant. 'Risicomanagement (verkeersveiligheid als onderdeel van de RI&E)', 'voorbereiding op calamiteiten' en 'overtredingen' werden in sommige gevallen als minder relevant gezien.

Geen indicator werd als 'niet relevant' ervaren.

Sommige indicatoren werden als een vanzelfsprekendheid gezien, zoals de checklist voor de werking van controle van veiligheidsbevorderende middelen. Met name Eigen Rijders vonden het niet nodig hiervoor een checklist te hebben.

Ook de instructie om veilig te blijven rijden in geval van vertragingen werd niet gedaan, omdat dit als een vanzelfsprekendheid werd gezien. En bovenal een eigen verantwoordelijkheid van de chauffeur zelf.

Sommige indicatoren werden ervaren als 'eye-openers' vanwege hun eenvoud. Bijvoorbeeld het terugkoppelen van schadegegevens aan de chauffeurs middels een prikbord in de kantine, het meenemen van veiligheid bij de selectie van charters, verkeersveiligheid opnemen in de RI&E en het expliciteren van de managementverantwoordelijkheid voor veiligheid in de missie van het bedrijf.

4.3 Overall analyse van de indicatoren door de onderzoeksgroep

4.3.1 Evaluatie van de toepassing van de indicatoren in de bedrijven.

Zowel na afloop als tussen de onderzoeken door, is de toepasbaarheid van de indicatoren geëvalueerd. Naast de meetbaarheid en het oordeel van de bedrijven zelf, is er tijdens deze evaluatie vooral gekeken naar de haalbaarheid en bruikbaarheid in de praktijk tijdens het onderzoeksproces. Ook de meetbaarheid van de databronnen is daarin meegenomen. Op basis van deze evaluatie is de set van VPI's bijgesteld.

Tijdens de evaluatie en analyse zijn de volgende zaken opgevallen:

- De openheid van chauffeurs is bij alle auditors genoemd als opvallend (positief) punt.
- Het was soms lastig de juiste persoon in het bedrijf te kunnen spreken. Als reden werd aangegeven de vakantietijd.
- Bij sommige bedrijven werd het koppelen van de indicatoren aan eventuele voordelen (incentives) als een interessante optie gezien, maar bovenal vonden de meeste bedrijven dat veiligheid een top prioriteit an sich was. De indicatoren waren

soms voor bedrijven verrassend omdat ze niet zozeer over het gedrag op de weg, maar ook op de bedrijfsveiligheid betrekking hadden.

- De vragenlijst leidt tot de meest kwantificeerbare informatie, maar is ook het meest vatbaar voor interpretatieverschillen. Overwogen kan worden om als alternatief bij meerdere chauffeurs een interview af te nemen (zie opmerkingen VPI 2)
- Meerijden met een chauffeur is niet altijd mogelijk, bijvoorbeeld omdat er standaard altijd een meerrijder is, of omdat de auditor geen ADR heeft (in het geval van gevaarlijke stoffen).
- Trainingen in veilig rijden (VPI 4, prestatie indicator 2.1.1.) worden vaak gepusht door de verzekeraar (is dus geen eigen initiatief); een alternatieve (afgeleide) indicator voor veiligheid zou kunnen zijn: 'het eigen risico bij de verzekeraar'.
- Sommige veiligheidsaspecten worden binnen een bedrijf niet expliciet gemaakt omdat ze als de eigen verantwoordelijkheid van de chauffeur worden gezien, of omdat ze te vanzelfsprekend zijn. Echter hier geldt: voor een veiligheidscultuur is het juist belangrijk dat veiligheidsissues expliciet worden benoemd en besproken. In de analyse hebben wij een dergelijke constatering om die reden uiteindelijk als en minpunt beschouwd.
- Voor de eigen rijder wordt een extra prestatie indicator voorgesteld met betrekking tot het 'actief zoeken naar veiligheidsinformatie' (VPI 4, prestatie indicator 2.1.3).
- Voorstel voor een extra prestatie indicator gerelateerd aan VPI 5 is geweest: "betaalt het bedrijf de boetes?", echter de relatie met veiligheid is niet eenduidig genoeg geacht.
- De prestatie indicatoren onder VPI 6 en 7 zijn kwantitatieve gegevens. De norm zou het beste bepaald kunnen worden met een benchmark per segment.
- De prestatie indicatoren onder VPI 5, VPI 6, VPI 9 (de risico's) en VPI 12 lijken op elkaar, maar zijn niet hetzelfde: VPI 5 en VPI 6 zijn gekoppeld aan de chauffeurs in de zin van kwantitatieve aantallen overtredingen en de feedback daarover richting chauffeurs (aantallen verkeersovertredingen, aantallen overtredingen van richtlijnen (ook ARBO), aantallen schades en ongevallen), terwijl de VPI 9 en 12 gericht zijn op de omgang met risico's en overtredingen op organisatieniveau (risico's zoals gedefinieerd in de verplichte RI&E uit de Arbowet en omgang met overtredingen van de WGW en de Wegenverkeerswet).
- Kwantitatieve gegevens worden per chauffeur beschreven (en niet per trekkende eenheid), omdat de bedrijven voornamelijk in termen van 'chauffeurs' denken.
- Sommige 'organisatie' indicatoren zouden ook voor de Eigen Rijder interessant kunnen zijn, als de Eigen Rijder veel voor dezelfde klant rijdt. De opdrachtgever zou dan de managersrol overnemen.
- In bijlage 6 zijn de discussiepunten uit de analyse per indicator uitgebreid beschreven.

4.3.2 *Evaluatie door de projectgroep (de auditoren) m.b.t. de Eigen Rijder*

- Volgens de Eigen rijders concentreert zich het werk van de veiligheidkundige coördinator bij sommige bedrijven vooral op de loodsen. Verkeersveiligheid is voor hun 'onontgonnen' gebied. Het voorbeeld werd genoemd dat bij een veiligheidsmanager een recent groot verkeersongeval niet bekend was.
- Informatie
Uit de interviews blijkt dat de informatievoorziening richting Eigen rijders beperkt te zijn. Wat wel wordt gelezen zijn bijvoorbeeld vakbladen (Routier wereld en Eigen Rijder) en informatie van de truck leverancier. Het is sterk de vraag of dit voldoende is om belangrijke ontwikkelingen te kunnen volgen en hierop te anticipe-

ren. Hier ligt wellicht een taak voor de branche-organisaties (VERN, wellicht TLN) en de rijksoverheid.

- **Dobli spiegel**
Uit alle interviews blijkt dat de chauffeurs niet gelukkig zijn met de afstelling van de dobli spiegel. De spiegel is moeilijk in te stellen en uiteindelijk leidt dit in zekere zin tot schijnzekerheid (er blijft een dode hoek over). Aangegeven wordt dat camera's en achteruitrijd camera's sterk de voorkeur hebben en hoog op het lijstje met nieuwe investeringen staan.
- **Communicatie**
De eigen rijders bevinden zich in een soort communicatieloze zone. Er is buiten de eigen rijder zelf nauwelijks iemand geïnteresseerd in de kwaliteit van voertuig of uitoefening van het vak. Het ontbreekt aan aanspreekpunten.
- **Uitrusting voertuig**
Enige voor de hand liggende aanbevelingen: gebruiken van aanwezige gordel, aanbrengen camera's (verbetering zichtveld) en het installeren van een detector voor vermoeidheid.

4.4 Evaluatie van het meetsysteem

In de uitgebreide versie van de set van VPI's zijn eveneens de bijbehorende databronnen per meeteenheid aangegeven. Tijdens het onderzoek zijn deze databronnen verwerkt in een standaard interviewlijst, vragenlijst, observatielijst en documentatielijst. Dit meetproces is ook tijdens de pilots getoetst. In deze paragraaf wordt eerst de wijze van meten en scoren geëvalueerd. Vervolgens wordt een scoringssystematiek voorgesteld.

Hierbij zijn uitsluitend bedrijfsinterne databronnen gebruikt. Sommige gegevens, zoals aslastovertredingen, zijn geregistreerd bij externe partijen. Deze externe bronnen (van IVW, KLPD en verzekeringen) zijn voor dit onderzoek niet gebruikt. Er is een standaard brief opgemaakt, waarmee bedrijven zelf hun gegevens bij de IVW kunnen opvragen (bijlage 8).

Met behulp van de vragenlijst is de meeste kwantitatieve informatie te verkrijgen, ondanks dat de response in de praktijk relatief laag is. Dit kwam niet omdat de vragenlijst te veel werk zou kosten (de vragenlijsten waren uitermate kort), maar omdat de chauffeurs niet makkelijk bereikbaar zijn.

De meest 'rijke' informatie is gevonden met behulp van de interviews, echter deze informatie is kwalitatief van aard. Gesuggereerd is om meerdere interviews af te nemen in plaats van de vragenlijst.

De observaties zijn nuttig om de antwoorden die gegeven zijn in de interviews of door de onderzoekers uit de documenten zijn gehaald, te verifiëren. Geen enkele indicator is met alleen observatie beoordeeld.

De document analyse kost relatief veel inspanning, maar levert wel tastbaar materiaal op. Veel informatie is te vinden in het 'handboek chauffeur' en soms ook in kwaliteitshandboeken. De informatie zegt weinig over hoe een bedrijf met veiligheid omgaat, maar kan wel goed gebruikt worden als een check voor de interviews, met name bij vragen als 'is men op de hoogte wat er over in het handboek staat?'. De mate waarin veiligheid in documenten is opgenomen, is bij de bedrijven zeer verschillend gebleken. Om die reden levert de documentanalyse duidelijke meerwaarde aan de scores.

Ten behoeve van de analyse, zijn de gegevens uit de verschillende databronnen samengevoegd in de scoringstabel (zie voorbeeld bijlage 3). Het uitgangspunt daarbij is geweest om de gegevens zo kwantitatief mogelijk weer te geven.

4.4.1 Analyse en scoring

Voor de scoring van de VPI's is gekozen voor een vijfpuntsschaal. De invulling van de scores 1 t/m 5 voor de kwalitatieve meeteenheden is gebaseerd op de huidige stand van zaken/manier van werken in de sector. Dat wil zeggen dat er rekening is gehouden met wat nu de praktijk is. Als, in de tijd, de veiligheidsprestaties beter worden, kunnen de invullingen verscherpt worden, d.w.z. dat een bedrijf beter moet scoren om een bepaalde score te krijgen. Dit is onderdeel van het groeipad.

Bijvoorbeeld: op dit moment is het niet gangbaar om op een structurele wijze steekproeven uit te voeren op het rijgedrag van de chauffeur. Daarom wordt al een score 3 gegeven als dit op incidentele basis gebeurt.

Bij kwantitatieve indicatoren (' % chauffeurs dat aangeeft dat...' of 'gemiddeld aantal overtredingen per chauffeur ...') worden de normen automatisch strenger als de gemiddelde veiligheidsprestatie toeneemt, doordat de benchmark in de loop der tijd verschuift.

4.4.2 De Schaalscores

Door onderlinge vergelijking van de scores en bijbehorende argumentatie van 4 onderzoekers, is het mogelijk geweest om per indicator schaalscores te definiëren. Hiermee wordt onderlinge vergelijkbaarheid van de bedrijven mogelijk gemaakt. Voor de VPI's

Voertuig

1. VPI 1.1 Voertuig eisen

PI 1.1.1 Het bedrijf doet er alles aan opdat de veiligheidsbevorderende middelen waarmee de voertuigen zijn uitgerust altijd goed werken

Normering:

1.	Het bedrijf laat geen extra controles uitvoeren of kan niet aantonen dat er sprake is van extra controles (naast de APK) en heeft ook geen checklist voor controle;
2.	Het bedrijf heeft wel een checklist, maar laat geen extra controles uitvoeren;
3.	Het bedrijf laat extra controles uitvoeren, maar hierbij wordt geen controleerbare checklist gehanteerd;
4.	Het bedrijf laat extra controles uitvoeren, waarbij een beperkte checklist wordt gebruikt (alleen de hoofdpunten)
5.	Het bedrijf laat jaarlijks (meerdere) controles uitvoeren en hanteert hierbij een uitgebreide checklist, waarop alle veiligheidsbevorderende middelen worden gecontroleerd.

Toelichting: extra controles hoeven niet persé externe controles te zijn. Hiermee wordt bedoeld: controles uitgevoerd door een bevoegde instantie. Een vraagpunt is nog of het aantal controles een rol dient te spelen. De huidige ervaring is dat 2 extra controles (naast de APK) het maximum is. Differentiatie in waardering gerelateerd aan aantal controles is echter moeilijk.

2. VPI 1.2 Zichtcontrole

PI 1.2.1 De chauffeurs voeren altijd een zichtcontrole uit voor het wegrijden

Normering:

1.	Zichtcontrole is niet vermeld in handboek chauffeur, chauffeurs weten het niet en voeren geen zichtcontrole uit
2.	Zichtcontrole wel vermeld in handboek chauffeur, chauffeurs weten het niet (inhoud handboek chauffeur niet bekend), en doen het ook niet
3.	Zichtcontrole wel vermeld in handboek chauffeur, chauffeurs weten het, maar doen het niet
4.	Zichtcontrole wel vermeld in handboek chauffeur, chauffeurs weten het, maar doen slechts incidenteel (norm: 1 x in de week)
5.	Zichtcontrole is vermeld in handboek chauffeur, chauffeur weten het en voeren ook daadwerkelijk voor elke rit zichtcontrole uit.

3. VPI 1.3 Instructie laden & lossen

PI 1.3.1 Chauffeurs worden geïnstrueerd over laden en lossen.

Normering:

1.	Er zijn geen instructies, de chauffeur kent ze niet en kan er ook niet naar handelen
2.	Er zijn instructies, maar de chauffeur kent ze niet en kan er niet naar handelen
3.	Er zijn instructies, de chauffeur kent ze, maar handelt er niet naar
4.	Er zijn instructies, de chauffeur kent ze, maar handelt er niet altijd naar
5.	Er zijn instructies, de chauffeur kent ze en handelt er altijd naar

Toelichting: Voorbeeld: 'bij het manoeuvreren dient de rijder altijd uit te stappen'. Deze instructie is bekend, maar er wordt niet altijd naar gehandeld. Alleen indien de situatie erg complex is (kleine ruimte, veel obstakels) gebeurt dit. Score: 4

Categorie Chauffeurs

4. VPI 2.1 Scholing en communicatie

PI 2.1.1 Chauffeurs worden (bij)geschoold in veiligheid

PI 2.1.2 Er is communicatie van chauffeur met het transportbedrijf over het niet halen van de deadline

Normering:

1.	Chauffeurs krijgen geen (bovenwettelijke) bijscholing op het gebied van veiligheid. Verder geeft een aanzienlijk deel van de chauffeurs (meer dan het gemiddelde in het betreffende segment) aan dat deadlines voor het bedrijf belangrijker zijn dan veiligheid en dat zij niet worden geïnstrueerd om bij vertragingen veilig te blijven rijden.
2.	Chauffeurs krijgen geen (bovenwettelijke) bijscholing op het gebied van veiligheid. Een beperkt deel van de chauffeurs (rond het gemiddelde in het betreffende segment) geeft aan dat deadlines voor het bedrijf belangrijker zijn dan veiligheid en dat zij niet worden geïnstrueerd om bij vertragingen veilig te blijven rijden.
3.	Chauffeurs krijgen in beperkte mate (bovenwettelijke) bijscholing op het gebied van veiligheid. De daaraan bestede tijd en bedragen, alsmede het percentage chauffeurs dat jaarlijks bijscholing ontvangt liggen rond het gemiddelde in het betreffende segment. Een beperkt deel van de chauffeurs (rond het gemiddelde in het betreffende segment) geeft aan dat deadlines voor het bedrijf belangrijker zijn dan veiligheid en dat zij niet worden geïnstrueerd om bij vertragingen veilig te blijven rijden.

4.	<p>Het bedrijf scoort beduidend beter dan het gemiddelde van de branche op</p> <ul style="list-style-type: none"> • bijscholing: de bestede tijd en bedragen, alsmede het percentage chauffeurs dat jaarlijks bijscholing ontvangt, ligt beduidend hoger, of • communicatie met chauffeurs over het niet halen van deadlines: het percentage chauffeurs dat aangeeft dat deadlines voor het bedrijf belangrijker zijn dan veiligheid ligt ruim beneden het gemiddelde van de branche en het percentage chauffeurs dat aangeeft dat zij worden geïnstrueerd om bij vertragingen veilig te blijven rijden ligt ruim boven het gemiddelde. <p>Bovendien scoort het bedrijf op beide indicatoren tenminste zo goed als het gemiddelde.</p>
5.	<p>Het bedrijf scoort beduidend beter dan het gemiddelde van de branche op beide indicatoren. Het percentage chauffeurs dat aangeeft dat deadlines voor het bedrijf belangrijker zijn dan veiligheid is 0.</p>

5. VPI 2.2 Geconstateerde overtredingen chauffeurs

PI 2.2.1 Aantal verkeersovertredingen van chauffeurs

PI 2.2.2 Aantal overtredingen van richtlijnen

Normering:

1.	<p>Het aantal verkeersovertredingen noch het aantal overtredingen van richtlijnen wordt bijgehouden,</p> <p>of</p> <p>Het aantal verkeersovertredingen wordt niet bijgehouden of het daarmee gepaard gaande boetebedrag ligt ver boven het gemiddelde in het betreffende segment. Het aantal overtredingen van richtlijnen wordt of niet bijgehouden (er wordt niet gecontroleerd) of ligt ver boven het gemiddelde in het betreffende segment.</p>
2.	<p>Het aantal verkeersovertredingen en het daarmee gepaard gaande boetebedrag ligt duidelijk boven het gemiddelde in het betreffende segment. Het aantal overtredingen van richtlijnen wordt of niet bijgehouden (er wordt niet gecontroleerd) of ligt boven het gemiddelde in het betreffende segment.</p>
3.	<p>Het aantal verkeersovertredingen en het daarmee gepaard gaande boetebedrag ligt rond het gemiddelde in het betreffende segment. Het aantal overtredingen van richtlijnen wordt of niet bijgehouden (er wordt niet gecontroleerd) of ligt rond het gemiddelde in het betreffende segment.</p>
4.	<p>Het aantal verkeersovertredingen en het daarmee gepaard gaande boetebedrag ligt duidelijk onder het gemiddelde in het betreffende segment. Het aantal overtredingen van richtlijnen wordt of niet bijgehouden (er wordt niet gecontroleerd) of ligt rond het gemiddelde in het betreffende segment.</p>
5.	<p>Het aantal verkeersovertredingen en het daarmee gepaard gaande boetebedrag ligt duidelijk onder het gemiddelde in het betreffende segment. Het aantal overtredingen van richtlijnen wordt bijgehouden en ligt onder het gemiddelde in het betreffende segment.</p>

6. VPI 2.3 Betrokkenheid bij verkeersongevallen

PI 2.3.1 Het bedrijf registreert verkeersongevallen, zoekt naar oorzaken en stuurt hierop

Normering:

1. Het aantal verkeersongevallen noch het aantal schades wordt bijgehouden, <u>of</u> het aantal voertuigschades ligt ruim boven het gemiddelde in het betreffende segment. Het aantal ongevallen in het verkeer wordt niet apart bijgehouden (de focus is op schades), of ligt ook ruim boven het gemiddelde in het betreffende segment.
2. Het aantal voertuigschades ligt duidelijk boven het gemiddelde in het betreffende segment. Het aantal ongevallen in het verkeer wordt niet apart bijgehouden (de focus is op schades), of ligt ook duidelijk boven het gemiddelde in het betreffende segment.
3. Het aantal schades ligt rond het gemiddelde in het betreffende segment. Het aantal ongevallen wordt bijgehouden, en ligt rond het gemiddelde in het betreffende segment.
4. De aantallen schades en ongevallen (beide expliciet bijgehouden) liggen onder het gemiddelde in het betreffende segment.
5. De aantallen schades en ongevallen (beide expliciet bijgehouden) liggen ruim onder het gemiddelde in het betreffende segment.

7. VPI 2.4 Monitoring rijgedrag**PI 2.4.1 GROEI INDICATOR:**

Het bedrijf monitort het rijgedrag van de chauffeurs en koppelt dit terug aan hen

Normering:

1. Het bedrijf controleert niet steekproefsgewijs het rijgedrag van zijn chauffeurs (d.w.z. het aantal steekproeven = 0).
2. Het bedrijf reageert alleen op signalen van extern om te bekijken hoe het rijgedrag van zijn chauffeurs is.
3. Het bedrijf doet geen steekproeven. Wel wordt, als het bedrijf het vermoeden heeft dat een chauffeur niet zuinig/veilig rijdt, meegereden of gekeken naar de output van de blackbox. Als daaruit blijkt dat de betreffende chauffeur geregeld de maximum snelheid overschrijdt, en/of een bovengemiddeld brandstof gebruikt heeft, wordt dit aan de betreffende chauffeur teruggekoppeld.
4. Het bedrijf neemt sporadisch steekproeven om het rijgedrag van zijn chauffeurs te controleren maar koppelt alleen informatie terug als blijkt dat de een chauffeur geregeld de maximum snelheid overschrijdt, en/of een bovengemiddeld brandstof gebruikt heeft.
5. Het bedrijf controleert op een structurele basis steekproefsgewijs het rijgedrag van zijn chauffeurs en koppelt de resultaten (goed en slecht) terug aan de chauffeurs.

Categorie Organisatie**8. VPI 3.1 Betrokkenheid management - interne organisatie**

PI 3.1.1 Management heeft voorbeeldfunctie

PI 3.1.2 Management is expliciet verantwoordelijk voor veiligheid

PI 3.1.3 Aanwezigheid veiligheidsfunctionaris

PI 3.1.4. GROEI INDICATOR:

Veiligheid krijgt expliciet aandacht bij aannamebeleid chauffeurs

PI 3.1.5 Veiligheid krijgt expliciet aandacht bij de selectie van onderaannemers (charters)

Normering:

1.	Zowel chauffeurs als planners geven aan dat management geen consequent voorbeeld is voor veiligheid op de werkvloer. Er is geen schadepreventiebeleid. Er is geen manager aanwezig die expliciet verantwoordelijk is voor veiligheid. Er is ook geen veiligheidsfunctionaris. Bij de aanname van nieuwe chauffeurs en bij de selectie van charters wordt nauwelijks aandacht besteed aan veiligheid.
2.	Management zegt dat er aandacht voor veiligheid is maar de enige sturing die plaatsvindt is op de schadecijfers van de verzekeraar en ev. boetes van de overheid.
3.	Management heeft een actieve rol in het communiceren en informeren over veiligheid en is daarmee een goed voorbeeld voor veiligheid. Deze voorbeeldrol beperkt zich echter tot een mondelinge houding en wordt niet ondersteund met daadwerkelijk voorbeeldgedrag. Schades worden bijgehouden, maar er wordt niet op gestuurd. In de grotere bedrijven: In het management is iemand eindverantwoordelijk voor veiligheid. Ook is er een veiligheidsfunctionaris die een gedeelte van zijn tijd besteed aan veiligheid. Bij de aanname van nieuwe chauffeurs en bij de selectie van charters wordt beperkt aandacht besteed aan veiligheid.
4.	Management heeft een actieve rol in het communiceren en informeren over veiligheid en is daarmee een goed voorbeeld voor veiligheid. Deze voorbeeldrol wordt ondersteund door voorbeeldgedrag. Schades worden bijgehouden, en er wordt op gestuurd. In de grotere bedrijven: In het management is iemand eindverantwoordelijk voor veiligheid. Er is een coördinerende veiligheidsfunctionaris die (een gedeelte van zijn tijd) besteed aan veiligheid. Bij de aanname van nieuwe chauffeurs en bij de selectie van charters wordt aandacht besteed aan veiligheid.
5.	Chauffeurs en planners geven aan dat het management een voorbeeld is in woord en daad en daarin ook geloofwaardig. Er is een actief schadepreventiebeleid dat consequent wordt uitgevoerd en waarop wordt gestuurd. Het management is eindverantwoordelijk voor de veiligheid van het bedrijf en communiceert hierover intern naar de chauffeurs en extern naar klanten. In de grote bedrijven: er is een fulltime veiligheidsfunctionaris. Ook bij de aanname van nieuwe chauffeurs en bij de selectie van charters wordt aandacht besteed aan veiligheid.

9 VPI 3.2 Inzicht in veiligheid

PI 3.2.1 Management heeft inzicht in veiligheidsprestaties

PI 3.2.2 GROEI INDICATOR:
Management heeft inzicht in risico's

Normering:

1.	Er is geen systeem voor de registratie van schades, ongevallen en verkeersovertredingen. Het management is slecht op de hoogte van kosten en gevolgen van schades. Het is daarom moeilijk om doeltreffende verbeteracties voor te stellen. Ook inzicht in risico's is beperkt, er is geen RI&E en plan van aanpak. Er wordt niet gestuurd op risicobeheersing
2.	Het bedrijf voldoet alleen aan de wettelijke verplichting om een RI&E te hebben en/of registreert alleen de schades en boetes.
3.	Er is een actueel systeem van registratie van schades, ongevallen en overtredingen, op basis waarvan soms verbeteracties worden voorgesteld. Werkelijk inzicht in kosten en gevolgen van schades en ongevallen is echter beperkt. Er wordt iets gedaan aan risicobeheersing. Er is een RI&E.
4.	Het actueel bijgehouden systeem van registratie van schades, ongevallen en overtredingen levert het management stuurinformatie waarop trends worden gesignaleerd en verbetermaatregelen worden doorgevoerd. Kosten zijn bekend maar deze worden niet vertaald in investeringsplannen. Risico's staan in de RI&E en deze wordt actueel gehouden.
5.	Er is een actueel systeem van schades, ongevallen en overtredingen, op basis waarvan structureel verbeteracties worden voorgesteld. Werkelijk inzicht in kosten en gevolgen van schades en ongevallen is aanwezig en wordt gebruikt voor investeringsplannen. Er wordt nagedacht over de baten van goede veiligheidsprestaties. Ook stuurt het bedrijf nadrukkelijk op het beheersen van de risico's behorend bij het transportproces. De RI&E en het plan van aanpak zijn actueel en beperken zich niet tot garage-, loods-, en kantoorwerkzaamheden, maar kijken ook naar het wegtransport. Inzichten uit beide systemen worden gebruikt voor feedback en beoordeling van alle medewerkers.

10. VPI 3.3 Procedures

PI 3.3.1 Veiligheidsregels en hun gebruik worden uitgelegd

PI 3.3.2 Procedures m.b.t. voorbereiding op en nazorg van calamiteiten zijn aanwezig en bekend

PI 3.3.3 GROEI INDICATOR:
Klachtenmanagement wordt uitgevoerd

Normering:

1.	Regels en procedures mbt veiligheid zijn er niet. Er zijn geen procedures vastgelegd rondom voorlichting en nazorg van calamiteiten. Er is geen klachtenprocedure.
2.	Er zijn regels hoe bv. zich te gedragen bij klanten en in het verkeer. Deze staan in het chauffeurshandboek en worden verder niet besproken. Er zijn geen of weinig procedures vastgelegd rondom voorlichting en nazorg van calamiteiten. Er is geen klachtenprocedure.
3.	Regels en procedures mbt veiligheid zijn vastgelegd. Er wordt in beperkte mate tijd besteed aan het uitleggen van regels aan medewerkers. Er is een procedure opgesteld voor het handelen bij calamiteiten. Ook is er een klachtenprocedure.
4.	Regels en procedures mbt veiligheid zijn vastgelegd. Management besteed tijd aan het uitleggen van regels aan medewerkers. Er is een procedure opgesteld voor het handelen bij calamiteiten. Ook is er een klachtenprocedure die het bedrijf bekend maakt aan alle medewerkers en aan klanten. Deelname aan brancheprogramma's over reacties van medeweggebruikers.

- | |
|---|
| 5. Bedrijfsregels en procedures mbt veiligheid zijn vastgelegd en actueel. Er wordt veel tijd besteed aan het opstellen samen met de medewerkers en bekend maken van deze regels aan alle medewerkers, zowel mondeling als schriftelijk. Iedereen is bekend met wat hij moet doen in geval van een calamiteit. Er is een goede voorbereiding met duidelijke afspraken die jaarlijks worden doorgenomen of geoefend. Er is tevens aandacht voor nazorg. Er is wordt zorgvuldig omgegaan met klachten van klanten, medeweggebruikers en andere derden, op basis waarvan verbeteracties worden voorgesteld en doorgevoerd. |
|---|

11. VPI 3.4 Communicatie

PI 3.4.1 Communicatie over veiligheid vindt plaats naar chauffeurs (top-down)

PI 3.4.2 GROEI INDICATOR:

Communicatie over veiligheid vindt plaats vanuit chauffeurs (bottom-up)

PI 3.4.3 Er wordt gecommuniceerd met verlader over het niet halen van deadline

Normering:

1. Het belang van (verkeers)veiligheid is niet alom aanwezig. Tussen de verschillende afdelingen en de chauffeurs wordt nauwelijks over veiligheid gesproken (zowel top-down als bottom-up). Er wordt vooral gestuurd op het halen van deadlines / nakomen van afspraken met klanten.
2. Het belang van (verkeers)veiligheid is niet alom aanwezig maar wel bekend. Alleen tussen de chauffeurs wordt onderling over veiligheid gesproken. Er wordt vooral gestuurd op het halen van deadlines / nakomen van afspraken met klanten.
3. (Verkeers)veiligheid is belangrijk en er wordt in beperkte mate over gesproken door en tussen de verschillende afdelingen en de chauffeurs. Het halen van deadlines is erg belangrijk en daar wordt primair op gestuurd. Verkeersveiligheid is met name de verantwoordelijkheid van de chauffeur.
4. (Verkeers)veiligheid is belangrijk en er wordt over gesproken door en tussen de verschillende afdelingen en de chauffeurs. Er wordt van chauffeurs verwacht dat zij geconstateerde onveilige situaties doorgeven aan planning of het management. Het halen van deadlines is belangrijk maar mag niet ten koste gaan van de veiligheid. Verkeersveiligheid is met name de verantwoordelijkheid van de chauffeur en de aansturing houdt daar rekening mee.
5. (Verkeers)veiligheid is volledig opgenomen in het bedrijfsproces. Dat betekent dat alle partijen onderling en met elkaar over veiligheid communiceren. Chauffeurs kunnen zonder meer terecht bij planners en management voor veiligheidsvraagstukken. Als deadlines dreigen in gevaar te komen wordt er tijdig contact opgenomen met de klant, voor nieuwe afspraken. Bij het aangaan van een nieuw contract maakt het bedrijf afspraken over veilig transport en de ev. gevolgen daarvan voor de klant.

12. VPI 3.5 Overtredingen WGW en Wegenverkeerswet

PI 3.5.1 Omgaan met overtredingen.

Normering:

1. Overtredingen mbt rij-rusttijden, aslastoverschrijdingen en totaalgewichtoverschrijdingen worden niet bijgehouden en er vindt geen analyse plaats. In principe moet de chauffeur hier op letten.
2. Overtredingen mbt rij-rusttijden, aslastoverschrijdingen en totaalgewichtoverschrijdingen worden bijgehouden maar er vindt geen analyse plaats. In principe moet de chauffeur hier op letten.
3. Overtredingen mbt rij-rusttijden, aslastoverschrijdingen en totaalgewichtoverschrijdingen worden bijgehouden, en er vindt analyse plaats. Het is met name de verantwoordelijkheid van de chauffeur om hier op te letten.

- | |
|---|
| 4. Overtredingen mbt rij-rusttijden, aslastoverschrijdingen en totaalgewichtoverschrijdingen worden bijgehouden en gemonitord. Er vindt analyse plaats en het bedrijf koppelt dit terug aan de chauffeurs. Het is hiermee ook de verantwoordelijk van het management om de chauffeur hier op te laten letten. |
| 5. Het bedrijf begaat dergelijke overtredingen niet. In de voorbereidende fase wordt er al rekening gehouden met deze zaken. Niet alleen chauffeur wordt niet als de probleemhouder gezien, maar de hele organisatie, dus ook de planner en het management. Hiervoor doet het bedrijf hetzelfde als in 4. |

5 Resultaten bedrijven

5.1 Scores van de bedrijven

In onderstaande tabel zijn de scores per bedrijf weergegeven. Een voorbeeld van hoe de scores tot stand zijn gekomen, is te zien in de exelsheets in bijlage 3. In deze bijlage is te zien dat de bedrijven per indicator via meerdere meeteenheden is gescoord (kwantitatief of kwalitatief).

De scores op de verschillende meeteenheden gezamenlijk geven een score per indicator en de indicatoren gezamenlijk geven een score per VPI. Alleen de VPI's 5 en 12 zijn puur kwantitatief. Met behulp van de schaalscores uit hoofdstuk 3 kunnen de scores op de VPI's gescoord worden op een 5-punts schaal. De resultaten van de scores van de verschillende bedrijven op de VPI's in een 5-puntsschaal, zijn te zien in onderstaande tabel te zien.

Bedrijven/Veiligheidsprestatie Indicatoren	A	B	C	D	E	F	ER G	ER H
Voertuig								
1. VPI Voertuig-eisen - Het bedrijf doet er alles aan opdat de veiligheidsbevorderende middelen waarmee de voertuigen zijn uitgerust altijd goed werken	5	3	4	4	4	4	2	2
2. VPI Zichtcontrole - De chauffeurs voeren altijd een zichtcontrole uit voor het wegrijden.	3	5	5	5	4	4	3	3
3. VPI Instructie - Chauffeurs worden geïnstrueerd over laden en lossen	4	5	5	4	3	2	4	4
Chauffeurs								
4. VPI Scholing en communicatie - Chauffeurs worden (bij)geschoold in veiligheid - Communicatie van chauffeur met het transportbedrijf over het niet halen van de deadline.	4	4	3	4	3	3	1	2
5. VPI Geconstateerde overtredingen - Verkeersovertredingen (snelheidsovertreding, door rood licht rijden, andere verkeersovertredingen. - Overtredingen van richtlijnen (laden/lossen, Arboret en beleidsregels, interne bedrijfsregels m.b.t. belading).	4?	1?	5?	3?	4?	4?	3?	2?
6. VPI Betrokkenheid bij verkeersongevallen - Het bedrijf registreert verkeersongevallen, zoekt naar oorzaken en stuurt hierop.	3?	3?	4?	3?	5?	4?	4?	3?

7. VPI Monitoring rijgedrag - Het bedrijf monitort het rijgedrag van de chauffeurs en koppelt dit terug.	4	1	2	3	2	2		1
Organisatie								
8. VPI Betrokkenheid management (interne organisatie) - Management heeft voorbeeldfunctie - Management is expliciet verantwoordelijk voor veiligheid - Aanwezigheid veiligheidsfunctionaris - Veiligheid krijgt expliciet aandacht bij aanname-beleid chauffeurs - Veiligheid krijgt expliciet aandacht bij de selectie van onderaannemers (charters)	4	4	4	4	3	3		
9. VPI Inzicht in Veiligheid - Management heeft inzicht in veiligheidsprestaties - Management heeft inzicht in risico's	3	3	4	3	2	3	1	1
10. VPI Procedures - Veiligheidsregels en hun gebruik worden uitgelegd - Procedures m.b.t. voorbereiding op en nazorg van calamiteiten zijn aanwezig en bekend - Klachtenmanagement wordt uitgevoerd	3	3	4	3	2	3	2	2
11. VPI Communicatie - Communiqueert over veiligheid vindt plaats naar chauffeurs (top-down) - Communicatie over veiligheid vindt plaats vanuit chauffeurs (bottom-up) - Er wordt gecommuniceerd met de verlader over het niet halen van deadline.	4	4	4	3	2	3		
12. Overtredingen WGW - Overtredingen (rij-, en rusttijden, aslastoverschrijvingen, totaalgewichtoverschrijdingen.)	5	1	4	1	1	2	2	4

5.2 De bedrijven vergeleken

Bovenstaand overzicht en bijlage 6 laat zien dat de bedrijven verschillend scoren op de VPI's en daarmee onderscheidbaar zijn. Er is daarmee echter nog niet gezegd wanneer een bedrijf 'een goede veiligheidscultuur heeft' en wanneer niet.

De scores per bedrijf

Een eerste analyse laat zien dat sommige bedrijven structureel hoger lijken te scoren dan andere. Ook geeft het overzicht informatie over de sterktes en zwaktes in de veiligheidsprestatie van een bedrijf.

De scores per indicator

De scores per indicator zijn redelijk homogeen. Alleen de scores van de bedrijven op indicator 12 liggen opvallend ver uit elkaar. Het kan zijn dat bedrijven op deze indica-

tor zich daadwerkelijk heel anders gedragen (óf ze doen niets doen óf heel veel). Het kan ook zijn dat de nu geldende normering niet genoeg genuanceerd is om de verschillen tussen de bedrijven weer te geven.

Naast de scores van de bedrijven op de VPI's is het wellicht interessant nader in te zoomen op de scores van de bedrijven op de kwantitative meeteenheden. Dit staat beschreven in bijlage 4. Er is veel informatie ontbrekend maar de informatie die gevonden is laat zien dat er zeker vergelijkingen te maken zijn tussen de bedrijven onderling. Ook de gemiddelde scores die per indicator kan worden verkregen is een belangrijke vaststelling die nauwkeuriger wordt naarmate meer bedrijven de indicator hebben ingevuld. Op die manier kan de afwijking van het gemiddelde per bedrijf worden berekend. Naarmate er meer bedrijven zichzelf op deze VPI lijst hebben gescoord, kan het gemiddelde steeds nauwkeuriger worden bepaald en verbetert de kwaliteit van de normering en kunnen bedrijven beter worden onderscheiden.

Op basis van deze set informatie zou men kunnen zeggen dat bedrijf E beduidend slechter scoort (heeft vaak niet eens gegevens voorhanden) en dat met name A en B goed scoren. De bedrijven C en D scoren middelmatig.

Tenslotte is geconstateerd dat op basis van twee scores nog geen eigen scoringsstelsel voor de Eigen Rijder kon worden ontwikkeld.

6 Conclusies

De volgende conclusies kunnen worden getrokken.

6.1 Conclusies t.a.v. de totale set van veiligheidsprestatie-indicatoren

Aan de totale set van indicatoren is aan het begin van dit traject een tweetal belangrijk eisen gesteld:

1. Er moeten voor de sector herkenbare onderwerpen inzitten;
2. Het moeten elementen van het veiligheidscultuur concept bevatten, dat wil zeggen: er moet sprake zijn van een veiligheidsfilosofie die door het management wordt uitgedragen, de organisatie moet willen leren van fouten en moet streven naar continue verbetering van prestaties.

De herkenbaarheid is in de analyse meegenomen als een eis waar alle indicatoren aan moesten voldoen, tenzij er een zeer duidelijke relatie met veiligheidscultuur in de indicator aanwezig was die niet in andere indicatoren terug te vinden was. De relatie met veiligheidscultuur is vertaald in indicatoren als:

- management commitment;
- zicht op risico's;
- veiligheid is bespreekbaar;
- veiligheid krijgt prioriteit, ook als 'business' in het spel is (bij vertragingen);
- weten hoe goed het bedrijf presteert;
- leren van ongevallen en schades.

Er zitten voldoende indicatoren in die elementen van verschillen in veiligheidscultuur in zich hebben, zowel:

- reactief – schades;
- preventief – overtredingen;
- pro-actief - risico's.

Het blijkt dat bedrijven voornamelijk reactief en in sommige gevallen preventief acteren. De maat voor risico's vinden zij nog zeer moeilijk. Er lijkt een soort classificatie mogelijk van de bedrijven op basis van hoe zij met schades en risico's omgaan:

1. registratie;
2. registratie en analyse;
3. registratie en analyse en terugkoppeling (leren).

Indien dit een bruikbare indeling is en wordt bevonden, kunnen de indicatoren hierop nog verder worden aangescherpt.

Combineren we de 'harde'-indicatoren met de manier waarmee de bedrijven ermee omgaan dan ontstaat het volgende beeld. Dit laat zien waar de mogelijkheid zit voor bedrijven om meer aandacht aan te besteden.

Tabel 5.1 Algemene beeld van transportbedrijven tav registratie van schades, ongevallen en risico's

	Registratie	Registratie & analyse	Registratie, analyse & terugkoppeling
Risico	Soms	Nauwelijks	–
Overtredingen / boetes	Soms	Nauwelijks	Nauwelijks
Schades	JA	JA	Soms
Ongevallen	JA	JA	JA

Al met al kan geconcludeerd worden dat met name de reactieve veiligheidscultuurindicatoren herkenbaar zijn voor de transportbedrijven.

6.2 Conclusies t.a.v. de toepasbaarheid

De nieuwe, getoetste set van VPI's is in de praktijk voldoende praktisch gebleken. De lijst blijkt voldoende elementen van veiligheidscultuur in zich te hebben om bedrijven hierop te beoordelen. Ze zijn kwalitatief vast te stellen en/of kwantitatief meetbaar.

Het lijkt erop dat transportbedrijven zelf onvoldoende kennis hebben over simpele aanpakken of verbetermogelijkheden (bijvoorbeeld schadeoverzichten ophangen in de kantine). De indicatoren zijn redelijk praktisch en kunnen transportbedrijven op weg helpen om dergelijke ideeën op te doen, of uit te voeren.

De pilots hebben laten zien dat wettelijke maatregelen die gekoppeld zijn aan schades en schadebeperking (aslastoverschrijding) een duidelijke stimulans zijn om extra aandacht aan dat onderwerp en die indicator te besteden. De 'lussen' in de weg leiden tot verscherpt toezicht op het laden op die dag.

Het kan een uitdaging zijn om de koppeling met de wettelijk verankerde RI&E's zwaarder in de VPI-lijst in te bedden. Wanneer wettelijke verankering inderdaad een stimulans blijkt te zijn voor bedrijven, dan is hier nog veel te winnen. Verkeersveiligheidsrisico's worden nu nog niet in de RI&E's opgenomen, terwijl dit praktisch gezien maar een kleine stap voor een bedrijven is.

Het koppelen van VPI's aan incentives lijkt een interessante optie voor de bedrijven. Bij sommige bedrijven werd het koppelen van de indicatoren aan eventuele voordelen (incentives) als een interessante ontwikkeling gezien, maar bovenal vonden de meeste bedrijven dat veiligheid een top prioriteit an sich was. Dit is logisch gezien de bedrijven vrijwillig aan de pilot hebben meegedaan. Het verkrijgen van inzicht in hun veiligheidsprestatie leek een belangrijke impuls om mee te doen. Het is dus zeer waarschijnlijk dat andere bedrijven wellicht minder behoefte hebben hun eigen veiligheidsprestatie te verbeteren.

6.3 Conclusies t.a.v. de meetsystematiek

Het is mogelijk gebleken om de score van de bedrijven te normeren en zo de bedrijven onderling te vergelijken. De voorgestelde normering in hoofdstuk 4 op een vijfpuntschaal is gebaseerd op de huidige stand van zaken in de praktijk. Immers hoe beter de sector zal presteren hoe hoger de gemiddelde score (de '3'- waarde) zal liggen. Zoals beschreven bij de resultaten in hoofdstuk 3: 'Als, in de tijd, de veiligheidsprestaties beter worden, kunnen de invullingen verscherpt worden, d.w.z. dat een bedrijf beter moet scoren om een bepaalde score te krijgen'. Dit is onderdeel van het groeipad.

De bedrijven in deze pilot, die onderling verschillen in grootte en type, konden allen herkend worden in het scoringssysteem te ontwerpen op een vijfpuntsschaal. Alleen voor de eigen rijder zou de scoringssystematiek nog aangepast kunnen worden.

6.3.1 Differentiatie per deelmarkt?

Per deelmarkt/segment bestaat de mogelijkheid om de normering verder te specificeren. Vooralsnog lijkt dit nog niet nodig te zijn om onderscheid tussen bedrijven te kunnen maken.

In de notitie 'Opzet pilot VPI's' (28 maart 2003) is gedacht aan een soort kernmodule waar alle bedrijven aan moeten voldoen en uitbreidende modules met bepaalde inhoud die gelden voor de grotere bedrijven en andere type vervoerders. Op basis van de grootte van het bedrijf en hoe vergevorderd zij met veiligheidsbeleid zijn, kunnen VPI's of PI's worden geselecteerd die zij kunnen gebruiken. Dit kan er als volgt uitzien, zie figuur 5.1.

VEILIGHEIDSPRESTATIE-INDICATOREN		
Basismodule • Definitieve lijst	Uitgebreide module • Definitieve lijst & • Kwantitatieve PI's	Volledig pakket • Volledige VPI-lijst • Incl. alle groei indicatoren
Geschikt voor: • Eigen rijders; • Klein bedrijf.	Geschikt voor: • MKB; • eigen vervoerders; • VAS.	Geschikt voor: • MKB; • Groot bedrijf; • Gevaarlijke stoffen transporteurs.

Figuur 5.1: Mogelijke modulaire opbouw van veiligheidsprestaties

De pilot heeft laten zien dat segmentatie naar branche waarin het bedrijf werkzaam is niet noodzakelijk is. Wel behoort tot de mogelijkheden om de groei-indicatoren te gebruiken voor de meer uitgebreide set van veiligheidsprestatie indicatoren.

Bovendien geldt: hoe meer bedrijven er binnen een bepaald segment op de indicatoren gescoord zijn, hoe nauwkeuriger de gemiddelde score van het segment bepaald kan worden. In dat geval is het mogelijk om de normering van de schaalscores te specificeren per segment.

6.3.2 Toepasbaarheid van de huidige set van VPI's binnen diverse opties van meet-systematieken

Wat betreft de meetsystematiek zijn de volgende opties mogelijk:

1. Zelf evaluatie door de bedrijven;
2. Zelf evaluatie door de bedrijven met een externe analyse of verwerking van de data om tot scores te komen of met een externe audit;
3. Keurmerk waarbij een brancheorganisatie of andere instantie het keurmerk verstrekt afhankelijk van de score op de VPI's;
4. Certificaat waarbij een onafhankelijke derde partij komt auditen en beoordelen of het bedrijf wel voldoet aan de normen die zijn gesteld.

De voor en nadelen van de verschillende opties zijn in de volgende tabel weergegeven.

Tabel 5.2 Voor- en nadelen van verschillende meetsystematieken

Meetsysteem \ Criteria	1. Zelf-evaluatie	2. Externe analyse / audit	3. Keurmerk	4. Certificaat
Inspanning bedrijf	Hoog	Laag	Midden	Midden
Inspanning extern	Niet	Hoog	Midden	Red. hoog
Kwaliteit informatie	Sommige indicatoren erg subjectief	Betrouwbaar	Zeer betrouwbaar	Zeer betrouwbaar
Objectiviteit meting	Niet verifieerbaar	Hoog	Hoog	Hoog
Zelflerendheid	Groot	Matig	Groot	Matig
Onderlinge vergelijkbaarheid	Redelijk	Redelijk	Goed	Goed
Duur opzetten traject	Kort	Kort	Redelijk lang	Lang
Betrokkenheid verschillende partijen	Nauwelijks	Audit-/ adviesbureau's	Branche-organisaties	Alle betrokken partijen in College van Deskundigen
Te ontwikkelen tools ter ondersteuning	Bv. Voorlichtingsmateriaal en webbased applicatie als zelfhulpmiddel	webbased applicatie	Idem 2. + logo en communicatie-campagne	Idem 3. + formele beschrijving van systeem en aanmelding bij Raad voor Accreditatie

De meetsystematieken verschillen in de mate waarin het verkrijgen van de gegevens inspanning (intern of extern) vergt, de kwaliteit van de informatie, de objectiviteit, de zelflerendheid, de onderlinge vergelijkbaarheid, de duur, de betrokkenheid van verschillende partijen en de te ontwikkelen tools ter ondersteuning.

De huidige set van VPI's met bijbehorende schaalscores heeft het mogelijk gemaakt om de vergelijkbaarheid tussen bedrijven te verhogen, ook voor de optie 'zelfevaluatie'. Vanwege de lage registratie en dus lage kwantificeerbaarheid van de gegevens bij de bedrijven, scoort de optie zelfevaluatie nog steeds vrij laag op het criterium 'kwaliteit van de informatie'.

7 Aanbevelingen

7.1 Inbedding van de VPI's in de transportbranche.

Met de set van VPI's kan de veiligheidsprestatie van bedrijven inzichtelijk worden gemaakt. Het uiteindelijke doel van de VPI's is om de safety culture in de branche te verhogen. Daartoe zal de set van VPI's ingebed moeten worden in de branche, hetzij door 'verleiding', hetzij door de set op een of andere manier op te dragen aan de sector, hetzij door een combinatie van beide.

In hoofdstuk 5 is een overzicht gegeven van meetsystematieken die gebruikt kunnen worden voor de inbedding (implementatie) van de set van VPI's. Deze meetsystematieken zullen hieronder nader worden uitgewerkt in aanbevelingen.

7.1.1 *De VPI's als een tool voor zelfevaluatie*

Voor bedrijven met een redelijke behoefte tot zelfverbetering, zou optie 1 ('zelfevaluatie' met zelfhulpmiddelen als een webbased applicatie) op korte termijn veel kunnen opleveren. Tijdens het onderzoek is gebleken dat de indicatoren bedrijven bewust maakt van aspecten die met veiligheid te maken hebben waar ze eerder niet aan hadden gedacht (met name de minder directe veiligheidserelateerde factoren, zoals bijvoorbeeld veiligheid opnemen bij het selecteren van charters). Dit bewustzijn stimuleert bedrijven wellicht om deze aspecten ook daadwerkelijk op te pakken. Dit zou extra versterkt kunnen worden door vrijwillige gebruik van de lijst door bijvoorbeeld de verlader. De praktijk heeft laten zien dat eerste initiatieven in deze richting (waarbij de verlader aan transportbedrijven vraagt zichzelf te scoren op deze lijst) zich al lijken te ontwikkelen.

De huidige schaalscores maakt het mogelijk voor bedrijven om zichzelf met anderen te vergelijken. Echter de gegevens zijn niet 'hard' te maken, en de wijze van meting is niet te controleren. Wanneer de VPI's slechts als doel hebben het zelflerend vermogen van gemotiveerde bedrijven op het gebied van veiligheid te verhogen, is deze 'implementatie filosofie' zeer geschikt. Echter voor het koppelen van incentives aan de veiligheidsprestatie, lijkt deze filosofie te vrijblijvend.

7.1.2 *De VPI's als middel voor externe evaluatie met audit*

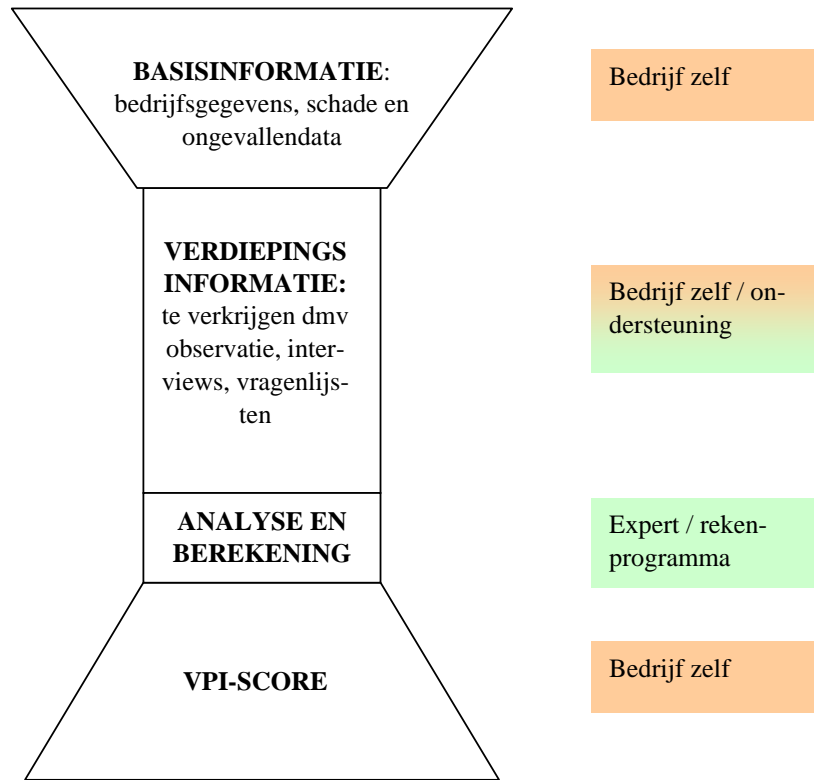
Voor een structurele uitwerking binnen de branche, wordt eerder optie 2 (externe analyse d.m.v. audits) aan te raden als implementatiefilosofie voor de VPI's. Optie 2 laat eveneens de verantwoordelijkheid bij de bedrijven zelf liggen. Dit is van belang voor de maatschappelijke acceptatie van de VPI's. Echter bij optie 2 wordt door de externe analyse de 'objectiviteit van de meting' en de 'kwaliteit van de informatie' verhoogd. Dit is met name belangrijk, wanneer aan de VPI's ook voorrechten (incentives) voor transportbedrijven gekoppeld zouden worden (zie het project Veiligheid en Bereikbaarheid). In dit geval is de objectiviteit van de meting en betrouwbaarheid van de gegevens in het hoogste belang. Met optie 2 externe analyse met audit, is dit haalbaar. Voordeel voor de bedrijven is dat de interne inspanning relatief laag is. Nadeel is dat er externe kosten aan verbonden zullen zijn.

7.1.3 *Een combinatie van optie 1 en 2, zelfevaluatie met externe analyse*

Om de externe inspanning te beperken, kan worden gekozen voor een tussenvorm van optie 1 en optie 2. In eerste instantie verzamelt het bedrijf zelf informatie, vervolgens wordt deze reeds gebundelde informatie door een externe partij gecheckt en geanaly-

seerd. Tenslotte scoort het bedrijf zichzelf met de door deze externe partij gegenereerde gegevens.

Het voordeel van deze scoringsmethode is dat het bedrijf en de externe auditor de inspanningen als het ware eerlijk verdelen. Dit scheelt tijd en inspanning voor het bedrijf t.a.v. optie 1 en voor de externe auditor t.o.v. optie 2. Tevens wordt het zelflerend vermogen geborgd (pluspunt uit optie 1) en wordt de objectiviteit van het meten en de kwaliteit van de gegevens (pluspunt uit optie 2) verhoogd. Onderstaand model geeft deze wijze van meting weer.



Figuur 1 Beoordelingsmethodiek vpi's transportsector

Van tevoren moet bepaald worden welke indicatoren behoren tot de basisinformatie en welke tot de verdiepingsinformatie.

De inspanning die deze scoringsproces vergt van het bedrijf en van de externe auditoren, kan zo veel mogelijk beperkt worden gehouden met behulp van een (product-specifieke) webbased applicatie.

7.2 Vervolgtraject VPI's in relatie tot huidige beleid ministerie V&W.

Op dit moment wordt door het ministerie bekeken of het mogelijk is een systeem van incentives te ontwikkelen, waarbij de wegbeheerders van de mogelijkheid gebruik kunnen maken om te differentiëren naar de kwaliteit (veiligheidsprestatie) van de vervoerders).

De zojuist geïntroduceerde derde optie, namelijk: een set van VPI's, ingebed in een gecombineerde meetsystematiek (zelfevaluatie en externe analyse) biedt:

- een stimulans voor bedrijven die uit zichzelf de veiligheidsprestatie willen verhogen;
- voldoende kwaliteit van de informatie om tussen bedrijven te differentiëren (en eventuele consequenties, i.e. incentives aan te koppelen);
- voldoende objectiviteit van de meetmethode om tussen bedrijven te differentiëren (en eventuele consequenties, i.e. incentives aan te koppelen);
- een lage inspanning voor het bedrijf en voor externen, bovendien ondersteund met een web-based applicatie;
- voor bedrijven: bewustwording en nieuwe inzichten voor bedrijven in de factoren die de veiligheid beïnvloeden.

Het gebruik van de VPI's kan wel laten zien of en hoe goed een transportbedrijf met veiligheid omgaat, maar biedt een transportbedrijf zelf nog weinig handvatten om maatregelen in te voeren. Voor inbedding in de branche en uitdragen van de boodschap dat met deze VPI's de veiligheidscultuur kan worden verbeterd wordt aanbevolen het volgende te ontwikkelen:

- een software-pakket / module (ev. aanvullend op bestaande pakketten);
- praktische folders
- checklijsten
- inhoudelijk uitgeschreven en van presentatiemateriaal voorziene voorlichtingspakketten
- een website met actuele informatie over veiligheid / safety culture / nieuwe initiatieven / voorbeeldcases.

Aan de branche-organisaties wordt aanbevolen om het voortouw nemen om de lopende initiatieven (de boven beschreven concrete producten) door te ontwikkelen ten einde de leden te ondersteunen safety culture in te voeren en zo hun informerende, stimulerende en belangenbehartigende rol binnen en voor de bedrijfstak vorm te geven. De brancheorganisaties zijn bij uitstek de partijen die de organisatie van een centrale regisseur binnen de branche op zich kunnen nemen en de software zouden kunnen (laten) ontwikkelen om de score van bedrijven op de VPI's te berekenen en terug te koppelen, en de gemiddelde score van de VPI's bij te houden.

De rijksoverheid als initiatiefnemer van safety culture en het ontwikkelen van de vpi's, wordt aanbevolen om, ondanks dat de verantwoordelijkheid voor de veiligheid op de weg uiteindelijk bij de transportbedrijven en in ultimo bij de chauffeur ligt, een duidelijke positie in de implementatie behouden. Dit kan door:

- het proces van bewustwording over veiligheid zich aan te trekken;
- de ontwikkelde instrumenten te gebruiken voor beleidseffectmeting of voor de handhavingsfunctie;
- het momentum binnen de branche om meer aan veiligheid te doen, toe te juichen en te blijven stimuleren door te helpen de ondersteunende middelen te realiseren;
- de versterking met de Arbowet te zoeken en te bekijken of in samenspraak met het Ministerie van SZW en BGZ Wegvervoer het mogelijk is om een module te ontwikkelen voor arbodiensten om meer gericht de verkeersveiligheidsproblematiek in de RI&E te verwerken. Hierbij kan worden gedacht aan het opzetten van een korte scenariostudie van meest voorkomende ongevallen die vertaald worden in praktische maatregelen die het bedrijf kan treffen om de oorzaken van deze ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen.

Tenslotte biedt de set van VPI's een concreet middel om te komen tot afspraken tussen de overheid en het bedrijfsleven in de vorm van een intentieverklaring of een convenant.

Bijlage 1: Draaiboek telefonisch intake gesprek

Draaiboek telefonisch intake gesprek (dag 0).

Er wordt gesproken met de functionaris binnen het bedrijf die via de brancheorganisaties dit onderzoek heeft toegezegd en/of de verantwoordelijk manager van het bedrijf(sonderdeel) waar het onderzoek plaats vindt.

Algemene achtergrond:

Doel van de pilot is testen en evalueren van de haalbaarheid van de veiligheidsprestatie-indicatoren als functionele indicatoren voor de (verkeers)veiligheid van transportbedrijven, en van de bruikbaarheid van het instrumentarium in de praktijk.

Wat levert het op voor het bedrijf?

Het bedrijf krijgt een terugkoppeling over hoe het bedrijf functioneert op veiligheidsgebied op basis van de score op de prestatie indicatoren.

Het bedrijf krijgt zicht op hoe het scoort op de indicatoren voor safety culture.

Inspanningen voor het bedrijf zijn:

- tijdsbesteding contactpersoon;
- rondgang door het bedrijf;
- beschikbaar stellen van personen voor interviews (verspreid over 2 interviewdagen);
- beschikbaar stellen van info/documenten;
- verspreiden korte vragenlijst.

Activiteiten dag 0:

De intake begint met een eerste kennismaking met de contactpersoon en het bedrijf. Het is van belang om gelijke verwachtingen te krijgen over het vervolgtraject.

Tijdens de intake worden een aantal algemene vragen m.b.t.:

- maken van vervolgafspraken (zie formulier telefonische intake);
- het verzamelen van basisdocumentatie (zie documentatielijst).

In dit gesprek dient tevens te worden vastgesteld of het bedrijf bereid is deel te nemen aan het onderzoek en er geen omstandigheden zijn gerezen die, na de eerste toezegging aan de brancheorganisaties, het onderzoek mogelijkwerwijs belemmeren (geen documentatie, geen bereidheid tot medewerking) gesteld.

Documenten op te vragen

Bij de telefonische intake vragen we of ze documenten hebben die zij van te voren willen opsturen. Het gaat hierbij om de volgende documenten:

- algemene informatie (jaarverslag);
- Specifieke informatie over veiligheid (ongevallenregistratie, RI&E).

Formulier telefonisch intake gesprek.**1. Algemeen**

1. Naam:
2. Functie van de gesprekspartner (manager, KAM-manager, P&O manager)?
3. Hoeveel vestigingen/locaties zijn er? (afbakening van onderzoek: 1. vestiging met management en 2. plek met uitvoerende planningsactiviteiten, waar chauffeurs komen)
4. Plaats in de organisatie (waarvoor ben je verantwoordelijk)?

B. Vervolgafspraken**dag 1:**

datum:

tijdstip:

interviews:

- contactpersoon
- eindverantwoordelijk manager of directievertegenwoordiger voor veiligheid
- planner (+ toetsen vragenlijst)
- chauffeur (+ toetsen vragenlijst)

documentenonderzoek

vragenlijst (planners en chauffeurs) uitzetten: lijsten geven aan contactpersoon

rondgang:

dag 2 (2 weken later)

datum:

tijdstip:

meerijden met chauffeur (ev. op aparte dag – liever niet):

- checken
- interview
- observatielijst
- checken van observaties door vragenstellen

interviews

- planner (facultatief)
- contactpersoon
- ev. anderen

documenten checken

Aanvullende vragen:

3. Heeft u documenten met algemene bedrijfsinformatie en over veiligheid die u nu al kunt opsturen?

4. Overige bijzonderheden:

Bijlage 2a: Interviewlijst chauffeur

Interviewlijst

Chauffeur	
<p>1. Bent u bekend met de instructie (handboek, richtlijn) dat u voor het wegrijden (= na laden/lossen) een zichtcontrole oftewel een 'rondje om de truck' moet uitvoeren?</p> <p>2. Doet u ook daadwerkelijk een zichtcontrole?</p> <p>3. Kent u de instructie voor laden en lossen? (afhankelijk van de instructies!) <u>N.B.</u> Instructies kunnen betrekking hebben op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rolverdeling tussen verlader/ontvanger en chauffeur. - Hoe ze moeten laden en lossen (incl. PBM's en equipment). - Hoe ze (be)lading moeten controleren (afhankelijk van type belading). - Hoe gaat u om met ongevallen tijdens het laden en lossen? <p>4. Volgt u ook daadwerkelijk de instructies m.b.t. laden en lossen? <u>Denk aan de volgende punten</u> (afhankelijk van instructie):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rolverdeling tussen verlader/ontvanger en chauffeur. - Hoe ze moeten laden en lossen (incl. PBM's en equipment). - Hoe ze (be)lading moeten controleren (afhankelijk van type belading). - Hoe gaat u om met ongevallen tijdens het laden en lossen? <p>5. Welke vooropleiding heeft u gehad voor u in dienst kwam bij dit transportbedrijf (basisopleiding)? => Heeft u sinds u in dienst bent bij dit transportbedrijf (m.n. het laatste jaar) bijscholing gehad op onderwerpen als: rijgedrag, voertuigbeheersing, omgaan met stress, verkeerskennis? => Sluiten deze trainingen aan op een bepaalde behoefte (bv. uw eigen voorkeur/gereden schade?).</p>	

<ol style="list-style-type: none">6. Wanneer u vertraagd bent en de deadline dreigt te missen, wordt u dan door het bedrijf aangesproken op het belang van veilig rijgedrag?7. Vindt u zelf in zo'n situatie veilig rijden ook belangrijker dan de deadline halen?8. Bent u sinds uw indiensttreding betrokken geweest bij een verkeersongeval (eigen schuld of andermans schuld?) Zo ja, hoe vaak (per jaar)?9. Heeft u in sinds uw indiensttreding schade gereden of bent u betrokken geweest bij een schadegeval? (eigen schuld of andermans schuld?) Zo ja, hoe vaak (per jaar)?10. Kunt u inschatten hoeveel tijd (uren/dagen) u per jaar heeft besteed aan scholing/training op het gebied van rijgedrag, voertuigbeheersing, omgaan met stress, verkeerskennis (bovenwettelijk en bij dit bedrijf).11. Is veiligheid een issue bij het aannemen van nieuwe werknemers? (bv.: is dat te zien in de vacature-teksten, worden er tijdens de selectie interviews vragen gesteld over veiligheid, wordt het genoemd in het 'profiel van chauffeur').12. Is er toen u net in dienst was een ervaren chauffeur met u als meerijder meegereden?13. Is de managementverantwoordelijkheid te aanzien van veiligheid gecommuniceerd en bekend? (denk aan: preventie – of veiligheidsbeleid, aanspreekpunt voor veiligheid in de directie, tbv's van elke functie ten aanzien van veiligheid).14. Worden er acties ondernomen n.a.v. meldingen die u heeft gedaan over onveilige situaties?15. Geeft het management consequent een voorbeeld voor veiligheid?16. Is er informatie aanwezig over hoe te handelen als er zich eventuele noodsituaties zouden voldoen?	
--	--

<p>17. Bent u bekend met de procedure voor noodgevallen en weet u ook wat u moet doen in geval van een calamiteit?</p> <p>18. Hoe vaak bent u afgelopen jaar naar een voorlichtingbijeenkomst over veiligheid geweest? [afhankelijk of een bijeenkomst is geweest]</p>	
--	--

Bijlage 2b: Vragenlijst planner

Vragenlijst veiligheids prestatie indicatoren (vpi's) in het beroepsgoederenvervoer

Planner	
Vraag	Ja/nee
1. maakt u met de verlader nieuwe afspraken als de deadline in gevaar komt door vertragingen?	
2. instrueert u de chauffeur de deadlines te halen, (koste wat kost)?	
3. gaat u wel eens naar voorlichtingsbijeenkomsten over veiligheid?	
4. vertoont het management voorbeeldgedrag t.a.v. veiligheid?	
5. instrueert u de chauffeur ten allen tijde veilig te blijven rijden?	

Bijlage 2c: Voorbeeld vragenlijst chauffeur X

VRAGENLIJST
 VEILIGHEIDS PRESTATIE INDICATOREN (VPI'S) IN HET
 BEROEPSGOEDERENVERVOER

Chauffeur	
Vraag	Ja/nee
1. Heeft u afgelopen jaar bijscholing gevolgd voor het rijden op de wagen? [2.1.1.1]	NEE
2. wordt u bij vertraging geïnstrueerd om veilig te blijven rijden? [2.1.2.1.]	NVT
3. wordt u bij vertraging geïnstrueerd om snel door te rijden? [2.1.2.1.]	NVT
4. is veiligheid voor u belangrijker dan het halen van deadlines? [2.1.2.2.]	JA
5. is veiligheid voor het bedrijf belangrijker dan het halen van deadlines?	JA
6. kent u de veiligheidsregels van het bedrijf waarvoor u werkt? [3.3.1.3]	NEE
7. bent u bekend met de procedure voor noodgevallen? [3.3.2.2]	NEE
8. weet u wat u moet doen in geval van een calamiteit?	NEE
9. komt veiligheid aan de orde bij uw functioneringsgesprek? ← KENNEN ZE NIET!	NVT
10. gaat u wel eens naar voorlichtingsbijeenkomsten over veiligheid? [3.4.1.1]	NVT
11. wordt er iets ondernomen als u melding maakt van een onveilige situatie?[3.4.2.2.]	NEE
12. vertoont het management voorbeeldgedrag t.a.v. veiligheid ? [3.1.1.2]	NEE

VRAGG:

HOREN WIJ OOK NOG IETS VAN DEZE LIJST? JA/NEE

Bijlage 2d: Voorbeeld vragenlijst chauffeur Y

VRAGENLIJST
VEILIGHEIDS PRESTATIE INDICATOREN (VPI'S) IN HET
BEROEPSGOEDERENVERVOER

Chauffeur	
Vraag	Ja/nee
1. Heeft u afgelopen jaar bijscholing gevolgd voor het rijden op de wagen? [2.1.1.1]	
2. wordt u bij vertraging geïnstrueerd om veilig te blijven rijden? [2.1.2.1.]	
3. wordt u bij vertraging geïnstrueerd om snel door te rijden? [2.1.2.1.]	nee
4. is veiligheid voor u belangrijker dan het halen van deadlines? [2.1.2.2.]	Ja
5. is veiligheid voor het bedrijf belangrijker dan het halen van deadlines?	nee
6. kent u de veiligheidsregels van het bedrijf waarvoor u werkt? [3.3.1.3]	Ja
7. bent u bekend met de procedure voor noodgevallen? [3.3.2.2]	nee
8. weet u wat u moet doen in geval van een calamiteit?	Ja
9. komt veiligheid aan de orde bij uw <u>functioneringsgesprek</u> ? <i>Hard weg Lopen wat is dat</i>	
10. gaat u wel eens naar voorlichtingsbijeenkomsten over veiligheid? [3.4.1.1]	nee
11. wordt er iets ondernomen als u melding maakt van een onveilige situatie?[3.4.2.2.]	nee
12. vertoont het management voorbeeldgedrag t.a.v. veiligheid ? [3.1.1.2]	nee

Bijlage 3: Voorbeeld Score format

VPI's met bijbehorende Indicatoren: ORGANISATIE	Wanneer goed	Meeteenheid	Databronnen	Kwaliteit	Kwantiteit (uitgerekend)	oordeel v h bedrijf
				NAAM BEDRIJF: A		
VPI 8: Betrokkenheid management - interne organisatie (3,1)				TOTAALSCORE VPI 8: 4		
3.1.1 Management heeft voorbeeldfunctie	Het management heeft een actieve rol in het informeren over veiligheid; Er is een actief schadepreventie door hoger kader; het beleid wordt consequent uitgevoerd. Management is geloofwaardig in veiligheidsboodschap.	3.1.1.1. % planners dat aangeeft dat het management een voorbeeld voor veiligheid geeft (consequent gedrag vertonen).	Vragenlijst Interviews	Planners vinden dat het management het laatste jaar (na aanstelling veiligheidsmanager duidelijk meer aandacht voor veiligheid heeft. Belangrijk is continuïteit	100% (2 uit 2)	
		3.1.1.2. % chauffeurs dat aangeeft dat het management een voorbeeld voor veiligheid geeft (consequent gedrag vertonen).	Vragenlijst Interviews	Zoals ook elders opgemerkt is dit vooral voor laatste jaar geldig	92% (12 van 13)	
3.1.2 Management is expliciet verantwoordelijk voor veiligheid	Het preventie- en/of veiligheidsbeleid is vastgelegd. Er is een directievertegenwoordiger (aanspreekpunt) voor veiligheid. De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van elke functien aanzien van veiligheid is vastgelegd en bekend.	3.1.2.1. Managementverantwoordelijkheid t.a.v. veiligheid is vastgelegd en expliciet onderdeel van bv. ondernemingsplan	Ondernemingsplan Organisationschema Kwaliteitshandboek Chauffeurshandboek	De management verantwoordelijkheid is niet expliciet vastgelegd in het ondernemingsplan, wel in organisatieschema.	3 (op schaal 1 - 5)	
		3.1.2.2. Managementverantwoordelijkheid is gecommuniceerd en bekend.	Ondernemingsplan Organisationschema Beleid opgenomen (bv. in chauffeurshandboek); Interviews Kwaliteitshandboek	In het handboek chauffeur wordt dit uiteengezet	4 (op schaal 1 - 5)	

3.1.3. Aanwezigheid veiligheidsfunctionaris	Een veiligheidsfunctionaris kan de directievertegenwoordiger ontlasten in het organiserende en administratieve werk dat gepaard gaat met alle registraties en afhandelingen. Een veiligheidsfunctionaris is effectief als hij weet te achterhalen hoe het bedrijf scoort op veiligheid en deze boodschap bij degenen duidelijk maakt die in actie moeten komen.	3.1.3.1. Veiligheidsfunctionaris is aanwezig.	Organisatieschema Interviews NB: Voor kleinere organisaties kan/is een veiligheidsfunctionaris extern aan te stellen.	Er is sinds juli 2002 een veiligheidsfunctionaris aanwezig (Dhr van Dijk)	5 (op schaal 1 - 5)	
		3.1.3.2. Totale tijd die veiligheidsfunctionaris besteed aan veiligheid (# fte per chauffeur in dienst X 1000).	Organisatieschema Interviews NB: Voor kleinere organisaties kan/is een veiligheidsfunctionaris extern aan te stellen.	Is moeilijk precies aan te geven vanwege de verwevenheid van veiligheid met andere aspecten.	15%	
3.1.4 Veiligheid krijgt expliciet aandacht bij aannamebeleid chauffeurs	Bij het aannemen van chauffeurs is veilig rijden een expliciet selectie criterium	3.1.4.1. Veilig rijden staat op checklist voor sollicitatiegesprek.	Checklist aannamebeleid Registraties Interviews	In het gesprek komen rijbewijs, diploma's en ervaring aan de orde. Er is een afvinklijst	3 (op schaal 1 - 5)	
		3.1.4.2. Aantal keren dat een ervaren chauffeur meertijdt met nieuwe chauffeur.	Chauffeurshandboek Inwerkprogramma/draaiboek Registraties Interviews	Afhankelijk van ervaring en opleiding wordt een introductieprogramma opgesteld. Chauffeur is vaak eerst bijrijder geweest.	4 (op schaal 1 - 5)	
		3.1.4.3. Aantal gevallen waarin een chauffeur is afgewezen tijdens sollicitatie of proeftijd vanwege (vermeend) onveilig rijgedrag [# gevallen per jaar/totaal aantal chauffeurs in dienst].	Chauffeurshandboek Inwerkprogramma/draaiboek Registraties Interviews	Bij sollicitatiegesprek niet, wel in proeftijd	0	
3.1.5 Veiligheid krijgt expliciet aandacht bij de selectie van onderaannemers (charters)	Bij het selecteren van onderaannemers/charters is verkeersveiligheid (prestatie) een belangrijk criterium.	3.1.5.1. Veiligheidsprestatie van charter (eigen rijder of transportbedrijf) wordt opgevraagd, beoordeeld en betrokken in besluitvorming.	Bedrijfsadministratie Inhuurcontracten Interviews	Charter ontvangt dezelfde informatie als eigen chauffeurs (inclusief handboek chauffeur)	4 (op schaal 1 - 5)	
		3.1.5.2. Voor onderaannemers gelden voorwaarden, m.n. met betrekking tot systemen die bijdragen aan verkeersveiligheid.	Bedrijfsadministratie Inhuurcontracten Interviews	Charter ontvangt dezelfde informatie als eigen chauffeurs (inclusief handboek chauffeur)	4 (op schaal 1 - 5)	

		3.1.5.3. Aantal gevallen waarin een onderaannemer is afgewezen vanwege (vermeend) onveilig rijgedrag [# gevallen per jaar/totaal inhuur onderaannemers].	Bedrijfsadministratie Inhuurcontracten Interviews	Is nog niet voorgekomen	0	
VPI 9: Inzicht in Veiligheid (3.2)				TOTAALSCORE VPI 9: 3		
3.2.1. Management heeft inzicht in veiligheidsprestaties	Management krijgt informatie over veiligheidsprestaties (schade- en ongevallen rapportages en verkeersovertredingen) en neemt actie.	3.2.1.1. Er is een registratiesysteem van schades, ongevallen, verkeersovertredingen.	- Registraties. - Schaderapportages. - Kostenoverzichten van schades. - Managementverslagen.	Er is een registratiesysteem waarin schades, ongevallen en dergelijke worden opgenomen. Probleem is de relatief moeilijke (tijdrovende) toegankelijkheid	4 (op schaal 1 - 5)	
		3.2.1.2. Schade- en ongevallen registraties worden bijgehouden (up-to-date).	- Registraties. - Schaderapportages. - Kostenoverzichten van schades. - Managementverslagen.	De schade en ongevallen registratie is up to date, maar nog niet erg flexibel (Excel bestand)	4 (op schaal 1 - 5)	
		3.2.1.3. Management is op de hoogte van de kosten en gevolgen van schades, ongevallen en acties: a. schades t.o.v. gemiddelde van de sector. b. Vervolgkosten van schades en ongevallen stilstand auto, herstelltijd, reparatiekosten	- Registraties. - Schaderapportages. - interviews met managers - Kostenoverzichten van schades. - Actieoverzicht (plan van aanpak).	Management is goed op de hoogte van positie bedrijf. Vooral door contacten met verzekeraar. Ten opzichte van andere bedrijven relatief veel schades (hoog eigen risico) en de kosten van schades	5 (op schaal 1 - 5)	
		3.2.1.4. Management neemt verbeter acties naar aanleiding van inzichten uit de registraties.	Interviews met managers Actieoverzicht (plan van aanpak). Managementverslagen.	Gaat vooral om achteruitrijden (voorschrift dat bijrijder uitstapt) en installeren camera's. Ook wordt er zo nu en dan een extern bureau ingehuurd om over veiligheid voorlichting te geven .	2 (op schaal 1 - 5)	
		3.2.1.5. Er vindt evaluatie en feedback plaats (beoordeling prestaties door management, terugkoppeling naar chauffeurs) Organisatie als geheel en per chauffeur.	Memo Nieuwsbrieven Publicatieborden Interviews management Functioneringsgesprekken	Er vindt na elke overtreding / schade evaluatie en feed back met chauffeur plaats (dossier per chauffeur)	5 (op schaal 1 - 5)	

3.2.2 .Management heeft inzicht in risico's	Naast beleid t.a.v. schades en ongevallen begint preventiebeleid met het onderkennen, het herkennen en het proberen op te lossen van de aanwezige risico's. Hiervoor kan goed de RI&E uit de Arboret dienen, zodat een eerste vereiste is dat deze aanwezig is en effectief is. Daarnaast dient er implementatie van het risicomangement actieplan plaats te vinden.	3.2.2.1. Systeem van risico-inventarisatie en evaluatie, incl. plan van aanpak is beschreven en bekend bij management.	Oordeel via audit aan hand van: - RI&E, incl. Plan van Aanpak. - Gesprekken. - Jaarrapportages. NB: Risico inventarisatie (Arboret) is meestal geen antwoord op daadwerkelijk beheersen van de risico's tijdens transport. Terugkoppeling met arbodienst is noodzakelijk!	Er wordt elke 5 jaar een RI & E opgesteld. De volgende staat voor 2005 op het programma. Er is ook een overzicht van acties aanwezig.	5 (op schaal 1 - 5)	In RI & E is relatief weinig aandacht voor veiligheid in verkeer. Wel voor andere ARBO aspecten
		3.2.2.2 Management is op de hoogte van de risico's , incl. risico's in verkeer; dit overzicht is periodiek bijgesteld; er zijn doelstellingen en acties opgenomen.	Oordeel via audit aan hand van: - RI&E, incl. Plan van Aanpak. - Gesprekken. - Jaarrapportages. NB: Risico inventarisatie (Arboret) is meestal geen antwoord op daadwerkelijk beheersen van de risico's tijdens transport. Terugkoppeling met arbodienst is noodzakelijk!	Management is wel op de hoogte, maar dit overzicht wordt niet periodiek bijgesteld.	3 (op schaal 1 - 5)	Status van RI & E op gebied van verkeersveiligheid onduidelijk. Terugkoppeling vindt nauwelijks plaats
		3.2.2.3. Management stuurt op risicobeheersing via: a. doorlooptijd van RI&E. b. opstellen plan van aanpak. c. doorlooptijd van RI&E naar acties.	Oordeel via audit aan hand van: - RI&E, incl. Plan van Aanpak. - Gesprekken. - Jaarrapportages. NB: Risico inventarisatie (Arboret) is meestal geen antwoord op daadwerkelijk beheersen van de risico's tijdens transport. Terugkoppeling met arbodienst is noodzakelijk!	Doorlooptijd RI & E is 5 jaar. Wordt in 2005 vernieuwd.	4 (op schaal 1 - 5)	
		3.2.2.4. Management neemt preventieve acties en stuurt op realisatie via: a. doorlooptijd van acties. b. uitvoeren van acties.	Oordeel via audit aan hand van: - RI&E, incl. Plan van Aanpak. - Gesprekken. - Jaarrapportages. NB: Risico inventarisatie (Arboret) is meestal geen antwoord op daadwerkelijk beheersen van de risico's tijdens transport. Terugkoppeling met arbodienst is noodzakelijk!	Voorbeelden zijn cursus defensief rijden (1 x per 2 jaar) en interne opleiding veiligheid	2	

		3.2.2.5. Er vindt evaluatie en feedback plaats (beoordeling prestaties door management, terugkoppeling naar chauffeurs (mondeling en/of schriftelijk), aanpassing beleid of procedures).	Oordeel via audit aan hand van: - RI&E, incl. Plan van Aanpak. - Gesprekken. NB: - Jaarrapportages. NB: - Risico inventarisatie (Arbowet) is meestal geen antwoord op daadwerkelijk beheersen van de risico's tijdens transport. Terugkoppeling met arbodienst is noodzakelijk!	Evaluatie en feedback van overtredingen en ongevallen vindt plaats	4	
VPI 10 Procedures (3.3)				TOTAALSCORE VPI 10: : 3		
3.3.1 Veiligheidsregels en hun gebruik worden uitgelegd	Up-to-date houden van bedrijfsregels m.b.t. veiligheid Registraties van regels Aanwezigheid van instructies	3.3.1.1. Tijd besteed aan uitleg van bedrijfsregels/ chauffeur.	Chauffeurshandboek Nieuwsbrieven Interviews	Zeer beperkt. Wordt alleen uitgeleerd	2	
		3.3.1.2. % chauffeurs die bedrijfsregels kennen.	Vragenlijst chauffeurs Interviews		100%	
3.3.2 Procedure m.b.t.vorbereiding op en nazorg van calamiteiten is aanwezig en bekend	Voorlichting over calamiteit en nazorg is cruciaal voor als een chauffeur op de weg een traumatische ervaring meemaakt. Hij moet op dat moment weten hoe hij moet handelen, en dus moet de informatie van te voren zijn verstrekt. Er moet bekend zijn: wie doet wat wanneer?; en het moet bespreekbaar zijn.	3.3.2.1. Aanwezigheid informatie over calamiteiten en nazorg.	Documentatie (handboek)	In handboek chauffeur is procedure opgenomen bij noodgevallen (pech onderweg en ongevallen)	4 (op schaal 1 - 5)	
		3.3.2.2. % chauffeur dat weten wat ze moeten doen in geval van calamiteit (bv. sticker met noodnr. en alarmnr.).	Interviews Vragenlijst Observatie (bv. Sticker met nood-/alarmnr.)	Uit enquête blijkt dat alle werknemers hiervan op de hoogte zijn	100%	
3.3.3 Klachtenmanagement wordt uitgevoerd	Klachten en publieksreacties kunnen veel zeggen over het rijgedrag van chauffeurs en vormen een zeer waardevolle bron voor verbetering van de prestaties. Een bedrijf dient hier zorgvuldig en behoedzaam mee om te gaan zodat er lering kan worden getrokken uit de teruggekoppelde ervaringen van klanten en individuen uit de omgeving.	3.3.3.1. Aanwezigheid van een procedure voor een zorgvuldige afhandeling van klachten.	Documentatie Klachtenregistratie		1	De afhandeling van klachten heeft uitsluitend betrekking op afgeleverde goederen en niet op verkeersveiligheid

		3.3.3.2. Aantal klachten met betrekking tot rijgedrag van chauffeurs per chauffeur per jaar.	Klachtenregistratie	Een keer een externe klacht over een chauffeur. Een keer interne klacht van bijrijder over rijgedrag chauffeur.	2 per jaar	Gezien geringe aantal klachten is klachtenmanagement geen prioriteit voor zover het verkeersveiligheid betreft.
		3.3.3.3. Aantal acties per klacht.	Interviews Documentatie	Gezien geringe aantal klachten geen acties	0	
VPI 11: Communicatie (3.4)				TOTAALSCORE 11: 4		
3.4.1 Communicatie over veiligheid vindt plaats naar chauffeurs (top-down)	Het management, de leidinggevenden, de planners en de chauffeurs moeten overtuigd zijn van het belang van (verkeers)veiligheid. Er moet over veiligheid worden gesproken.	3.4.1.1. Aantal deelnames aan voorlichtingsbijeenkomst over veiligheid per chauffeur per jaar.	Vragenlijsten Interviews Toolboxes gehouden Nieuwsbrieven	Resultaat uit enquête.	83% van chauffeurs	
		3.4.1.2. Tijd besteed aan communicatie over veiligheid/chauffeur.	Interviews Toolboxes gehouden. Veiligheid onderdeel van functioneringsgesprekken. Bedrijfsfolder. Handboeken/ infomateriaal/nieuwsbrieven	Via voorlichtingsbijeenkomsten, folders en gesprekken (bij boetes en schade). Exacte tijd is niet te achterhalen.	3 (op schaal 1 - 5)	
		3.4.1.3. Infomateriaal over specifieke veiligheidsaspecten is aanwezig per chauffeur per branche	Interviews Toolboxes gehouden. Veiligheid onderdeel van functioneringsgesprekken. Bedrijfsfolder. Handboeken/ infomateriaal/nieuwsbrieven	Er wordt informatie uitgedeeld (via postvak). Belangstelling blijkt wisselend te zijn. Er worden ook cursussen georganiseerd. Tenslotte wordt ook in het handboek aandacht besteed aan veiligheid	3 (op schaal 1 - 5)	
3.4.2 Communicatie over veiligheid vindt plaats vanuit chauffeurs (bottom-up)	Chauffeurs kunnen problemen over veiligheidsaspecten richting management kwijt.	3.4.2.1. Aantal meldingen over onveilige situaties van chauffeurs die bij management terecht komen, per chauffeur per jaar.	Registratie Interview chauffeurs en management	In interview met chauffeurs onveilige situaties tav takels bij meubels	0	Lijkt niet zo'n relevante indicator
		3.4.2.2. % chauffeurs dat aangeeft dat er acties ondernomen wordt n.a.v. meldingen onveilige situaties.	Vragenlijst Registratie Vragenlijst chauffeur Interview chauffeurs	Resultaat uit schriftelijke enquête	83%	

3.4.3 Er wordt gecommuniceerd met de verlader over het niet halen van deadline	Veiligheid is belangrijker dan deadlines; In het geval dat door vertragingen (bijvoorbeeld bij laden/lossen of door files) een planning krap wordt, wordt met de verlader overlegd over een nieuwe deadline (de reactie is in ieder geval niet om chauffeurs snel/onveilig te laten rijden).	3.4.3.1. % van het aantal planners van het bedrijf, dat aangeeft dat in het geval dat door vertragingen een planning krap wordt, met de verlader wordt overlegd over een nieuwe deadline.	Interview/vragenlijst planners	Verlader is in dit geval de ontvanger van IKEA meubelen. Hiervoor geldt een 2-uurs periode. Wanneer deze overschreden dreigt te worden, wordt de ontvanger gebeld.	100%	
VPI 12: Overtredingen WGW (3.5)				TOTAALSCORE 12: 5		
3.5.1 Overtredingen: - Rij-, rusttijden overtredingen. - Aslastoverschrijvingen. - Totaalgewichtoverschrijdingen.	Het bedrijf begaat dit soort overtredingen niet.	3.5.1. 1 Aantal overtredingen per chauffeur per jaar naar soort overtreding.	Registratiesysteem bedrijf Registraties IVW, bij KLPD of justitieel incasso.	Vooraf het gevolg van aard van bedrijf (korte afstanden, rijtijden opzichte van andere activiteiten (levering aan huis) is relatief gering	0	
		3.5.1.2. Gemiddeld boetebedrag per soort per jaar per chauffeur.	Registratiesysteem bedrijf Registraties IVW, bij KLPD of justitieel incasso.		0	

Bijlage 4: Benchmark kwantitatieve scores

In onderstaande tabel zijn alle kwantitatieve prestatie-indicatoren vermeld die in de VPI-lijst zijn opgenomen. Deze opsomming laat zien hoe de bedrijven hebben gescoord op deze feitelijke indicatoren.

Daar waar het leeg is gelaten is geen informatie over het betreffende onderwerp van het bedrijf verkregen. Daar waar vraagtekens staan is of de informatie niet eenduidig of niet volledig verkregen. Het betreft in alle gevallen cijfers uit het jaar 2002.

Aan de kwantitatieve scores is te zien dat bedrijf E beduidend slechter scoort (heeft vaak niet eens gegevens voorhanden) en dat met name A en B goed scoren. De bedrijven C en D scoren middelmatig.

BEDRIJF : MEETEENHEID:	A	B	C	D	E	F	Gem.score	# waarnemingen
	waarde	waarde	waarde	waarde	waarde	waarde		
2.1.1.1. Percentage chauffeurs dat het laatste jaar bijscholing heeft genoten (op rijgedrag, voertuigbeheersing, omgaan met stress, verkeerskennis).	25%	50%	0%	11%			22%	4
2.1.1.2. Bedrag [Euro] dat het bedrijf per jaar per chauffeur aan (bij)scholing besteedt (op rijgedrag, voertuigbeheersing, omgaan met stress, verkeerskennis). Alleen de cursuskosten.	80	145	0				75	3
2.1.1.3 Tijd [uur] dat het bedrijf per jaar per chauffeur voor bovenwettelijke (bij)scholing vrijmaakt (op rijgedrag, voertuigbeheersing, omgaan met stress, verkeerskennis). Dus NIET in de vrije tijd van de chauffeur.	0	4	0		2,5	0	1,3	5
2.2.1.1 Aantal verkeersovertradingen per chauffeur per jaar	2,92	1,5	2				2,1	3
2.2.1.2. Gemiddeld boetebedrag verkeersovertradingen [Euro] per jaar per chauffeur.	?	40	56				48	2
2.2.2.1. Aantal overtredingen richtlijnen per chauffeur per jaar naar soort overtrading.	?	?	3,75				3,8	1
2.3.1.1 Aantal geregistreerde ongevallen in het verkeer per chauffeur per jaar.	0,5	?	?				0,5	1
2.3.1.2 Aantal schades aan of door voertuig in het verkeer per chauffeur per jaar.	0,8	?	80/60 = 1,3				0,8	1
2.4.1.1. Aantal uitgevoerde steekproeven per jaar per chauffeur.	0	0	0	0			0,0	4

Bijlage 5: Bedrijfsbeschrijvingen

Bedrijf A.

Het aantal werknemers bij bedrijf A is 60, verdeeld over planners (2), chauffeurs 17 op grote vrachtauto's, 8 busjes en 15 bijrijders. De chauffeurs hebben in principe een vaste vrachtauto. De bijrijders wisselen.

De activiteiten bestaan vooral uit distributie van meubels (80%). Daarnaast transport (5%) en 15% overig. Er zijn twee vaste charters in dienst. De goederen zijn meubels voor IKEA (eigenlijk alles wat in opdracht van IKEA wordt bezorgd bij klanten, zie catalogus van IKEA).

Er worden 17 bakwagens en twee trekkers ingezet. Daarnaast zijn er busjes.

Er wordt gebruik gemaakt van de schade-monitor van TLN. Het nadeel is dat dit een stand alone pakket is. In het nieuwe softwarepakket, dat momenteel wordt geïnstalleerd, is het onderdeel van een totaal pakket. Hiermee kan het bij voorbeeld aan opdrachtgever worden gekoppeld en kunnen meer flexibel relaties worden gelegd.

De omzet wordt voor 98% in Nederland gerealiseerd. De resterende 2% vindt in Noordwest europa plaats.

Het aantal klanten is ongeveer 10. Naast IKEA zijn dat ondermeer Makro en KPN. IKEA is momenteel goed voor 90% van de omzet.

Van belang is nog op te merken dat in hetzelfde pand ook een ander verhuisbedrijf is gevestigd. Een aantal activiteiten, waaronder veiligheid, is verdeeld over beide bedrijven. Het onderzoek heeft zich met name gericht op bedrijf A, maar sommige elementen zijn voor beide bedrijven samen. Zo is de chauffeur enquête bij beide bedrijven uitgevoerd.

Bedrijf B

Werkzaamheden: zowel distributie m.n. nationaal als ook speciaal transport. Onderdeel van samenwerkingsverband regionale transporteurs t.b.v distributie van kleinere zendingen.

Aantal werknemers

Totaal in dienst: 115

Waarvan,

Aantal chauffeurs: 60

Aantal planners: 8

Management: 6

Omzet en type dienst:

Omzet distributie : +/- 10 miljoen (plus 3 miljoen warehousing)

90 % distributie (voedingsmiddelen) en 10 % algemeen transport

Inhuur derden: > 5 %

Aantal trekkende eenheden:

15 trekkers, 24 gesloten motorwagens, 2 wagens met kraan, 11 bestelbusjes

Beheersingssysteem:

Registratiesysteem schades aanwezig (geen schade monitor TLN)

Vervoersrelatie:

95 % Benelux
 4% Noordwest Europa
 1 % Oost Europa

Totaal aantal klanten: 400 (200 actief)

40 % van de omzet wordt behaald met de 3 grootste klanten.

Bedrijf C

Werkzaamheden: Transport van gevaarlijke stoffen in tankwagens, reinigen tankwagens, opslag gevaarlijke stoffen in tanks en in stukgoed, overpakken van bulk- in stukgoed.

Aantal werknemers vestiging Rozenburg (geschat)

Planners	20
Chauffeurs	200
Werkplaats	20
Kantoor	25
Totaal in dienst	265

Omzet en type dienst:

Onbekend

Aantal trekkende eenheden:

Onbekend

Beheersingssysteem

Registratiesysteem voor schades, ongevallen en klachten

Vervoersrelatie:

Nationaal
 Internationaal

Bedrijf D

(anoniem blijven)

Bedrijf E

Werkzaamheden: Distributie van textiel en levensmiddelen en gekoeld transport. Voornamelijk werkend voor grote bedrijven in vast verband, weinig losse distributie-opdrachten.

Aantal werknemers

Planners 2
 Chauffeurs 85
 Werkplaats 2
 Kantoor 11

Totaal in dienst 100

Omzet en type dienst:

Omzet 8,7 miljoen

Aantal trekkende eenheden:

Trekkende eenheden: 80

Waarvan losse trekkers: 12

Beheersingssysteem

Registratiesysteem voor schades, ongevallen

Vervoersrelatie:

Nationaal

Regiogebonden

Totaal aantal klanten: 12 (plus een heel beperkt aantal losse opdrachten)

95 % van de omzet wordt behaald met deze 12 klanten.

Eigen Rijder G

M. is 15 jaar chauffeur. Hij is 36 jaar, getrouwd en twee kinderen. De laatste 11 jaar rijdt hij voor zichzelf, alhoewel hij bijna al zijn opdrachten krijgt van dezelfde werkgever, een rederij.

Werkzaamheden:

Transport: zeecontainers

Type goederen: alles wat van of naar Ierland getransporteerd wordt (boter, whiskey, Bailey's, ploysester, grondstoffen BASF)

Type trekkende eenheid:

Trekker oplegger

Beheersingssysteem schades

Papieren bij verzekering

Vervoersrelatie:

Nederland: 38 %

Duitsland: 58 %

Belgie: 2%

Frankrijk: 2 %

Meer dan 90 % van de omzet behaalt bij één klant (soms 2 of 3 andere klanten, maar ook dat gaat meestal via zijn vaste opdrachtgever)

Eigen rijder H

De heer B is 1 januari 1999 gestart met een eigen transportbedrijf (Internationaal Transportbedrijf B.r). Het bedrijf bestaat derhalve bijna 4,5 jaar. De achtergrond was dat de zelfstandigheid trok en gezien de leeftijd van de heer B. was het nu of nooit. Hij heeft geïnvesteerd in een DAF 95 (circa 180.000 en een oplegger 60.000 gulden). Hij rijdt voor 95% voor één opdrachtgever (een transportbedrijf). Daarnaast wordt incidenteel voor anderen gereden. Met name op zaterdag vindt distributievervoer plaats. De afgelopen jaren is Nederland (+ een klein gedeelte België) de markt. In het verleden wel meer op het buitenland gereden (Duitsland).

Bijlage 6: Evaluatie na de pilots (per prestatie indicator)

De Veiligheidsprestatie Indicator (VPI's) en de bedrijven

Per Veiligheidsprestatie Indicator is gekeken in hoeverre deze toepasbaar is gebleken. Eveneens staat aangegeven waar dat heeft geleid tot aanpassingen.

Categorie Voertuig

VPI Voertuigeisen

Prestatie Indicator 1.1.1

Het verschil tussen verplichte en optionele middelen heeft geen meerwaarde en is bovendien zeer afhankelijk van omstandigheden (bv de deelmarkt). De indicator 'optionele middelen' wordt om die reden niet verder apart in de audit meegenomen. Gekozen is voor een meer praktische indicator. Deze indicator luidt 'zijn de veiligheidsbevorderende middelen in goede staat?'

Naast 'optionele middelen', is ook 'keuring en controle' weggelaten omdat dit geen meerwaarde blijkt te hebben in de praktijk.

Netheid is goed te observeren, maar de afstelling van de Doblispiegel niet.

Toestand van de gordel is wel te meten, maar of hij wordt gebruikt valt hier niet onder. De meeteenheden 1.1.1.1 en 1.1.1.2 lijken te veel op elkaar en worden daarom weggelaten.

Voor deze indicator is een interviewvraag goede databron.

VPI Zichtcontrole op het voertuig

Prestatie Indicator 1.2.1

Of de chauffeurs daadwerkelijk een zichtcontrole uitvoeren voor het wegrijden, is lastig observeerbaar gebleken (zeer vroeg, hangt af van het moment van laden). Met het interview kan wel worden opgevraagd of ze het weten, maar dan in open formulering, namelijk: 'wat doe je 's ochtends voor je gaat rijden?' Aangeraden wordt om bij meerdere chauffeurs een interview af te nemen (zie ook algemene opmerkingen).

- NB meeteenheid (1.2.1.) in document analyse en meeteenheid(1.2.2.) in interview en (1.2.3) weg in observatie:weg bij observatie en toevoegen in documentanalyse.

VPI Instructie laden & lossen

Prestatie Indicator 3.3.1

Twee van de aspecten over hoe om te gaan met schade en ongevallen (d, e) bij laden en lossen wordt weggelaten omdat het te ver van verkeersveiligheid afstaat. Het meldingsaspect hiervan komt in een andere indicator nog terug.

- NB meeteenheid 1.3.2. toevoegen in de chauffeurs interviewlijst.

- NB 1.3.1 in de documentenlijst en 1.3.3 in de observatielijst.

Categorie Chauffeur

VPI Scholing en communicatie chauffeur

Prestatie Indicator 2.1.1

Als bijscholing voor chauffeurs telt de ADR niet mee;dit is immers voor de betreffende bedrijven verplicht. Trainingen die wel meetellen zijn: stress trainingen, antislip trainingen, trainingen defensief rijgedrag.

Trainingen worden vaak gegeven in eigen tijd, wat de meeteenheid TIJD (2.1.1.3) een extra dimensie geeft naast de andere meeteenheden.

Training als onderdeel van een functioneringsgesprek komt nauwelijks voor en wordt weggelaten. Bovendien komt het functioneringsgesprek zelf later nog terug in de VPI's.

Prestatie Indicator 2.1.2

Het komt zelden voor dat een planner bij vertraging aangeeft veilig te rijden. Dit wordt gezien als de eigen verantwoordelijkheid van de chauffeur. Wel gebeurt het dat hij juist aangeeft dat hij sneller moet rijden. Dat is een negatief signaal voor veiligheid. De meeteenheid 2.1.2.1 wordt om deze reden omgedraaid geformuleerd, namelijk: '...om sneller te rijden...'

- NB aanpassen in de vragenlijst.

Aangeraden wordt om deze vraag in de vragenlijst niet vlak achter vraag behorende bij indicator 3.4.3, omdat dat verwarrend is voor de chauffeurs. Door de indicatoren 2.1.2 en 3.4.3 te vergelijken ontstaat een interessante check!

VPI Geconstateerde Overtredingen bij chauffeurs

Prestatie Indicator 2.2.1

Het gaat alleen om overtredingen gemaakt in Nederland.

Bijna-ongevallen (overtredingen waar ze niet voor beboet) zijn vallen weg, omdat dit in de praktijk te idealistisch is gebleken.

Er zou een onderscheid gemaakt kunnen worden tussen grove overtredingen en lichte overtredingen.

Parkeren op plaatsen waar het niet mag, heeft vaak geen relatie met onveiligheid.

NB: Meeteenheid 2.2.1.1 en 2.2.1.2 lijken teveel op elkaar: de tweede kan weg.

Prestatie Indicator 2.2.2

Meeteenheid 2.2.2.2. is een 'losse' frequentie, voegt niet veel toe en is ambigu. Om die redenen wordt deze meeteenheid weggelaten.

VPI Betrokkenheid bij Verkeersongevallen van chauffeurs

Prestatie Indicator 2.3.1

Bij meeteenheid 2.3.1.2 gaat het specifiek om voertuigschade en geen lading schades.

VPI Monitoring Rijgedrag

Prestatie Indicator 2.4.1 (GROEI indicator)

Het komt zelden voor dat er steekproefsgewijs met een chauffeur wordt meegereden. Als het gebeurt, dan gebeurt het naar aanleiding van klachten, overtredingen, brandstofverbruik of binnen een nazorgtraject na een ongeval.

De aanwezigheid van een blackbox geeft wel een positieve score op deze indicator.

We zien dit als een groei- indicator.

Categorie Organisatie

VPI Betrokkenheid Management -interne organisatie

Prestatie Indicator 3.1.1

Als databron voor het voorbeeldgedrag geldt ook de vragenlijst

- NB (vragenlijst was al opgenomen in de vragenlijst.) Observatie en zelfbeoordeling wordt niet meer gebuikt als databron.

Prestatie Indicator 3.1.2

Om te beoordelen of het management expliciet verantwoordelijk is voor veiligheid, wordt als databron 'beleidsdocumenten' (o.a. kwaliteitshandboek) toegevoegd.

De vraag is gesteld wat er nu precies bedoeld wordt met 'de manager'. Is dat ook de teamleider? En is dat ook de stafmedewerker die in het MT zit? De eerste is het niet en de tweede kan het zijn. De achterliggende gedachte is dat het hier gaat om de uitstraling van het (top)management en niet om het middenmanagement.

Prestatie Indicator 3.1.3.

De aanwezigheid van de veiligheidsfunctionaris en de tijd die hij aan zijn taken besteedt is afhankelijk van de grootte van het bedrijf.

Sommige veiligheidsfunctionarissen zijn niet eens op de hoogte van verkeersveiligheid (alleen maar veiligheid in de loodsen).

Een valkuil van de veiligheidsman kan zijn dat het management alles afschuift op de veiligheidsfunctionaris. In dat geval is het zeker geen pluspunt voor veiligheid.

Prestatie Indicator 3.1.4 (GROEI indicator)

De aanname van chauffeurs gaat voornamelijk op basis van connecties, ervaring, geen 'haantjes' gedrag, etcetera. En dus niet expliciet op basis van veiligheid. Dit is een groei-indicator. Door de proeftijd toe te voegen aan deze indicator, heeft deze indicator wel meerwaarde.

Prestatie Indicator 3.1.5

Aangezien de bedrijven bij de selectie van onderaannemers (charters) weinig aandacht geven aan veiligheidsaspecten, biedt deze indicator weinig toegevoegde waarde. Bedrijven kiezen hun charters met name op basis van 'trial en error'. Bij vaste charters worden de chauffeurs als eigen chauffeurs behandeld. Wel is het opvallend dat de eigen rijders die veel voor een vaste opdrachtgever werken, te kennen geven dat ze geen handboek chauffeur bij zich hebben. Er zit hier dus enige discrepantie.

Een transportbedrijf dat hier redelijk op scoort, is een bedrijf dat bijvoorbeeld eisen stelt aan systemen, kijkt naar reputatie en ervaring aan de hand van referenties, en wel eens klanten belt (maar niet structureel).

VPI Inzicht in Veiligheid**Prestatie Indicator 3.2.1**

Bij de registratie horen ook verkeersovertredingen. De term 'preventieve acties' wordt vervangen door verbeteracties, omdat die term beter begrepen wordt.

Bij meeteenheid 3.2.1.3 is de essentie het bewustzijn van kosten/baten van verkeersonveiligheid. Met name bedrijven die zich bewust zijn van de kosten van kleine schades scoren hier goed op.

Bij meeteenheid 3.2.1.4 gaat het om structurele verbeteracties, afgeleid uit de analyse van eerdere registratie.

Bij meeteenheid 3.2.1.5 gaat het om terugkoppeling van informatie en de voortgang hieromtrent, zowel richting een individuele chauffeur (bijvoorbeeld in een functioneringsgesprek als naar het bedrijf (bijvoorbeeld via een nieuwsbrief).

Dit is verduidelijkt in de formulering.

Prestatie Indicator 3.2.2 (GROEI indicator)

Het verschil met de vorige Prestatie indicator, is dat deze risico's ex ante in plaats van ex post.

Deze meeteenheid lijkt in eerste instantie wat zwaar voor de relatief kleine meerwaarde. Immers de mate waarin bedrijven verkeersveiligheidsrisico's opnemen in de RI&E (meeteenheid 3.2.1) is minimaal. Vaak worden nu in de RI&E's alleen kantoorpersoneel, en dus niet de chauffeurs, meegenomen. Als er al verkeersveiligheidsrisico's meegenomen worden, dan zijn dat ergonomische factoren (rugklachten) en zichtvelden.

De indicator 'voelt' wel relevant. Immers wanneer een bedrijf daadwerkelijk iets doet met de álle veiligheidsrisico's, zoals gedefinieerd in de RI&E (meeteenheid 3.2.2 tot 3.2.5), is dat positief voor de veiligheidsprestatie teken van het bedrijf en dus ook voor de verkeersveiligheidsprestatie.

Ondanks dat de RI&E's wettelijk verplicht zijn, zijn de verschillen in daadwerkelijke uitvoering bovendien groot (up to date houden, uitvoeren actie, terugkoppelen) vanwege lage controle op naleving). Een lastig aspect van het opnemen van deze indicator, is dat RI&E's vaak door externen worden gemaakt.

Uiteindelijk wordt deze indicator gedefinieerd als groei-indicator.

VPI Procedures

Prestatie Indicator 3.3.1

Ondanks dat 'omgaan met (veiligheids)regels' een belangrijk element is van een veiligheid is, wordt deze indicator niet als relevant ervaren. De oorzaak hiervan lijkt te liggen in de databronnen. Ten eerste zullen regels altijd wel aanwezig zijn (3.3.1.1); ten tweede is het met een vragenlijst moeilijk te achterhalen of men zich er daadwerkelijk aanhoudt vanwege sociale wenselijkheidsproblemen (3.3.1.3). Door de vragenlijst expliciet anoniem te houden en deze vraag zorgvuldig te formuleren, kan deze sociale wenselijkheidsvertekening zo veel mogelijk voorkomen worden.

De tijd die besteed wordt aan het uitleggen van regels (3.3.1.2) lijkt erg op de tijd die besteed wordt aan veiligheid. Deze indicator voelt goed, maar de vraag is of er veel meerwaarde uit zal komen.

- NB alternatief zou kunnen zijn om 3.3.1.1 toch te behouden, namelijk of er specifieke bedrijfsregels over hoe om te gaan in het verkeer?

Prestatie Indicator 3.3.2

Noodsituatie en calamiteit werd door elkaar heen gebuikt. Gekozen wordt voor de term calamiteit.

Deze indicator voegt in de praktijk slechts weinig toe. De procedure is nu meestal: 'bel de planner' en/of 'beken nooit schuld' tot aan 'hard weggrennen'(!). In het slechtste geval belt deze alleen maar 112 en in het beste geval is er een crisisteam aanwezig in het bedrijf. Soms is er ook trauma opvang.

Er is een TLN procedure, met zichtbare sticker, maar dit is bij deze bedrijven niet bekend gebleken.

Prestatie Indicator 3.3.3 (GROEI indicator)

Expliciet is gemaakt dat het om klachten m.b.t. rijgedrag gaat.

Klachten management komt slechts zeer incidenteel voor bij bedrijven, waardoor deze indicator niet als relevant wordt ervaren. Als het gedaan zou worden, zou het wel relevant zijn, vandaar dat dit als een groei-indicator wordt gedefinieerd.

- NB: Bij de meeteenheid 3.3.3.3 wordt 'plan van aanpak' toegevoegd als databron.

Klachten management kan al onderdeel van een standaard ISO kwaliteitssysteem zijn, of van deelname aan 'veilig op weg' van TLN (dat is gestopt o.a. omdat de klachten

als negatief werden ervaren voor de reputatie van de sector - en als onzinnig werden beschouwd)

VPI Communicatie

Prestatie Indicator 3.4.1

Verheldering over communicatie middelen top down:

- De zgn. 'toolboxen' komen uit de bouwwereld (onderdeel van VCA).
- De term PAGO is onbekend gebleken bij de bedrijven: is nu vervangen door 'interviews algemeen'.
- Veiligheidsbijeenkomsten (3.4.1.1) worden veelal i.s.m. de verzekeringsmaatschappij georganiseerd.

Tijd besteed aan communicatie over veiligheid (3.4.1.2) lijkt zeer sterk op tijd besteed aan uitleg van (veiligheids)regels (meeteenheid 3.3.1.2), maar het is niet hetzelfde.

Branche specifieke info (meeteenheid 3.4.1.3) kan interessant zijn voor specifieke sectoren, zoals bij het vervoer van meubels.

Prestatie Indicator 3.4.2 (GROEI indicator)

Communicatie over veiligheid vanuit chauffeurs (bottom-up) is te 'ideaal'. Dit gebeurt (nog) niet, overeenkomstig de resultaten bij 'klachten management'.

De indicator wordt wel als relevant ervaren, met name in het kader van een veiligheidscultuur. Deze indicator wordt als een groei-indicator benoemd.

Prestatie Indicator 3.4.3

Communicatie met de verlader over het niet halen van deadline, is gerelateerd aan '% chauffeurs dat bij vertraging wordt geïnstrueerd om veilig te blijven rijden' (indicator 2.1.2). Het is een interessante check!

Ook bij deze indicator geldt dat hij beter negatief kan worden geformuleerd: '% planners dat bij vertraging en een krappe planner niet overlegt met de klant/verlader over een nieuwe deadline'.

In één geval doet de planner het in principe wel, behalve als hij vindt dat de chauffeur iets stoms heeft gedaan zoals bijvoorbeeld een verkeerde aflevering van een pallad, dan laat hij de chauffeur liever even zelf doormodderen.

VPI Overtredingen WGW en Wegenverkeerswet

Prestatie Indicator 3.5.1

Het gaat hier echt om 'organisatie'-score op deze overtredingen (rij-, en rusttijden, aslastoverschrijvingen, totaalgewichtoverschrijdingen.), dus niet om individuele chauffeurs.

Geconstateerd wordt dat IVW 'coulant' is met bepaalde overtredingen, als daar een goed reden voor blijkt te zijn.

- NB De meeteenheden 3.5.1.2 en 3.5.1.3 voegen niets toe en kunnen weg.

De Veiligheid Prestatie Indicatoren (VPI's) en de Eigen Rijder.

In hoeverre zijn de ontwikkelde VPI's toepasbaar op eigen rijders? Deze vraag zal worden beantwoord aan de hand van de indeling van de VPI's naar voertuig, chauffeur en management.

Categorie voertuig

De indicatoren die betrekking hebben op het voertuig zijn zonder al te veel moeite door de eigen rijder te beantwoorden. Geconstateerd is dat de Eigen Rijders (bijna vanzelfsprekend) een zeer goed inzicht in het voertuig. Tenslotte is het hun werkkapitaal.

VPI Voertuigeisen

Veiligheidsbevorderende middelen zijn aanwezig, werken goed en worden regelmatig gecontroleerd, maar een document om dat te bevestigen is niet aanwezig.

Aandachtspunten zijn:

- De dobli spiegel, waarover door bijna alle interviewpartners wordt geklaagd (moeilijk af te stellen, geeft schijnzekerheid). Iedereen zegt over te gaan stappen op zij- en achteruit rij camera's
- De gordel blijkt een moeilijk punt te zijn. Vaak aanwezig en in goede staat, maar wordt zeer zelden gebruikt. N.B. verplicht indien aanwezig.
- Landbouwvoertuigen (tractoren) worden in toenemende mate ook gebruikt ten behoeve van het goederenvervoer (bij voorbeeld zand en grind vervoer). Deze hoeven aan vrijwel geen enkele eis te voldoen. Zelfs de leeftijd van de bestuurder is lager hetgeen ook weer kostenbesparend werkt.

VPI Zichtcontrole op het voertuig

De Eigen rijders geven aan elke morgen een rondje om de truck te maken om te controleren of alles in orde is (spiegels, afsluitingen, 's winters lichten en wat dies meer zij). Ook hier geldt dat ze niet beschikken over een checklist. Ondanks dat beide Eigen Rijders voor het grootste gedeelte werken voor een transportbedrijf/logistieke dienstverlener (en zelf aangeven gelijk te worden behandeld als de chauffeurs in loondienst, beschikken zijn niet over een handboek.

VPI Instructies laden en lossen

De instructies over laden en lossen zijn afkomstig van de verlader. Dit gebeurt direct richting chauffeur of via de logistieke dienstverlener. De controle vindt ook plaats door de verlader. Het komt bij beide Eigen Rijders wel eens voor dat een container die zeer duidelijk scheef beladen is, wordt geweigerd (weigering vrachtbrieven). Hierover zijn nooit klachten gekomen van de opdrachtgever. Te zware lading wordt minder snel opgemerkt, vooral wanneer de vrachtbrief hierover onjuiste informatie verstrekt. Ook is te zware lading voor de verkeersveiligheid minder gevaarlijk dan scheve lading (gevaar van kantelen).

Categorie chauffeur

VPI Scholing en communicatie chauffeur

Beide chauffeurs hebben geen bijscholing gehad (naast ADR). De intentie om een veiligheidstraining te volgen is aanwezig, maar een belangrijk probleem hierbij is dat de meeste cursussen op weekdays worden gegeven.

Deadlines

Wanneer een deadline niet gehaald dreigt te worden, wordt contact opgenomen met de opdrachtgever, in sommige gevallen via de planner van het vervoerbedrijf. Deze geeft de vertraging door. Dit heeft geen verdere consequenties voor het transport. Het is be-

langrijk dat de ontvanger (ook op het juiste niveau) de informatie krijgt. Zolang dit niet te vaak gebeurt, zijn er geen consequenties

- NB: Voor de Eigen Rijder is een extra indicator toegevoegd, namelijk 2.1.3: 'De eigen rijder zoekt zelf actief naar veiligheidsinformatie'.

VPI Geconstateerde overtredingen bij de chauffeurs

Overtredingen betreffen uitsluitend overschrijdingen van de toegestane maximum snelheid (correctie tot 85 km, €27 boete). Andere overtredingen komen niet of nauwelijks voor. Opgemerkt moet worden dat de meest snelheidscontroles worden doorgegeven door collega's via het bakkie (27 MC). Het probleem is dat de band waarover de informatie binnenkomt vaak te druk is en overgeschakeld wordt naar een rustiger kanaal om met collega's te praten. Hierdoor wordt soms vitale informatie gemist. Het niet dragen van gordels kan hier aan worden toegevoegd. Formeel is het verplicht als ze in de truck zijn gemonteerd.

VPI Betrokkenheid bij verkeersongevallen van chauffeurs

Beide Eigen Rijders zijn betrokken geweest bij lichte ongevallen in de afgelopen jaren.

VPI Monitoring rijgedrag

Het rijgedrag wordt niet gemonitord. Niet door de directe opdrachtgever en niet door verladers.

Categorie organisatie

Vooraf

In de indicatorenlijst is het aantal indicatoren met betrekking tot organisatie beperkt. Bij een eigen rijder is het moeilijk te spreken van interne of externe organisatie. Ten behoeve van de pilots hebben we naar meer indicatoren gekeken dan van tevoren waren geacht toepasbaar te zijn voor de Eigen Rijder.

Hoewel de eigen rijder bijna tot het eigen personeel van de logistieke dienstverlener wordt gerekend, zijn er toch belangrijke verschillen. Zo hebben beide Eigen Rijders binnen deze pilot niet de beschikking over het handboek chauffeur en krijgt hij niet de informatie van bijvoorbeeld organisaties waar zijn opdrachtgever lid van is. De organisaties waar hij in meer of mindere mate contact mee onderhoud zijn:

- 1 de logistieke dienstverlener waar hij een zeer groot gedeelte van het werk voor uitvoert;
- 2 de (wisselende) verlader
- 3 de organisatie voor eigen rijders (VERN)

Er is weinig communicatie over veiligheid met de logistieke dienstverlener (i.t.t. de chauffeurs onderling, waar nog wel eens veiligheidsinformatie wordt uitgewisseld). De verstrekte informatie heeft vooral betrekking op het doorgeven van informatie van verladers (bijvoorbeeld de verplichting op het bedrijfsterrein van de verlader beschermende kleding te dragen, die voor eigen kosten dient te worden aangeschaft, of het voorschrift voor het merk van de koppeling voor de voeding voor de laadklep).

De communicatie kan als top-down worden gekarakteriseerd. Ook de verlader kan bepaalde eisen stellen m.b.t. veiligheid.

VPI Betrokkenheid management

- **Prestatie Indicator 3.1.3:** veiligheidsfunctionaris
De organisatie VERN heeft een veiligheidsadviseur in dienst die bij het opstarten en bij informatie over bepaalde gevaarlijke producten nuttige informatie verschaft.
- **Prestatie Indicator 3.1.6:** veiligheid bij aanstelling
Over veiligheid bij het inhuren wordt niet of nauwelijks gesproken.

VPI Inzicht in Veiligheid**Prestatie Indicator 3.2.1:** risico management

De eigen rijders hebben geen risico inventarisatie en evaluatie.

VPI Procedures**Prestatie Indicator 3.3.2** procedures

Er is geen procedure hoe te handelen bij noodsituaties. Bij ongevallen of gevaarlijke situaties op de weg, wordt de politie ingelicht.

VPI Communicatie

Er vindt geen communicatie plaats over onveilige situaties. De eigen rijder heeft wat dat betreft geen formeel aanspreekpunt (wellicht VERN?).

Communicatie met de verlader (3.4.3) vindt plaats, soms via de planner van de logistieke dienstverlener. Dit leidt niet tot terugmelding.

VPI Overtredingen WGW en Wegenverkeerswet

Zo nu en dan wordt de rijtijdenwet overschrijdt (niet geconstateerde overtredingen). Dit is vooral het gevolg van het drukker wordende verkeer waardoor vaste rustplaatsen niet kunnen worden gehaald. De Inspecties hebben daar in veel gevallen begrip voor.

Ook aslast overtredingen zullen plaatsvinden, maar dit is meestal het geval bij containervervoer waarvoor de eigen rijder niet altijd verantwoordelijk kan worden gehouden. Alleen wanneer dit expliciet op de vrachtbrief vermeld is, kan de eigen rijder dit waarnemen. Scheve belading is, zoals ook als gemeld, veel gevaarlijker in relatie tot verkeersonveiligheid.

Opvallend is dat het aantal controles in Duitsland (3 a 4 keer per jaar) hoger is dan in Nederland. Het gaat hier vooral om integrale controles (fuiik) waar meerdere aspecten worden gecontroleerd. In Nederland lijkt het aantal controles te zijn teruggelopen.

Bijlage 7: Uitgebreide VPI Lijst

VPI's met bijbehorende Indicatoren: ORGA-NISATIE	Wanneer goed	Meeteenheid	Databronnen
VPI 8: Betrokkenheid management - interne organisatie (3,1)			
3.1.1 Management heeft voorbeeldfunctie	Het management heeft een actieve rol in het informeren over veiligheid; Er is een actief schadepreventie door hoger kader; het beleid wordt consequent uitgevoerd. Management is geloofwaardig in veiligheidsboodschap.	3.1.1.1. % planners dat aangeeft dat het management een voorbeeld voor veiligheid geeft (consequent gedrag vertonen).	Vragenlijst Interviews
		3.1.1.2. % chauffeurs dat aangeeft dat het management een voorbeeld voor veiligheid geeft (consequent gedrag vertonen).	Vragenlijst Interviews
3.1.2 Management is expliciet verantwoordelijk voor veiligheid	Het preventie- en/of veiligheidsbeleid is vastgelegd. Er is een directievertegenwoordiger (aanspreekpunt) voor veiligheid. De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van elke functie ten aanzien van veiligheid is vastgelegd en bekend.	3.1.2.1. Managementverantwoordelijkheid t.a.v. veiligheid is vastgelegd en expliciet onderdeel van bv. ondernemingsplan	Ondernemingsplan Organisatieschema Kwaliteitshandboek Chauffeurshandboek
3.1.3. Aanwezigheid veiligheidsfunctionaris	Een veiligheidsfunctionaris kan de directievertegenwoordiger ontlasten in het organiserende en administratieve werk dat gepaard gaat met alle registraties en afhandelingen. Een veiligheidsfunctionaris is effectief als hij weet te achterhalen hoe het bedrijf scoort op veiligheid en deze boodschap bij degenen duidelijk maakt die in actie moeten komen.	3.1.3.1. Veiligheidsfunctionaris is aanwezig.	Organisatieschema Interviews NB: Voor kleinere organisaties kan/is een veiligheidsfunctionaris extern aan te stellen.
		3.1.3.2. Totale tijd die veiligheidsfunctionaris besteed aan veiligheid (# fte per chauffeur in dienst X 1000).	Organisatieschema Interviews NB: Voor kleinere organisaties kan/is een veiligheidsfunctionaris extern aan te stellen.

3.1.4 Veiligheid krijgt expliciet aandacht bij aannamebeleid chauffeurs	Bij het aannemen van chauffeurs is veilig rijden een expliciet selectiecriteria	3.1.4.1. Veilig rijden staat op checklist voor sollicitatiegesprek.	Checklist aannamebeleid Registraties Interviews
		3.1.4.2. Aantal keren dat een ervaren chauffeur meerrijdt met nieuwe chauffeur.	Chauffeurshandboek Inwerkprogramma/draaiboek Registraties Interviews
		3.1.4.3. Aantal gevallen waarin een chauffeur is afgewezen tijdens sollicitatie of proeftijd vanwege (vermeend) onveilig rijgedrag [# gevallen per jaar/totaal aantal chauffeurs in dienst].	Chauffeurshandboek Inwerkprogramma/draaiboek Registraties Interviews
3.1.5 Veiligheid krijgt expliciet aandacht bij de selectie van onderaannemers (charters)	Bij het selecteren van onderaannemers/charters is verkeersveiligheid (prestatie) een belangrijk criterium.	3.1.5.1. Veiligheidsprestatie van charter (eigen rijder of transportbedrijf) wordt opgevraagd, beoordeeld en betrokken in besluitvorming.	Bedrijfsadministratie Inhuurcontracten Interviews
		3.1.5.2. Voor onderaannemers gelden voorwaarden, m.n. met betrekking tot systemen die bijdragen aan verkeersveiligheid.	Bedrijfsadministratie Inhuurcontracten Interviews
		3.1.5.3. Aantal gevallen waarin een onderaannemer is afgewezen vanwege (vermeend) onveilig rijgedrag [# gevallen per jaar/totaal inhuur onderaannemers].	Bedrijfsadministratie Inhuurcontracten Interviews
VPI 9: Inzicht in Veiligheid (3.2)			
3.2.1. Management heeft inzicht in veiligheidsprestaties	Management krijgt informatie over veiligheidsprestaties (schade- en ongevallen rapportages en verkeersovertredingen) en neemt actie.	3.2.1.1. Er is een registratiesysteem van schades, ongevallen, verkeersovertredingen.	- Registraties. - Schaderapportages. - Kostenoverzichten van schades. - Managementverslagen.

	3.2.1.2. Schade- en ongevallen registraties worden bijgehouden (up-to-date).	<ul style="list-style-type: none"> - Registraties. - Schaderapportages. - Kostenoverzichten van schades. - Managementverslagen.
	3.2.1.3. Management is op de hoogte van de kosten en gevolgen van schades, ongevallen en acties: a. schades t.o.v. gemiddelde van de sector. b. Vervolgkosten van schades en ongevallen stilstand auto, hersteltijd, reparatiekosten	<ul style="list-style-type: none"> - Registraties. - Schaderapportages. - interviews met managers - Kostenoverzichten van schades. - Actie-overzicht (plan van aanpak).
	3.2.1.4. Management neemt verbeter acties naar aanleiding van inzichten uit de registraties.	Interviews met managers Actie-overzicht (plan van aanpak). Managementverslagen.
	3.2.1.5. Er vindt evaluatie en feedback plaats (beoordeling prestaties door management, terugkoppeling naar chauffeurs) Organisatie als geheel en per chauffeur.	Memo Nieuwsbrieven Publicatieborden Interviews management Functioneringsgesprekken

3.2.2 .Management heeft inzicht in risico's	Naast beleid t.a.v. schades en ongevallen begint preventiebeleid met het onderkennen, het herkennen en het proberen op te lossen van de aanwezige risico's. Hiervoor kan goed de RI&E uit de Arboret dienen, zodat een eerste vereiste is dat deze aanwezig is en effectief is. Daarnaast dient er implementatie van het risicomangement actieplan plaats te vinden.	3.2.2.1. Systeem van risico-inventarisatie en evaluatie, incl. plan van aanpak is beschreven en bekend bij management.	Oordeel via audit aan hand van: - RI&E, incl. Plan van Aanpak. - Gesprekken. - Jaarrapportages. NB: Risico inventarisatie (Arboret) is meestal geen antwoord op daadwerkelijk beheersen van de risico's tijdens transport. Terugkoppeling met arbodienst is noodzakelijk!
		3.2.2.2 Management is op de hoogte van de risico's , incl. risico's in verkeer; dit overzicht is periodiek bijgesteld; er zijn doelstellingen en acties opgenomen.	Oordeel via audit aan hand van: - RI&E, incl. Plan van Aanpak. - Gesprekken. - Jaarrapportages. NB: Risico inventarisatie (Arboret) is meestal geen antwoord op daadwerkelijk beheersen van de risico's tijdens transport. Terugkoppeling met arbodienst is noodzakelijk!

		<p>3.2.2.3. Management stuurt op risicobeheersing via:</p> <ul style="list-style-type: none">a. doorlooptijd van RI&E.b. opstellen plan van aanpak.c. doorlooptijd van RI&E naar acties.	<p>Oordeel via audit aan hand van:</p> <ul style="list-style-type: none">- RI&E, incl. Plan van Aanpak. - Gesprekken.- Jaarrapportages. <p>NB: Risico inventarisatie (Arbowet) is meestal geen antwoord op daadwerkelijk beheersen van de risico's tijdens transport. Terugkoppeling met arbodienst is noodzakelijk!</p>
		<p>3.2.2.4. Management neemt preventieve acties en stuurt op realisatie via:</p> <ul style="list-style-type: none">a. doorlooptijd van acties.b. uitvoeren van acties.	<p>Oordeel via audit aan hand van:</p> <ul style="list-style-type: none">- RI&E, incl. Plan van Aanpak. - Gesprekken.- Jaarrapportages. <p>NB: Risico inventarisatie (Arbowet) is meestal geen antwoord op daadwerkelijk beheersen van de risico's tijdens transport. Terugkoppeling met arbodienst is noodzakelijk!</p>

		3.2.2.5. Er vindt evaluatie en feedback plaats (beoordeling prestaties door management, terugkoppeling naar chauffeurs (mondeling en/of schriftelijk), aanpassing beleid of procedures).	Oordeel via audit aan hand van: - RI&E, incl. Plan van Aanpak. - Gesprekken. - Jaarrapportages. NB: Risico inventarisatie (Arbowet) is meestal geen antwoord op daadwerkelijk beheersen van de risico's tijdens transport. Terugkoppeling met arbodienst is noodzakelijk!
VPI 10 Procedures (3.3)			
3.3.1 Veiligheidsregels en hun gebruik worden uitgelegd	Up-to-date houden van bedrijfsregels m.b.t. veiligheid Registraties van regels Aanwezigheid van instructies	3.3.1.1. Tijd besteed aan uitleg van bedrijfsregels/ chauffeur.	Chauffeurshandboek Nieuwsbrieven Interviews
		3.3.1.2. % chauffeurs die bedrijfsregels kennen.	Vragenlijst chauffeurs Interviews
3.3.2 Procedure m.b.t. voorbereiding op en nazorg van calamiteiten is aanwezig en bekend	Voorlichting over calamiteit en nazorg is cruciaal voor als een chauffeur op de weg een traumatische ervaring meemaakt. Hij moet op dat moment weten hoe hij moet handelen, en dus moet de informatie van tevoren zijn verstrekt. Er moet bekend zijn: wie doet wat wanneer?; en het moet bespreekbaar zijn.	3.3.2.1. Aanwezigheid informatie over calamiteiten en nazorg.	Documentatie (handboek)
		3.3.2.2. % chauffeur dat weten wat ze moeten doen in geval van calamiteit (bv. sticker met noodnr. en alarmnr.).	Interviews Vragenlijst Observatie (bv. Sticker met nood-

			/alarmnr.)
3.3.3 Klachtenmanagement wordt uitgevoerd	Klachten en publieksreacties kunnen veel zeggen over het rijgedrag van chauffeurs en vormen een zeer waardevolle bron voor verbetering van de prestaties. Een bedrijf dient hier zorgvuldig en behoedzaam mee om te gaan zodat er lering kan worden getrokken uit de teruggekoppelde ervaringen van klanten en individuen uit de omgeving.	3.3.3.1. Aanwezigheid van een procedure voor een zorgvuldige afhandeling van klachten.	Documentatie Klachtenregistratie
		3.3.3.2. Aantal klachten met betrekking tot rijgedrag van chauffeurs per chauffeur per jaar.	Klachtenregistratie
		3.3.3.3. Aantal acties per klacht.	Interviews Documentatie
VPI 11: Communicatie (3.4)			
3.4.1 Communicatie over veiligheid vindt plaats naar chauffeurs (top-down)	Het management, de leidinggevenden, de planners en de chauffeurs moeten overtuigd zijn van het belang van (verkeers)veiligheid. Er moet over veiligheid worden gesproken.	3.4.1.1. Aantal deelnames aan voorlichtingsbijeenkomst over veiligheid per chauffeur per jaar.	Vragenlijsten Interviews Toolboxen gehouden Nieuwsbrieven
		3.4.1.2. Tijd besteed aan communicatie over veiligheid/chauffeur.	Interviews Toolboxen gehouden. Veiligheid onderdeel van functioneringsgesprekken. Bedrijfsfolder. Handboeken/ infomateriaal/nieuwsbrieven

		3.4.1.3. Infomateriaal over specifieke veiligheidsaspecten is aanwezig per chauffeur per branche	Interviews Toolboxen gehouden. Veiligheid onderdeel van functioneringsgesprekken. Bedrijfsfolder. Handboeken/ infomateriaal/nieuwsbrieven
3.4.2 Communicatie over veiligheid vindt plaats vanuit chauffeurs (bottom-up)	Chauffeurs kunnen problemen over veiligheidsaspecten richting management kwijt.	3.4.2.1. Aantal meldingen over onveilige situaties van chauffeurs die bij management terecht komen, per chauffeur per jaar.	Registratie Interview chauffeurs en management
		3.4.2.2. % chauffeurs dat aangeeft dat er acties ondernomen wordt n.a.v. meldingen onveilige situaties.	Vragenlijst Registratie Vragenlijst chauffeur Interview chauffeurs
3.4.3 Er wordt gecommuniceerd met de verlader over het niet halen van deadline	Veiligheid is belangrijker dan deadlines; In het geval dat door vertragingen (bijvoorbeeld bij laden/lossen of door files) een planning krap wordt, wordt met de verlader overlegd over een nieuwe deadline (de reactie is in ieder geval niet om chauffeurs snel/onveilig te laten rijden).	3.4.3.1. % van het aantal planners van het bedrijf, dat aangeeft dat in het geval dat door vertragingen een planning krap wordt, met de verlader wordt overlegd over een nieuwe deadline.	Interview/vragenlijst planners
VPI 12: Overtredingen WGW (3.5)			
3.5.1 Overtredingen: - Rij-, rusttijden overtredingen. - Aslastoverschrijvingen. - Totaalgewichtoverschrijdingen.	Het bedrijf begaat dit soort overtredingen niet.	3.5.1. 1 Aantal overtredingen per chauffeur per jaar naar soort overtreding.	Registratiesysteem bedrijf Registraties IVW, bij KLPD of justitieel incasso.
		3.5.1.2. Gemiddeld boetebedrag per soort per jaar per chauffeur.	Registratiesysteem bedrijf Registraties IVW, bij KLPD of justitieel incasso.

	Legenda: Ook geldig voor Eigen Rijder		
	Alléén geldig voor de Eigen Rijder		
VPI's met bijbehorende Indicatoren: VOERTUIG	Wanneer goed	Meeteenheid	Databronnen
VPI 1: Voertuigeisen (1.1)			
1.1. 1. Het bedrijf doet er alles aan opdat de veiligheidsbevorderende middelen waarmee de voertuigen zijn uitgerust altijd goed werken	De middelen (zichtveldverbeteringssystemen, fietsvangers, snelheidsbegrenzer, tachograaf, gordels (bij voertuigen onder de 3500 kg.), een vrij zichtveld hebben (niet allerlei spul voor het ruit), remlichten) zitten op/aan/in de vrachtwagen én zijn in goede staat/werken.	<p>1.1.1.1. Het bedrijf kan aantonen dat er jaarlijks één (of meerdere) vrachtwagenaudits voor elke vrachtwagen (los van APK) plaatsvindt(en).</p> <p>1.1.1.2 Het bedrijf gebruikt een checklist voor de controle; hierop staat dat het functioneren wordt gecontroleerd van (indien aanwezig):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lichten. - Zichtveldverbeteringssysteem (goed afgesteld?). - Zijafscherming/fietsvangers. - Snelheidsbegrenzer. - Gordels. - Voorafscherming. - Achteruitrijcamera. - Zichtveld (= vrij). 	<p>- Documenten: wordt de jaarlijkse controle gedaan? Is er een checklist? Wat houdt die in? - Steekproef op 1 of 2 trucks? (observatie)</p> <p>- Documenten: wordt de jaarlijkse controle gedaan? Is er een checklist? Wat houdt die in? - Steekproef op 1 of 2 trucks? (observatie)</p>

VPI 2 Zichtcontrole op voertuig(1.2)			
1.2.1 De chauffeurs voeren altijd een zichtcontrole uit voor het wegrijden	De chauffeur voert voor het wegrijden (= na laden/lossen) een visuele controle uit van zijn voertuig met name als hij niet de hele tijd bij het voertuig is geweest. Te controleren zaken omvatten de lading, de afsluiting, lichten, spiegels en eventuele zeilen.	1.2.1 .1 In een handboek/het handboek staat dat de chauffeur een dergelijke controle ("rondje om de truck") moet uitvoeren.	Documentanalyse (zijn er schriftelijke instructies aan chauffeurs).
		1.2.1.2 Chauffeurs weten dat ze het moeten doen.	Interviews (weten / doen chauffeurs het?).
		1.2.1.3. Chauffeurs doen het daadwerkelijk.	Observaties: doen chauffeurs het daadwerkelijk? Interviews.
VPI 3: Instructie laden & lossen(1.3)			

1.3.1. Chauffeurs worden geïnstrueerd over laden en lossen	<p>De chauffeurs krijgen duidelijke instructies over laden en lossen:</p> <p>a. Wat hun rol is bij het laden/lossen (verdeling taken tussen verlader/ontvanger en chauffeur).</p> <p>b. Hoe zij moeten laden/lossen (inclusief te gebruiken pbm's en equipment).</p> <p>c. Hoe zij de (be)lading moeten controleren (afhankelijk van type lading).</p> <p>d. Chauffeurs laden en lossen volgens de instructies.</p>	1.3.1.1 Een handboek, instructies en/of richtlijnen zijn aanwezig, (actueel en praktisch).	Document
		1.3.1.2. Chauffeurs weten wat ze moeten doen.	Interview chauffeur + magazijnchef
		1.3.1.3. Chauffeurs handelen daadwerkelijk naar de instructies.	- Interview chauffeur + magazijnchef - Observatie.

VPI's met bijbehorende Indicatoren: CHAUFFEUR	Wanneer goed	Meeteenheid	Databronnen
VPI 4: Scholing en Communicatie chauffeurs(2.1)			
2.1.1 Chauffeurs worden (bij)geschoold in veiligheid.	<p>1. In ieder geval moet de basisopleiding in orde zijn; norm 100%.</p> <p>2. Chauffeurs krijgen bovenwettelijke bijscholing op:</p> <ul style="list-style-type: none"> -rijgedrag -voertuigbeheersing -omgaan met stress - verkeerskennis - defensief rijden - anti-slipcursus 	<p>2.1.1.1. Percentage chauffeurs dat het laatste jaar bijscholing heeft genoten (op rijgedrag, voertuigbeheersing, omgaan met stress, verkeerskennis).</p> <p>2.1.1.2. Bedrag dat het bedrijf per jaar per chauffeur aan (bij)scholing besteedt (op rijgedrag, voertuigbeheersing, omgaan met stress, verkeerskennis). Alleen de cursuskosten.</p>	<p>- interne bedrijfsverslaglegging, scholingsplan.</p> <p>- interview met chauffeurs. N.B. Van belang is dat er een koppeling wordt gemaakt met behoefte; ofwel extra aandacht voor chauffeurs met bovengemiddeld schadeverloop (obv. schaderegistratie).</p> <p>- interne bedrijfsverslaglegging, scholingsplan.</p> <p>- interview met chauffeurs. N.B. Van belang is dat er een koppeling wordt gemaakt met behoefte; ofwel extra aandacht voor chauffeurs met bovengemiddeld schadeverloop (obv. schaderegistratie).</p>

		2.1.1.3 Tijd dat het bedrijf per jaar per chauffeur voor bovenwettelijke (bij)scholing vrijmaakt (op rijgedrag, voertuigbeheersing, omgaan met stress, verkeerskennis). Dus NIET in de vrije tijd van de chauffeur.	- interne bedrijfsverslaglegging, scholingsplan. - interview met chauffeurs. N.B. Van belang is dat er een koppeling wordt gemaakt met behoefte; ofwel extra aandacht voor chauffeurs met bovengemiddeld schadeverloop (obv. schaderegistratie).
2.1.2 Er is communicatie van de chauffeur met het transportbedrijf over het niet halen van de deadline.	In het geval een chauffeur vertraging oploopt, wordt hij geïnstrueerd om in ieder geval niet te snel/onveilig te gaan rijden, ook al wordt de deadline niet gehaald.	2.1.2.1. % chauffeurs dat aangeeft dat zij worden geïnstrueerd om bij vertragingen veilig te blijven rijden.	Vragenlijst chauffeurs Interviews
		2.1.2.2. % chauffeurs dat aangeeft dat veiligheid belangrijker is dan deadlines.	Vragenlijst chauffeurs Interviews
2.1.3 De Eigen rijder zoekt zelf actief naar veiligheidsinformatie	De Eigen rijder zoek actief naar veiligheidsinformatie in vakliteratuur, brochures, bij contactpersonen (bracheveniging) of via andere infomatiebronnen	2.1.3.1 tijd die de Eigen Rijder besteed aan het verwerven van veiligheidsinformatie	Interview
VPI 5: Geconstateerde overtredingen bij chauffeurs (2.2)			

<p>2.2.1 Verkeersovertredingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsovertreding - door rood licht rijden - andere verkeersovertredingen. 	<p>De chauffeurs van het bedrijf begaan dit soort overtredingen niet.</p>	<p>2.2.1.1 Aantal overtredingen per chauffeur per jaar naar soort overtreding.</p>	<p>Registratiesysteem bedrijf Registraties bij KLPD of Centraal Justitieel Incassobureau Benchmark via IVW N.B.1 Er moet registratie en vervolg zijn op organisatieniveau (zie aldaar)</p>
		<p>2.2.1.2. Gemiddeld boetebedrag per soort per jaar per chauffeur.</p>	<p>Registratiesysteem bedrijf Registraties bij KLPD of Centraal Justitieel Incassobureau Benchmark via IVW N.B.1 Er moet registratie en vervolg zijn op organisatieniveau (zie aldaar)</p>
<p>2.2.2 Overtredingen van richtlijnen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Laden/lossen (vb. altijd met 2 mensen, veiligheidsschoenen aan etc.). <li style="padding-left: 20px;">- Arbowet en beleidsregels. - Interne bedrijfsregels m.b.t. belading. 	<p>Dit soort overtredingen wordt door het bedrijf geregistreerd (er zijn meldingen). Bovendien vindt actie plaats op basis van de meldingen ter voorkoming van verdere overtredingen. NB: er is geen norm ten aanzien van het aantal.</p>	<p>2.2..2.1. Aantal overtredingen per chauffeur per jaar naar soort overtreding.</p>	<p>Registratiesysteem van overtredingen, afwijkingen en plannen van aanpak ter voorkoming (afspraken met chauffeur en verladere) Arbocontroles IVW/AI. N.B. Het gaat hier om de hoeveelheid overtredingen en niet om de registratie en de vervolgacties richting chauffeurs. Dit zijn</p>

			organisatie – indicatoren (zie aldaar).
VPI 6: Betrokkenheid bij verkeersongevallen van chauffeurs (2.3)			
2.3.1. Het bedrijf registreert verkeersongevallen, zoekt naar oorzaken en stuurt hierop.	Betrokkenheid bij verkeersongevallen wordt door het bedrijf geregistreerd (er zijn meldingen). Bovendien vindt actie plaats op basis van de meldingen. NB: er is geen norm ten aanzien van het aantal.	2.3.1.1 Aantal geregistreerde ongevallen in het verkeer per chauffeur per jaar.	Eigen verslaglegging Verzekeraars N.B. Het gaat hier om de hoeveelheid ongevallen en schades en niet om de registratie en vervolgacties. Dit zijn organisatie – indicatoren (zie aldaar).
		2.3.1.2 Aantal schades aan of door voertuig in het verkeer per chauffeur per jaar.	Eigen verslaglegging Verzekeraars N.B. Het gaat hier om de hoeveelheid ongevallen en schades en niet om de registratie en vervolgacties. Dit zijn organisatie – indicatoren (zie aldaar).
VPI 7 Monitoring rijgedrag (2.4)			
2.4.1 het bedrijf monitort het rijgedrag van de chauffeurs en koppelt dit terug.	Het bedrijf zelf controleert steekproefsgewijs het rijgedrag van chauffeurs en koppelt daarover terug aan de betreffende chauffeurs.	2.4.1. 1. Aantal uitgevoerde steekproeven per jaar per chauffeur.	Ritanalyse op rijgedrag (via blackbox of tachograaf) Meerijden met chauffeur.

Bijlage 8: Voorstel van standaardbrief IVW

IVW/ Divisie Vervoer
t.a.v. <contactpersoon IVW>
Postbus 10700
2401 HS Den Haag

<plaats>, <datum>

Geachte <naam contactpersoon IVW>,

Om inzicht te krijgen in de veiligheidsprestatie van ons bedrijf, zijn wij bezig met het meten van ons bedrijf op basis van de Veiligheids Prestatie Indicatoren, zoals ontwikkeld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de branche organisaties.

Ten behoeve van de Veiligheids Prestatie Indicatoren, zouden wij de volgende gegevens over ons bedrijf van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat/ Divisie Vervoer willen ontvangen. Onze bedrijfsgegevens staan eveneens onder aan deze brief vermeld.

Op te vragen gegevens:

Indicator	Soort/type overtreding geregistreerd bij IVW	Aantal (in te vullen door IVW)
Aantal overtredingen /per jaar /per chauffeur	(zie toelichting volgende bladzijde)	
Aantal inspecties /per jaar /per chauffeur		

Bedrijfsgegevens:

Naam organisatie:
Adres:
Telefoonnummer:
E-mail gegevens (indien beschikbaar)
KvK nummer:??
andere handige nummers??

Bij voorbaat hartelijk dank. Wij hopen de gegevens spoedig te kunnen ontvangen per e-mail/per post <keuze aangeven> .

Met vriendelijke groet,

< naam afzender>

Toelichting: IVW kan leveren mbt de indicatoren

Wel:

- overtredingen mbt overbelading, waarbij het IVW informatiesysteem geen verschil maakt tussen aslasten en totaalgewichten;
- overtredingen mbt arbeidstijden (rij/rust) en overtredingen mbt gebruik tachograaf en snelheidsbegrenzer (meer specifiek, manipulatie of onjuist gebruik daarvan)
- overtredingen mbt het vervoer van gevaarlijke stoffen
- overtredingen mbt wgw, namelijk: transportvergunningen, verklaringen van dienstbetrekking e.d.

Niet:

- snelheidsovertredingen zijn bekend bij het KLPD. IVW heeft dat alleen als er sprake is van een te hoge snelheid ism een overtreding snelheidsbegrenzer)
- mbt laden en lossen geen informatie (onbekend wie wel)
- arbowet: minimale info (momenteel minimale activiteiten agv de vogelpest)
- rood licht en overige verkeersgedragingen: bij KLPD.

- aantal inspecties (onder voorbehoud!!) * aantal bedrijfscontroles
* aantal inspecties langs de weg van voertuigen van een bepaalde onderneming.
(gen arbeidsinspectie)
- al deze gegevens zijn onderverdeeld in processen verbaal en signaleringen.
* Signaleringen: geringe overtredingen, welke niet ter kennisname van het openbaar ministerie worden gebracht. (IVW gebruikt ze om eventueel op een later moment een onderzoek op te starten.)
- boetebedrag bij overtredingen zijn bij IVW onbekend. Dat is iets voor het openbaar ministerie (alleen bij buitenlandse ondernemers worden richtlijnen van boetebedragen gehanteerd)