

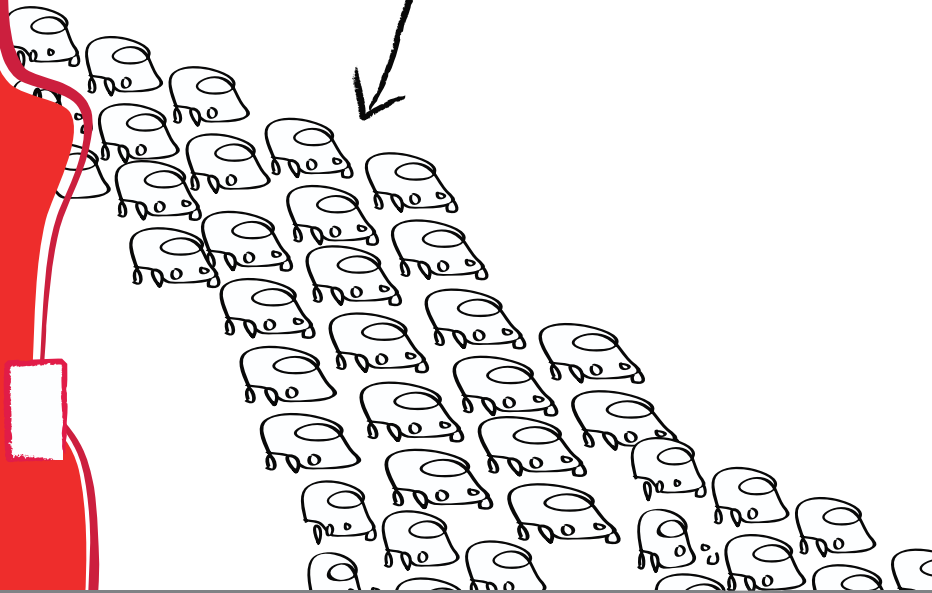


## EEN ESSAY OVER HET BELANG VAN GOED WERKGEVERSCHAP VOOR MOBIELE WERKNEMERS



Wel ARBO

Geen ARBO



Wilt u zich ook rijker rijden?  
Lees 'Anders Rijden, Beter Ondernemen' van Bart Pastoor  
Secretaris ROVL  
[www.verkenningnieuwnederland.nl](http://www.verkenningnieuwnederland.nl)



**‘ MEN REAGEERT VOLSTREKT ANDERS  
OP BEDRIJFSONGEVALLEN ENERZIJD  
EN VERKEERSONGEVALLEN  
BINNEN WERKTijd ANDERZIJD ’**

# Anders Rijden, Beter Ondernemen

Bart Pastoor, secretaris ROVL

*Begin 2010 dompelde een vliegtuigcrash bij Tripoli het land in diepe rouw. Er kwamen zeventig Nederlanders om het leven. De campagnes voor de Tweede Kamerverkiezingen werden opgeschort en dagenlang werd het nieuws bepaald door de enige overlevende van de ramp. Met een voor ieder bekend triest hoogtepunt. Een voor Nederlandse begrippen grote vliegtuigramp, al valt deze in het niet bij 'Tenerife' (de grootste vliegtuigramp ooit gebeurde in 1977, 583 doden). Iedere maand overlijden zestig landgenoten op de weg naar huis, werk of vrienden. Media-aandacht: nihil. Dus 60 x 1 # 1 x 60. Elk jaar vallen in ons verkeer ruim 700 doden. Elk jaar weer opnieuw ruim 'Tenerife'. En we worden er niet warm of koud van. Twee keer per jaar staan we er nationaal bij stil, als de minister de ongevallencijfers bekendmaakt en als de Vereniging voor Verkeersslachtoffers zijn herdenkingsdienst houdt. Ruim 700 gezinnen en vrienden beleven ieder jaar hun eigen ramp. Geliefden die zonder afscheid genomen te hebben niet meer thuiskomen. En dan heb ik het nog niet eens over al die mensen*

*die hun dagen verder in een rolstoel doorbrengen. Ik schrijf dit niet om leedwezen op te wekken of om de media-aandacht voor verkeersveiligheid aan te scherpen. Ik wil mensen attenderen op de ingeslepen (on)veiligheidsattitude. Shit happens, en zeker op de weg. We roepen in koor: 'Overheid en politie, doe er iets aan! Ze rijden te hard!' En 'ze' in de vorige zin zijn we dan toch echt meestal zelf.*

## Er gaat een lichtje op

Ooit gaf ik een presentatie over verkeersveiligheid voor een groot energiebedrijf. De managers hadden al de hele dag met elkaar over veiligheid gesproken. Veilig werken onder (letterlijke) hoogspanning. In de voorbereiding van die presentatie las ik dat het bedrijf per jaar 150 miljoen (!!!) dienstkilometers maakt en dat daarbij ieder jaar gemiddeld 19 ernstige ongelukken gebeuren. Op mijn vraag aan de managers of ze dat veel vonden ontstond er enige discussie. Ze vonden toch vooral dat ze veel veilige dienst-

kilometers maakten. En dat is gelukkig ook zo, maar toen ik vroeg wat er gebeurt als 19 collega's tijdens het werk aan de stroom blijven hangen, kreeg ik een heel andere, bijna emotionele respons. Dit maakt goed zichtbaar dat men volstrekt anders reageert op bedrijfsongevallen enerzijds en verkeersongevallen binnen werktijd anderzijds. En dat is vreemd want het leidt toch tot evenveel verzuim, (imago)schade, revalidatie en ellende.

## Buiten de poort

Het arbeidsproces binnen de bedrijfspoot is in veel gevallen tot in de puntjes verzorgd. Maar ook op dat vlak komen we uit een diep dal. In de kolenwinning was (en is het in sommige delen van de wereld) het het mortuarium vaak goed bezet. De ongelukken hoorden nou eenmaal bij het werk. De veiligheidscultuur in het bedrijfsleven is in een aantal decennia substantieel verbeterd. Als er een bedrijfsongeval is, leidt dat tot fitness en revalideren en tot een onderzoek en een gesprek bij de baas. De term QESH-officer bestaat nu ongeveer 25 jaar. Maar als we anno 2010 voor diezelfde baas de weg op gaan, is de reikwijdte van de ARBO-zorg opeens beperkt. Onderweg is de veiligheid volledig de verantwoordelijkheid van de werknemer. Het éénmaal behaalde rijbewijs staat garant voor voldoende opleiding om deze complexe taak op de weg tot een goed einde te brengen. Dat is immers privé ook zo. Al die ongevallen en de omvangrijke nazorg kost onze samenleving ieder jaar weer een vermogen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid becijferde in 2007 dat verkeersonveiligheid 12 miljard euro per jaar kost. The European Transport and Safety Council (ETSC) rekent ons voor dat zes van de tien dodelijke bedrijfsongevallen op de weg gebeuren. Het Nederlands Centrum voor beroepsziekten sloeg in april 2010 alarm omdat in Nederland 3000 werkgerelateerde doden per jaar vallen. Maar het rapport rept met geen woord over verkeersdoden. Het is dus zeer de moeite waard als het bedrijfsleven de handschoen op-pakt.

## Pound wise

Bewustwordingstrainingen om veilig gedrag op de weg te bevorderen lonen. Als het wordt gekoppeld aan 'Het nieuwe rijden' dat chauffeurs een rustige en anticiperende rijstijl aanleert, gaat dat weer samen met brandstofbesparing (tot wel 15%), minder emissies, minder schade, minder deuken in je zorgvuldig opgebouwde imago, besparing op banden en last but not least minder ziekteverzuim. Bedrijven die hun medewerkers regelmatig trainen en die verkeersveiligheid opnemen in het risicomangement, besparen tientallen miljoenen per jaar. Het volgende voorbeeld illustreert dit goed.

Een groot Brits telecommunicatiebedrijf heeft 55.000 auto's op de weg, waarvan 40.000 commerciële voertuigen, zoals bestelauto's. Het bedrijf huurt de auto's. Ook privéauto's worden tegen vergoeding zakelijk gebruikt. Gemiddeld rijdt iedereen 100 km per dag. Het bedrijf zag in 1990 in dat rijden op de weg tot de werkzaamheden met de grootste risico's behoorde en formuleerde een verkeersveiligheidsbeleid. Ze schreven diverse handboeken met daarin onderwerpen zoals aandacht en afleiding, vermoeidheid en risico-inschatting. Deze onderwerpen werden ook besproken tijdens de verschillende werkoverleggen. De verkeersveiligheidsprocedure die ze hebben opgezet is veelomvattend. Werknemers ondergaan een risico-assessment en werknemers krijgen een extra training als ze schade veroorzaken (Turninpoint). Daarnaast is er een assessment voor chauffeurs via een computerprogramma, werkt men alternatieve transportwijzen uit, zijn er carkits om – indien nodig! – handsfree te bellen, auto-onderhoudsprogramma's, voorschriften om slim en veilig te laden, en is er een betere werkplanning en workload en assistentie bij pech. Werknemers moeten incidenten rapporteren en leren omgaan met vermoeidheid. Tot slot is er een richtlijn over hoe men om moet gaan met alcohol, drugs en medicijnen. Dit kost per jaar 1 miljoen pond. De oorspronkelijke bedrijfskosten als gevolg van ongevallen waren 12 miljoen pond per jaar en lopen gestaag terug. Brandstofbesparing sinds de introductie is meer dan 40 miljoen pond per jaar.

Ook het ETSC komt tot de slotsom dat bedrijven enorm veel kunnen besparen als ze inzetten op verkeersveiligheid. Een prettig bijkomend effect is dat de klantvriendelijkheid verbetert omdat chauffeurs minder stress hebben onderweg. Dat ervaart ook een Nederlandse Openbaar Vervoer Concessiehouder. Door intensieve datalogging kunnen de dienstregelingen worden geoptimaliseerd. Hierdoor zijn de chauffeurs beter in staat om de regeling zonder stress te halen, hetgeen het humeur en veiligheid ten goede komt. Ik zie in dit verband ongekende mogelijkheden voor verkeersmanagement als we ook datalogging in de personenauto introduceren. Toch maar kilometerheffing dan?

### Grenzen aan regels

Er zit ook een keerzijde aan deze medaille. Hoe ver ga je met controle? Een poging om bij een groot taxibedrijf de chauffeurs te monitoren met een camera en een apparaat dat snelheid en remkrachten meet, strandde op verzet in de ondernemingsraad. Ook het eerder genoemde vervoersbedrijf had grote moeite om de werknemers van het nut te overtuigen. Kennelijk heeft het tijd nodig om draagvlak te krijgen voor dit soort maatregelen die inbreuk zouden doen op onze privacy. Van de andere kant gooien we onze hele ziel en zaligheid op sociale media sites als Facebook, Hyves en Twitter. Kwestie van tijd? Ik pleit niet voor een risicoloze, saai samenleving. Maar wel voor verantwoord maatschappelijk ondernemen en voor een maatschappij waarin we respect voor elkaar hebben. Wie is nu tegen de verbetering van milieu, betrouwbaardere reistijden, spaarzaam omgaan met onze grondstoffen en minder ziekteverzuim? Wie wil er dan niet samenwerken aan een verkeer waarin geen ernstige slachtoffers meer vallen? De doelstelling 'nul slachtoffers in het verkeer' is de enige ethisch verantwoorde doelstelling. Laten we van die nul samen een punt maken, daar worden we allemaal rijker van.



### Over de auteur

Bart Pastoor is secretaris van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid in Limburg (ROVL). Hij is een sterk bepleiter voor een andere kijk op verkeersveiligheid, waarin verantwoordelijkheid, gedragsbeïnvloeding, innoveren, creativiteit, technologie, mensen bewegen en inspireren een aantal kernwoorden zijn. Het nieuwe werken en social media worden een steeds belangrijkere inspiratiebron. Bart Pastoor maakt zich sterk voor de nuloptie: een verkeer waarin geen ernstige slachtoffers meer vallen. In Limburg is deze nuloptie inmiddels als doelstelling omarmd onder de slogan 'Maak van de nul een punt.'

Deze pagina's maken deel uit van het boek 'Verkenning Nieuw Nederland'. Kijk voor interessante essays en inspirerende ideeën om je heen en op: [www.verkenningnieuw nederland.nl](http://www.verkenningnieuw nederland.nl) (Daar is het ook mogelijk een fysieke versie van het boek te bestellen)



In dit boek laten inspirerende denkers, groot en klein, zien waar volgens hen Nederland maatschappelijk beter kan. Ze dagen je uit om ook zelf aan de slag te gaan...

De toekomst is eigenlijk nog nooit een extrapolatie van het heden geweest. Morgen zal anders zijn dan gisteren, met andere wensen, andere uitdagingen en kansen. Terwijl we gewend zijn te denken in extrapolaties, zijn er in de samenleving altijd mensen die 'nieuwe dingen zien' of 'nieuwe dingen bedenken'. Zij ondernemen en gaan allianties aan, soms impulsief of omdat ze voelen dat het goed is. Soms om dat ze denken dat het roer voor hen 'nu om moet'. 'De geschiedenis kruipt niet, ze springt', zoals Taleb, hoogleraar Onzekerheidskunde het verwoordt. De gedachte om ons te baseren op het verleden is zo sterk, dat dit de kracht in de kiem smooit om initiatieven te ontplooiën die geen garantie kennen uit het verleden.

Nederland is mooi, sterk en rijk. Rijk aan mensen en rijk aan ideeën. Rijkdom is een voorrecht, maar wel iets dat je moet kunnen zien, waarden en gebruiken. Want welke inventieve ideeën bevinden zich buiten het geboorte pad en zijn geestverruimend voor de discussies van vandaag? De uitdaging met het boek *Verkenning Nieuw Nederland*, is de verkenning naar dat wat we niet zien, dat wat niet direct opvalt, dat wat we pas zien als we heel goed kijken.

## Colofon boek: Verkenning Nieuw Nederland

Tekst- en beeldredactie: Nathalie Lecina (IMI), Floor Jaspers (Floor Jaspers), Susan Bink (Tikimo)

Auteurs (in volgorde van verschijning): Adrian de Groot, Joost Zaat, Annemarie van Dalen, Bart Pastoor, Camiel Versluis, Margot Weijnen, Judith Schueler, Elsbeth Koek, Guido Enthoven, Menno Lammers, Laura Hornick, Julien Haffmans, Jurgen van der Heijden, Els Schopman, Klaartje Molthof, Marleen Sanders, Meike van de Linde, Jurriaan Cals, Floor Jaspers, Jeroen Fikkers, Hester van der Burg, Jan Turk, Marjorieke Glaudemans, Yung Lie, Floor Basten, Derk Jan Stobbelaar, Jet Proost.

Inspirerende tussenstukken: Jul Shakur, Daluca, Nantwan (gedichten)

Fotografie: In deze bundeling komen foto's voor. Deze foto's zijn door de fotografen direct beschikbaar gesteld of beschikbaar gemaakt via Flickr.com onder een Creative Commons Licence. De Creative Commons Licences zijn te vinden via de volgende links:

CC BY-SA 2.0: <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.en>

CC BY 2.0: <http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.en>

Een aantal foto's zijn bewerkt. Zowel de bewerkte als de onbewerkte foto's mogen verder verspreid worden onder hetzelfde license als de originele versie.

p.6: Nationaal Historisch Museum (CC BY-SA 2.0), p.8: M.J. Ambriola (CC BY-SA 2.0), p.21: Gionvanni / Giopuo (CC BY-SA 2.0), p.28 en p.29: FaceMePLS (CC BY 2.0), p.33: Richard Rutter/Clagnut (CC BY 2.0), p.44: Camiel Versluis, p. 49 boven: Marc Samsom (CC BY 2.0), p.49 onder: Geoffrey Magnan/Geoffrey M. (CC BY 2.0), p.54: DJ Hoogderdijk / Denkrahm (CC BY), p.78: Pete Birkinshaw / BinaryApe (CC BY 2.0) en Patrick Savalle (CC BY 2.0), p. 86: Susan Bink, p. 93: Tup Wanders / Tuppus (CC BY 2.0), p.95: Randy Aquilizan / irOcko (CC BY 2.0), p.97: Michael Coté/Cote (CC BY 2.0), p.97: Randy Aquilizan / irOcko (CC BY 2.0), p.107: H.L.I.T. (CC BY 2.0), p.110: Esther Westerveld / westher (CC BY 2.0), p.112: Guy Renard / Tusca Mendaharin (CC BY 2.0), p. 119: FaceMePLS (CC BY 2.0) met graffiti van Lastplak, p.127: Susan Bink, p. 155: Bert Kaufmann (CC BY 2.0), p.161: Bert Kaufmann (CC BY 2.0)

Logo en illustraties: Nathalie Lecina en Susan Bink

gedrukt door: Wöhrmann Printservice ([www.WPS.nl](http://www.WPS.nl))

ISBN 978-90-8570-970-1

© IMI, het copyright per essay berust bij de respectieve auteurs, 2012

