

Arbeidsongevallen in het verkeer

Kunnen werkgevers bijdragen aan de verkeersveiligheid in Nederland?

Drs. Anita Venema, TNO, e-mail anita.venema@tno.nl

Drs. Maartje Bakhuys-Roozeboom

Samenvatting

Veel werknemers begeven zich tijdens hun werk in het verkeer en een deel van de verkeersongevallen is toe te schrijven aan werknemers. Hoe groot het aandeel hiervan is, is in Nederland niet eenduidig vast te stellen. Uit de beschikbare cijfers blijkt vrachtvervoer een belangrijke bijdrage te leveren, maar ook het zakelijk verkeer in personenauto's lijkt een rol te spelen. Werkgevers zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van de werknemers, ook als zij zich op de openbare weg begeven. Opname van 'fleetmanagement'-maatregelen in het arbobeleid van ondernemingen zou een bijdrage kunnen leveren aan de arbeidsveiligheid en de verkeersveiligheid in Nederland.

Keywords

Arbeidsveiligheid, verkeersveiligheid, registratie, fleetmanagement, arbeidsongevallen.

Inleiding

Dagelijks begeven werknemers zich voor hun baas in het verkeer. Allereerst om op het werk te komen. Maar ook tijdens het werk. Omdat ze vrachtwagenchauffeur zijn, omdat ze een klus op locatie gaan doen, omdat ze een klant gaan bezoeken of voor overleg met collega's van een ander filiaal. Die rijdende werknemers maken in veel gevallen gebruik van door het bedrijf verstrekte vervoersmiddelen, maar rijden ook vaak in de auto, die in de vrije tijd ook door het gezin wordt gebruikt. De werkgever is er volgens de Arbowet verantwoordelijk voor dat een werknemer veilig en gezond zijn werk kan verrichten conform de gesloten arbeidsovereenkomst. Dit geldt ook als deze tijdens het werk onderweg is. Aan de situatie op de weg kan de werkgever echter weinig veranderen. Maar wel tot op zekere hoogte aan het gedrag van de werknemer onderweg en aan de veiligheid en kwaliteit van het gebruikte vervoermiddel.

In Nederland wordt door werkgevers nog weinig gedaan op het terrein van het promoten van de verkeersveiligheid van hun werknemers onderweg. Dit komt waarschijnlijk omdat werkgevers niet bekend zijn met de omvang van het probleem, doordat in Nederland niet bekend is welk deel van de verkeersongevallen tijdens het werk gebeurt. Van slechts een gedeelte van de arbeidsongevallen valt te achterhalen of ze ook verkeersongeval zijn. Op basis van buitenlands onderzoek valt te verwachten dat een kwart tot eenderde van de verkeersongevallen werkgerelateerd is. Maar hoe zit het nu echt met de omvang van deze problematiek in Nederland? En hoe zien arbeidsongevallen in het verkeer er eigenlijk uit? En tenslotte: Welke rol kan de werkgever spelen bij de preventie van dergelijke ongevallen.

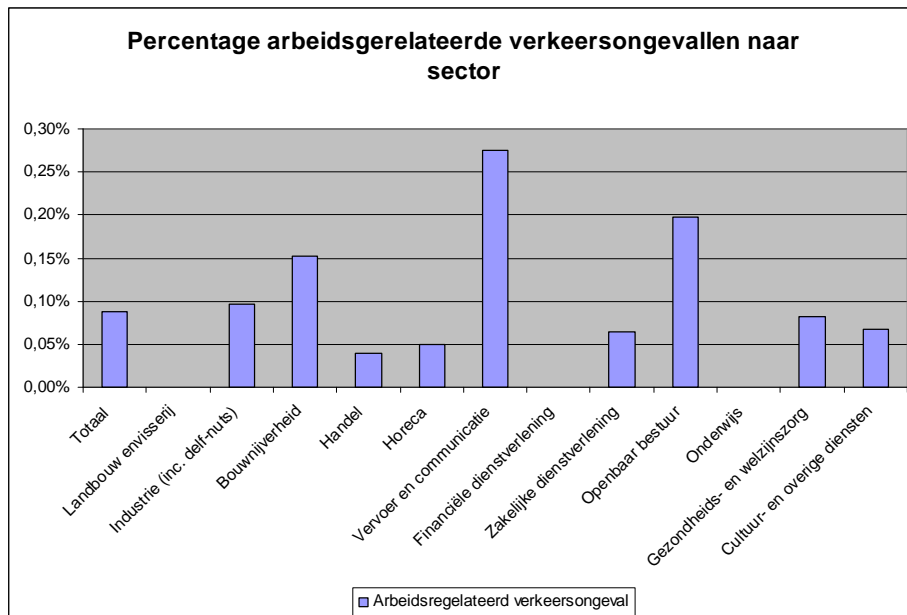
Omvang van arbeidsongevallen in het verkeer

In de Monitor Arbeidsongevallen in Nederland (Venema et al., 2009) worden actuele gegevens gepresenteerd over arbeidsongevallen in Nederland op basis van de Nationale Enquête Arbeidsongevallen (NEA), het Letsel Informatie Systeem (LIS) en de Statistiek Niet-natuurlijke Dood (NND). Op basis van de NEA kan worden geschat dat er in 2007 ruim 9.000 arbeidsongevallen met letsel en verzuim in het verkeer plaatsvonden. Dat is 4% van alle arbeidsongevallen. Verder blijkt op basis van LIS dat 6% van de ziekenhuisopnamen na een arbeidsongeval (een kleine 300) en 17% van de dodelijke arbeidsongevallen (17 slachtoffers) een verkeersongeval betrof. Van de ziekenhuisopnamen en de dodelijke ongevallen is bekend dat niet van alle verkeersongevallen geregistreerd is of het ook een arbeidsongeval betrof (Schutten et al., 2006).

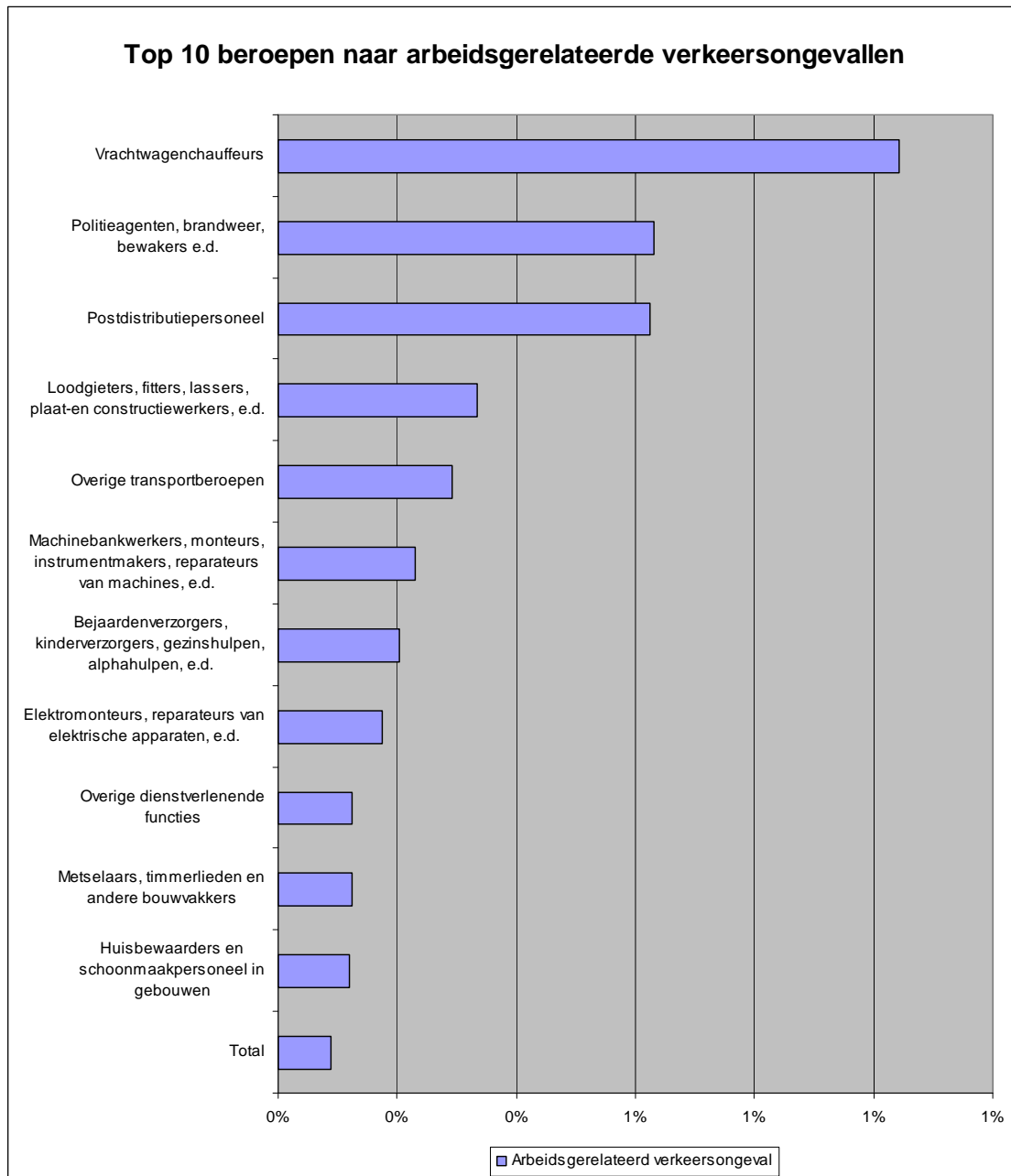
Uit het MobiliteitsOnderzoek Nederland (MON) kan worden afgeleid dat ongeveer 8% van de totaal afgelegde afstand door zakelijk verkeer is afgelegd (exclusief vracht- en taxivervoer). Voorzichtig kan op basis van het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat berekend worden dat in 2007 een kleine 60 verkeersdoden en ruim 750 ziekenhuisopnamen het gevolg zouden kunnen zijn van zakelijk verkeer. Dit wijst op een onderschatting van het aantal arbeidsongevallen in het verkeer op basis van de huidige arbeidsgerelateerde bronnen.

Toedracht van arbeidsongevallen in het verkeer

Uit gegevens uit de NEA 2007 and 2008 blijkt dat de meeste slachtoffers mannen zijn in de leeftijd van 25-52 jaar. Laag en gemiddeld opgeleide werknemers lopen het grootste risico. Het is niet verrassend dat de transportsector als belangrijkste sector naar voren komt. Echter, ook in het openbaar bestuur, de gezondheids- en welzijnszorg, de industrie en de bouw komen arbeidsongevallen in het verkeer voor. De meest riskante beroepen zijn politie, brandweer, vrachtwagenchauffeur, beveiligers en postbezorgers.



Figuur 1: *Arbeidsongevallen in het verkeer naar sector (NEA 2007-2008)*



Figuur 2: Arbeidsongevallen in het verkeer naar beroep (NEA 2007-2008)

Op basis van LIS (Schutten et al., 2006) is meer achtergrond informatie bekend over de reden waarom de slachtoffers aan het verkeer deelnamen. Bijna eenderde van de arbeidsongevallen in het verkeer gebeurt tijdens vrachtransport en iets meer dan eenderde tijdens zogenaamd zakelijk verkeer (zie Table 1). Als je dit doortrekt naar de verkeersongevallencijfers uit BRON dan zouden de aantallen verkeersdoden en ziekenhuisopnamen tijdens arbeid zelfs kunnen verdriedubbelen naar 180 doden en 2250 ziekenhuisopnamen.

Tabel 1: Reismotief bij arbeidsongevallen in het verkeer (Schutten et al., 2006)

Reismotief	Percentage (gewogen)
Van af naar een bespreking, vergadering, klant	35%
Goederenvervoer	30%
Anders	15%
Hulpdiensten, surveillance	12%
Personenvervoer	8%
Totaal	100%

De grote meerderheid van de slachtoffers was op het moment van het ongeval bestuurder van een voertuig. De meeste slachtoffers reden in een personenauto (38%) of een bestelauto (18% - zie Tabel 2).

Tabel 2: Voertuig waarmee het arbeidsongeval in het verkeer plaatsvond (Schutten et al., 2006)

Voertuig	Percentage (gewogen)
Personenauto	38%
Bestelauto, bestelbus	18%
Fiets	12%
Vrachtwagen	8%
Brommer, scooter, snorfiets	7%
Anders	5%
(Vork)heftruck	4%
Motor	3%
(Auto)bus, taxibus	2%
Trekker, landbouwvoertuig	2%
Onbekend	1%
Totaal	100%

Bij 30% van de arbeidsongevallen in het verkeer is geen tegenpartij betrokken. Als er wel een tegenpartij betrokken is, dan is dat in meer dan de helft van de gevallen (55%) een personenauto, gevolgd door een vrachtauto (16%-zie Tabel 3).

Tabel 3: Voertuig van de tegenpartij (Schutten et al., 2006)

Tegenpartij	Percentage (gewogen)
Personenauto	55%
Vrachtwagen	16%
(Vork)heftruck	6%
Bestelauto, bestelbus	6%
Trekker, landbouwvoertuig	5%
Fiets	3%

Anders/onbekend	8%
Totaal	100%

De rol van de werkgever

Zoals in de inleiding al is gezegd, zijn werkgevers verantwoordelijk voor verrichtingen van hun werknemers, wanneer werknemers zich in het verkeer begeven. Verkeersveiligheid krijgt nog onvoldoende aandacht in het arbobeleid van ondernemingen. Dit zou de vorm kunnen krijgen van het zogenaamde 'fleetmanagement', waarin aandacht is voor de kwaliteit van de vervoersmiddelen, de kennis en kunde van de bestuurders en de organisatie van het vervoer. Werkgevers hebben vaak geen idee van de kosten die arbeidsongevallen in het verkeer met zich meebrengen (schades, boetes, verzuim, imagoschade etc.). Uit buitenlands onderzoek blijkt dat 'fleet management' kosteneffectief is. Het kost het bedrijf niet meer dan het opbrengt, het levert het bedrijf zelfs geld op. Fleetmanagement kan bestaan uit allerlei maatregelen, zoals:

- het aanbieden van een ogentest
- het aanbieden van een cursus 'het nieuwe rijden' (duurzaam én veilig!)
- het aanbieden van een veilige bedrijfs- of leaseauto
- het geven van korting op controlebeurten
- etc.

Conclusies/stellingen

Hoeveel arbeidsongevallen er in het verkeer plaatsvinden valt niet eenduidig vast te stellen. Hetzelfde geldt voor verkeersongevallen waarbij werknemers betrokken zijn.

Bij arbeidsongevallen in het verkeer lijken zowel beroepsvervoerders als zakelijke rijders betrokken te zijn. Meer inzicht in de omvang, toedracht en kosten van arbeidsongevallen in het verkeer is nodig om deze problematiek hoger op de agenda te zetten.

Als werkgevers zich hard maken voor de veiligheid van hun werknemers onderweg, zal dit niet alleen positieve gevolgen hebben voor werkgever en werknemers, maar door voorbeeldgedrag van werknemers in het verkeer ook voor de nationale verkeersveiligheid.

Literatuur

Bossche, S.N.J. van den, Koppes, L., Granzier, J., De Vroome, E. & Smulders, P.G.W. (2008). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden 2007: Methodologie en globale resultaten. Hoofddorp: TNO Kwaliteit van Leven.

Schutten, M., Vriend, I., Oldenziel, K.E. & Bloemhoff, A. Arbeidsongevallen in het verkeer. Resultaten van een LIS-vervolgonderzoek. Amsterdam: Consument en Veiligheid, 2006.

Venema, A., Stam, C., Bakhuys Roozeboome, M.m Nijman, S. & Ybema, J.F. Monitor arbeidsongevallen in Nederland 2007. Hoofddorp: TNO Kwaliteit van Leven, 2009.