

Een methode om het vracht- en bestelverkeer veiliger te maken

Begeleidingstraject Safety Culture

Samenvatting

Het ROV Zuid-Holland heeft samen met TLN en EVO een begeleidingstraject Safety Culture opgezet voor Zuid-Hollandse verladers en vervoerders. Doel van dit traject is dat de deelnemende bedrijven:

- inzicht krijgen in de sterke en zwakke punten van hun interne veiligheidsbeleid;
- leren hoe zij schades en boetes kunnen registreren, analyseren en monitoren;
- praktische verbetermaatregelen kunnen invoeren.

Bij dit traject wordt gebruik gemaakt van een zogenaamde Safety Scan en een Safety Monitor. Beide hulpmiddelen staan op één Cd-rom.

Het begeleidingstraject is gestart in september 2005. De tussentijdse conclusies laten zien dat het veiligheidsbewustzijn bij de deelnemende bedrijven is gegroeid.

Ruud van Weerd EVO Bedrijfsadvies
Rien Visser ROV Zuid-Holland

Inleiding

In tegenstelling tot de landelijke trend, is het aantal verkeersdoden in de Provincie Zuid-Holland in 2003 gedaald ten opzichte van het jaar daarvoor (137 t.o.v. 154). Wel is de betrokkenheid van het vracht- en bestelverkeer omhoog gegaan (van 20 naar 27 procent). In tegenstelling tot de landelijke trend, is alleen bij het vrachtverkeer de betrokkenheid bij een dodelijk ongeval gegroeid. Bij het bestelverkeer is die betrokkenheid licht gedaald. De Provincie Zuid-Holland heeft zich ten doel gesteld het aantal verkeersdoden in 2010 terug te brengen tot 101. Extra inspanningen zijn dus nodig.

Het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV Zuid-Holland) voert in opdracht van drie regievoerders (Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam en Provincie Zuid-Holland) een aantal verkeersveiligheidsstaken uit. Het ROV Zuid-Holland werkt samen met diverse partijen aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Zuid-Holland en zet daarbij vooral in op gedragsbeïnvloeding. In 2002 is binnen het ROV Zuid-Holland de werkgroep Safety Culture opgericht. Het ROV Zuid-Holland wilde hiermee anticiperen op het landelijke beleid. Safety Culture werd in de Nota Mobiliteit van september 2004 genoemd als een belangrijk middel om de verkeersveiligheid van het vracht- en bestelverkeer te verbeteren.

Inmiddels is op landelijk niveau handen en voeten gegeven aan het begrip Safety Culture. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is gestart met het opstellen van Verkeersveiligheids Prestatie Indicatoren (VPI's). Door middel van deze VPI's kan worden vastgesteld in hoeverre een bedrijf een verkeersveiligheidsbeleid voert. Op basis van deze VPI's is in 2004 de Safety Scan ontwikkeld. Dit is een computerprogramma waarmee een bedrijf niet alleen inzicht krijgt in zijn huidige veiligheidsbeleid, maar ook praktische maatregelen krijgt aangegeven om het aantal schades en ongevallen verder te reduceren. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de Safety Scan in samenwerking met EVO, TLN, KNV en VERN ontwikkeld. Daarnaast is de Safety Monitor ontwikkeld, een computerprogramma voor registratie en analyse van schade- en ongevalgegevens. Ondernemers krijgen daarmee inzicht in de werkelijke kosten van schades en kunnen hun organisatie tijdig bijsturen bij problemen. De Safety Scan en de Safety Monitor zijn eind december 2004 opgeleverd en worden door EVO, TLN, KNV en VERN onder bedrijven met vracht- en bestelauto's verspreid.

Ondersteuning

De Safety Scan en de Safety Monitor zijn instrumenten waarmee een ondernemer in principe zelf aan de slag kan om in zijn bedrijf een veiligheidscultuur aan te brengen. Het verspreiden van een digitaal hulpmiddel is echter niet voldoende om verkeersveiligheid op de agenda van het bedrijfsleven te zetten. Het hulpmiddel biedt namelijk alleen een handreiking voor maatregelen die een ondernemer kan nemen om het aantal schades en ongevallen te reduceren. Het helpt een bedrijf niet bij de daadwerkelijke (organisatorische) realisatie van maatregelen in zijn bedrijf. Het blijkt in de praktijk dat er ondernemers zijn die behoefte hebben aan deskundige begeleiding bij de invoering van veiligheidsmaatregelen binnen hun bedrijf. Vooral daar waar het gaat om chauffeurs- of organisatiegerelateerde maatregelen. Juist bij die onderwerpen is maatwerk belangrijk. Het inhuren van deskundig advies is echter meestal een kostbare zaak, wat voor veel ondernemers een te hoge drempel is. De mogelijkheden van Safety Culture blijven daarom deels onbenut.

Samenwerking

Het ROV Zuid-Holland speelt een stimulerende rol bij het verlagen van de financiële drempel voor ondernemers. In de werkgroep Safety Culture heeft het ROV Zuid-Holland in samenwerking met EVO en TLN gezocht naar stimuleringsmogelijkheden. In het activiteitenplan 2004 van het ROV Zuid-Holland is daarover het volgende opgenomen: 'In dit project worden medewerkers en chauffeurs gestimuleerd en geschoold en gesteund vanuit het bedrijf om zich met hun voertuigen op de weg bewust verkeersveilig te gedragen en dit ook uit te stralen'.

Het project is opgezet door TLN en EVO in samenwerking met het ROV Zuid-Holland. In dit project wordt geanalyseerd hoe het aantal schades en ongevallen daadwerkelijk gereduceerd kunnen worden. Het doel van het project is dat bedrijven samen met deskundige adviseurs concrete verbetermaatregelen opsporen, in praktijk brengen en de resultaten daarvan monitoren en evalueren.

Aanpak

De aanpak bestaat uit een collectief gedeelte en een individueel traject, waarbij bedrijven worden ondersteund door deskundige adviseurs. De Safety Scan en de Safety Monitor worden hierbij gebruikt als hulpmiddelen. Het project wordt voor een groot deel gesubsidieerd door het ROV Zuid-Holland. Er wordt gestart met een pilot waarbij aan 20 bedrijven in zowel het eigen vervoer als het beroepsgoedervervoer een begeleidingstraject wordt aangeboden. Vervolgens wordt het ontwikkelde begeleidingstraject, afhankelijk van de behaalde resultaten, in de markt gezet. De ervaringen en resultaten uit de pilot zijn hierbij uitgangspunt. Dit projectvoorstel gaat vooral in op de pilot, maar geeft ook een korte doorkijk naar het vervolstraject.

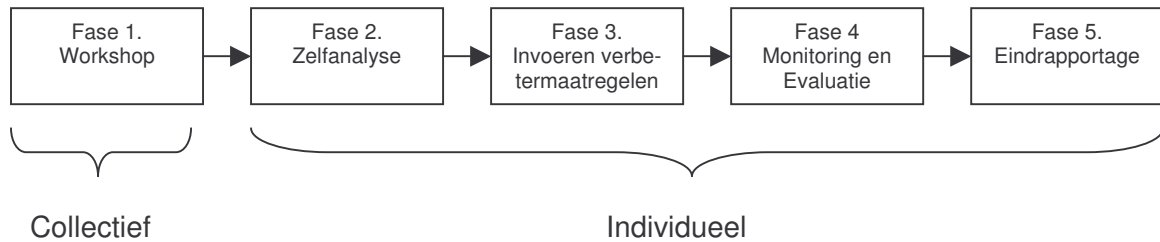
Collectieve aanpak met workshop

Het traject begint met een workshop, waarin ondernemers vertrouwd worden gemaakt met begrippen en instrumenten. Ook wordt er tijdens de workshop aandacht besteed aan de voordelen voor ondernemers van een verkeersveiligheidsbeleid en welke kostenbesparingen er in de praktijk gerealiseerd kunnen worden. Er zijn twee workshop georganiseerd voor in totaal 20 bedrijven.

Maatwerk in individueel traject

Na afloop van de workshop doorloopt de ondernemer met een adviseur de Safety Scan en analyseert hij, voor zover mogelijk, de eigen schadegegevens. Vervolgens stellen zij gezamenlijk een verbeterplan op met doel, aanpak en maatregelen. Dan brengt de ondernemer het plan in uitvoering. Na een aantal maanden wordt bij het tweede bezoek op locatie met de adviseur vastgesteld hoe de uitvoering is verlopen, wat de resultaten zijn en wat de vervolgstappen zijn. De adviseur stelt een eindrapport op voor het ROV Zuid-Holland over de uitvoering van deze begeleidingstrajecten bij de bedrijven.

Schematisch:



Fase 1 Workshop

Het traject begint met een workshop, waarin ondernemers vertrouwd worden gemaakt met onder andere:

- Het begrip Safety Culture en het praktische nut ervan
- Mogelijke verbetermaatregelen
- De instrumenten Safety Scan en Safety Monitor
- Het begeleidingstraject

Met de workshop wordt bereikt dat alle deelnemers met hetzelfde begrippenkader en idee over het begeleidingstraject starten. Daar draagt niet alleen de informatie aan bij die wordt verstrekt door de workshopleider, maar zeker ook de communicatie over en weer met de andere deelnemers aan het begeleidingstraject.

De workshop eindigt met de formulering van een collectieve opdracht ter voorbereiding van het individuele traject. Deze opdracht zal betrekking hebben op het in kaart brengen van de schades en ongevallen waar de voertuigen van het bedrijf bij betrokken zijn geweest in het verleden.

Fase 2 Zelfanalyse

Een belangrijke basis voor de zelfanalyse is de collectieve opdracht die tijdens de workshop is meegegeven aan de bedrijven. De adviseur bespreekt samen met het bedrijf deze verzamelde informatie en geeft waar nodig adviezen ten aanzien van de verzamelde gegevens en de door het bedrijf al dan niet genomen acties. Vervolgens loopt de adviseur samen met een vertegenwoordiger van het bedrijf (wagenparkbeheerder of ondernemer) de Safety Scan door. Dit digitale hulpmiddel wordt gebruikt om op een gedetailleerde wijze samen met de bedrijven de huidige prestaties aangaande de verkeersveiligheid te beoordelen en te komen tot mogelijke verbetermaatregelen. Deze maatregelen hebben betrekking op het management, de voertuigen en de chauffeurs.

Deze zelfanalyse is op de volgende wijze opgebouwd:

- invoeren van bedrijfskarakteristieken;
- beantwoorden stellingen ten aanzien van het huidige verkeersveiligheidsbeleid;
- vaststellen scores op de verschillende Verkeersveiligheid Prestatie Indicatoren;
- vaststellen van verbeteronderwerpen;
- inzoomen op de voorgestelde verbeteronderwerpen door middel van beantwoording van verdiepvragen per maatregel ten einde de effectiviteit en de haalbaarheid vast te stellen.

Het samen met het bedrijf doorlopen van de zelfanalyse heeft de volgende voordelen:

- grote betrokkenheid van bedrijven bij het onderwerp;
- onderwerp gaat meer leven binnen bedrijven;

- bedrijven zien zelf direct de prestaties op dit gebied;
- het verantwoordelijkheidsgevoel bij de bedrijven wordt aangesproken.

Op basis van de resultaten uit deze zelfanalyse zal samen met het betreffende bedrijf een verbeterplan worden opgesteld dat automatisch wordt gegenereerd door de Safety Scan. Uiteindelijk zal dit leiden tot een keuze voor de invoering van een aantal verbetermaatregelen door het bedrijf. Deze keuze voor bepaalde verbetermaatregelen zal worden vastgelegd door de adviseur.

Fase 3 Verbetermaatregelen

Tijdens deze fase zal het bedrijf zich verder oriënteren op de verbetermaatregelen om hierna deze zelfstandig in te voeren. De adviseur functioneert in deze fase als telefonisch klankbord.

Fase 4 Monitoring en Evaluatie

Tijdens deze fase zal de adviseur het bedrijf bezoeken en samen met het bedrijf de effecten van de mogelijke invoering van verbetermaatregelen in kaart brengen. Per verbetermaatregel zal in kaart worden gebracht:

- soort maatregel
- investering
- beoogd effect
- gerealiseerd effect
- eventuele kostenbesparingen
- knelpunten bij invoering
- ervaring van het bedrijf ten aanzien van het project

Tevens zullen de resultaten van de Safety Monitor gezamenlijk worden doorgenomen. De adviseur zal tijdens dit bezoek waar mogelijk het bedrijf voorzien van aanvullende adviezen. De uitkomsten van deze bezoeken zullen kort worden vastgelegd door de adviseur.

Fase 5 Eindrapportage

De eindrapportage aan het ROV Zuid-Holland zal de resultaten en bevindingen van de workshop en de individuele trajecten op hoofdlijnen verwoorden. Als bijlage zal per uitgevoerd traject bij een bedrijf een beknopt document worden toegevoegd. Dit document zal onder andere de volgende onderwerpen bevatten:

- naam bedrijf
- contactpersoon
- functie
- omschrijving bedrijf
- omschrijving wagenpark
- verbetermaatregelen Safety Scan
- resultaten monitoring en evaluatie

Conclusies en aanbevelingen

Het begeleidingstraject is gestart in september 2005. De tussentijds conclusies laten zien dat het veiligheidsbewustzijn bij de deelnemende bedrijven is gegroeid.

Uit de eindrapportage aan het ROV Zuid-Holland moet blijken of de gekozen aanpak in de pilot succesvol is gebleken. In de pilot is het accent bewust op de individuele begeleiding gelegd. Dat is een wijziging ten opzichte van de aanpak die TLN tot dusverre volgde, met een collectieve aanpak met een serie van 4 achtereenvolgende workshops. Die aanpak had als voordeel dat de deelnemers vooral veel van elkaar leren. Het nadeel bleek echter het relatief grote tijdsbeslag voor de deelnemers.

Na afloop van dit begeleidingstraject is er een goed inzicht in de voor- en nadelen van beide methodes. Als de individuele aanpak effectief blijkt, kan deze worden voortgezet. Er zal dan echter opnieuw gekeken moeten worden naar de financiering en de rol van ROV Zuid-Holland daarin.



Informatie over de deelnemende partijen

EVO

EVO is de toonaangevende belangenbehartiger van ruim 30.000 verladers, ontvangers en eigen vervoerders in de groot- en detailhandel, bouw, industrie, agrarische sector en zakelijke dienstverlening. EVO zet zich in om het rendement van de leden te verbeteren door de bereikbaarheid te bevorderen en het beheer van goederenstromen doelmatiger te laten verlopen. Voor die zaken waar de EVO-bedrijfsadviseur overige specialistische kennis nodig heeft om tot een goede advisering te komen, kan hij of zij een beroep doen op de verschillende EVO-specialisten binnen de diverse vakgebieden.

TLN

Transport en Logistiek Nederland is de grootste ondernemersorganisatie in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Bij de organisatie zijn ruim 6.200 transportbedrijven aangesloten die actief zijn in alle disciplines in het wegvervoer. Van deze leden behartigt TLN de collectieve en individuele belangen. Het hoofdkantoor van TLN is gevestigd in Zoetermeer. Met 5 regiokantoren heeft TLN een directe toegang tot haar leden.

ROV Zuid-Holland

Het Regionaal Ondersteuningbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland zet zich in voor de verkeersveiligheid in Zuid-Holland in de breedste zin van het woord, maar vooral op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Er is speciale aandacht voor communicatie, permanente verkeerseducatie en handhaving.