

Pijler 5 - Veiligheidscultuur in bedrijven (Fiche 25)

We trekken het klassieke veiligheidsbeleid van bedrijven breder open, zodat er meer aandacht komt voor verkeersveiligheid. We mikken daarbij niet alleen op de beroepschauffeurs, maar op alle werknemers en hun woon-werkverkeer.

– *Gewenst effect:*

- Terugbrengen van het aantal verkeersongevallen zowel voor professionele bestuurders, voor occasionele verplaatsingen in kader van het werk als voor woon-werkverkeer.
- Onrechtstreeks: daling van het aantal weekendongevallen met jongeren. Heel wat bedrijven geven immers een bedrijfswagen aan pas afgestudeerde jongeren, waarbij niet steeds een degelijke begeleiding op vlak van ongevallenpreventie voorzien wordt.

– *Acties:*

1) Gericht op alle bedrijven, met accent op woon-werkverkeer

Er is nood aan meer preventie inzake woon-werkverkeer. De cijfers zijn hiervan een stille getuige: In 2014 telden we 20.670 letselongevallen¹. Door de ongevallen woon-werkverkeer op te nemen binnen de veiligheidsplannen en -cultuur van het bedrijf kan er nog een grote verkeersveiligheidswinst worden gemaakt.

1A. Preventie binnen bedrijven via de preventieadviseur

In vele bedrijven werkt men met preventieadviseurs die zich in hoofdzaak concentreren op de preventie van ongevallen binnen het bedrijf. De rol van de preventieadviseur kan aangevuld worden met het verkeersveiligheidsaspect in en rond het bedrijf. Mits de nodige opleiding kan de preventieadviseur aangemoedigd worden om oog te hebben voor verkeersveiligheidsaspecten ofwel als extra item voorzien in de basisopleiding tot preventieadviseur (niveau 1 & 2) ofwel als bijscholingsmodule zoals bijvoorbeeld Prebes of hiervoor erkende instanties. Voor organisaties met voertuigparken van meer dan 150 eenheden, kan gekeken worden om een samenwerkingsverband tussen de verzekeraar en de preventieadviseur op te zetten en een plan uit te werken om het aantal ongevallen in het verkeer (woon-werk en arbeidsongevallen in het verkeer) aan te pakken.

¹ Het betreft niet enkel de trajecten tussen de woonplaats en het werk, maar ook alle verplaatsingen in opdracht van het bedrijf waarbij een werknemer die onderweg is van, naar of voor het werk gewond raakt.

Stap één is een goed beeld krijgen van het verkeersongevallenprobleem binnen een bedrijf. Daarom is het aangewezen om, voorafgaandelijk aan het formuleren van oplossingen, de ongevallen in kaart te brengen. Naast het onderzoeken van oorzaken, kan dit helpen om een correct beeld te krijgen van de financiële impact. De preventieadviseur kan hierbij een coördinerende rol spelen.

Een laatste belangrijke voorwaarde om na te gaan of het preventieplan zijn vruchten afwerpt, zijn de opvolging en evaluatie. Dit kan gaan van een eenvoudige terugkoppeling aan chauffeurs van hun schade, ongevallen, boetes tot het opvolgen van het rijgedrag door middel van rijstijlmonitoring (eventueel d.m.v. gebruik te maken van technische hulpmiddelen zoals ingebouwde zwarte dozen, dongles, smartphone apps).

Ook binnen grotere bedrijfsterreinen kunnen zich 'verkeers'ongevallen voordoen. Deels kunnen die te maken hebben met een onveilige inrichting van het terrein. Zeker op bedrijven waar verschillende soorten voertuigen elkaar kruisen, kan een veiligheidsinspectie soelaas bieden.

1B. Verkeersveiligheidscharter voor niet-transportbedrijven

In navolging van het Truckveilig charter bereiden we een verkeersveiligheidscharter voor bedrijven buiten de transportsector voor. Dit charter omvat zowel engagementen voor werkgevers als voor werknemers, en is zowel gericht op zakelijke verplaatsingen als woon-werkverkeer. Ondertekening van het charter vormt het startpunt voor een verder traject van verkeersveiligheidsmaatregelen binnen de bedrijven.

1C. Educatie/opleiding

Een belangrijk onderdeel van een gestructureerd preventieplan is het educatieve en opleidingsluik. Het uitbreiden en promoten van een structureel opleidingsaanbod (ruimer dan de huidige vakbekwaamheid) voor bedrijven en werknemers kan hiertoe bijdragen. In Vlaanderen zijn er reeds meerdere opleidingsaanbieders actief. Om het aanbod overzichtelijk te maken voor bedrijven kan gewerkt worden met een website waar elke aanbieder zijn aanbod formuleert. Dit aanbod kan dan verder gaan dan enkel opleiding.

1D. ISO 39001

Werkgevers zijn er zich steeds meer van bewust dat, net zoals voor andere werkgerelateerde risico's, ook de verkeersrisico's binnen een werkomgeving grotendeels vermeden kunnen worden door een aangepaste aanpak. Dit wil zeggen dat verkeersveiligheid integraal deel zou moeten uitmaken van een globaal preventiebeleid binnen het bedrijf.

Met de ISO 39001-norm kunnen bedrijven (groot, klein, overheid, privé), een managementsysteem implementeren waardoor ze het aantal verkeersdoden en -gewonden kunnen terugdringen. Concreet betekent dit: een risicoanalyse van het bedrijf en de werknemers, het promoten van veiligheidsuitrusting (helmen,

gordel, enz.), sensibilisering van werknemers rond een goede rijvaardigheid (vermoeidheid, alcohol, drugs, enz.), het ter beschikking stellen van veilige wagens voor het personeel, de keuze van de meest geschikte vervoersmethode, nadenken over verplaatsingen, enz.

Gezien de hoge drempel van deze kwaliteitsnorm, kan onderzocht worden of er geen vereenvoudigde vorm ontwikkeld kan worden.

1E. Rondetafel met bedrijven en werkgeversfederaties

Tijdens een rondetafel kan bij de verschillende partners gepeild worden naar knelpunten, voorwaarden, mogelijkheden en engagement en kan er verdere invulling gegeven worden ter concretisering van maatregelen.

2) Gericht op transportbedrijven (goederen- en personenvervoer)

2A. Verkeersveiligheidscharter (Truckveilig charter)

We blijven het charter TRUCKVEILIG, opgesteld onder de Vlaamse Stichting Verkeerskunde verder promoten en uitwerken. Het charter richt zich zowel tot de transportbedrijven zelf als tot de individuele chauffeurs. Met het charter beogen we zowel de verhoogde verkeersveiligheid bij de vrachtwagen én werken we aan een positiever imago van de transportsector.

2B. Educatie/opleiding

Eén van de onderdelen van een gestructureerd preventieplan is educatie en opleiding (zie ook fiche "*Vakbekwaamheid & nascholing*"). Daartoe richten we ons op:

- Het stringent toepassen van de EU-regelgeving. Uitzonderingen worden zo veel als mogelijk limitatief toegepast.
- Vakbekwaamheid professionele bestuurders bestelwagens. Europa werkt momenteel aan een richtlijn rond bestelwagens. Proactief kan bekeken worden in hoeverre opleidingen reeds geïntroduceerd en gestimuleerd kunnen worden. Bestuurders van bestelwagens zijn immers aan minder regels gebonden. Zo zijn ze bijvoorbeeld niet gebonden aan rij- en rusttijden.

2C. Spiegelfstelplaatsen

Momenteel zijn er 22 spiegelfstelplaatsen gerealiseerd in Vlaanderen. De nood aan een verdere uitbreiding van dit project wordt onderzocht. Hierbij is het de bedoeling om binnen de sector nog eens een sensibiliseringscampagne te doen. Het is echter niet evident bedrijven of plaatsen te vinden die geschikt zijn om een openbare afstelplaats aan te leggen. Er ligt nog wel een groot potentieel in bedrijven die dit zelf willen aanleggen. We overwegen een nieuwe campagne te starten om bedrijven te stimuleren dit zelf te doen, eventueel met een financiële tegemoetkoming.

– *Kritische succesfactoren:*

- Overtuiging van de “return to investment” van investeringen bij de bedrijven (kostprijs maatregelen versus kostprijs verkeersonveiligheid);
- Aantrekkelijkheid van de ISO 39001-norm en verkeersveiligheidscharter (zowel Truckveilig als het charter voor niet-transportbedrijven) (vrijblijvend) in combinatie met een verkeersveiligheidslabel;
- Aanbod opleidingen inzake verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven, (eventueel in samenhang met/als voorbereiding op ISO 39001) en opleidingen in kader van de vakbekwaamheid en buiten het kader van de vakbekwaamheid (cursussen, coachings, workshops en andere vormingsinitiatieven)
- Bereidwilligheid bedrijven en werknemers/chauffeurs
- Meertaligheid en Europese samenwerking: het is belangrijk in het bedrijvenbeleid te differentiëren. Kleine Vlaamse ondernemingen kun je bereiken met een regionale insteek. Voor grote bedrijven zal je een tweesoms drietalig aanbod moeten hebben en moeten samenwerken met Europese partners.
- Locaties en gebruik spiegelafstelplaatsen: het is niet evident bedrijven of plaatsen te vinden die geschikt zijn om een openbare afstelplaats aan te leggen.

– *Ondersteunende maatregelen:*

Deze fiche houdt verband met volgende fiches: *“Informereren”, “Sensibiliseren”, “Medische rijgeschiktheid”, “Vakbekwaamheid & nascholing”, “Rijhulpsystemen/veilige voertuigen/ISA”, “Dode hoek” en “Engagement en netwerkvorming”.*

– *Monitoring en opvolging:*

We voorzien een monitoring, opvolging en evaluatie van de acties/projecten, onder andere binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Hierbij kan gebruik gemaakt worden van volgende indicatoren:

- Aantal gerealiseerde spiegelafstelplaatsen
- Aantal bedrijven die voldoen aan ISO 39001-norm
- Aantal preventieadviseurs die specifiek aandacht aan verkeersveiligheid schenken
- Verkeersveiligheidscharter: bereik, aantal deelnemers
- Aantal georganiseerde opleidingen / vormingsmomenten: bereik (aantal bedrijven, aantal werknemers), appreciatie, kennisoverdracht (via bevraging)
- Gedragsintenties en zelfverklaard gedrag (via bevragingen)
- Gedrag (via gedragsmetingen)

- Evolutie aantal arbeidswegongevallen / woon-werkverkeer.
- Evolutie aantal ongevallen met vrachtwagens.

– *Verantwoordelijken:*

De afdeling Verkeersveiligheid van het departement MOW in nauwe samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de sector, de bedrijven en andere partijen, als onderdeel van en in samenwerking met de Werkkamer Educatie & sensibilisering. Waar nodig wordt ook terugkoppeling voorzien met/naar de andere Werkkamers.

Voor wat betreft monitoring: Departement MOW, VSV, BIVV, geïntegreerde politie, FOD Economie, andere nuttige bronnen.

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

Het effect is in sterke mate afhankelijk van de precieze uitwerking en het effectieve bereik.

Realistisch lijkt het uit te gaan van een effect van 20% (reductiepercentage voor de doelgroep). Zowel safety culture als boordcomputers zijn op hetzelfde werkingsmechanisme gebaseerd: het monitoren van het gedrag van de chauffeur. Voor het totaal aantal slachtoffers zijn de reductiepercentages dan 5,5% (doden) en 3,5% (ziekenhuisgewonden). Deze percentages gelden bij een penetratiegraad van 100%, dat wil zeggen alle bedrijven. Gezien de (maximale) penetratiegraad van 83% gaan we uit van reductiepercentages van 4,5% (doden) en 3,0% (ziekenhuisgewonden) (Wijnen, Mesken & Vis, 2010).

Wie	Wat	Timing
MOW	Netwerk oprichten van preventieadviseurs met als doel: sensibiliseren inzake belang verkeersveiligheid, ondersteuning bieden d.m.v. overlegmomenten te organiseren met doelgroepgericht programma.	2016-2017 + verder opvolgen jaren nadien
MOW + VSV + andere geïnteresseerde partners	Verkeersveiligheidscharter introduceren of verder uitbreiden	Na sensibilisering sector en preventieadviseurs
MOW, VSV, middenveld, rijscholen, sector	Educatie en opleiding (o.a. vakbekwaamheid)	2016 inventarisering aanbod + in kaart brengen noden en middelen
MOW + VSV	Rondetafel bedrijven en werkgeversfederaties	2016 eerste ronde
MOW + sector	Spiegelafstelplaatsen uitbreiden	Afhankelijk van interesse en beschikbare middelen
Sector	Introduceren ISO 39001	doorlopend