



## Risicobeheer voor chauffeurs in het wegtransport: goede praktijken

Net als in elke andere sector moet in de wegtransportsector aandacht worden besteed aan arbeidsomstandigheden om de vaardigheid en motivatie van het personeel te waarborgen. Bepaalde kenmerken van de wegtransportsector maken het in praktijk brengen van risicobeheer moeilijker dan in andere sectoren. Door rekening te houden met de manier waarop de sector in de praktijk functioneert en met de karaktereigenschappen en werkwijze van de chauffeurs zelf, kan echter goed met de risico's worden omgegaan. EU-OSHA heeft een rapport gepubliceerd met case studies op het gebied van risicobeheer voor chauffeurs in het wegvervoer (<sup>1</sup>). De gevallen behandelen een verscheidenheid aan initiatieven en interventies ter bescherming van chauffeurs in het wegtransport.

Chauffeurs werken zelfstandig en niet op een vaste locatie. Het zijn soms eigen ondernemers en ze hebben vaak veel ervaring als chauffeur. Dit betekent dat het niet altijd gemakkelijk is met hen te communiceren, hen te raadplegen en te betrekken; ze staan bovendien niet altijd open voor verandering. Chauffeurs moeten daarom nauw bij oplossingen betrokken worden. Oplossingen moeten door middel van participatieve methoden worden ontwikkeld, door chauffeurs voor chauffeurs, zodat gebruik kan worden gemaakt van hun ervaring en de veranderingen aanvaardbaar zijn. Het is tevens van cruciaal belang voldoende tijd vrij te maken voor het bespreken, plannen, testen en introduceren van wijzigingen.



© iStock

De ervaring van chauffeurs kan ook worden benut door ze in te schakelen als vertegenwoordigers, trainers en mentors.

Klanten en belanghebbenden moeten betrokken zijn bij risicobeheer. Degenen die betrokken zijn bij de leveringen werken niet in afzondering, maar maken deel uit van een keten. Voor werkgevers van chauffeurs kan het lastig zijn de veiligheid van hun werknemers te waarborgen wanneer zij op het terrein van klanten werken. Gezien de concurrerende aard van de bedrijfstak schrikken transportondernemingen er bovendien voor terug eisen te stellen aan hun klanten die er soms onterecht van uitgaan dat de veiligheid van de chauffeur niet hun verantwoordelijkheid is. Voor chauffeurs in het openbaar vervoer maken ook passagiers deel uit van het risico en van de oplossing. Overige partijen die mogelijk betrokken moeten worden bij risicobeheer, zijn onder meer:

- de ondernemingen waar goederen worden afgehaald en geleverd;

- passagiers en schoolkinderen;
- organisaties voor veilig verkeer, Ministeries van Transport, politie en justitie, enzovoort.

Grote werkgevers bevinden zich in de positie dat ze ARBO/welzijns normen kunnen opstellen voor hun leveranciers. Dit kan de kleine bedrijven motiveren dergelijke normen te introduceren bij het werken met hun andere klanten.

ARBO/welzijns oplossingen, zoals maatregelen voor veiliger rijden, kunnen extra tijd vergen. Hiermee moet zowel bij de organisatie als bij de planning van werkzaamheden rekening worden gehouden. Anderzijds kan de introductie van defensief/anticiperend rijden resulteren in een lager brandstofverbruik en daarmee in kostenbesparingen.

Trainingen, opfriscursussen en een juiste naleving van procedures zijn voor chauffeurs van groot belang, maar moeten worden uitgevoerd in het kader van een op risicopreventie gericht organisatiesysteem en met duidelijke inzet van het management.

Telkens wanneer veranderingen worden doorgevoerd, moeten de gezondheids- en veiligheidsgevolgen daarvan worden overwogen. Zo kan de toepassing van informatie- en communicatietechnologie in chauffeurscabines ook worden gebruikt voor een grotere veiligheid en betere gezondheid van chauffeurs. Rekening moet worden gehouden met de diversiteit van het personeelsbestand, bijvoorbeeld met de behoeften van oudere en jongere werknemers, vrouwelijke chauffeurs en buitenlandse werknemers.

### Belangrijkste conclusies van de case studies

- Chauffeurs zijn vaak eigen ondernemers, zeer ervaren en gewend zelfstandig te werken. Hieruit volgt onder meer, dat:
  - methoden praktisch moeten zijn, maar niet betuttelend;
  - locaties moeten worden gebruikt waar chauffeurs vaak komen, zoals stopplaatsen langs snelwegen en dergelijke;
  - adviezen en oplossingen gebaseerd moeten zijn op de ervaringen van chauffeurs, bijvoorbeeld door:
    - chauffeurs te betrekken bij risicobeoordelingen en het ontwikkelen van oplossingen;
    - chauffeurs in te schakelen als vertegenwoordigers, mentors, enz.;
    - voldoende tijd vrij te maken voor het ontwikkelen van oplossingen en introduceren van veranderingen.
- Klanten, opdrachtgevers en belanghebbenden moeten betrokken zijn bij oplossingen voor risicobeheer:
  - de leveringsketen — leveranciers, terreinen waar leveringen worden gedaan, enz.;
  - passagiers en schoolkinderen;
  - organisaties voor veilig verkeer, Ministeries van Transport, enz.
- Grote organisaties bevinden zich in de positie dat ze gezondheids- en veiligheidsnormen kunnen opstellen voor hun leveranciers. Dit kan kleine en middelgrote ondernemingen motiveren dezelfde normen te introduceren voor hun andere klanten.
- Nieuwe technologie die wordt toegepast in cabines, kan ook worden gebruikt voor gezondheids- en veiligheidsdoelstellingen, bijvoorbeeld

(<sup>1</sup>) European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA), *Managing risks to drivers in road transport: good practice cases*, EU-OSHA.

voor het op de hoogte houden van chauffeurs en het verbeteren van de bezorgschema's.

- ARBO/welzijns oplossingen kunnen ertoe leiden dat voor het uitvoeren van taken meer tijd nodig is, en daarom:
  - moet dit worden erkend in de organisatie en planning van werkzaamheden;
  - moeten klanten hiervan op de hoogte worden gesteld.
- Training, bijvoorbeeld op het gebied van defensieve/anticiperende rijtechnieken, moet onderdeel zijn van een op risicopreventie gericht organisatiesysteem en duidelijk door het management worden ondersteund.

Verschillende case studies op het gebied van personenvervoer gaan in op het voorkomen van geweld tegen chauffeurs, inclusief geweld door schoolkinderen. Dergelijk geweld kan nare gevolgen hebben: stress en verwondingen bij personeel, schade aan bussen en een verhoogd ongevalrisico. Het werd belangrijk geacht kinderen bij de oplossing te betrekken en de in de case studies genomen maatregelen omvatten onder meer:

- partnerschap — met scholen, misdaadpreventieprogramma's, politie, verkeersautoriteiten;
- betrekken van kinderen, bijvoorbeeld:
  - door het aanwijzen van een preventiemedewerker die verantwoordelijk is voor het leggen van de juiste contacten, bijvoorbeeld voor het werken met scholen;
  - door gebruik te maken van kindertheater waarin problemen en oplossingen aan bod komen;
  - door kinderen in te laten stemmen met gedragsregels voor het reizen met de bus en „toezicht” in te stellen voor de bussen;
  - door chauffeurs en kinderen gezamenlijk te trainen voor een beter onderling begrip;
- een holistische methode toepassen, waarbij scholen betrokken worden bij wat op en buiten het schoolterrein plaatsvindt;
- interventiemedewerkers — assistenten die samenwerken met conducteurs;
- beschermende coating op zijramen, chauffeurscabines scheiden van passagiers, CCTV-bewaking, volgsystemen en radioverbindingen voor een snel ingrijpen;
- personeel na incidenten juridische ondersteuning en begeleiding bieden.

De case studies tonen aan dat een aantal maatregelen kan worden genomen voor het beheren van risico's en het verbeteren van de veiligheid van chauffeurs in het wegtransport. Deze maatregelen kunnen ook leiden tot een betere service voor klanten en passagiers en leveren besparingen op voor transportondernemingen.

## Voorbeelden

Het Duitse project DocStop dient ter verbetering van de **medische faciliteiten voor beroepschauffeurs die werkzaam zijn op langeafstandsritten**. Rustplekken langs snelwegen doen dienst als DocStop-centra. Daar is een netwerk van artsen beschikbaar die gemakkelijk door chauffeurs kunnen worden bezocht, zonder dat ze hun rijschema al te lang hoeven te onderbreken.

Bij Arla Foods in Denemarken hebben managers in samenwerking met chauffeurs een programma ontwikkeld voor het verzamelen van **informatie over arbeidsomstandigheden op meer dan 500 laadterreinen**. Deze informatie is geïntegreerd in het IT-systeem van het bedrijf en ter beschikking



© David Tijero

gesteld aan chauffeurs bij het afdrukken van hun dagelijkse route. Onderwerpen waarover informatie werd verzameld, omvatten afspraken met klanten. Voor chauffeurs was het belangrijk dat de maatregelen in duidelijke bewoordingen waren gesteld en dat rekening werd gehouden met de beperkte tijd voor leveringen.

Shell Transport in Denemarken eist van haar **onderaannemers naleving van de kwaliteits- en veiligheidsnormen van het bedrijf**. Deze zijn met name gericht op het melden van ongevallen en verwondingen, training en instructies aan chauffeurs en de manier waarop onderaannemers omgaan met veiligheid in hun eigen organisatie. Naleving van het programma wordt nauwlettend in de gaten gehouden.

Transport for London biedt **vrouwelijke buschauffeurs** passende arbeidsvoorwaarden voor een betere werving en behoud van personeel. Zij bieden: vrouwelijke mentors binnen de depots ter ondersteuning van vrouwelijke chauffeurs, een bijdrage in de kosten van kinderopvang en faciliteiten voor vrouwen. Om geweld in bussen te voorkomen zijn er maatregelen geïntroduceerd en is een campagne gestart. Personeel en managers worden specifiek getraind op het niet tolereren van discriminerend gedrag. Er wordt voortdurend gewerkt aan kwesties als flexibele arbeidspatronen. Een ander voorbeeld betreft de Spaanse vakbond CCOO, die naar aanleiding van een onderzoek aanbevelingen heeft opgesteld voor uniformen voor vrouwelijke chauffeurs.

Het Franse transportbedrijf Prevost heeft zijn chauffeurs met behulp van verschillende methoden een **snelheidslimiet** van 80 km/u opgelegd, wat heeft geresulteerd in een afname van het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot en een betere gezondheid en veiligheid van chauffeurs. De werknemers deelden in de kostenbesparingen. Stickers op de voertuigen promoten het initiatief.

## Verdere informatie

Het volledige rapport is in het Engels beschikbaar op de website van het Agentschap:

[http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers\\_TEW1002ENN/view](http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEW1002ENN/view) waar het gratis kan worden gedownload.

Deze factsheet is in alle EU-talen beschikbaar op:

<http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets>

## Europees Agentschap voor veiligheid en gezondheid op het werk

Gran Vía, 33, 48009 Bilbao, SPANJE  
Tel. +34 944794360, fax +34 944794383  
E-mail: [information@osha.europa.eu](mailto:information@osha.europa.eu)

© Europees Agentschap voor veiligheid en gezondheid op het werk. Reproductie is toegestaan met bronvermelding. *Printed in Belgium*, 2011

