

Van

Postbus 74744, 1070 BS Amsterdam
Overschiestraat 59-A, 1062 XD
Amsterdam
Telefoon (020) 669 90 66
Fax (020) 669 64 76
info@kplusv.nl
www.kplusv.nl

Rapport

**Eindrapport:
Onderzoek naar het
functioneren van de
Veiligheidsadviseur Vervoer
Gevaarlijke Stoffen**

Opdrachtgever
Ministerie van Verkeer en
Waterstaat, DGTL

Referentie

Amsterdam, 30 november 2006
Ons kenmerk R-06-03-013

Inhoud

Samenvatting	1
1 Inleiding	4
2 Onderzoeksdoel en -vragen	5
2.1 Het onderzoeksdoel	5
2.2 De onderzoeksvragen	5
2.3 Prestatie-indicatoren	6
3 Aanpak van het onderzoek	8
4 Achtergrond veiligheidsadviseur: wetgeving en sector	9
4.1 De Richtlijn Veiligheidsadviseur in Nederland	9
4.2 Taken en bevoegdheden VA	10
4.2.1 Wettelijke taken	10
4.2.2 De rollen van de VA	11
4.3 Samenhang/overlap andere regelgeving	11
4.4 Kwalitatieve schets van de sector	12
4.5 Sector in cijfers	13
4.5.1 Wegvervoer	14
4.5.2 Binnenvaart	15
4.5.3 Spoor	15
5 Onderzoeksresultaten	16
5.1 Implementatie door de overheid	16
5.2 Implementatie in de bedrijven	17
5.2.1 Naleving van de regeling	17
5.2.2 Rol van de ketenpartners bij de implementatie van de VA	21
5.2.3 Rol van de branche- en sectororganisaties bij de implementatie	21
5.3 Functioneren van de interne VA	22
5.3.1 Het algemene beeld van de interne VA	22
5.3.2 Het functioneren van de VA binnen de verschillende modaliteiten	25
5.3.3 Rol van de VA in de andere delen van de keten	29
5.3.4 Rol van de overheid	30
5.4 Resultaten van de VA	31
5.5 De bekwaamheid van VA	33
5.6 De externe veiligheidsadviseur	35
5.7 De toekomst van de VA	36
6 Analyse en conclusies	38
6.1 Ex post onderzoeksvragen	38
6.1.1 Hoe is de VA in de praktijk geïmplementeerd?	38
6.1.2 Hoe functioneert de VA?	41
6.1.3 Wat zijn de resultaten van de VA?	41
6.2 Ex ante onderzoeksvragen	42
6.2.1 Ad 1: de rol van de VA bij de verbetering van de veiligheid	42
6.2.2 Ad 2: de inhoud van de rol	44
6.2.3 Ad 3: knelpunten in het vervullen van een adequate rol	44
6.2.4 Ad 4: wegnemen van de knelpunten	45
6.2.5 Ad 5: rol van het Ministerie bij wegnemen knelpunten	45
6.2.6 Ad 6: de rol van de VA in de komende jaren	45
6.2.7 Ad 7: de rol van VA in ondersteuning overheidsbeleid	46

6.3	Veiligheidscultuur en rol van de overheid	46
6.3.1	Pathologische veiligheidscultuur	49
6.3.2	Reactieve veiligheidscultuur	49
6.3.3	Berekenende veiligheidscultuur	50
6.3.4	Proactieve veiligheidscultuur	51
6.3.5	Generieke veiligheidscultuur	52
6.4	Opleiding en examen voor VA	53
6.5	Resumé	53
7	Aanbevelingen	55
7.1	Algemeen	55
7.2	Gericht op pathologisch reagerende bedrijven	57
7.3	Gericht op reactieve bedrijven en bedrijven met een berekenende veiligheidscultuur	57

Bijlagen

1	Prestatie-indicatoren
2	Geïnterviewde personen
3	Vragenlijst en scores

Samenvatting

Inleiding

In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL), is in 2006 het evaluerend onderzoek "functioneren veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen" uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd door KplusV organisatieadvies. Het project is uitgevoerd binnen de kaders van de Nota vervoer gevaarlijke stoffen en het project Zorgsystemen. Het onderzoek is afgerond in november 2006.

Het doel van het onderzoek is tweeledig:

1. inzicht krijgen in de mate waarin de doelen van de regeling zijn bereikt (ex post);
2. inzicht krijgen in hoeverre de veiligheidsadviseur een rol zou kunnen spelen bij de toepassing van zorgsystemen (ex ante) en daarmee een bijdrage kan leveren aan de permanente verbetering van de veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland¹.

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van documentstudie en interviews met vertegenwoordigers van brancheorganisaties, overheidsorganisaties, veiligheidsadviseurs en vertegenwoordigers van bedrijven die een veiligheidsadviseur moeten hebben. Daarnaast is een enquête via het internet uitgevoerd onder 300 Veiligheidsadviseurs (VA's) en 20 bedrijfsleiders van bedrijven die een VA aangewezen moeten hebben. Tussentijds heeft een terugkoppeling van de tussenresultaten aan de geïnterviewden plaatsgevonden.

De resultaten van het onderzoek laten zien dat niet alle bedrijven die onder de regeling vallen deze ook daadwerkelijk hebben geïmplementeerd door een veiligheidsadviseur (VA) aan te wijzen. Hoe groot het aandeel bedrijven is dat de regeling niet naleeft is onbekend. Bij het ministerie en bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat is weliswaar bekend welk type bedrijven op grond van de regelgeving een veiligheidsadviseur dient aan te wijzen, maar niet welke bedrijven dit zijn.

Het onderzoek wijst uit dat er een verschil is tussen bedrijven die wel en niet beschikken over een veiligheidszorgsysteem, tussen bedrijven waar de bedrijfsleiding hecht aan veiligheid en bedrijven waar de waardering voor de taken van de VA gering is. Daarnaast is er verschil tussen transportbedrijven en verladers / producenten.

Wanneer de bedrijfsleiding geen waarde hecht aan "de taken van de VA", speelt de VA een relatief kleine rol bij de borging van de veiligheid. Een VA in dit type bedrijven heeft de positie noch de kennis om zinvol toezicht te houden op het vervoer van gevaarlijke stoffen of te adviseren over een verbetering van de veiligheid. De taken van de VA in dit type bedrijven beperken zich meestal tot het schrijven van een jaarverslag. Zolang bij de bedrijfsleiding geen toegevoegde waarde ziet in de rol van de VA, zal deze situatie niet veranderen.

¹ Dit sluit aan bij het tweede spoor uiteengezet in de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen, Ministerie Verkeer en Waterstaat, 11 november 2005, blz.8

Bedrijven die niet beschikken over een veiligheidszorgsysteem maar wel positief staan tegenover de taken van de VA, zetten de VA vaak in als toezichthouder op én adviseur over naleving van administratieve regels uit het ADR, ADNR en het RID. Wanneer de VA in dit type bedrijven beschikt over de nodige kennis en vaardigheden, heeft deze in principe de positie de ontwikkeling van een veiligheidszorgsysteem in gang te zetten. In dit type bedrijven kan de VA de grootste rol spelen in de verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Bedrijven die reeds beschikken over een veiligheidszorgsysteem hebben doorgaans ook zinvol inhoud gegeven aan de taken van de VA. In dit type bedrijven maken deze taken onderdeel uit van het veiligheidszorgsysteem. De VA treedt in dit type partijen op als intern toezichthouder op het volgen van de interne veiligheidsprocedures en adviseert over verbetering van de veiligheid binnen het functioneren van het veiligheidszorgsysteem.

Resultaten van het onderzoek indiceren ook dat transportbedrijven de regeling vaker niet of minimaal invullen dan verladers en op- en overslagbedrijven. Onder transportbedrijven, wordt de regeling vaker nageleefd door bedrijven in het spoor- en binnenvaarttransport dan in het wegtransport. Deze verdeling hangt sterk samen met de mate waarin bedrijven in de verschillende delen van de sector beschikken over een veiligheidszorgsysteem: verladers, op- en overslagbedrijven beschikken vaker over een veiligheidszorgsysteem dan transportbedrijven; bedrijven in het spoortransport beschikken vaker over een zorgsysteem dan bedrijven in het wegtransport; grote bedrijven in het wegtransport beschikken vaker over een veiligheidszorgsysteem dan kleinere bedrijven in het wegtransport.

Bij de vooral grote verladers is er ook duidelijk oog voor de hele keten. Deze bedrijven verwachten en eisen van transportbedrijven dat deze zich aan de wet houden en dat zij bovendien beschikken over een managementsysteem voor onder andere de veiligheid.

Uit het onderzoek blijkt dat vooral kleine en middelgrote bedrijven gebruik maken van externe veiligheidsadviseurs. Voordelen van een externe VA die in het onderzoek worden genoemd zijn de relatief lage kosten ten opzichte van de benoeming van een interne VA, de grotere kennis van wet- en regelgeving en een meer onafhankelijke positie tegenover het bedrijf. Verwacht wordt daarom dat een externe VA meer objectief kan adviseren. Ook nadelen van een externe adviseur zijn genoemd. De externe adviseur heeft te weinig zicht op de feitelijke processen in een bedrijf om zich een goed oordeel te kunnen vormen en goed te adviseren, is niet altijd beschikbaar en externe adviseurs durven wellicht geen kritische adviezen te geven uit angst een klant te verliezen.

Bedrijven die geen waarde hechten aan de taken van de VA, gaan op zoek naar de goedkoopste externe VA om voor hen het wettelijk verplichte jaarverslag opstellen. Bedrijven die enige waarde hechten aan de taken van de VA en tevens behoefte hebben aan de controle en adviezen van een buitenstaander, gaan op zoek naar een VA die ook daadwerkelijk audit en adviseert over verbeteringen.

Opleiding en examen van de VA

Voor het adequaat vervullen van de taken van de VA is een bepaald niveau van bekwaamheid vereist. Het examen dat de VA's moeten afleggen dekt slechts een heel klein deel van deze kennis en vaardigheden af, vinden de geïnterviewden unaniem. "Je leert hoe het ADR, het RID of het ADNR in elkaar zit en hoe je dingen daarin op moet zoeken".

Echter inzicht in en achtergrondkennis van het hoe en waarom van de voorschriften wordt nauwelijks getoetst volgens verschillende geïnterviewden. Om op minimaal niveau invulling te kunnen geven aan de wettelijke taken van de VA (het maken van een jaarverslag, het opstellen van een incidentrapportage, het adviseren) zijn aanvullende kennis en vaardigheden noodzakelijk.

De toekomst van de VA

Uit het onderzoek blijkt dat de bedrijven waar de VA het best tot zijn recht komt al beschikken over een veiligheidsmanagementsysteem waar de VA in is ingebed. Voor de overige bedrijven kan de VA de opstap vormen naar permanente verbetering. Daar zal dan echter wel aan moeten worden gewerkt.

Indien het ministerie en de brancheorganisatie geen extra inspanning leveren om draagvlak te creëren voor de taken van de VA en, randvoorwaardelijk, het belang van systematische veiligheidszorg, zal de rol van de VA blijven zoals deze nu is. Bedrijven met aandacht voor systematische veiligheid zetten de VA zinvol in, bedrijven zonder de nodige aandacht hebben of geen VA of alleen een VA om te voldoen aan de vereisten van de regeling.

In de tussencategorie bedrijven waar wel waardering voor de VA is, maar nog geen systematische aandacht voor de permanente verbetering van de veiligheid, kan de VA de opstap vormen naar permanente verbetering.

Wanneer het ministerie ernaar wil streven dat de VA een rol gaat spelen bij de permanente verbetering van de veiligheid door bedrijven die daar nu nog geen structurele aandacht aan besteden, is een intensivering van de handhaving en stimulerend beleid nodig.

Intensivering van de regelgeving om dit te bereiken wordt afgeraden. Het zal zelfs contraproductief zijn, omdat het er zeer waarschijnlijk toe zal leiden dat minder bedrijven de regeling zullen naleven. Het onderzoek wijst uit dat sommige bedrijven nu reeds moeite hebben op zinvolle wijze te voldoen aan de regeling. Het is waarschijnlijk dat deze bedrijven afhaken wanneer nog meer eisen worden gesteld. Deze bedrijven moeten worden ondersteund en gestimuleerd meer inhoudelijk invulling te geven aan de taken van de VA. Tegelijk dient ook de positie van de VA te worden versterkt door positieve aandacht te schenken aan de VA:

- het stimuleren en organiseren van kennisverwerving middels opleidingen en kennisuitwisseling tussen VA's;
- de VA als hét aanspreekpunt binnen het bedrijf benutten voor informatie over nieuwe regelgeving of beleid;
- door een erkenningsregeling VA zoals deze bijvoorbeeld voor andere specialisten geregeld is.

1 Inleiding

Dit document is de eindrapportage van het onderzoek "functioneren veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen" en de exameneisen gesteld voor behalen van het certificaat voor veiligheidsadviseur". Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL). Het onderzoek wordt uitgevoerd binnen de kaders van de Nota vervoer gevaarlijke stoffen en het project Zorgsystemen.

Dit rapport is gebaseerd op documentstudie, interviews met vertegenwoordigers van brancheorganisaties, overheidsorganisaties, veiligheidsadviseurs en vertegenwoordigers van bedrijven die een veiligheidsadviseur moeten hebben, een terugkoppeling van de tussenresultaten aan de geïnterviewden en een enquête onder 320 Veiligheidsadviseurs (VA's). Bijlage 1 bevat een overzicht van geïnterviewde personen.

In het rapport wordt ingegaan op de volgende onderwerpen: de implementatie door de overheid in Nederlandse wet- en regelgeving van de Richtlijn veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen, de implementatie van de wet- en regelgeving door bedrijven en het functioneren binnen de bedrijven en de resultaten voor het verbeteren van de veiligheid van de veiligheidsadviseur. Per onderwerp wordt achtereenvolgens ingegaan op onderzoeksresultaten:

- geldend voor de hele sector;
- over vervoersbedrijven actief op:
 - spoor;
 - binnenwater;
 - weg;
- over de andere belangrijkste ketenpartners:
 - de producenten;
 - de op- en overslagbedrijven;
- over de rol van sectororganisaties;
- over de rol van de overheid.

In hoofdstuk 2 worden het doel van het onderzoek, de onderzoeksvragen en de prestatie-indicatoren toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 beschreven hoe het onderzoek is uitgevoerd en welke doelgroepen zijn betrokken in het onderzoek; in hoofdstuk 4 wordt een toelichting gegeven op de geëvalueerde regelgeving alsmede een beknopte schets van de sector, in hoofdstuk 5 worden de onderzoeksresultaten beschreven, hoofdstuk 6 gaat in op de analyse en de conclusies en in hoofdstuk 7 worden de aanbevelingen beschreven.

2 Onderzoeksdoel en -vragen

2.1 Het onderzoeksdoel

Het doel van het onderzoek is tweeledig:

1. inzicht krijgen in de mate waarin de doelen van de regeling zijn bereikt (ex post);
2. inzicht krijgen in hoeverre de veiligheidsadviseur een rol zou kunnen spelen bij de toepassing van zorgsystemen (ex ante) en daarmee een bijdrage kan leveren aan de permanente verbetering van de veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland².

De taak van de veiligheidsadviseur wordt in de Regeling veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen (verder: Regeling veiligheidsadviseur) als volgt verwoord:

"De veiligheidsadviseur draagt er onder verantwoordelijkheid van de bedrijfsleider zorg voor dat de handelingen, bedoeld in artikel 1 (het vervoer van gevaarlijke stoffen met een vaartuig, een voertuig dat bestemd is voor het vervoer over land of een voertuig bestemd voor vervoer per spoor), met inachtneming van de toepasselijke regelgeving gemakkelijker en onder optimale veiligheidsvoorwaarden kunnen plaatsvinden."

Anders gezegd betekent dit dat de veiligheidsadviseur eraan moet bijdragen dat het vervoer door het betreffende bedrijf van gevaarlijke stoffen over land, water en spoor, zo veilig mogelijk kan gebeuren.

2.2 De onderzoeksvragen

De hoofdvragen ten behoeve van het onderzoek zijn als volgt benoemd:

1. Hoe is de veiligheidsadviseur in de praktijk geïmplementeerd?
2. Hoe functioneert de veiligheidsadviseur?
3. Wat zijn de resultaten van de veiligheidsadviseur?
4. Hoe nu verder?

Het onderzoek bestaat uit een ex post evaluatie gericht op de vraag of de doelen zijn bereikt van richtlijn 96/35/EG van de Raad van 3 juni 1996 betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren (verder: Richtlijn veiligheidsadviseur). Hierbij staat de beantwoording van de eerste drie vragen centraal.

In het ex ante gedeelte van het onderzoek staat de beantwoording van de vierde vraag centraal. Deze vraag is verder uitgewerkt in een aantal subvragen. Deze zijn:

1. Speelt de veiligheidsadviseur een adequate rol in de verbetering van de veiligheid³ bij het vervoer, het laden en het lossen van gevaarlijke stoffen, m.a.w. in hoeverre zijn de doelen van Richtlijn veiligheidsadviseur en de Richtlijn exameneisen bereikt.

² Dit sluit aan bij het tweede spoor uitéengezet in de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen, Ministerie Verkeer en Waterstaat, 11 november 2005, blz.8

³ Met de term "permanente verbetering van de veiligheid" wordt gerefereerd naar de beleidsdoelstellingen van de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen.

2. Op welke wijze kan de veiligheidsadviseur die rol spelen?
3. Welke knelpunten bestaan er thans in het adequaat functioneren van de veiligheidsadviseur?
4. Wat is nodig om deze knelpunten weg te nemen?
5. Op welke wijze kan het ministerie een effectieve bijdrage leveren in het wegnemen van die knelpunten en het bevorderen van de rol van de veiligheidsadviseur?
6. Op welke wijze kan de veiligheidsadviseur de komende jaren een rol spelen in de permanente verbetering van veiligheid bij bedrijven?
7. Op welke wijze kunnen het ministerie en andere overheden meer gebruik maken van de veiligheidsadviseur in het behalen van het beleidsdoel 'permanente verbetering van de veiligheid'?

2.3 Prestatie-indicatoren

Om te kunnen beoordelen in hoeverre de doelen zijn bereikt van de Richtlijnen veiligheidsadviseur en Richtlijn 2000/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2000 betreffende de minimumeisen voor het examen voor veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren (verder: Richtlijn Exameneisen) , zijn per aspect de doelen en indicatoren benoemd:

Aspect	Doel	Indicatoren
Wet- en regelgeving	<ul style="list-style-type: none"> • Wet- en regelgeving is geïmplementeerd in beleid • Wet- en regelgeving wordt nageleefd 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wijze van invoering wet- en regelgeving door de overheid 2. Toezicht en handhaving
Organisatie	<ul style="list-style-type: none"> • Betere preventie • Kennisvergroting • Naleving van wet- en regelgeving 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Positionering van de veiligheidsadviseur binnen de organisatie 4. Positionering van de veiligheidsadviseur binnen de logistieke keten 5. Mate van draagvlak voor de zorg voor veiligheid en de inbedding in de bedrijfsprocessen
Functie	<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering kwaliteit dienstverlening • Verkleining risico's 	<ol style="list-style-type: none"> 6. Wijze van invulling functie veiligheidsadviseur 7. Mate van bekwaamheid van de veiligheidsadviseur

Voor de interpretatie van de onderzoeksresultaten en om te komen tot de formulering van aanbevelingen, is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de beoogde en gerealiseerde resultaten voor de korte en lange termijn.

Ter ondersteuning van dit inzicht, zijn voor de start van het onderzoek prestatie-indicatoren geformuleerd.

Beoogd resultaat	Prestatie-indicator
Verbetering veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> Aantal door IVW of de Arbeidsinspectie geregistreerde incidenten. De mate waarin adviezen en jaarrapportages van de veiligheidsadviseur, hebben geleid tot actie binnen de onderneming en/of betrokken overheid; Aantal adviezen van de adviseurs dat daadwerkelijk wordt opgevolgd; Het aantal incidentrapportages van veiligheidsadviseurs waaraan vervolg is gegeven; Het aantal ongevallenrapporten van veiligheidsadviseurs waaraan gevolg is gegeven; De bruikbaarheid van de jaarrapportages voor de betrokken organisatie Het aantal jaarrapportages waaraan gevolg is gegeven door het betrokken bedrijf De mate waarin ketenpartners gebruik maken van elkaars jaarrapportages De bruikbaarheid van de jaarrapportages voor ketenpartners Percentage procesverbalen van aantal aangehouden transportmiddelen Verschil percentage processen-verbaal van aantal aangehouden transportbedrijven met en zonder veiligheidsadviseur
Kwaliteitsverhoging	<ul style="list-style-type: none"> Percentage veiligheidsadviseurs lid van de VVA Mate onderlinge uitwisseling van leerpunten tussen veiligheidsadviseurs; Aantal en type andere, gerelateerde opleidingen die veiligheidsadviseurs hebben gevolgd naast verplichte opleiding Aantal fte beschikbaar voor uitoefening van de functie Relatie van de veiligheidsadviseur met het bedrijf (intern / extern)
Kennisverbreding	<ul style="list-style-type: none"> Mate benutting jaarrapportages van de veiligheidsadviseurs door lokale overheid; Mate benutting jaarrapportages of ongevallenrapportages door ministerie voor beleidsontwikkeling.

Deze prestatie-indicatoren zijn in meerderheid, kwantitatief geformuleerd. In de loop van het onderzoek, is gebleken dat informatie die nodig is om de indicatoren te meten in belangrijke mate niet aanwezig is. Hierdoor hebben deze indicatoren maar een beperkte toegevoegde waarde voor beantwoording van de onderzoeksvragen. In bijlage 1 wordt ingegaan op de verschillende indicatoren.

3 Aanpak van het onderzoek

Het onderzoek is in 5 fases uitgevoerd:

Fase 1: voorbereiding startnotitie en -bijeenkomst

Fase 2: verkenning en inventarisatie door documentstudie en kwalitatief onderzoek (interviews)

Fase 3: terugkoppeling van de resultaten bij de onderzoeksdoelgroepen

Fase 4: toetsing door kwantitatief onderzoek

Fase 5: rapportage

In fase 2 zijn interviews gehouden met 40 personen. De helft van de geïnterviewden bestond uit veiligheidsadviseurs (VA's) en de bedrijfsleiding van bedrijven die over een VA beschikken, de andere helft bestond uit vertegenwoordigers van de branches en de overheid. In bijlage 1 is een overzicht van geïnterviewde personen opgenomen

De terugkoppeling van de resultaten van deze interviews aan de geïnterviewden vond plaats op 6 september. Tijdens deze bijeenkomst is de analyse van de tussenresultaten getoetst aan de visie van de geïnterviewden en een eerste aanzet tot aanbevelingen besproken en uitgewerkt.

De resultaten van de interviews zijn vervolgens getoetst op hun geldigheid met behulp van een enquête onder VA's en bedrijfsleiding. Aan de enquête in fase 4 hebben in totaal 320 mensen meegewerkt waaronder:

- veiligheidsadviseurs: 300
 - actieve veiligheidsadviseurs: 261
 - interne veiligheidsadviseurs: 212
 - externe veiligheidsadviseurs: 49
 - respondenten gekwalificeerd als VA maar niet actief als zodanig: 39
- bedrijfsleiders: 20

Het is hierbij van belang te weten dat een belangrijk deel van de VA's die hebben meegewerkt aan het onderzoek, lid zijn van de Vereniging voor Veiligheidsadviseurs. Dit kan betekenen dat de resultaten daarom niet geheel representatief zijn voor het functioneren van alle VA's in Nederland, maar een iets positiever beeld geeft van dit functioneren.

4 Achtergrond veiligheidsadviseur: wetgeving en sector

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de inhoud van de Richtlijn Veiligheidsadviseur en de wijze waarop Nederland invulling heeft gegeven aan de richtlijn in Regeling Veiligheidsadviseur. Tevens wordt ingegaan op een aantal recente ontwikkelingen in wet- en regelgeving relevant voor uitvoering van de richtlijn. De wetgeving vormt een belangrijk deel van het referentiekader voor met name het ex post gedeelte van de evaluatie: het functioneren van de VA is getoetst aan de wettelijke eisen die aan diens taken worden gesteld.

Daarnaast bevat dit hoofdstuk een beknopte schets van de sector waarbinnen de veiligheidsadviseurs werkzaam zijn.

4.1 De Richtlijn Veiligheidsadviseur in Nederland

Op 3 juni 1996 is de Richtlijn veiligheidsadviseur, betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor of over de binnenwateren, door de Raad van de Europese Unie vastgesteld. Deze richtlijn stelt dat ondernemingen die gevaarlijke stoffen vervoeren, dan wel laad- of losactiviteiten ondernemen ten behoeve van dit vervoer, met ingang van 2000 over een veiligheidsadviseur moeten beschikken. De belangrijkste taken van deze adviseur zijn: het adviseren van de bedrijfsleiding op het terrein van vervoer gevaarlijke stoffen, het opstellen van rapportages bij incidenten en het opstellen van een jaarlijkse rapportage met betrekking tot de ondernomen activiteiten op het gebied van vervoer gevaarlijke stoffen.

Volgens de Richtlijn Veiligheidsadviseur zijn alle ondernemingen waarvan de bedrijvigheid het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, het spoor of over de binnenwateren, of de met dit vervoer samenhangende laad- en losactiviteiten omvat, verplicht tot het aanstellen van een veiligheidsadviseur.

De Regeling veiligheidsadviseur voorziet in de implementatie van de Richtlijn veiligheidsadviseur. Deze richtlijn werd op 17 april aangevuld met de Richtlijn exameneisen. De Regeling Veiligheidsadviseur is hierop aangepast en hiermee werd de Richtlijn exameneisen geïmplementeerd.

Met de wijziging van de internationale vervoersverdragen van 2003 is de verplichting voor bedrijven om een veiligheidsadviseur in dienst te hebben opgenomen in het ADR (Accord Européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route), het RID (Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses) en het ADN (Règlement pour le transport des matières dangereuses sur le Rhin). De hierin opgenomen tekst met betrekking tot de veiligheidsadviseur is nagenoeg identiek aan die van de Richtlijn veiligheidsadviseur.

Omdat de vertaling van het ADR, het RID en het ADNR één op één worden overgenomen in de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG), de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) en de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG) is in Nederland een situatie ontstaan waarbij meerdere regelingen min of meer hetzelfde regelen. Naast laatstgenoemde regelingen geldt immers ook nog steeds de Regeling veiligheidsadviseur.

4.2 Taken en bevoegdheden VA

4.2.1 Wettelijke taken

De taken van de veiligheidsadviseur zijn vastgelegd in de Regeling veiligheidsadviseur. De veiligheidsadviseur draagt er onder verantwoordelijkheid van de bedrijfsleider zorg voor dat de handelingen met in achtneming van de toepasselijke regelgeving onder optimale veiligheidsvoorwaarden kunnen plaatsvinden. De veiligheidsadviseur verricht daartoe de volgende taken:

- Nagaan of de voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen worden nageleefd.
- De onderneming van advies dienen bij werkzaamheden die het vervoer van gevaarlijke goederen betreffen.
- Een voor de bedrijfsleiding of in voorkomende gevallen voor een plaatselijke overheid bestemd jaarverslag opstellen over de activiteiten van de onderneming met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen. Deze verslagen worden vijf jaar bewaard en desgewenst ter beschikking gesteld van de nationale autoriteiten.

De taken van de adviseur omvatten daarnaast voornamelijk de bestudering van de volgende praktijken en procedures met betrekking tot de betrokken activiteiten:

- De werkwijzen die de naleving van de voorschriften betreffende het identificeren van de vervoerde gevaarlijke goederen ten doel hebben.
- De praktijk van de onderneming betreffende het in aanmerking nemen, bij de aankoop van vervoermiddelen, van eventuele bijzondere behoeften met betrekking tot de vervoerde gevaarlijke goederen.
- De werkwijzen om het voor het vervoer van gevaarlijke goederen of voor het laden en lossen gebruikte materieel te controleren.
- Het feit dat de betrokken werknemers van de onderneming een passende opleiding hebben ontvangen en deze opleiding in hun dossier is opgenomen.
- Het opzetten van passende noodprocedures bij eventuele ongevallen of voorvallen die de veiligheid tijdens het vervoer van gevaarlijke goederen of tijdens het laden en het lossen in gevaar kunnen brengen.
- Het verrichten van analyses en zonodig het opstellen van rapporten over de ongevallen, voorvallen of tijdens het vervoer van gevaarlijke goederen of tijdens het laden en het lossen geconstateerde ernstige inbreuken.
- Het invoeren van passende maatregelen om herhaling van ongevallen, voorvallen of ernstige inbreuken te voorkomen.
- Het in aanmerking nemen van de wettelijke voorschriften en de bijzonder behoeften met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen, voor wat betreft de keuze en het gebruik van onderaannemers of andere tussenpersonen.

- Het controleren of het personeel dat aangewezen is voor het vervoer of het laden en lossen van gevaarlijke goederen, beschikt over gedetailleerde uitvoeringsprocedures en instructies.
- Het invoeren van maatregelen voor de bewustmaking voor de gevaren die verbonden zijn aan het vervoer en aan het laden en lossen van gevaarlijke goederen.
- Het invoeren van maatregelen voor de bewustmaking voor de gevaren die verbonden zijn aan het vervoer en het laden en lossen van gevaarlijke goederen.
- Het invoeren van controlemethoden om ervoor te zorgen dat de veiligheidsdocumenten en -uitrustingen die het vervoer moeten begeleiden zich aan boord van de vervoermiddelen bevinden conform de voorschriften zijn.
- Het invoeren van controlemethoden om ervoor te zorgen dat de voorschriften met betrekking tot het laden en lossen worden nageleefd.

Wanneer zich bij de bedoelde handelingen een ongeval heeft voorgedaan dat personen in gevaar heeft gebracht of schade heeft veroorzaakt aan zaken of het milieu, stelt de veiligheidsadviseur van de betrokken onderneming, na alle ter zake dienende inlichtingen te hebben ingewonnen, ten behoeve van de bedrijfsleiding een ongevalrapport op. In de Regeling Veiligheidsadviseur wordt niet nader omschreven aan welke eisen het jaarverslag, waaraan de ongevalrapportage of adviezen aan de bedrijfsleider moeten voldoen.

4.2.2 De rollen van de VA

De bovenstaande wettelijke taken kunnen worden samengevat in vier rollen. Deze zijn:

1. de rol van administratief toezichthouder;
2. de rol van procesmatig en technisch inhoudelijk toezichthouder;
3. de rol van adviseur;
4. de rol van invoerder.

De rol van administratief toezichthouder wil zeggen dat de VA naast het opstellen van een jaarverslag en incidentrapportages, er op toeziet dat de documentatie rond het vervoer van gevaarlijke stoffen in orde is. De tweede rol is er één van toezichthouder op de feitelijke gang van zaken rond het vervoer van gevaarlijke stoffen. De vierde rol wil zeggen dat de VA ook betrokken is bij het daadwerkelijk invoeren van verbeteringen.

4.3 Samenhang/overlap andere regelgeving

De Regeling Veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen heeft raakvlakken met de vervoers-, milieu- en arbeidsomstandighedenregelgeving.

Hoewel hier feitelijk geen sprake van is omdat de verschillende wetten en regelingen om rapportage over verschillende zaken vragen, wordt toch overlap ervaren van de Regeling Veiligheidsadviseur met andere regelgeving ten aanzien van met name de rapportageverplichting bij incidenten. Incidenten dienen door de meeste bedrijven te worden gemeld of gerapporteerd in het kader van de Wet milieubeheer (meldplicht voorvallen), de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Alle bedrijven die onder de ADR, ADNR of RID vallen hebben meldplicht bij incidenten) en/of de Arbeidsomstandighedenwet (schades en ernstig persoonlijk letsel).

De verplichting tot het opstellen van een jaarrapportage wordt ervaren als overlap met de door de onder de Spoorwegwet en de onder het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (BRZO 1999) vallende bedrijven op te stellen veiligheidsrapportage: beide wetten schrijven een veiligheidsrapportage voor.

Op basis van de Arbeidsomstandighedenwet, Wet milieubeheer en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen worden vakbekwaamheidseisen gesteld aan de persoon die omgaat met gevaarlijke stoffen. Op grond van het Arbeidsomstandighedenbesluit dienen personen over een zodanige deskundigheid te beschikken dat zij bij hun werkzaamheden geen gevaar opleveren voor de veiligheid van henzelf of van de omgeving. Daarnaast geldt de bepaling dat de werkgever zijn medewerkers voldoende moet informeren over het gevaar van werkzaamheden zoals de omgang met gevaarlijke stoffen. Op grond van de Wet milieubeheer heeft het bevoegde gezag de mogelijkheid in de vergunning eisen op te nemen met betrekking tot de vakbekwaamheid van de in de inrichting werkzame personen. In het kader van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen worden eisen gesteld aan de vakbekwaamheid met betrekking tot de behandeling van gevaarlijke stoffen. In het kader van de ADR en de ADNOR worden aan de bestuurders van transporteenheden over respectievelijk de weg en de binnenwateren vakbekwaamheidseisen gesteld. Tevens worden aan het personeel dat zich bezighoudt met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor wettelijke vakbekwaamheidseisen gesteld.

Helder is dat binnen bedrijven niet duidelijk is welke verschillen er zijn tussen de rapportage- en bekwaamheidseisen gesteld in de verschillende wetten en regelingen.

Bedrijven hebben de indruk dat zij aan betrekkelijk veel instanties nagenoeg dezelfde incidenten moeten rapporteren en in de rapportages sterk vergelijkbare informatie moeten overdragen. Hetzelfde geldt voor bekwaamheidseisen: in de ogen van de geïnterviewde bedrijven stellen de verschillende wetten en regels sterk overeenkomstige eisen.

4.4 Kwalitatieve schets van de sector

Deze paragraaf vormt een kwalitatieve schets van de sector. Deze schets is gebaseerd op het onderscheid dat geïnterviewden maken in hun analyse van de wijze waarop bedrijven omgaan met de Richtlijn VA en de wijze waarop bedrijven aandacht besteden aan veiligheid. Het is hierbij van belang in gedachte te houden dat het om een sector gaat met een grote diversiteit van bedrijven die sterk verschillen naar activiteiten, omvang, klanten, geografisch bereik, organisatievorm en de attitude van het management ten aanzien van veiligheid. Deze diversiteit is ook terug te vinden in de wijze waarop bedrijven met veiligheid omgaan en de rol die de Veiligheidsadviseur heeft gekregen in de bedrijven. Binnen de sector wordt op zeer uiteenlopende manieren met de veiligheidsadviseur omgegaan.

De geïnterviewden verwachten verschillen in de manier waarop bedrijven omgaan met veiligheid in het algemeen en de Richtlijn VA, in het bijzonder tussen de volgende categorieën

- onderscheid naar vervoersmodaliteit;
- onderscheid naar plaats in de keten;
- onderscheid naar omvang van de organisaties;
- onderscheid naar aard en eigenschappen van de stoffen en wijze van verpakking (bulk, stukgoed);
- onderscheid naar wel of niet gespecialiseerd in gevaarlijke stoffen.

In de vervoersketen zijn naast vervoersbedrijven over weg, water en spoor, ook de verladers (producenten en handelaren) en op- en overslagbedrijven betrokken. Tot de op- en overslag bedrijven worden de expediteurs, de stuwadoors die zich voornamelijk bezighouden met op- en overslag van containers, tank op- en overslag en andere op- en overslag bedrijven gerekend. De meeste verladers en op- en overslag bedrijven hebben te maken met vervoer over verschillende modaliteiten.

Tevens maken geïnterviewden onderscheid tussen grote en kleine bedrijven. Onder kleine bedrijven verstaat men doorgaans bedrijven met minder dan 10 medewerkers of een klein aantal voer- of vaartuigen.

Geïnterviewden maken tevens onderscheid tussen bedrijven die zijn gespecialiseerd in het vervoer van gevaarlijke stoffen en bedrijven die slechts voor een kleiner deel in hun bedrijfsvoering met deze stoffen te maken hebben.

Een onderscheid dat in de interviews ook veelvuldig wordt gemaakt is naar aard van de stoffen die worden vervoerd. Men maakt onderscheid tussen bulk- en stukgoedvervoer. Binnen het bulkvervoer wordt onderscheid gemaakt tussen gas, natte- en droge bulk vervoer van gevaarlijke stoffen. Onder natte bulk wordt verstaan alle stoffen die als vloeistof worden vervoerd zoals olie, benzine, benzeen, nafta, etc. Onder droge bulk wordt verstaan stoffen die worden vervoerd als korrels of poeder, zoals kunstmest. Hét kenmerk van bulkvervoer is dat de stof in grotere hoeveelheden wordt vervoerd en direct van de opslag naar de vervoersmodaliteit (tankwagen, tankschip, tankwagon) wordt overgeladen (zonder additionele verpakking).

Binnen het stukgoed wordt onderscheid gemaakt tussen containervervoer en niet-containervervoer. Vooral in het wegvervoer wordt daarnaast onderscheid gemaakt tussen het van A- naar B vervoer en het groepagevervoer. In het van A- naar B-vervoer worden goederen direct van de afzender naar de ontvanger vervoerd. In groepage vervoer, worden goederen van het ene naar het andere distributiecentrum vervoerd.

4.5 Sector in cijfers

Deze paragraaf bevat een overzicht van cijfers over het vervoer van gevaarlijke stoffen om inzicht te geven in de omvang van de onderliggende materie.

Over de omvang van het vervoer van in de wet genoemde gevaarlijke stoffen als zodanig zijn in dit onderzoek geen cijfers aangetroffen. Ook zijn geen gegevens over hoeveel bedrijven in Nederland vallen onder de Regeling Veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen. Tot slot, zijn er geen gegevens aangetroffen die inzicht geven in het tankvervoer, containervervoer en stukgoedvervoer van gevaarlijke stoffen. Om toch een indruk te krijgen van de omvang van dit vervoer, geeft het onderstaande overzicht informatie over het vervoer van chemische stoffen, aardolie en aardolie producten. Deze cijfers komen uit verschillende bronnen.

Vervoer van chemische stoffen, aardolie en aardolie producten.

Binnenlands vervoer chemische stoffen x 1000 ton⁴

	Modaliteit	Wegvervoer	Binnenvaart	Spoorvervoer
Jaartal				
1999		52.799	19.790	3.319
2001		62.430	22.655	3.022
2003		67.286	22.720	2.958

Veruit het meeste van de chemische producten wordt over de weg vervoerd. Het aandeel van het wegvervoer stijgt ook ten opzichte van de andere modaliteiten. De rol van het spoor in dit vervoer neemt af.

Het vervoer van chemische stoffen binnen Nederland, groeit. Met name het vervoer van chemische stoffen over de weg groeit sterk met 14 miljoen ton tussen 1999 en 2003.

Binnenlands vervoer aardolie en aardolieproducten x 1000 ton⁵

	Modaliteit	Wegvervoer	Binnenvaart	Spoorvervoer
Jaartal				
1999		15.763	49.082	770
2001		14.543	56.364	850
2003		15.862	50.287	714

Het binnenlands vervoer van aardolie en aardolieproducten fluctueert. Veruit het meeste van dit vervoer wordt uitgevoerd door de binnenvaart.

4.5.1 Wegvervoer

Veruit de meeste goederen worden in Nederland over de weg vervoerd. In 2004 werd 530 miljoen ton goederen over de weg vervoerd. 11% daarvan bestond uit chemische producten, 2,5% uit aardolie en aardolieproducten, 0,2% uit droge bulk brandstof en 2,9% uit meststoffen.

Het aantal bedrijven in het beroepsgoederenvervoer (bedrijven die stoffen vervoeren voor andere bedrijven) is relatief stabiel gebleven tussen 1999 en 2006 met ongeveer 12.200 bedrijven. Echter, de omvang van deze bedrijven is wel gestegen blijkende uit de groei van het aantal afgegeven vergunningbewijzen van 58.080 in 1999 naar 71.582 in 2006⁶.

In Nederland reden in 2004 77.503 vrachtwagens rond. Een klein deel (1,6%) hiervan is tankwagen, een vijfde (19,1%) is geschikt voor containervervoer (verwisselbare opbouw) en bijna een derde (32,5%) is gesloten wagen.

Meer dan de helft van bedrijven in het wegvervoer heeft 1 tot 5 wagens. Dit geldt voor zowel bedrijven die binnen Nederland vervoeren (58,4%) als bedrijven die grensoverschrijdend vervoer verzorgen (64%). Binnen het wegvervoer is het aandeel van zeer grote bedrijven met meer dan 50 wagens klein (2,3%).

⁴ Geen gegevens gevonden voor 2004 en 2005

⁵ Geen gegevens gevonden voor 2004 en 2005

⁶ Transport en Logistiek Nederland

4.5.2 Binnenvaart

De binnenvaart neemt 16% van het goederenvervoer voor zijn rekening. De binnenvaart vervoert de meerderheid van vaste brandstoffen (75%) en meer dan de helft van de aardolie en aardolieproducten (55%). Het aandeel van de binnenvaart bij het vervoer van chemische stoffen ligt rond de 10%. Hetzelfde aandeel heeft de binnenvaart in het vervoer van meststoffen⁷.

Het aantal binnenvaartschepen in Nederland is in de afgelopen vijf jaar teruggelopen van 9450 schepen in 2000 naar 8.057 in 2005⁸. Echter, de hoeveelheid goederen vervoerd over het water, stijgt⁹. Dit betekent dat schepen gemiddeld groter worden. Met name het vervoer van containers groeit. In 2005 is het containervervoer met 10% gestegen.

Van deze 8.057 binnenvaartschepen, zijn 5.605 vrachtschepen. Onder dit aantal zijn 663 motortankschepen en 17 sleeptankschepen¹⁰.

4.5.3 Spoor

Slechts een klein deel van het goederenvervoer in Nederland (0,9%) gaat over het spoor. Het gaat om 2 á 3% van het vervoer van chemische stoffen en nog geen 1% van het vervoer van aardolie en aardolieproducten.

In Nederland opereren 10 bedrijven die goederenvervoer verzorgen over het spoor.

⁷ Transport en Logistiek Nederland

⁸ Jaarbericht 2005, Inspectie VenW

⁹ Marktobservatie Europese Binnenvaart, 2005-II, Europese Commissie

¹⁰ Marktobservatie Europese Binnenvaart, 2005-II, Europese Commissie

5 Onderzoeksresultaten

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksresultaten beschreven als basis voor de evaluatie van de regeling en de uitspraken over de toekomstige rol van de veiligheidsadviseur.

Vragen die in dit hoofdstuk worden beantwoord zijn:

1. Hoe is de Richtlijn veiligheidsadviseur door de overheid geïmplementeerd?
2. Hoe is de Regeling veiligheidsadviseur door bedrijven geïmplementeerd in de bedrijfsvoering?
3. Hoe functioneert de interne veiligheidsadviseur?
4. Welke resultaten bereikt de veiligheidsadviseur?
5. Wat is het beeld van de bekwaamheid van de veiligheidsadviseur?
6. Hoe functioneert de externe veiligheidsadviseur?
7. Hoe wordt gedacht over de toekomst van de veiligheidsadviseur?

Daar waar relevant wordt ingegaan op de verschillende delen van de transportsector: spoor-, water- en wegtransport. Daarnaast wordt per vraag ingegaan op de rol en relatie met achtereenvolgens ketenpartners, de branche- en sectororganisaties en, tot slot, de overheid. Per onderdeel wordt achtereenvolgens ingegaan op de resultaten uit de interviews en de enquête. Daar waar statistisch significante verschillen bleken uit de enquête, wordt dit vermeld.

5.1 Implementatie door de overheid

De inhoud van de Richtlijn veiligheidsadviseur is nagenoeg één op één overgenomen in de Regeling veiligheidsadviseur. Er is in Nederland expliciet voor gekozen niet meer specifieke eisen te stellen aan de taken van de VA dan in de richtlijn is verwoord. De richtlijn biedt deze beleidsruimte wel. Er zijn dan ook verschillende Europese landen die inhoudelijke eisen stellen aan de jaarrapportage of eisen dat jaarrapportages worden toegezonden aan lokale overheden, aldus experts betrokken in het onderzoek.

De richtlijn biedt ruimte om eisen te stellen aan examen én opleiding. Nederland heeft ervoor gekozen om uitsluitend eisen te stellen gericht op het examen: er worden geen eisen gesteld aan de opleiding.

Tevens biedt de richtlijn ruimte voor nationale invulling van de wijze van certificering. Nederland heeft ervoor gekozen om ten aanzien van de deelcertificaten alleen onderscheid te maken naar modaliteit: er wordt geen verder onderscheid gemaakt naar deelklassen of bepaalde vormen van vervoer.

Ten behoeve van de uitvoering van de regeling was oorspronkelijk de Stichting Exameninstituut Veiligheidsadviseur (SEV) als exameninstituut aangewezen. De SEV was verantwoordelijk voor de inhoud van de examens en heeft hiertoe examenrichtlijnen vastgesteld. Het "College van Deskundigen" was verantwoordelijk voor de bekrachtiging van de exameninhoud. In dit college zaten experts uit de sector en de overheid. Dit college accordeerde de examenvragen waarmee de opleiding VA wordt afgerond. Op dit moment is er geen College van Deskundigen maar zal in de nabije toekomst weer worden ingesteld.

De feitelijk uitvoerende taak van het SEV, de examinering, is door het SEV uitbesteed aan het CCV. Het SEV had geen toezichhoudende taak ten aanzien van de opleidingen. Inmiddels is dit bij ministeriele regeling gewijzigd en is het CBR aangewezen als exameninstituut, waarvan het CCV deel uitmaakt.

De feitelijke uitvoering van de regeling is in belangrijke mate in handen van Inspectie VenW en de brancheorganisaties. Inspectie VenW heeft in 2001 en 2002 informatie gegeven over de richtlijn en bedrijven gewezen op hun verplichtingen in dit kader. De Inspectie informeerde onder andere door middel van georganiseerde presentaties bij brancheorganisaties. In 2003 is men gestart met repressief toezicht op de naleving van de richtlijn. Daarvoor heeft de IVW momenteel 5 fte beschikbaar voor toezicht op het vervoer over spoor, 10 fte voor het toezicht op het vervoer met binnenvaart en 4 fte voor het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De wijze waarop dit gebeurt is sterk afhankelijk van het gebruikelijke toezichtregime voor de verschillende bedrijven. Echter, zowel de sector als de Inspectie verwachten dat toezicht weinig stimuleert tot naleving, omdat met name in het vervoer over water en wegtransport de kans klein is dat een schip respectievelijk een vrachtwagen aan een controle wordt onderworpen. De kans is daarmee klein dat bedrijven die de richtlijn VA niet naleven, ook daadwerkelijk worden geconfronteerd met handhaving van de Inspectie VenW of de KLPD.

Overigens probeert de Inspectie VenW de frequentie van controle te vergroten door samenwerking en afstemming met het KLPD, de havenpolitie, de Arbeidsinspectie en andere toezichthouders. Daarnaast concentreert men zich in het toezicht op bedrijven waarvan men verwacht dat de naleving van wet- en regelgeving relatief laag is.

Naast het bieden van middelen voor informatie en toezicht, heeft het ministerie de implementatie en invulling van de VA-taken willen bevorderen door ondersteuning van een beroepsorganisatie voor VA's, de Vereniging voor Veiligheidsadviseurs (VVA). Men heeft de oprichting van de vereniging gestimuleerd in de verwachting dat de organisatie bij kan dragen aan de kwaliteit- en deskundigheidsbevordering van de VA's door uitwisseling van kennis en ervaring binnen de beroepsgroep. Op deze wijze verwacht men een positieve bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de VA en het draagvlak voor de rol. Op dit moment heeft de vereniging 475 leden.

5.2 Implementatie in de bedrijven

Onder implementatie wordt verstaan: de wijze waarop bedrijven het voorschrift om een VA aan te stellen, in de praktijk hebben ingevuld. Hierbij wordt ingegaan op de volgende vragen:

- In welke mate en hoe is de Regeling VA geïmplementeerd door bedrijven?
- Welke rol hebben ketenpartners gespeeld bij de implementatie?
- Welke rol hebben brancheorganisaties gespeeld bij de implementatie?
- Welke rol heeft de overheid gespeeld bij de implementatie als ontwikkelaar en toezichthouder op het beleid?

5.2.1 Naleving van de regeling

De mate waarin de regeling wordt nageleefd, komt niet uit het onderzoek naar voren. Er zijn geen cijfers beschikbaar over hoeveel bedrijven in Nederland zouden moeten beschikken over een VA. Ook is niet bekend hoe vaak bij toezicht is geconstateerd dat men niet voldoet.

De basis voor naleving is niet groot: er is beperkt draagvlak voor de regeling en ook het toezicht op de naleving is beperkt.

In het algemeen is het draagvlak voor de regeling beperkt en wordt de regeling door veel bedrijven gezien als één van de vele wettelijke voorschriften waaraan zij moeten voldoen.

Daarnaast heeft men de indruk dat wat de regeling regelt al door andere wetten wordt voorgeschreven. Indicatie van het beperkte draagvlak voor de regeling komt naar voren uit de respons van bedrijfsleiders in de enquête. Deze zijn in meerderheid negatief over de effecten van de VA. Op de vraag of de taken van VA daadwerkelijk bijdragen aan de veiligheid in het bedrijf reageert meer dan de helft (60%) van de 20 bedrijfsleiders negatief. Ook vindt de meerderheid van de bedrijfsleiders (53%) dat instelling van een VA niet heeft bijgedragen aan de kennis over het ADR, het RID of het ADNR. Een ruime meerderheid (65%) geeft aan dat de VA geen positief effect heeft gehad op de veiligheid van de bedrijfsvoering. Ook aan de voorgeschreven producten van de VA, hechten bedrijfsleiders weinig waarde: 75% vindt dat het jaarverslag van de VA geen meerwaarde heeft voor de organisatie. Bijna een derde (30%) van de bedrijfsleiders heeft geen jaarverslag laten opstellen.

Ook de VA's zijn niet allemaal overtuigd van de noodzaak van de regeling. Een minderheid (31%) is van mening dat hun taken niet zouden worden uitgevoerd zonder de richtlijn. Hoewel minder negatief dan de bedrijfsleiders, zijn ook de VA's kritisch over de voorgeschreven producten die een VA moet opleveren. Van de interne adviseurs geeft 39% aan dat het jaarverslag geen waarde heeft, van de externe adviseurs is 33% die mening toegedaan. In de interviews kwam naar voren dat in veel gevallen het jaarverslag wordt opgesteld puur om te voldoen aan de wet. De inhoud van het jaarverslag wordt vaak al op een andere manier gerapporteerd aan de bedrijfsleiding. Van de interne adviseurs die deelnamen aan de enquête, heeft 27% geen jaarverslag opgesteld voor het afgelopen kalenderjaar.

De negatieve houding ten aanzien van het nut van de VA, is sterker onder VA's die werken bij transportbedrijven dan onder de VA's in dienst bij een producent, en opslag- en overslag bedrijf, stuwage- of handelsbedrijf. De houding is het meest negatief onder de wegvervoerders.

Bedenk hierbij dat dit het beeld is van bedrijfsleiders en VA's in bedrijven waar een VA is aangewezen en die de moeite hebben genomen aan het onderzoek mee te werken. Wanneer dit gebrek aan draagvlak ook bestaat bij andere bedrijfsleiders, is de bereidheid de regeling na te leven beperkt en is het waarschijnlijk dat een deel van de bedrijven niet voldoen aan de regeling. Dit beeld kwam ook naar voren in de interviews. Een aantal geïnterviewden van brancheorganisaties, inspectie en KLPD geeft aan dat voornamelijk in het wegvervoer en bij vervoer- en opslag bedrijven die stukgoed verwerken, veel bedrijven niet voldoen aan de regeling en dit ook niet zullen doen wanneer er geen repressief toezicht is op naleving.

Uit de interviews komt het volgende beeld naar voren over de wijze waarop de bedrijven binnen de verschillende modaliteiten de regeling hebben geïmplementeerd.

Spoor

Op het spoor is de implementatie nog niet volledig, aldus geïnterviewde inspectiemedewerkers. Bij recente inspectiebezoeken bleek dat een deel van de bedrijven met een aansluiting op het spoor (dit zijn bedrijven die gebruik maken van het spoor om gevaarlijke goederen te vervoeren), geen VA hadden. Draagvlak voor de implementatie van de regeling is beperkt.

De spoorvervoerder wiens operatie zich uitsluitend beperkt tot het feitelijk vervoer, ziet geen meerwaarde omdat zij taken van de VA reeds belegd hebben in het veiligheidszorgsysteem waarover het bedrijf volgens de Spoorwegwet dient te beschikken.

De spoorvervoerder wiens operatie ook op- en overslag bevat, is positiever over de meerwaarde van de VA: "De VA werkzaam in de lijn dicht bij de uitvoering, biedt meer specifieke deskundigheid bij de beoordeling van de veiligheid van het vervoer op basis van de RID en onze eigen kwaliteitsnormen." aldus de kwaliteitsmanager die de VA aanstuurt. Grote spoorbedrijven beschikken over een interne VA. Gezien hun omvang en de veiligheidsbeheerssystemen waarover deze bedrijven beschikken, is dit de meest logische keuze. Echter uit inspecties blijkt dat een deel ook gebruik maakt van een externe VA. Een aantal bedrijven dat gebruik maakt van een externe VA, blijkt een VA ingeschakeld te hebben die niet beschikt over een RID bevoegdheid.

Binnenvaart

Over de mate van implementatie in de binnenvaart, zijn de geluiden wisselend. Echter, unaniem is men van mening dat rederijen en particuliere eigenaren die gevaarlijke stoffen per tankschip vervoeren, in overgrote meerderheid voldoen aan de regeling. Dit is de verwachting omdat deze bedrijven door hun klanten, de verladers, worden gecontroleerd op het nakomen van geldende wet- en regelgeving.

Minder zeker zijn geïnterviewden over de mate van implementatie bij bedrijven die olie, droge bulk en containers vervoeren. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat treft bij haar controles regelmatig bedrijven die niet beschikken over een VA. Met name in de laatste categorie, vinden veel bedrijven het hebben van een VA onzin omdat zij praktisch geen verantwoordelijkheid (kunnen) nemen voor de gevaarlijke stoffen in de container. Immers, de afzender tekent voor een goede verpakking en stuwning van de inhoud van de container. Tevens zijn de meeste containers verzegeld waardoor het voor het binnenvaartbedrijf onmogelijk is om de lading te controleren. En zelfs als de containers wel te controleren zouden zijn, is dat praktisch onmogelijk door het enorme aantal dat binnenvaartschepen aan boord kunnen nemen.

De wijze waarop bedrijven in de binnenvaart de VA hebben geïmplementeerd, wisselt. Rederijen beschikken meestal over een interne VA. Particuliere scheepseigenaren met een groot schip of een aantal schepen en een aanmerkelijk aandeel gevaarlijke stoffen aan boord, kiezen meestal voor de interne VA aldus één van de brancheorganisaties in de Binnenvaart.

Particuliere eigenaren met kleinere schepen, kiezen veelal voor een externe VA. Bedrijven die vooral varen voor grote verladers en tussenhandelaren, kiezen voor een externe VA. Zij doen dit onder andere omdat zij een onafhankelijke adviseur willen zodat zij aan hun klanten kunnen aantonen dat die positief oordeelt over de veiligheid van hun operatie. Dit onafhankelijk oordeel kan van belang zijn bij een geschil met een verlader in het oordeel over de schuldige partij.

Ook bedrijven actief in de containervaart en niet gespecialiseerd in gevaarlijke stoffen, maken gebruik van een externe VA. Daarbij besteden zij doorgaans weinig aandacht aan de kwaliteit van de VA, aldus de inspectie van VenW.

Wegtransport

Een zelfde betoog wordt gegeven over wegtransporteurs. Ook daar verwacht men dat grotere bedrijven die zijn gespecialiseerd in het vervoer van gevaarlijke stoffen, in meerderheid voldoen aan geldende regelgeving omdat de klanten dat eisen. Maar ook hier is het anders voor bedrijven die af en toe of in kleine hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoeren.

Vooraf van bedrijven die relatief kleine hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoeren in groepagevervoer, wordt verwacht dat zij de richtlijn niet naleven, deels uit onwetendheid (men weet niet dat zij onder de regeling vallen) en deels uit berekening (kosten zonder meerwaarde).

Bedrijven in het wegvervoer gaan wisselend om met de VA. Grote bedrijven met een aanmerkelijk aandeel vervoer van gevaarlijke stoffen, beschikken doorgaans over een eigen VA. Bij kleinere bedrijven en bij bedrijven die niet gespecialiseerd zijn in het vervoer van gevaarlijke stoffen, wisselt de mate en wijze van implementatie. Terwijl een deel van de sector de Regeling serieus neemt en belang hecht aan de adviezen van de VA, is een ander deel alleen geïnteresseerd in het formeel voldoen aan de voorschriften.

In verschillende interviews is naar voren gekomen dat veel bedrijven (groot en klein, gespecialiseerd en niet gespecialiseerd) in het wegvervoer nog niet voldoen aan de eis een VA aan te stellen: men vindt het een onnodige investering in een branche waar elke cent moet worden omgedraaid. Tevens is er een groep bedrijven die zo weinig weet heeft van wet- en regelgeving rond het vervoer van gevaarlijke stoffen dat zij niet eens op de hoogte zijn van de verplichting een VA aan te wijzen. Deze groep is het meest te vinden onder bedrijven gespecialiseerd in stukgoedvervoer in groepage.

Uit de enquête komt naar voren dat het draagvlak voor de regeling kleiner is bij VA's werkzaam in het wegvervoer dan werkzaam bij andere bedrijven. Wegvervoer VA's vinden vaker dat de VA niet daadwerkelijk bijdraagt aan de veiligheid, dat de taken ook zonder de regeling zouden worden uitgevoerd en dat de kennis over wet- en regelgeving niet is toegenomen door het volgen van een opleiding voor VA. Het is dan ook niet verrassend dat deze VA's minder vaak dan die bij andere bedrijven, een jaarverslag of incidentrapportages hebben opgesteld.

Verladers en opslag- en overslagbedrijven

Verladers en opslag en overslagbedrijven van gevaarlijke stoffen, hebben de regeling meestal geïmplementeerd, zo verwachten geïnterviewden. Vooral over de implementatie door grote en gespecialiseerde verladers, over- en opslagbedrijven bestaat bij de geïnterviewden geen twijfel. Deze bedrijven beschikken doorgaans over een veiligheidssystemeem om invulling te geven aan hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid van hun bedrijfsprocessen en het gedrag van hun personeel, waarin de VA een plek heeft gekregen. Dit beeld wordt bevestigd door de uitkomsten van de enquête: onder de transportbedrijven beschikt 68% over een (kwaliteits)managementsysteem, onder de overige bedrijven heeft 89% zo'n systeem.

Onder op- en overslagbedrijven, is het draagvlak voor de regeling wisselend. Terwijl sommige bedrijven de regeling overbodig vinden, geven anderen aan dat de VA meerwaarde heeft: de VA besteedt specifieke aandacht voor de bepalingen van het ADR, ADNR en RID en de processen die waarop die betrekking hebben en beschikt daarnaast vaak over specifieke expertise die nuttig is bij toezicht en advisering over dat deel van de bedrijfsprocessen.

Uit de enquête komt naar voren dat VA's werkzaam bij verladers of opslag- en overslag bedrijven positiever zijn over hun bijdrage aan de veiligheid dan hun collega's bij transport bedrijven.

De wijze waarop de VA is geïmplementeerd is zeer wisselend. Het algemene beeld is dat de grote, gespecialiseerde bedrijven er voor kiezen een VA intern aan te stellen, ingebed binnen de organisatie voor het kwaliteits- of veiligheidsmanagementsysteem.

Onderscheid naar aard van het vervoer

Uit de interviews kwam het beeld naar voren dat bedrijven die gespecialiseerd zijn in het vervoer, de op- en overslag en de productie van bulk chemische en petrochemische stoffen meer werk hadden gemaakt van de regeling dan bedrijven die stukgoed gevaarlijke stoffen vervoeren of opslaan. Dit beeld wordt gedeeltelijk bevestigd door de resultaten van de enquête: VA's in dienst van bedrijven die zich bezig houden met het vervoer van stukgoed gevaarlijke stoffen zijn minder vaak van mening dat zij daadwerkelijk bijdragen aan de veiligheid. Ook vinden zij vaker dat hun taken ook zonder de regeling zouden worden uitgevoerd. Men heeft minder vaak dan VA's in andere bedrijven een jaarverslag opgesteld.

Bedrijven die chemische stoffen in bulk vervoeren, op- of overslaan hebben vaker dan andere bedrijven een jaarverslag opgesteld. Hun VA's zijn dan ook vaker overtuigd van de meerwaarde van dit verslag voor het bedrijf.

VA's bij bedrijven die in bulk chemische of petrochemische stoffen vervoeren, hebben vaker incidentrapportages opgesteld in het afgelopen kalenderjaar.

5.2.2 Rol van de ketenpartners bij de implementatie van de VA

Ketenpartners spelen een belangrijke rol bij de implementatie van de regeling omdat zij de implementatie eisen van hun aannemers en controleren of die ook voldoen aan de eis. Dit is voor veel transportbedrijven een belangrijke reden de VA ook daadwerkelijk in te voeren.

Voor de grote verladers, die elk incident met gevaarlijke stoffen als schadelijk voor hun bedrijf beschouwen, passen strenge selectie toe op de vervoersbedrijven waarvan zij gebruik maken. Door middel van audits controleren zij of de bedrijven ook daadwerkelijk aan de gestelde eisen voldoen. Hierbij controleren zij de staat van het materiaal, de medewerkers en de bedrijfsvoering. Wat betreft de bedrijfsvoering verwachten grote verladers, dat vervoers-, opslag- en overslagbedrijven beschikken over een veiligheidssystem. Daarnaast eisen zij dat bedrijven elk incident met het gevaarlijke stoffen melden.

In het onderzoek is een aantal keren gebleken dat ketenpartners elkaar ook ondersteunen bij het voldoen aan de regeling. Zowel verladers als vervoersbedrijven die met kleinere onderaannemers werken, bieden hun partners de VA als dienst aan.

5.2.3 Rol van de branche- en sectororganisaties bij de implementatie

De rol van de branche- en sectororganisaties bij de implementatie van de Regeling is wisselend geweest. De meeste organisaties hebben bijgedragen aan de implementatie door hun achterban te informeren over de regeling en adviezen te geven over hoe deze kan worden ingevoerd.

Adviezen over de wijze van implementatie wisselen. Sommige sectororganisaties adviseren hun leden gebruik te maken van een externe veiligheidsadviseur om zo de kwaliteit en de onafhankelijkheid van de adviseur te waarborgen of om op die wijze de kosten van de adviseur te beperken. Andere sectororganisaties adviseren hun achterban een interne VA aan te stellen om zo voordeel te hebben van de kennis die wordt opgedaan over het ADR, ADNR en RID in de opleiding voor VA.

Eén van de brancheorganisaties geeft aan haar leden ook te adviseren over hoe men zaken zo kan regelen dat men niet onder de regeling hoeft te vallen en vrijgesteld is van het hebben van een VA.

Tevens bieden een aantal brancheorganisaties hun leden de dienst van een externe veiligheidsadviseur aan. Sommigen hebben daarvoor contracten afgesloten met een commercieel bureau, anderen hebben VA's in dienst.

Tot slot is de Vereniging van Veiligheidsadviseurs opgericht om de implementatie van de Veiligheidsadviseurs in bedrijven te ondersteunen door activiteiten gericht op deskundigheidsbevordering van de Veiligheidsadviseurs. Daarnaast speelt de vereniging een rol als gesprekspartner in overleggen met branche- en sectororganisaties over het vervoer van gevaarlijke stoffen in het algemeen en de rol van de veiligheidsadviseur in het bijzonder. Beperking bij uitvoering van deze taken is de capaciteit die de vereniging heeft.

5.3 Functioneren van de interne VA

In deze paragraaf wordt ingegaan op het functioneren van de interne VA in het algemeen en binnen de verschillende modaliteiten, binnen de individuele bedrijven en binnen de keten. Tevens wordt ingegaan op de rol van de overheid in het functioneren van de VA. In een aparte paragraaf 5.5 wordt ingegaan op het functioneren van de externe VA die een andere positie inneemt dan de interne VA. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de visie van de geïnterviewden op de bekwaamheid van de VA.

5.3.1 Het algemene beeld van de interne VA

De functie van de interne VA wordt in de meeste bedrijven uitgevoerd door medewerkers die meestal naast hun functie als VA ook andere werkzaamheden uitvoeren. Van de VA's die deelnamen in de enquête, voerde slechts 3% uitsluitend de taken van de VA uit.

Onder de respondenten van de enquête, is 51% werkzaam bij een staf- of ondersteunende afdeling; 11% is manager van een lijnafdeling; 12% manager van een stafafdeling en 7% is zelf bedrijfsleider. In bedrijven met een kwaliteitszorgsysteem hebben de VA's meestal een functie bij een staf- of ondersteunende afdeling.

De meerderheid van de interne VA krijgt ook tijd om de VA-taken uit te voeren, 27% krijgt geen extra tijd hiervoor. Een kleiner deel (12%) gebruikt meer dan 0,5 fte om de functie uit te voeren. In bedrijven met een kwaliteitszorgsysteem, hebben VA's meer tijd ter beschikking om hun taken uit te voeren. De tijd die VA's besteden aan de taken wisselt sterk: 19% besteedt minder dan 8 uur per drie maanden aan de taken; 21% besteedt meer dan 8 uur per week.

De controletaken die de interne VA uitvoert zijn:

1. Controleren of de documentatie in orde is rond het vervoer van gevaarlijke stoffen: 79%
2. Controleren of aan technische vereisten wordt voldaan bij het laden, lossen en/of het vervoer van gevaarlijke stoffen: 65%
3. Controleren of aan alle procesvereisten wordt voldaan bij het laden, lossen en/of vervoer: 63%

Een klein aantal (14%) voert geen van de bovenstaande controlerende taken uit.

De helft voert de controles regelmatig uit, een kleiner deel (40%) controleert incidenteel en een kleine groep (10%) controleert continu. Dit laatste is vooral het geval bij bedrijven die niet beschikken over een kwaliteitszorgsysteem.

Iets meer dan de helft (53%) maakt bij de controles gebruik van een checklist. Zoals voor de hand ligt, is dit vaker het geval in bedrijven die beschikken over een kwaliteitszorgsysteem.

Naast de bovenstaande taken, is de interne VA betrokken bij de volgende activiteiten:

1. Het opstellen van passende noodprocedures bij eventuele incidenten: 62%
2. Het invoeren van passende maatregelen om herhaling van incidenten te voorkomen: 66%
3. De controle van onderaannemers op het voldoen aan wettelijke voorschriften: 38%
4. Het opstellen van uitvoeringsprocedures en instructies voor het vervoer, laden en lossen van gevaarlijke stoffen: 72%
5. Het stimuleren van bewustzijn van medewerkers over de gevaren verbonden aan het vervoer, het laden en het lossen van gevaarlijke stoffen: 81%
6. Het invoeren van procedures voor controle op de aanwezigheid van voorgeschreven veiligheidsdocumenten en -uitrustingen die aan boord zouden moeten zijn van de voertuigen: 63%
7. Het invoeren van procedures voor controle op de voorschriften tijdens laden, lossen en vervoeren van gevaarlijke stoffen: 67%

Een minderheid (6%) is betrokken bij geen van deze activiteiten.

In het algemeen wordt door alle geïnterviewden bevestigd dat de VA het best functioneert en het meest actief is in bedrijven waarbinnen draagvlak is voor een systematische zorg voor veiligheid en commitment van het management. Men meent dat dit vaker voor komt bij:

- grote bedrijven ten opzichte van kleine bedrijven;
- bedrijven die gespecialiseerd zijn in het vervoer gevaarlijke stoffen dan bedrijven die slechts een klein deel van de lading gevaarlijke stoffen vervoerd;
- bedrijven die gespecialiseerd zijn in het bulkvervoer ten opzichte van bedrijven die gevaarlijke stoffen per container vervoeren of per huifvervoer;
- bedrijven die werken voor grote, gerenommeerde verladingsbedrijven ten opzichte van bedrijven die voor kleinere verladingsbedrijven werken;
- spoorbedrijven ten opzichte van bedrijven in andere modaliteiten omdat de spoorwet een veiligheidsbeheerssysteem voorschrijft.

Afgaande op de respons op de enquête lijkt dit een juiste vooronderstelling. De uitkomsten van de enquête wijzen uit dat bepalend is voor het functioneren van de VA, of een bedrijf beschikt over een kwaliteit- en veiligheidszorgsysteem.. VA's die werken in een bedrijf met een kwaliteit- en veiligheidszorgsysteem hebben een betere positie dan die in bedrijven zonder.

Zij krijgen vaker tijd om hun rol als VA uit te voeren. VA's werkzaam in bedrijven met een kwaliteitszorgsysteem, hebben vaker een jaarverslag opgesteld, vinden vaker dat dit jaarverslag meerwaarde heeft voor de organisatie, hebben vaker incidentrapportages opgesteld en hebben vaker adviezen uitgebracht.

Een ruime meerderheid (82%) van de interne VA's en bedrijfsleiders die deelnamen aan de enquête, werken in een bedrijf met een kwaliteitszorgsysteem. De meerderheid van de bedrijven beschikt over een ISO-certificaat (81%). Andere gebruikte systemen in de bedrijven met een interne VA, zijn VCA (22%), SQAS (14%), NEN (12%), TQM (3%) en IBIS (2%). In 91% van de gevallen worden deze systemen extern geaudit.

Grote bedrijven beschikken vaker over zo'n systeem dan kleinere bedrijven; transportbedrijven beschikken minder vaak over een kwaliteitszorgsysteem dan producenten van gevaarlijke stoffen of opslag- en overslagbedrijven; wegtransporteurs beschikken minder vaak over zo'n systeem dan andere type bedrijven. Hetzelfde geldt voor bedrijven die zich uitsluitend bezig houden met het vervoer van stukgoed ten opzichte van bedrijven die chemische en petrochemische stoffen in bulk vervoeren.

Uit de interviews komt naar voren dat het functioneren van de VA afhankelijk is van:

- het draagvlak voor de functie van de VA in het bedrijf;
- de positie van de VA in de organisatie;
- de wijze waarop de functie van de VA wordt ingevuld.

Deze drie elementen zijn bepalend voor de mate waarin de VA daadwerkelijk kan bijdragen aan de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zonder draagvlak en logische positie in de organisatie en een bekwame uitvoering van taken door de VA zelf, krijgt een VA geen gelegenheid de taken zinvol in te vullen of worden diens adviezen voor verbetering van de veiligheid niet serieus genomen.

Zoals eerder is aangegeven, is er voor de regeling slechts matig draagvlak. Uit de voorgaande paragraaf is gebleken dat bedrijfsleiders, matig enthousiast zijn over de richtlijn en de bijdrage van de taken van de VA aan de veiligheid. Een ruime meerderheid (75%) hecht geen waarde aan het jaarverslag. Uit de interviews komen twee motieven naar voren voor dit gebrek aan draagvlak:

1. de taken voor structurele verbetering van veiligheid, zouden ook zonder de regeling worden uitgevoerd;
2. er is geen behoefte aan taken ter structurele verbetering van de veiligheid.

Die eerste reden lijkt de domineren. In de interviews wordt beweerd dat de meeste bedrijven die veel werken met gevaarlijke stoffen, beschikken over een kwaliteit- en veiligheidszorgsysteem waarbinnen de taken van de VA ook zonder de regeling worden belegd. Dit zou niet gelden voor bedrijven die slechts af en toe met gevaarlijke stoffen werken.

5.3.2 Het functioneren van de VA binnen de verschillende modaliteiten

Algemeen

Uit de enquête blijkt dat in de transportsector de VA vaker zelf bedrijfsleider is of deel uitmaakt van een lijnafdeling dan bij de overige bedrijven.

Er zijn verschillen in de wijze waarop de VA functioneert tussen en binnen de modaliteiten.

Spoor

De twee in het onderzoek betrokken spoorvervoerders hebben beide een VA die zowel toezicht houdt als adviseert. De positie van de VA binnen de organisatie varieert, waarbij wel in beide gevallen de VA een functionele relatie met de afdeling of de manager heeft die gaat over kwaliteit- en veiligheidszorg. Beide bedrijven zien meerwaarde in de taken van de VA. Echter, deze bedrijven hadden de taken waarschijnlijk ook ingevuld zonder de wettelijke verplichting. Beiden hebben de taken belegd bij medewerkers die tevens wagenmeester zijn. De geïnterviewden zijn van mening dat de bedrijven deze taken van de VA ook zonder de regeling zouden uitvoeren.

Deze houding ten aanzien van de VA, wordt door de geïnterviewden toegeschreven aan de traditie die spoorbedrijven hebben in veiligheidszorg en de relatieve complexiteit van het spoorvervoer die zorgvuldigheid rond veiligheid noodzakelijk maakt.

Volgens de Inspectie VenW is dit beeld niet representatief voor andere bedrijven met een aansluiting op het spoor. In een recente inspectie van ongeveer 50 bedrijven met een aansluiting op het spoor, bleek dat een deel geen gebruik maakt van een VA en een ander deel gebruik maakte van een externe VA zonder spoorkwalificatie.

Door het klein aantal spoorbedrijven (3) dat deel heeft genomen aan de enquête is deze stelling niet getoetst met de uitkomsten.

Water

Het beeld van het functioneren van de VA in de binnenscheepvaart, is wisselend. Er is een onderscheid tussen:

- tankschepen voor het vervoer van chemische stoffen;
- tankschepen voor aard- en gasolie;
- schepen voor het vervoer van droge bulk zoals kunstmest;
- containerschepen.

Bij particuliere tankschepen is de eigenaar/ schipper vaak de VA. Hij houdt feitelijk toezicht op z'n eigen bedrijfsvoering. Verbeteringen kan deze zelf doorvoeren. Rederijen hebben doorgaans een persoon of een afdeling die verantwoordelijk is voor kwaliteits- en veiligheidszorg. In deze persoon of afdeling is ook de functie van VA belegd. Bedrijven die vooral containervervoer verzorgen maken vaak gebruik van externe adviseurs aan wie minimale eisen worden gesteld, is het beeld van de Inspectie. Zij vinden de functie overbodig en willen zo weinig mogelijk investeren in deze functie. Hetzelfde geldt voor schepen met aard- en gasolie en schepen gespecialiseerd in het vervoer van droge bulk gevaarlijke stoffen. Ook zij investeren minimaal in de functie.

Bedrijven die chemietankers hebben, vinden de rol van veiligheidsadviseur overbodig omdat er voldoende controlemechanismen bestaan voor de chemietankschepen die zorg voor de veiligheid logisch maken. Elk schip is in feite een chemische fabriek en de eigenaren van deze schepen zijn zich daarvan terdege bewust, aldus één van de geïnterviewde specialisten. De schepen moeten voldoen aan zeer hoge technische eisen omdat de wet, de klanten en de verzekeraars van het schip en lading dat eisen.

Klanten en verzekeraars eisen dat scheepseigenaren alle incidenten melden zodat men zicht houdt op de veiligheid van de schepen. Uit de enquête blijkt dan ook dat VA's in de binnenvaart vaker zijn betrokken bij incidentrapportages dan die van andere transportbedrijven.

Daarnaast varen deze schepen met hoogopgeleid personeel die de stoffen waarmee zij varen goed kennen en zich bewust zijn van de risico's van deze stoffen. Tot slot speelt een rol dat veel schepen door hun eigenaar worden beschouwd als hét bedrijfskapitaal dat ook op langere termijn aan gestelde technische eisen voldoet om zo de investering veilig te stellen.

Omdat er al zoveel redenen zijn om zorg voor veiligheid serieus te nemen, vindt men de VA overbodig omdat de taken van deze adviseur ook zonder regeling worden ingevuld. Op deze gespecialiseerde schepen zou men sowieso beschikken over een intern toezichthouder en een adviseur ter verbetering van de veiligheid omdat veiligheid essentieel is voor de core-business van deze schepen.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers vindt de sector de rol van de VA op en rond het schip ook onnodig. In dit geval omdat men de eigen bemoeienis met de risico's rond het vervoer heel beperkt vindt. Immers, de verlader moet er voor zorgen dat de lading goed wordt aangeleverd en goed gestuwd is in de container. De schipper heeft daar niet zo veel mee te maken, aldus de branche. De brede verwachting is dat de VA op dit type schepen niet functioneert of op het minimaal wettelijke vereiste niveau.

Het bovenstaande beeld wordt bevestigd noch weerlegd door de resultaten van de enquête. De opvattingen van VA's en bedrijfsleiders uit de binnenvaart die zich hebben toegelegd op het vervoer van stukgoed, onderscheiden zich niet van de bedrijven die zijn gespecialiseerd in bulk.

De meningen van de VA's werkzaam in de binnenvaart onderscheiden zich vrijwel niet van die van andere VA's. Ook beschikken deze bedrijven niet vaker over kwaliteit- en veiligheidszorgsystemen dan andere bedrijven die zijn vertegenwoordigd in de enquête. Ook in deze branche geldt dat VA's in bedrijven met een kwaliteitszorgsysteem beter kunnen functioneren dan in bedrijven die geen kwaliteitszorgsysteem hebben.

Weg

Er komt een zeer divers beeld naar voren uit de interviews over het functioneren van de VA in het wegvervoer. De teneur is echter dat:

- In het wegtransport minder bedrijven over een kwaliteitszorgsysteem beschikken dan bedrijven uit de andere modaliteiten die moeten voldoen aan de regeling;
- Bedrijven waarin de VA een nuttige functie kan hebben, meestal al beschikken over kwaliteits- of veiligheidszorgsystemen die de VA feitelijk overbodig maken;
- Bedrijven die niet al een vorm van kwaliteit- of veiligheidszorg hebben geïmplementeerd, ook de VA weinig zinvol zullen inzetten.

Uit de enquête blijkt dat bovenstaande stellingen grotendeels juist zijn.

Wegvervoerders beschikken minder vaak over een kwaliteitssystemen dan andere bedrijven. In het verlengde hiervan, functioneert de VA in transportbedrijven minder dan in bedrijven van andere aard. Vervoerders in het wegtransport hebben minder vaak een jaarverslag geschreven dan die in andere bedrijven, minder vaak incidentrapportages opgesteld.

Ook is het draagvlak voor de regeling kleiner dan in andere bedrijven: men vindt minder vaak dat de veiligheidsadviseur bijdraagt aan de veiligheid, de taken ook zouden worden uitgevoerd zonder de regeling en dat de kennis over wet- en regelgeving is toegenomen door de instelling van de VA.

VA's zijn ook hier meer succesvol in bedrijven met een kwaliteitssystemen binnen de transportsector: ook in het wegvervoer vinden VA's dat zij meer bijdragen aan de veiligheid wanneer zij werken in een bedrijf met een kwaliteitssystemen dan de VA's die werken in een bedrijf zonder zo'n systeem. Echter, de VA's zijn er niet zeker van of de regeling daarom niet zinvol is voor hun bedrijf:

VA's in bedrijven met een zorgsysteem zijn vaker van mening dat hun taken niet zouden worden uitgevoerd zonder de regeling dan de VA's die werken in een bedrijf zonder kwaliteitssystemen. Argumenten voor deze situatie is dat VA's in bedrijven met een veiligheidssystemen zich daarbinnen voorheen vooral richtten op de naleving van arbeidsomstandigheden- en milieuwetgeving. Specifieke expertise en aandacht op het gebied van regelgeving en processen rond vervoer gevaarlijke stoffen waren minder voor invoering van de Regeling veiligheidsadviseur.

De tweede stelling lijkt volledig juist: in bedrijven zonder kwaliteitssystemen is de VA minder succesvol.

Ook binnen deze sector wordt onderscheid gemaakt tussen bedrijven die zijn gespecialiseerd in het tankvervoer van natte bulk en bedrijven die stukgoed vervoeren. Het algemene beeld van geïnterviewden is dat bedrijven actief in het tankvervoer gevaarlijke stoffen meer aandacht hebben voor veiligheidszorg dan bedrijven die gevaarlijke stoffen in stukgoed en in kleine hoeveelheden vervoeren. Vooral de grote bedrijven (meer dan 50 wagens) zouden veel aandacht hebben voor veiligheidszorg omdat zij imagoschade en andere bedrijfseconomische schade zouden lijden wanneer zij betrokken zouden zijn bij een incident. In de gespecialiseerde en grote bedrijven zou de VA in ieder geval als toezichthouder en vaak ook als adviseur functioneren. Meestal is de planner de VA of, in de hele grote bedrijven, maakt de VA deel uit van de afdeling kwaliteit- en veiligheidszorg.

Uit de enquête komen twee significante verschillen naar voren tussen wegvervoerders die bulk chemische en petrochemische stoffen vervoeren en vervoerders die stukgoed vervoeren. Het eerste significante verschil tussen deze twee groepen dat de bedrijfsleider vaker zelf de VA is in bedrijven die bulk tankvervoer uitvoeren. Het andere belangrijke verschil is dat VA's in dienst bij bedrijven die stukgoed vervoeren van mening zijn dat zij sinds de opleiding VA beter weten hoe het bedrijf kan voldoen aan wet- en regelgeving. Zij vonden de opleiding daarom ook vaker zinvol dan de VA's in dienst bij bulkvervoerders. Zij vonden het behalen van het certificaat ook moeilijker.

De kleine bedrijven en de bedrijven die slechts kleine hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoeren kiezen ook vaker voor een externe adviseur. Bij keuze van de externe adviseur, spelen de kosten meestal een belangrijker rol dan de kwaliteit van de adviseur, zo verklaren geïnterviewde kenners van de branche. Dit beeld blijkt niet uit de resultaten van de enquête.

In veel kleine en middelgrote bedrijven in het wegtransport functioneert de VA niet tot nauwelijks of vervult de VA alleen de rol van administratief toezichthouder, aldus geïnterviewden. De functie wordt in deze bedrijven uitsluitend ingevuld om te voldoen aan de wettelijke eisen.

De rapportages van deze VA's worden dan ook zo opgesteld dat zij voldoen aan het minimale niveau van wettelijke verplichting namelijk dat er een jaarrapportage moet zijn. Deze jaarrapportage wordt niet nader ingevuld om als zodanig zinvol te zijn voor de bedrijfsleiding.

Zoals al eerder aangegeven, is de verwachting van een aantal geïnterviewden dat de regeling sowieso niet wordt nageleefd door kleinere bedrijven die gevaarlijke stoffen vervoeren en bedrijven die kleinere hoeveelheden gevaarlijke stoffen in stukgoed vervoeren.

Producenten, op- en overslagbedrijven

Naast de vervoerders zelf, moeten ook de grotere verladers, producenten en klanten beschikken over een VA. Ook voor hen komt het beeld naar voren dat bedrijven gespecialiseerd in de productie, verwerking en verkoop van gevaarlijke stoffen, aandacht hebben voor de veiligheid en vormen van veiligheidszorg hebben geïntroduceerd. Bedrijven die slechts in beperkte mate met deze stoffen werken hebben minder aandacht voor de zorg voor veiligheid van gevaarlijke stoffen.

Producenten en verwerkers van gevaarlijke stoffen in Nederland moeten voldoen aan een groot aantal wettelijke eisen op het gebied van milieu en arbeidsveiligheid. Daarnaast vinden veel van deze bedrijven het ook bedrijfseconomisch van groot belang dat hun naam niet in verband wordt gebracht met een incident of een overtreding van de wet. Zij beschikken daarom vaak over een zorgsysteem voor veiligheid en milieu waarin de taken van de VA vaak al waren belegd voor de instelling van de regeling. Dit wordt bevestigd door de resultaten van de enquête: producenten beschikken vaker over een kwaliteitszorgsysteem dan andere type bedrijven.

De rol is dan ook meestal ondergebracht bij mensen werkzaam op de afdeling die verantwoordelijk is voor die zorgsystemen en voor toezicht en advisering hierover. Wanneer het om een afdeling gaat, is vaak één persoon gekwalificeerd VA maar worden de taken door verschillende mensen uitgevoerd. Voor uitvoering van de taken van de VA worden dan dezelfde procedures gevolgd als die worden gevolgd voor andere controle- en adviestaken op het gebied van veiligheid, milieu en kwaliteit. Ook dit beeld wordt bevestigd door de resultaten uit de enquête: VA's hebben meer tijd om hun taken uit te voeren en maken vaker deel uit van de stafafdeling die het kwaliteitszorgsysteem onderhoudt.

Ook de op- en overslag bedrijven gespecialiseerd in gevaarlijke stoffen, beschikken vaker wel over een VA met een positie als toezichthouder en adviseur in de eigen organisatie dan niet. In sommige gevallen is deze werkzaam in de lijn, in andere gevallen medewerker van de afdeling kwaliteitszorg.

Anders ligt het bij de op- en overslag bedrijven van containers en gevaarlijke stoffen in kleine hoeveelheden stukgoed.

Net als de bedrijven die containers vervoeren, beschouwen de meeste van deze overslagbedrijven hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de lading als beperkt. Immers, de leverancier van de lading dient er voor te zorgen dat één en ander goed is verpakt, gestuwd en met de juiste administratieve gegevens wordt aangeleverd. Daarnaast ziet men relatief weinig risico's in het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers. Daarom ziet men geen nuttige rol voor de VA in hun bedrijfsprocessen. Mits een bedrijf daadwerkelijk beschikt over een VA, functioneert volgens de interviews de VA in dit deel van de sector meestal op het laagst wettelijk niveau.

Dit laatste beeld wordt niet volledig bevestigd door de resultaten uit de enquête. VA's bij bedrijven die stukgoed opslaan, hebben niet minder tijd om hun taken uit te voeren, besteden niet meer of minder tijd aan de taken, hebben niet minder vaak een jaarverslag, een incidentrapportage of een advies uitgebracht dan de andere VA's. Het enige dat er op kan duiden dat de positie van de VA in deze bedrijven minder sterk is, is dat zij vaker vinden dat hun adviezen niet worden opgevolgd.

5.3.3 Rol van de VA in de andere delen van de keten

Wat betreft de positie van de VA in de keten wordt ingegaan op de rol die de VA van een bedrijf speelt bij controle en advies aan ketenpartners zoals klanten en leveranciers.

De VA in vervoersbedrijven richt zich voornamelijk op het deel van de vervoersketen waarvoor het eigen bedrijf de uitvoering heeft en ziet toe of het eigen bedrijf voldoet aan de wet- en regelgeving voor dat deel van het proces. Dit om twee redenen: De eerste is dat men zich alleen voor dit deel bevoegd acht; De tweede is dat de rol als VA richting ketenpartners meer kennis en vaardigheden eist dan nodig voor de eigen bedrijfsvoering.

Uitzondering is een spoorvervoerder die haar klanten voorlicht over de wijze waarop te vervoeren gevaarlijke stoffen verpakt dienen te worden en aan welke administratieve voorschriften moet worden voldaan.

Anders ligt het voor producenten en verwerkers van gevaarlijke stoffen. Naast zorg voor de veiligheid van hun eigen processen, hebben deze bedrijven vaak ook aandacht voor de veiligheid van hun toeleveranciers waaronder de vervoerders. Met name de grote producenten van gevaarlijke stoffen stellen eisen aan de veiligheid van het vervoer, onder andere middels het SQAS. De eisen van de producenten bevatten in ieder geval de wettelijke eisen maar zij hebben vaak daarnaast nog eigen eisen. Zij controleren of hun toeleveranciers voldoen aan deze eisen. In sommige gevallen beperken de eisen zich tot het deel van het bedrijf dat direct betrekking heeft op het vervoer van hun stoffen zoals de betreffende vrachtwagens, schepen of treinen en hun bestuurders.

In andere gevallen wordt het bredere bedrijfsproces onder de loep genomen en wordt een bedrijf geaudit op veiligheid voordat deze "preferred supplier" kan worden.

De eisen die deze klanten stellen aan vervoerders, is mede de reden waarom vervoersbedrijven waarde hechten aan het voldoen aan gestelde wettelijke eisen en voldoen aan de voorschriften van de regeling. In het scheepsvervoer van chemische stoffen ziet de klant er vaak al tijdens de bouw van een schip op toe of deze aan de gestelde eisen voldoet.

Echter, met name in het wegvervoer zou er sprake zijn van een zeer beperkt effect van de eisen van klanten waarbij de VA van de vervoerder geen of een zeer beperkte rol speelt: alleen de wagens en chauffeurs die betrokken zijn bij het vervoer voor die grote klant, voldoen aan alle voorschriften. De investering die het vervoerbedrijf doet om aan deze eisen te voldoen, moet op andere wagens worden terugverdiend zodat moet worden beknipt op veiligheidsmaatregelen. Dit omdat de investering in veiligheidsmaatregelen rond gevaarlijke stoffen niet kan worden terugverdiend in de prijs voor het vervoer wegens de moordende concurrentie in de markt. In zo'n geval gaan de eisen van de grote klant ten koste van de veiligheid van het vervoer voor andere klanten, aldus kenners van de branche.

Bedrijven gespecialiseerd in de opslag en overslag van gevaarlijke stoffen werken vergelijkbaar als verladers. De VA in deze bedrijven houdt vaak ook toezicht op de mate waarin het aangeboden vervoer voldoet aan de eisen, technisch en wettelijk. In sommige bedrijven wordt geweigerd een vervoersmiddel te laden met een gevaarlijke stof wanneer niet aantoonbaar aan de eisen wordt voldaan; in andere bedrijven wordt de belading niet geweigerd maar de klant van de vervoerder op de hoogte gesteld van de aangetroffen afwijkingen.

5.3.4 Rol van de overheid

De rol van de overheid in het functioneren van de VA is beperkt, afgezien van het feit dat zij de richtlijnen heeft geïmplementeerd in de Nederlandse regelgeving, aldus geïnterviewden. Ook de Inspectie VenW en de KLPD spelen nauwelijks een rol omdat deze nauwelijks toezicht houdt op de aanwezigheid van de VA, aldus een aantal van de geïnterviewden uit bedrijfsleven en brancheorganisaties.

De geïnterviewde vertegenwoordigers van de toezichthoudende organisaties bevestigen dit beeld niet. In ieder geval tijdens broncontroles wordt gevraagd naar de VA en naar eventuele rapportages. Vaak is de gesprekspartner van de IVW de VA van het bedrijf. Er wordt echter niet apart op de VA gecontroleerd. De capaciteit van de Inspectie VenW en de KLPD is te klein om een afzonderlijke controle op de voorschriften zodanig te intensiveren dat dit werkelijk effect heeft op de naleving van de regelgeving: de pakkans bij ontduiking is te klein om bedrijven te motiveren de regel na te leven. Daarnaast heeft de Inspectie VenW weinig middelen om invloed uit te oefenen op de kwaliteit van de VA omdat de regeling geen eisen stelt aan de kwaliteit van de incidentrapportages en het jaarverslag. Ook zijn er geen middelen om af te dwingen dat de bedrijfsleiding de VA serieus inzet als toezichthouder en als adviseur.

De meeste geïnterviewden zijn daarom van mening dat de VA vooral functioneert in bedrijven die ook invulling hadden gegeven aan de taken van de VA wanneer de regeling er niet was geweest. Vanuit de wetgeving zijn er namelijk geen impulsen om er daadwerkelijk wat van te maken als het bedrijf daar zelf nog niet klaar voor is.

Ook maakt de lokale overheid nauwelijks of geen gebruik van haar bevoegdheid jaarrapportages van de VA op te vragen. Hiervoor worden twee redenen gegeven:

- lokale overheden zijn onvoldoende op de hoogte van de regeling en weten niet dat zij beschikken over de bevoegdheid de jaarrapportages in te zien;
- overheden krijgen uit andere bron (meldingen, milieujaarverslag) al identieke informatie en / of vinden het opvragen nutteloos omdat de informatiewaarde van deze rapportages te laag is.

Omdat overheden geen belangstelling hebben voor jaar- en incidentrapportages, is dit geen motivatie voor bedrijven daadwerkelijk invulling te geven aan deze rapportages. Daarom komt er ook vanuit de overheden geen impuls voor het functioneren van de VA en de wijze waarop deze invulling geeft aan de rapportageverplichtingen die voortkomen uit de regeling.

5.4 Resultaten van de VA

Uit de interviews met VA's, bedrijfsleiding en vertegenwoordigers van de branche en de toezichthouders komt naar voren dat de resultaten van de VA verschillend van aard kunnen zijn. Deze zijn dat:

1. het bedrijf voldoet aan het voorschrift te moeten beschikken over een VA;
2. het bedrijf voldoet aan de administratieve voorschriften rond het vervoer gevaarlijke stoffen;
3. het bedrijf voldoet aan administratieve, en procesmatige eisen gesteld aan het vervoer gevaarlijke stoffen;
4. het bedrijf meer aandacht heeft voor systematische zorg voor veiligheid rond het vervoer van gevaarlijke stoffen;
5. het bedrijf actief werkt aan de verbetering van de veiligheid rond het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Van de bedrijfsleiders geeft 35% aan dat de instelling van een VA een positief effect heeft gehad op de naleving van wet- en regelgeving op het vervoer van gevaarlijke stoffen; 30% geeft aan dat dit heeft geleid tot een verbetering van veiligheidsprocedures bij het laden en lossen van gevaarlijke stoffen en 25% geeft aan dat dit een positief effect heeft gehad op het veiligheidsbewustzijn op de werkvloer. Een meerderheid (58%) geeft echter aan dat instelling van de VA geen positieve effecten heeft gehad.

De interne VA's die reageerden op de enquête, zijn aanmerkelijk positiever over de resultaten van de VA: 74% is van mening dat de instelling van de VA heeft geleid tot betere naleving van wet- en regelgeving. Met name de VA's werkzaam bij bedrijven die zich bezig houden met het vervoer, de op- en overslag van stukgoed, zijn deze mening toegedaan. Een meerderheid van de VA's (60%) meent dat aanstelling van de VA een positief effect heeft gehad op het veiligheidsbewustzijn op de werkvloer; 55% ziet verbetering van de veiligheidsprocedures bij laden en lossen; 48% zegt dat de VA heeft bijgedragen aan een groter veiligheidsbewustzijn bij de bedrijfsleiding en 25% meent dat de VA heeft bijgedragen aan een efficiëntere bedrijfsvoering bij het laden en lossen van gevaarlijke stoffen. Een minderheid (6%) is van mening dat de instelling van de VA geen positief effect heeft gehad.

VA's die functioneren in een bedrijf met een kwaliteitszorgsysteem, dragen meer bij aan de verbetering van de veiligheid dan in bedrijven zonder kwaliteitszorgsysteem. Deze conclusie kan worden getrokken op basis van de resultaten van de interviews, de respons van de VA's op de enquête en die van de bedrijfsleiders op de enquête.

Naarmate het draagvlak voor systematische veiligheidszorg groter is bij de bedrijfsleiding, des te groter en meer betekenisvol het takenpakket van de VA. Naarmate de VA een meer uitgebreid takenpakket heeft en meer is ingebed in een veiligheidszorgsysteem, behaalt de VA meer resultaten. Het uitgebreidere takenpakket komt tot uitdrukking in de eisen die de bedrijfsleiding stelt aan de incidentrapportages, de jaarrapportages en de adviezen.

In bedrijven waar de VA niet of nauwelijks functioneert, is de enige bijdrage die de VA kan leveren het voldoen aan administratieve voorschriften. Door de kennis van de regelgeving die de VA heeft opgedaan in de opleiding is deze in staat er op toe te zien dat aan de administratieve eisen wordt voldaan.

Hierbij is vanzelfsprekend de voorwaarde dat de VA werkt voor een bedrijfsleiding die van mening is dat de regelgeving in het belang van het bedrijf is. Vooral bedrijfsleiding van bedrijven die zich voorheen niet aan de regels hielden uit onwetendheid zijn te overtuigen van dit belang. De resultaten van de enquête indiceren dat dit eerder het geval is bij bedrijven die stukgoed transporteren over de weg, opslaan en overslaan. De VA's werkzaam bij deze bedrijven geven het vaakst aan dat de opleiding heeft geholpen bij het voldoen aan wet- en regelgeving. In de interviews komen voorbeelden naar voren dat de bedrijfsleiding hiervan niet altijd overtuigd is. De houding van deze bedrijven is: "Het volgen van regelgeving leidt alleen tot onnodige kosten dus zolang het goedkoper blijft om dat niet te doen, houden we ons alleen globaal aan de regelgeving."

VA's in bedrijven die stukgoed opslaan, geven vaker aan dat hun adviezen niet worden opgevolgd. Deze bedrijven gaan ervan uit dat er toch niet wordt gehandhaafd op de regelgeving. Voor het laatste type bedrijven is het voldoen aan de Regeling VA het hoogst haalbare. Volgens geïnterviewden komt dit type bedrijven vaker voor onder transportbedrijven die niet zijn gespecialiseerd in het vervoer gevaarlijke stoffen.

In bedrijven waar de VA de rol van toezichthouder heeft en breed inzicht heeft in de voorschriften van de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen en de nodige kennis en positie heeft om effectief toezicht te houden, kan het optreden van de VA ook een betere naleving van inhoudelijke voorschriften betekenen. Dit mits de VA in de positie is verantwoordelijke personen te wijzen op de regels en daarin serieus genomen wordt door de bedrijfsleiding. Ook hier is sprake van een onderscheid tussen bedrijven die uit onwetendheid en bedrijven, die uit berekening de wet- en regelgeving niet volgen. Bedrijven die uit berekening van de pakkans, regels niet naleven, kan de VA alleen een rol van betekenis spelen wanneer hij zijn adviezen beargumenteerd met bedrijfseconomische voordelen van de maatregels: zijn adviezen moeten geld opleveren op korte termijn.

Bedrijven waarin de VA zowel toezichts- als adviestaken heeft, beschikken meestal over een kwaliteits- en veiligheidszorgsystemen waarin de taken van de VA al voor de instelling van de regeling, een plek hadden gekregen. Met de adviezen van de VA wordt dan op dezelfde manier omgegaan als met de andere verbeteringsuggesties die in het kader van kwaliteitsverbetering worden gedaan. In deze gevallen heeft de instelling van de regeling geen specifieke meerwaarde ten opzichte van de oude situatie. Echter, in sommige gevallen, zo blijkt uit de interviews, heeft de instelling van de regeling er wel toe geleid dat er meer expliciete aandacht is gekomen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen het bestaande zorgsysteem. De specifieke expertise en aandacht van de VA voor dit deel van het proces, heeft hiervoor gezorgd. In deze gevallen heeft de regeling wel meerwaarde gehad voor de veiligheidszorg in deze bedrijven. Dit type adviseur wordt vooral aangetroffen onder de grote bedrijven in de vervoersketen die zijn gespecialiseerd in het vervoer, de productie, opslag en overslag van gevaarlijke stoffen.

Uit de resultaten van de enquête komt naar voren dat VA's bij producenten het vaakst deze rol bekleden. Bij wegtransporteurs heeft de VA deze rol minder vaak dan bij andere bedrijven.

5.5 De bekwaamheid van VA

Wat betreft de bekwaamheid van de VA's komt uit de interviews het volgende beeld naar voren:

Voor het adequaat vervullen van de taken van de VA is een bepaald niveau van bekwaamheid vereist. De minimale eisen ten aanzien van het examen zijn aangegeven in de richtlijn exameneisen en opgenomen in de regeling VA.

Ten aanzien van het niveau van het examen verschillen de meningen; een aantal geïnterviewden vindt het niveau van het examen te laag om goed invulling te kunnen geven aan de taken van de VA, een aantal te hoog en anderen vinden het huidige niveau van het examen toereikend. Een minderheid van de geënquêteerde VA's (27%) vindt dat de opleiding voor VA hen onvoldoende heeft voorbereid op de taken van de VA.

Het examen dekt slechts een heel klein deel van deze kennis en vaardigheden af, vinden de geïnterviewden unaniem. "Je leert hoe het ADR, het RID of het ADNR in elkaar zit en hoe je dingen daarin op moet zoeken". Echter inzicht en achtergrondkennis van het hoe en waarom van de voorschriften wordt nauwelijks getoetst volgens verschillende geïnterviewden. Het examen bereidt je voor op de rol van administratief toezichthouder om te voldoen aan de wettelijke voorschriften.

Echter om op minimaal niveau invulling te geven aan de wettelijke taken van de VA (het maken van een jaarverslag, het opstellen van een incidentrapportage, het adviseren) zijn aanvullende kennis en vaardigheden noodzakelijk.

De inhoudelijke kennis en vaardigheden van de VA die op een kwalitatief goed niveau invulling geeft aan de taken, zouden zodanig moeten zijn dat deze de rol van toezichthouder, adviseur en rapporteur adequaat kan vervullen. Volgens geïnterviewden betekent dit dat de VA kennis moet hebben van de voorschriften en de achtergrond hiervan, de stoffen en het inhoudelijke bedrijfsproces.

Uit de enquête komt het volgende beeld naar voren dat de meeste VA's (80%) hun certificaat hebben behaald in Nederland. Een kleiner aantal heeft het certificaat behaald in Duitsland (16%) of België (3%). VA's die werken voor bedrijven die in meerdere vervoersmodaliteiten actief zijn behalen hun certificaten vaker in het buitenland dan zij die in één modaliteit werken.

De meeste VA's (95%) hebben hun certificaat voor de weg behaald, een kwart (25%) voor het water en bijna een vijfde (17%) voor het spoor. Bijna de helft (46%) geeft aan het behalen van het certificaat moeilijk te hebben gevonden. Een kleine minderheid vond het behalen uitgesproken makkelijk (17%).

Dit is opmerkelijk want een aanmerkelijk aantal van de geënquêteerden heeft ook andere relevante certificaten en kwalificaties behaald, bijvoorbeeld in het kader van ADR (73%), RID (25%), ADNR (19%), de opleiding Veiligheidskunde (14%) en de opleiding Specialist gevaarlijke stoffen (13%).

Bedrijven die waarde hechten aan de taken van de VA, sturen doorgaans iemand voor het behalen van het certificaat, die reeds beschikt over kennis van de stoffen en de bedrijfsprocessen zodat deze medewerker de taken van de VA ook daadwerkelijk kan uitvoeren, aldus geïnterviewden.

Het zou hier gaan om bedrijven die beschikken over vormen van systematische veiligheidszorg. Dit wil zeggen dat deze bedrijven structurele maatregelen hebben getroffen om de veiligheid van de processen te sturen, te monitoren en, wanneer nodig, bij te sturen.

Bedrijven die weinig of geen waarde hechten aan de taken van de VA, sturen meestal iemand op cursus die beschikbaar is of die een rol speelt in het organiseren van de documentatie rond de ladingen. Deze mensen hebben vaak relatief weinig kennis van de stoffen en missen inhoudelijke kennis en vaardigheden om daadwerkelijk te kunnen adviseren.

Het bovenstaande beeld wordt niet bevestigd door de resultaten van de enquête: VA's werkzaam in bedrijven met een kwaliteitssysteme vinden de opleiding niet minder of meer zinvol dan andere VA's. Ook vinden zij het behalen van het certificaat niet makkelijker of moeilijker dan zij die bij een bedrijf zonder kwaliteitssysteme werken.

Daarnaast moet de adviseur over goede communicatieve vaardigheden beschikken om serieus genomen te worden door de bedrijfsleiding en het veiligheidsbewustzijn op de werkvloer 'tussen de oren te krijgen', aldus een meerderheid van de geïnterviewden.

Veruit de meeste VA's (92%) heeft een opleiding gevolgd om het certificaat te behalen. Meer dan een kwart (27%) is van mening dat deze opleiding hen onvoldoende heeft voorbereid op de taken van de VA. Van hen miste meer dan de helft (53%) praktische kennis over het omgaan met gevaarlijke stoffen en de technische processen die van belang zijn bij het laden- en lossen van gevaarlijke stoffen. Men mist ook kennis over het daadwerkelijk opstellen van een systeem waarbinnen de veiligheid kan worden verbeterd. Ook mist men uitgangspunten en praktische aanwijzingen voor het opstellen van het jaarverslag. Tot slot, wordt opgemerkt dat de huidige opleiding weinig inzichtelijk maakt hoe een VA daadwerkelijk kan bijdragen aan de verbetering van de veiligheid.

Een aantal opleidingsorganisaties betrokken in het onderzoek, onderkennen de noodzaak voor een breder scala vaardigheden dan die nu in het examen wordt gevraagd om daadwerkelijk zinvol invulling te geven aan de taken van de VA. Echter, door de behoefte van klanten aan een korte, goedkope opleiding met een hoge slagingskans en de concurrentie van de opleidingsorganisaties onderling, biedt geen van de organisaties de nodige opleiding aan.

De verschillende opleidingen voor veiligheidsadviseur die worden aangeboden, richten zich hoofdzakelijk op de voorbereiding voor het examen. Een aantal geïnterviewden heeft aangegeven behoefte te hebben aan de inbreng van praktijkkennis in de opleiding. De benodigde vaardigheden voor de rol van adviseur en rapporteur en het concreet invullen van de toezichthoudende taak komt in de opleiding niet aan de orde is de brede consensus onder geïnterviewden. Dat vraagt inhoudelijke kennis van en ervaring met de stoffen en de bedrijfsprocessen. Daarnaast moet je in staat zijn de bedrijfsleiding te overtuigen van het nut van je adviezen. Om dat te kunnen moet je kunnen meedenken met je management. Maar opleidingscentra brengen geen praktijk- of stoffenkennis in omdat deze kennis niet nodig is om het examen te kunnen halen maar wel meer opleidingstijd zou kosten. De opleidingscentra zijn bang dat de opleiding door het inbrengen van deze kennis te duur zal worden of te veel tijd zal vergen om de concurrentie aan te kunnen blijven gaan met andere opleidingscentra.

Toch is een meerderheid van de veiligheidsadviseurs van mening dat de opleiding voor VA enigszins (36%) tot zeer zinvol (56%) was.

5.6 De externe veiligheidsadviseur

Uit de interviews komt het beeld naar voren dat vooral kleine en middelgrote bedrijven gebruik maken van externe veiligheidsadviseurs. In de meeste gevallen maken bedrijven gebruik van een externe VA omdat men verwacht dat deze goedkoper is dan wanneer men zelf iemand zou laten opleiden. Speciaal wanneer bedrijven weinig meerwaarde hechten aan de taken van een VA, maar wel willen voldoen aan de voorschriften van de regeling, gaat men opzoek naar de goedkoopste. Tijdens één van de interviews kwam naar voren dat er externe adviseurs zijn die voor € 95,- een jaarverslag aanbieden op basis van een telefonisch gesprek.

Dit type bedrijven controleert ook niet altijd of de ingehuurd VA over de juiste kwalificaties beschikt. Zo treft de inspectie bij toezicht bedrijven aan die een VA met uitsluitend een ADR kwalificatie inhuren terwijl de VA het bedrijf ook moet controleren en adviseren over naleving van het RID.

Bedrijven die enige waarde hechten aan de taken van de VA en tevens behoefte hebben aan de controle en adviezen van een buitenstaander, gaan op zoek naar een VA die ook daadwerkelijk audit en adviseert over verbeteringen.

In de interviews komen voor- en nadelen van externe adviseurs naar voren. De voordelen zijn:

- de relatief lage kosten;
- de bredere kennis van de wet- en regelgeving van een externe VA ten opzichte van een interne VA in een kleiner bedrijf;
- de relatieve onafhankelijkheid van de rapportages van de externe VA: "De slager keurt niet zijn eigen vlees." zoals één van de geïnterviewden het verwoordde.

De nadelen genoemd, zijn:

- De relatief grote afstand tot het feitelijke arbeidsproces: "Een externe VA komt één of twee keer per jaar langs. Wat kan die nou zien tijdens die kleine bezoeken?"
- De afhankelijkheid van de bedrijfsleiding als opdrachtgever: "Een externe VA heeft er géén enkel belang bij iets naar voren te brengen waar de bedrijfsleiding geen behoefte aan heeft omdat hij daarmee de opdracht kan verliezen."

Uit de interviews komt tevens het beeld naar voren dat externe VA's een zeer diverse interpretatie hebben van de taken van de VA en daarom met zeer wisselende kwaliteit invulling geven aan die taken. Dit is mogelijk omdat de wet geen inhoudelijke eisen stelt aan de taken, aldus de meeste geïnterviewden.

Uit de enquête komt ook een zeer divers beeld van externe VA's naar voren. De externe VA's die hebben deelgenomen aan de enquête, werken voor alle type bedrijven. Een groot aantal werkt voor wegtransporteurs (69%). Geen van hen werkt voor spoorbedrijven.

De meerderheid (88%) heeft voor het afgelopen jaar een jaarverslag opgesteld voor de meerderheid van hun klanten. Een veel kleiner aantal (26%) is ook betrokken geweest bij incidentrapportages. Meer dan de helft (68%) van hen verwacht dat er ook iets wordt gedaan naar aanleiding van hun incidentrapportages. Een kleiner deel (20%) heeft daar geen zicht op.

De externe VA controleert bij hun klanten of:

1. Documentatie in orde is rond het vervoer van gevaarlijke stoffen: 88%
2. Aan technische vereisten wordt voldaan bij het laden, lossen en/of het vervoer van gevaarlijke stoffen: 75%
3. Aan alle procesvereisten wordt voldaan bij het laden, lossen en/of vervoer: 73%

Een klein aantal (6%) voert geen van deze controles uit. Bijna de helft (46%) voert deze controles incidenteel uit, een grotere groep (54%) voert de controles regelmatig uit. Een meerderheid (76%) gebruikt een checklist bij de controles.

Andere activiteiten waar de externe adviseurs bij worden betrokken zijn:

1. Het stimuleren van bewustzijn van medewerkers over de gevaren verbonden aan het vervoer, het laden en het lossen van gevaarlijke stoffen: 69%
2. Het invoeren van procedures voor controle op de aanwezigheid van voorgeschreven veiligheidsdocumenten en -uitrustingen die aan boord zouden moeten zijn van de voertuigen: 63%
3. Het opstellen van uitvoeringsprocedures en instructies voor het vervoer, laden en lossen van gevaarlijke stoffen: 49%
4. Het invoeren van passende maatregelen om herhaling van incidenten te voorkomen: 47%
5. Het opstellen van passende noodprocedures bij eventuele incidenten: 41%
6. De controle van onderaannemers op het voldoen aan wettelijke voorschriften: 26%

Een meerderheid (75%) heeft in het afgelopen jaar adviezen uitgebracht aan klanten. Een meerderheid geeft aan dat deze adviezen altijd (35%) of meestal (43%) worden opgevolgd. Een klein aantal (5%) weet niet wat er met die adviezen gebeurt.

De tijd die externe VA's besteden bij hun klanten wisselt sterk. Iets minder dan helft (49%) besteedt 4 tot 16 uur per klant per jaar. De kosten van deze diensten lopen ook sterk uiteen. Bijna de helft (47%) rekent tussen 100 en 1500 euro per jaar.

Ook het aantal klanten per VA wisselt. Meer dan de helft heeft minder dan 10 klanten. Slechts een klein aantal (3%) heeft er meer dan 50.

5.7 De toekomst van de VA

Uit de interviews komen globaal drie visies naar voren over de toekomst van de Regeling Veiligheidsadviseur. Deze zijn:

1. Intrekken van alle regelgeving over instelling van de VA en diens taken omdat deze regels geen toegevoegde waarde hebben voor de veiligheid van het vervoer gevaarlijke stoffen;
2. De regeling uitbreiden met eisen ten aanzien van de kwaliteit van de taakuitvoering door VA's en de kwalificatie-eisen;
3. Strenger toezicht op de naleving van de regeling en ondersteuning bij naleving door een hogere kwaliteit van de opleiding en de exameneisen.

De volgende argumenten zijn voor de eerste stelling die door geïnterviewden naar voren gebracht:

- De regeling regelt taken die ook in de nieuwe ADR, ADNR en RID zijn geregeld en is daarmee overbodig;
- Alleen in bedrijven die al structureel aandacht besteden aan veiligheidszorg en beschikken over een zorgsysteem, functioneert de VA.

De VA functioneert niet in bedrijven die niet al systematische zorg aan veiligheid besteden, bedrijven voor wie de VA is bedoelt. De regeling is daarmee niet effectief.

De argumenten voor de tweede stelling zijn dat:

- De regeling in de huidige vorm inhoudelijke zorg voor veiligheid niet afdwingt, maar alleen administratieve eisen stelt zoals een jaarverslag en incidentrapportages. Daarmee dwingt de regeling niet af dat een bedrijf werkelijk inhoud geeft aan de taken van de VA en in dat verlengde, systematische zorg voor veiligheid;
- De huidige exameneisen voor VA te beperkt zijn om een VA te kwalificeren voor diens taken als toezichthouder op en adviseur over de praktische veiligheid van het vervoerproces. Een VA kan daarom niet alleen op basis van diens kwalificaties een feitelijke rol spelen als aanjager en bewaker van systematische veiligheidszorg en het opzetten van een zorgsysteem.

De argumenten voor de derde stelling zijn dat er op dit moment geen incentives zijn om te voldoen aan de regeling voor bedrijven die geen toegevoegde waarde zien in de functie VA en geen belangstelling hebben voor systematische veiligheidszorg en dus een veiligheidszorgsysteem. Streng toezicht en handhaven zou een repressief incentives zijn voor deze bedrijven. De verwachting van aanhangers van deze visie is dat dit type bedrijven de VA in eerste instantie in zal stellen omdat zij anders een boete krijgen.

Pas in tweede instantie geven zij inhoudelijk vorm aan de taken van de VA. Overigens zijn aanhangers van deze stelling wel van mening dat toezicht ook alleen zal werken wanneer er ook inhoudelijke eisen worden gesteld aan de producten van de VA. Anders leveren VA's alleen pro forma jaarverslagen en incidentrapportages op.

6 Analyse en conclusies

Dit hoofdstuk bevat de analyse van de onderzoeksresultaten en de conclusies die op grond van de analyse kunnen worden getrokken. In de analyse worden de volgende vragen beantwoord:

1. Hoe is de VA in de praktijk geïmplementeerd?
2. Hoe functioneert de VA?
3. Wat zijn de resultaten van de VA?
4. Hoe nu verder?

In paragraaf 6.1 (ex post onderzoeksvragen) wordt ingegaan op de drie eerste onderzoeksvragen. In paragraaf 6.2 worden de onderzoeksvragen ten behoeve van het ex ante deel van de evaluatie beantwoord. Dit is een analyse gegeven ter voorbereiding van een antwoord op vraag 4: Hoe nu verder? In de daaropvolgende paragraaf (6.3: veiligheidscultuur en de rol van de overheid) wordt het Veiligheidsspectrum geïntroduceerd als analysekader. Dit is een classificatie van veiligheidscultuur en daarop inspelend beleidsinstrumentarium. Deze paragraaf wordt afgesloten met het analyse van de sector op basis van de classificatie. In paragraaf 6.4 worden conclusies beschreven over de opleiding en het examen. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een resumé van de conclusies.

6.1 Ex post onderzoeksvragen

Het onderzoek heeft ertoe gediend de volgende centrale onderzoeksvragen te beantwoorden:

1. Hoe is de VA in de praktijk geïmplementeerd?
2. Hoe functioneert de VA?
3. Wat zijn de resultaten van de VA?

6.1.1 Hoe is de VA in de praktijk geïmplementeerd?

Ter beantwoording van deze vraag, is in het onderzoek aandacht besteed aan:

1. Wat de Nederlandse overheid heeft bijgedragen aan de implementatie en uitvoering van de Richtlijn veiligheidsadviseur en de Richtlijn exameneisen;
2. Hoe bedrijven invulling hebben gegeven aan de Regeling veiligheidsadviseur.

Ad 1: implementatie van de Richtlijn door de Nederlandse overheid

De Nederlandse overheid heeft de Richtlijn veiligheidsadviseur geïmplementeerd in de Nederlandse wet- en regelgeving in de Regeling veiligheidsadviseur. Hierbij is er expliciet voor gekozen geen kwalitatieve eisen op te nemen ten aanzien van de taken van de VA. Nadat de richtlijn was geïmplementeerd in de Nederlandse regeling, is het bedrijfsleven geïnformeerd over de nieuwe regelgeving, onder andere door de Inspectie VenW. De inspectie heeft verschillende presentaties gegeven over de regeling bij brancheorganisaties.

Ter ondersteuning van de professionaliteit van de VA, heeft de overheid de oprichting van de Vereniging Veiligheidsadviseurs gestimuleerd en ondersteund zodat een platform zou ontstaan voor kennisuitwisseling en -verwerving. Deze beroepsvereniging beschikt nu over 475 leden.

Omdat nergens bekend is hoeveel bedrijven in Nederland zouden moeten beschikken over een VA, is onbekend hoe groot het huidige bereik is van de vereniging. Het is echter aannemelijk dat de groep potentiële leden veel groter is dan het huidige bereik van de vereniging.

De Richtlijn exameneisen is vertaald naar Nederlandse wet- en regelgeving in overleg met de sector. In samenspraak met de sector, heeft de Nederlandse overheid er voor gekozen specifieke eisen aan het examen vast te leggen in de Regeling veiligheidsadviseur. Aan de opleiding voor VA worden geen wettelijke eisen gesteld.

Ad 2: invulling door Nederlands bedrijfsleven

Niet alle bedrijven die onder de regeling vallen hebben deze ook daadwerkelijk geïmplementeerd door een VA aan te wijzen. Hoe groot het aandeel bedrijven is dat de regeling niet naleeft, is onbekend. Echter, het onderzoek wijst uit dat veel bedrijven die niet beschikken over een veiligheidszorgsysteem, de regeling niet of minimaal hebben ingevoerd. De bedrijfsleiding van dit type bedrijven ziet doorgaans geen toegevoegde waarde in de taken van de VA of de naleving deze regeling.

Wanneer dit type bedrijven de regeling heeft geïmplementeerd, spelen de taken van de VA een relatief kleine rol bij de borging van de veiligheid omdat deze nauwelijks zinvol worden ingevuld en de VA vaak de vaardigheden mist om de taken zinvol uit te voeren. Zolang de bedrijfsleiding geen toegevoegde waarde ziet in de rol van de VA, zal deze situatie niet veranderen.

Bedrijven die de regeling niet naleven, zien interne noch externe redenen om te voldoen aan de regeling. Klanten eisen geen naleving en de bedrijfsleiding ziet geen dreiging op sancties naar aanleiding van toezicht. In de sector is het algemene beeld dat de kans klein is te worden aangepakt door de Inspectie op het niet naleven van de regeling. Dit beeld is reëel gezien het klein aantal controles dat plaatsvindt met name bij weg- en binnenvaarttransporteurs.

Bedrijven die reeds beschikken over een veiligheidszorgsysteem hebben doorgaans ook zinvol inhoud gegeven aan de taken van de VA. In dit type bedrijven maken deze taken onderdeel uit van het veiligheidszorgsysteem.

Resultaten van het onderzoek indiceren dat transportbedrijven de regeling vaker niet of minimaal invullen dan verladers en op- en overslagbedrijven. Onder transportbedrijven, wordt de regeling vaker nageleefd door bedrijven in het spoor- en binnenvaarttransport dan in het wegtransport. Deze verdeling hangt sterk samen met de mate waarin bedrijven in de verschillende delen van de sector beschikken over een veiligheidszorgsysteem: verladers, op- en overslagbedrijven beschikken vaker over een veiligheidszorgsysteem dan transportbedrijven; bedrijven in het spoortransport beschikken vaker over een zorgsysteem dan bedrijven in het wegtransport; grote bedrijven in het wegtransport beschikken vaker over een veiligheidszorgsysteem dan kleinere bedrijven in het wegtransport.

Omdat de regeling geen kwalitatieve eisen stelt aan de kwaliteit van de taakuitvoering door de VA, is het vanuit overheidswegen niet mogelijk deze kwaliteit af te dwingen. Inspectie VenW heeft alleen de bevoegdheid te controleren of een VA is aangewezen en of deze een jaarverslag heeft opgemaakt. De Europese richtlijn biedt ruimte voor de Nederlandse overheid extra eisen te stellen.

Een deel van de VA's en organisaties die hebben bijgedragen aan het onderzoek, betogen dat dergelijke wettelijke eisen een positieve impuls zouden kunnen geven aan een zinvolle implementatie van de VA omdat deze kan worden afgedwongen door Inspectie VenW. Dit zou voornamelijk zinvol zijn bij bedrijven die geen waarde hechten aan de taken van de VA, aldus de geïnterviewden.

De resultaten van het onderzoek wijzen echter op het tegendeel: bedrijven die geen waarde hechten aan de taken van de VA, vinden naleving van de regeling zinloos en een onnodige kostenpost. In dit type bedrijven worden de kosten van de VA zo laag mogelijk gehouden en de taken van de VA minimaal en vaak alleen pro forma ingevuld. Wanneer kwaliteitseisen aan de taken van de VA in de regeling ertoe leiden dat naleving van de regeling duurder wordt, zullen deze bedrijven er eerder voor kiezen de regeling helemaal niet na te leven dan deze uitgebreider te implementeren. Dit temeer omdat toezicht op naleving van de regeling beperkt is door de beperkte capaciteit van Inspectie VenW om toezicht te houden op naleving. Bedrijven die de regeling niet naleven, lopen relatief weinig kans te worden geconfronteerd met sancties en zien daarom ook geen aanleiding voor invoering van de regeling in mogelijke sancties.

Het onderzoek wijst tevens uit dat een VA die geen of weinig andere opleiding of ervaring heeft met het vervoer gevaarlijke stoffen, niet voldoende is opgeleid om substantieel bij te dragen aan de veiligheid van het vervoer. Het examen bereidt de VA met name voor op een rol als administratief toezichthouder op naleving van de ADR, ADN en IDR. De VA wordt niet voorbereid op een praktische bijdrage aan verbetering van de veiligheid. Dit type VA werkt meestal in bedrijven die niet beschikken over een veiligheidszorgsysteem, geen waarde hechten aan systematische veiligheidszorg en geen meerwaarde zien in de taken van de VA.

Op basis van deze constatering concludeert een deel van de geïnterviewden dat de Regeling veiligheidsadviseur zou moeten worden uitgebreid en aangevuld met eisen aan de opleiding zodat iedere VA in principe in staat is alle taken zinvol uit te voeren. Echter, het onderzoek toont aan dat deze oplossing mogelijk een averechts effect zal hebben op de naleving van de Regeling VA. Nu reeds vindt een deel van de geëxamineerde VA's dat het halen van het examen moeilijk is. Dus wanneer de exameneisen zouden worden uitgebreid naar meer praktische kennis van het vervoersproces en van de stoffen die worden vervoerd, zou het examen moeilijker en de opleiding intensiever moeten worden. Voornamelijk potentiële VA's uit bedrijven die weinig waarde zien in de taken van de VA, zouden afhaken wanneer de kwalificatie-eisen aan de VA zouden stijgen en de opleiding langer zou duren en daardoor duurder zou worden. De nu aangeboden kennis over (administratieve) naleving van ADR, ADN en IDR die nodig is om het VA-examen te halen, zou daarmee ook niet meer bij deze bedrijven terecht komen.

Daarnaast is het zo dat de nodige kennis om de functie van VA in de volle breedte uit te voeren, wel voor handen is in andere opleidingen. Bedrijven die de VA een rol willen geven in de borging van veiligheid rond het vervoer van gevaarlijke stoffen, kunnen hun VA nu al naar opleidingen sturen die hen daarbij ondersteunt, zoals de opleiding Specialist gevaarlijke stoffen of de opleiding Veiligheidskunde.

6.1.2 Hoe functioneert de VA?

De mate waarin en de wijze waarop de VA functioneert, is afhankelijk van de context waarbinnen deze functioneert. VA's functioneren beter naarmate er binnen het bedrijf meer draagvlak is voor systematische veiligheidszorg en de rol van de VA hierin als zinvol wordt beschouwd door de bedrijfsleiding. VA's in bedrijven met een veiligheidszorgsysteem, functioneren als toezichthouder op de veiligheid en adviseur over verbeteringen voor de veiligheid. Het onderzoek wijst uit dat de bijdrage van de VA aan de systematische veiligheidszorg ook zinvol is omdat door instelling van een VA meer aandacht is voor het raakvlak tussen productie, opslag en overslag enerzijds en het vervoer van gevaarlijke stoffen anderzijds. De VA beschikt binnen dit type bedrijven ook over de nodige tijd, kennis en vaardigheden om zinvol invulling te geven aan de taken als toezichthouder en adviseur.

In bedrijven waarin dit draagvlak niet bestaat, kan de VA nauwelijks een zinvolle bijdrage leveren aan de veiligheid en voert deze alleen de taken uit die aantoonbaar moeten zijn om naleving van de regeling te kunnen aantonen. In de meeste gevallen betekent dit: het opstellen van een jaarverslag en een incidentrapport. VA's in deze bedrijven krijgen minder tijd om de taken van de VA uit te voeren en beschikken minder vaak over de vaardigheden en kennis om hun taken zinvol in te vullen. Deze VA's missen ook vaak praktische kennis van het vervoersproces om te adviseren over verbeteringen in dit proces. In dergelijke gevallen functioneert de VA hoogstens als toezichthouder op naleving van administratieve voorschriften uit het ADR, IDR en ADN.

Echter, dit ligt anders in bedrijven die welwillend staan tegenover systematische veiligheidszorg maar nog geen veiligheidszorgsysteem hebben ingevoerd door gebrek aan kennis en middelen. Wanneer de VA in deze bedrijven over voldoende kennis en vaardigheden beschikt en daarnaast als adviseur serieus wordt genomen door de bedrijfsleiding, kan de VA een bijdrage leveren aan het opzetten en uitvoeren van een veiligheidszorgsysteem door serieus invulling te geven aan de taken van de VA zoals deze in de regeling staan voorgeschreven. In dit type bedrijven is de bijdrage van de VA aan de verbetering van de veiligheid in potentie het grootst als trekker in een ontwikkeling naar systematische veiligheidszorg.

6.1.3 Wat zijn de resultaten van de VA?

Wanneer resultaten van de VA worden gedefinieerd als de bijdrage van de VA aan de veiligheid in het vervoer van gevaarlijke stoffen, is deze wisselend en sterk afhankelijk van de context waarbinnen de VA zijn of haar taken uitvoert. Ook hierbij geldt dat wanneer de VA functioneert binnen een veiligheidszorgsysteem, deze meer resultaten boekt in de verbetering van de veiligheid dan een VA die werkt in een bedrijf zonder een zorgsysteem. Echter, zoals al eerder opgemerkt, is het potentiële resultaat van de VA het grootst in bedrijven die welwillend staan tegenover systematische veiligheidszorg maar nog niet daadwerkelijk zijn overgegaan tot invoering. Mits de VA over de nodige competenties beschikt, kan deze door de aard van diens taken een substantiële bijdrage leveren aan de ontwikkeling van een veiligheidszorgsysteem in dit type bedrijven.

6.2 Ex ante onderzoeksvragen

Om nader inzicht te krijgen in de wijze waarop de VA een rol kan spelen in het verwezenlijken van beleidsdoelen gesteld in de Nota Vervoer Gevaarlijke stoffen, is onderzocht hoe de VA kan bijdragen aan de permanente verbetering van de veiligheid. In dit kader, is onderzocht:

1. Of de veiligheidsadviseur een adequate rol speelt in de permanente verbetering van de veiligheid bij het vervoer¹¹, het laden en het lossen van gevaarlijke stoffen, m.a.w. in hoeverre zijn de doelen van Richtlijn veiligheidsadviseur en de Richtlijn exameneisen bereikt?
2. Op welke wijze de veiligheidsadviseur die rol kan spelen?
3. Welke knelpunten er nu bestaan in het adequaat functioneren van de veiligheidsadviseur?
4. Wat nodig is om deze knelpunten weg te nemen?
5. Op welke wijze het ministerie een effectieve bijdrage kan leveren in het wegnemen van die knelpunten en het bevorderen van de rol van de veiligheidsadviseur?
6. Op welke wijze de veiligheidsadviseur de komende jaren een rol kan spelen in de permanente verbetering van veiligheid bij bedrijven?
7. Op welke wijze het ministerie en andere overheden meer gebruik kunnen maken van de veiligheidsadviseur in het behalen van het beleidsdoel 'permanente verbetering van de veiligheid'?

6.2.1 Ad 1: de rol van de VA bij de verbetering van de veiligheid

De VA speelt een grotere rol bij de permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen wanneer de VA opereert in een bedrijf dat al aandacht heeft voor permanente verbetering. Meestal zijn dit bedrijven die al beschikken over een veiligheidszorgsysteem en een bedrijfscultuur waarbinnen aandacht is voor veiligheid. Het onderzoek wijst uit dat de VA het best functioneert in bedrijven met een kwaliteitszorgsysteem. VA's werkzaam in deze bedrijven brengen vaker een jaarverslag, incidentrapportages en adviezen voor verbetering van de veiligheid uit. Hun producten sluiten aan bij andere controles, rapportages en adviezen die in het bedrijf worden uitgebracht ter verbetering van het kwaliteit- en veiligheidszorgsysteem en zijn opgenomen in dit systeem.

De VA speelt een dergelijke rol veel minder binnen bedrijven die niet over een kwaliteitszorgsysteem beschikken en waarbinnen geen aandacht is voor systematische veiligheidszorg. Veiligheid wordt beschouwd als de individuele verantwoordelijkheid van uitvoerende medewerkers en men ziet weinig veiligheidsrisico's verbonden aan het bedrijfsproces.

Uitkomsten van het onderzoek indiceren dat de instelling van de VA als zodanig niet leidt tot aandacht voor permanente, systematische verbetering van de veiligheid in bedrijven. In bedrijven zonder systematische veiligheidszorg, is de rol van de VA veel meer ad-hoc. Alleen wanneer de VA een positie bekleedt in de organisatie die hem een geloofwaardige gesprekspartner maakt voor de bedrijfsleiding, kan deze bijdragen aan de permanente verbetering van de veiligheid.

Op grond van de onderzoeksresultaten kan tevens worden geconcludeerd dat de VA het best functioneert bij verladers, op- en overslagbedrijven en minder functioneert bij transportbedrijven.

¹¹ "Permanente verbetering van de veiligheid" is een beleidsdoelstelling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en staat verwoord in de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Met name bij wegvervoerders heeft de VA vaak geen positie om daadwerkelijk bij te dragen aan de permanente verbetering van de veiligheid.

Binnen de transportsector functioneert de VA het best bij spoorbedrijven die het vaakst beschikken over een veiligheids- en kwaliteitszorgsysteem. De VA heeft de minste positieve effecten in het wegtransport omdat de taken van de VA in deze sector het minst vaak zijn ingebed in een kwaliteitszorgsysteem.

Uit het onderzoek komen de volgende verklaringen voor deze verdeling naar voren:

- Verladers, op- en overslagbedrijven en spoorbedrijven vallen onder wetgeving die hen een kwaliteits- of veiligheidszorgsysteem voorschrijft. Denk hierbij aan milieuwetgeving en de Spoorwegwet. Dit is in mindere mate het geval voor de binnenvaart en het wegvervoer.
- Verladers, op- en overslagbedrijven, spoorbedrijven en binnenvaartbedrijven worden vaker en strenger gereguleerd en gecontroleerd door klanten en aandeelhouders. Voor bedrijven die klanten of aandeelhouders hebben die eisen stellen aan de veiligheid, is het economische belang van systematische veiligheidszorg evident. Immers, bewijzen van onveiligheid zoals incidenten, kost klanten of heeft negatieve gevolgen voor de waarde van de aandelen.
- Verladers, op- en overslagbedrijven en spoorbedrijven zijn vaak groter dan bedrijven in de binnenvaart en het wegtransport. Hun grotere omvang geeft eerder redenen en mogelijkheden om kwaliteit- en veiligheidszorg te implementeren dan voor kleinere bedrijven. Veel bedrijven in het wegtransport zijn klein. Voor deze bedrijven is de introductie van systematische veiligheidszorg minder logisch en relatief duur.

Tijdens interviews is verschillende malen beweerd dat de taken van de VA in bedrijven met een veiligheidszorgsysteem ook zouden worden uitgevoerd zonder de regeling. Op basis van de resultaten kan niet worden bepaald of deze bewering juist is. Zowel in het kwalitatieve als kwantitatieve deel van het onderzoek verschillen de meningen van VA's hierover sterk. Ook bedrijfsleiders zijn hierover allerminst éénduidig.

Uit de enquête komt naar voren dat VA's in een bedrijf met een zorgsysteem eerder van mening zijn dat taken niet zouden worden ingevuld zonder de regeling, dan de VA's in bedrijven zonder zo'n systeem. Achtergrond voor dit verschil in opvatting, is waarschijnlijk dat door instelling van de VA in een aantal bedrijven zichtbaar is geworden dat men bepaalde procesonderdelen niet voldoende had afgedekt met het bestaande kwaliteitszorgsysteem dat was opgezet om te voldoen aan de eisen van de vervoerswetgeving, milieu- en arbeidswetgeving.

Zoals één van de VA's bij een op- en overslagbedrijf het verwoordde: "Door instelling van de VA is er binnen ons kwaliteitszorgsysteem meer aandacht gekomen voor het verbindende proces tussen onze op- en overslagprocessen en de kwaliteit en processen van de vervoerders die het spul bij ons komen brengen of ophalen." Dergelijke lacunes worden eerder inzichtelijk bij bedrijven die hun processen systematisch in kaart brengen en controleren dan bij bedrijven waarbinnen ad-hoc toezicht wordt gehouden op de processen en verbeteringen worden doorgevoerd.

Duidelijk is wel dat de voorschriften uit de regeling een kleinere bijdrage leveren aan de verbetering van de veiligheid in bedrijven waar geen belangstelling is voor systematische verbetering van de veiligheid. Dit omdat de taken van de VA geen natuurlijke plek hebben in de processen van het bedrijf en daarom niet of ad-hoc worden ingevuld om aan de regeling te voldoen.

Bedrijven zonder veiligheidssystemen zijn eerder geneigd nietszeggende jaarverslagen te laten opstellen en alleen een incidentrapport op te laten stellen als zij er niet meer onderuit kunnen.

6.2.2 Ad 2: de inhoud van de rol

De VA kan verschillende rollen vervullen in bedrijven die er naar streven daadwerkelijk invulling te geven aan de taken van de VA. Deze zijn:

1. de rol van administratief toezichthouder;
2. de rol van procesmatig en technisch inhoudelijk toezichthouder;
3. de rol van adviseur;
4. de rol van invoerder.

De rol van administratief toezichthouder wil zeggen dat de VA naast het opstellen van een jaarverslag en incidentrapportages, er op toeziet dat de documentatie rond het vervoer van gevaarlijke stoffen in orde is. De rol wordt vervuld bij bedrijven die een VA hebben aangewezen in een administratieve functie op enige afstand van het feitelijke proces. Deze mensen missen de positie en de kennis om ook toezicht te houden op de processen en een rol te spelen als adviseur. Het resultaat van een VA in deze rol is betere naleving van de administratieve voorschriften van wet- en regelgeving.

De rol van procesmatig en technisch inhoudelijk toezichthouder en die van adviseur gaan meestal samen. In bedrijven waarin de VA in de positie is om toezicht te houden op de processen, heeft deze vaak ook de positie om te adviseren over verbeteringen van de veiligheid. De VA heeft deze rollen het meest in bedrijven met een kwaliteits- of veiligheidssystemen. Deze VA's hebben naast controles, vaker adviezen uitgebracht dan hun collega's in andere bedrijven. Overigens geldt voor de hele sector dat in bedrijven waar de VA adviezen uitbrengt, deze meestal worden opgevolgd. In bedrijven zonder zorgsysteem speelt de VA de rol van toezichthouder en adviseur wanneer deze daarvoor in een natuurlijke positie is bijvoorbeeld als bedrijfsleider, expediteur of planner.

In de meeste bedrijven waar de VA de rol van adviseur heeft, wordt deze betrokken bij implementatie van adviezen.

6.2.3 Ad 3: knelpunten in het vervullen van een adequate rol

Het belangrijkste knelpunt om de voorgeschreven VA-taken adequaat uit te voeren, is het gebrek aan draagvlak voor de taken van de VA vooral bij de bedrijfsleiding.

Dit draagvlak ontbreekt het vaakst in bedrijven waarin de VA niet is ingebed in zowel een functionerend veiligheidssystemen als een ondersteunende veiligheidscultuur. Wanneer de juiste inbedding ontbreekt, kan een VA veel moeilijker een rol van betekenis spelen omdat er veel minder behoefte is aan die rol. De bedrijfsleiding is in zo'n geval ook niet bereid te investeren in de werkzaamheden, de deskundigheid en implementatie van de adviezen van de VA.

Wanneer draagvlak voor de taken ontbreekt, is het van belang dat de VA in staat wordt gesteld dit draagvlak te verwerven. Een VA kan draagvlak verwerven wanneer deze over de positie en de juiste competenties beschikt om te laten zien welke positieve bijdrage de taken van de VA kunnen leveren aan het bedrijfsproces.

Naast inhoudelijk kennis van de bedrijfsprocessen, vraagt dit ook om communicatieve vaardigheden die geen deel uitmaken van de opleiding / examinering.

6.2.4 Ad 4: wegnemen van de knelpunten

De knelpunten voor het functioneren van de VA, kunnen worden weggenomen door:

1. Bedrijfsleiding te overtuigen van de bedrijfsmatige voordelen van systematische veiligheidszorg en de rol van de VA daarin, dan wel door overreding of door voorschrift;
2. VA's te equiperen met voldoende vaardigheden en competenties om een structurele rol te kunnen spelen in de permanente verbetering van de veiligheid.

6.2.5 Ad 5: rol van het Ministerie bij wegnemen knelpunten

De tweede oplossing kan deels worden gerealiseerd door bedrijven in de gelegenheid te stellen en te stimuleren VA's op te leiden in de juiste competenties en vaardigheden. Dit kan worden afgedwongen door hogere eisen voor het examen tot VA te stellen en streng te handhaven op naleving van de regeling. Implementatie van adequate VA's in bedrijven kan ook worden gestimuleerd door bedrijven financiële incentives te geven een VA zwaarder te laten opleiden dan vereist is, bijvoorbeeld door het subsidiëren van de opleiding zelf of het compenseren van investeringen die een bedrijf doet in de opleiding van een VA. Echter, deze maatregelen kunnen alleen een bijdrage leveren aan een versterking van de positie van de VA en, in dat verlengde, de permanente verbetering van de veiligheid, wanneer er enig draagvlak is voor de taken van de VA. Immers, wanneer een bedrijfsleiding geen behoefte heeft aan of belangstelling heeft voor adviezen, is het niet waarschijnlijk dat zij luistert. Dus ook wanneer VA's over de juiste competenties en vaardigheden zouden beschikken, is de eerste oplossing cruciaal.

Bedrijfsleiding raakt vaak in eerste instantie overtuigd van het nut van systematische zorg voor veiligheid door externe factoren zoals eisen uit de markt, een groot incident met merkbaar negatieve gevolgen voor de economische positie van een bedrijf of een sector of, tot slot, een reële dreiging van pijnlijke sancties van klanten of toezichthouders op het niet naleven van voorschriften. Wanneer bedrijven eenmaal aandacht gaan besteden aan systematische zorg voor veiligheid, kan deze aandacht zich ontwikkelen tot een volwaardig systeem van veiligheidszorg wanneer de voordelen voor het bedrijfsproces zichtbaar worden.

Voorbeelden van dergelijke voordelen zijn: minder kosten door boetes omdat regels worden nageleefd, minder bedrijfskosten omdat systematische veiligheidszorg tot minder schade en daarom tot minder kosten leidt en, tot slot, hogere opbrengst door het verwerven of behouden van bepaalde klanten (dus versterking van imago en marktpositie).

Door een mix van beleid gericht op stimulering en sanctionering, kan het ministerie in samenwerking met de brancheorganisaties, het draagvlak voor systematische veiligheidszorg versterken. Parallel hieraan kan de positie van de VA worden versterkt.

6.2.6 Ad 6: de rol van de VA in de komende jaren

Wanneer het ministerie en de brancheorganisaties geen extra inspanning leveren om draagvlak te creëren voor de taken van de VA en, randvoorwaardelijk, het belang van systematische veiligheidszorg verder onder de aandacht brengen, zal de rol van de VA vergelijkbaar blijven zoals deze nu is: bedrijven met aandacht voor systematische veiligheid zetten de VA zinvol in; bedrijven zonder die aandacht hebben geen VA of alleen één om te voldoen aan de vereisten van de regeling.

Wanneer het ministerie er naar wil streven dat de VA een rol gaat spelen bij de permanente verbetering van de veiligheid in bedrijven die daar nu nog geen structurele aandacht aan besteden, is een intensivering van het repressieve en stimulerende beleid nodig.

6.2.7 Ad 7: de rol van VA in ondersteuning overheidsbeleid

Zowel lokale als Rijksoverheden zouden meer gebruik kunnen maken van de VA als kennisbron voor informatie over de wijze waarop bedrijven invulling geven aan de borging van veiligheid. Deze kennis is inzetbaar in het toezicht op bedrijven maar ook als basis voor de ontwikkeling van nieuw beleid: VA's kunnen aangeven hoe huidige wet- en regelgeving uitwerkt en hoe aanpassingen kan bijdrage aan de verbetering van de veiligheid.

De VA is, in potentie, een logisch aanspreekpunt voor overheden in bedrijven die vallen onder de regeling wanneer het gaat over controle van de veiligheid. De VA hoort in principe inzicht te hebben in de wijze waarop een bedrijf de veiligheid van het vervoer borgt. Op dit moment wordt nog relatief weinig gebruik gemaakt van deze rol van de VA in het toezicht. Geen van de VA's betrokken in het onderzoek, had meegemaakt dat overheden inhoudelijk gebruik maken van de jaarverslagen.

Het ministerie maakt wel gebruik van de leden van de vereniging Veiligheidsadviseurs (VVA) als kennisbron voor nieuw te ontwikkelen beleid. Dit platform zou kunnen worden uitgebreid met VA's die nu geen lid zijn van de vereniging, bijvoorbeeld door deze mensen op regionaal of provinciaal niveau te benaderen met vragen en thema's die voor hen van belang zijn. Het is hiervoor wel noodzakelijk dat de overheid beter inzicht krijgt in welke bedrijven in Nederland zouden moeten voldoen aan de regeling en de personen die bij deze bedrijven zijn aangewezen als VA.

Echter, de rol als kennisbron en klankbord voor beleid kunnen VA's alleen vervullen als zij hun taken volwaardig kunnen invullen en beschikken over de juiste kennis en competenties. Deze positie van de VA is alleen waarschijnlijk in bedrijven die systematische borging van veiligheid serieus nemen. Hieronder volgt een analyse van de wijze waarop de systematische zorg voor veiligheid vorm krijgt in de verschillende delen van de sector, gebaseerd op de resultaten van het onderzoek. Aan de hand van deze analyse kan worden vastgesteld met welk instrumentarium de positie van de VA kan worden versterkt en, parallel hieraan, de aandacht van bedrijven voor systematische borging van veiligheid kan worden versterkt.

6.3 Veiligheidscultuur en rol van de overheid

Verschillende studies naar factoren die van belang zijn voor veiligheid in bedrijven, hebben uitgewezen dat twee elementen bepalend zijn. Deze zijn:

1. De wijze waarop het bedrijf haar verantwoordelijkheid ziet voor de veiligheid van de bedrijfsvoering;
2. De mate waarin het bedrijf systematische zorg voor veiligheid heeft georganiseerd.

In het algemeen kan worden gesteld dat naarmate een bedrijf meer verantwoordelijkheid neemt voor de veiligheid van de bedrijfsvoering, systematische zorg voor veiligheid op meer niveaus van het bedrijf wordt doorgevoerd.

De wijze waarop verschillende lagen in een bedrijf verantwoordelijkheid nemen voor de veiligheid, wordt meestal omschreven als de veiligheidscultuur van een bedrijf.

In de typologie is een verbinding gelegd tussen de veiligheidscultuur en het mogelijke beleidsinstrumentarium van de overheid om deze te beïnvloeden.

Op basis van wetenschappelijke studies en bevindingen van KplusV in eerdere studies, is de volgende typologie van veiligheidsculturen ontwikkeld. Op basis van deze ontwikkelingstypologie kan de sector, die in dit onderzoek onder de loep is genomen, worden geclassificeerd. Deze classificatie is ideaal typisch. Dit wil zeggen dat binnen elk onder deel van de getypeerde sectordelen uitzonderingen zijn te vinden. De omvang van de uitzonderingen, zijn op grond van de beschikbare gegevens niet precies vast te stellen.

Cultuurlabel	<i>Pathologisch</i>	<i>Reactief</i>	<i>Berekenend</i>	<i>Pro-actief</i>	<i>Generatief</i>
Devies	Wat maakt 't uit zolang we niet gepakt worden	Veiligheid is belangrijk, wij doen veel na elk ongeluk	Wij hebben een systeem om alle gevaren te beheersen	Wij werken aan alle problemen die wij kunnen vinden	Veilig is de manier waarop wij hier zaken doen
Visie op veiligheid	Naleving van veiligheidsregels zijn kosten	Veiligheid is de naleving van regels	Veiligheid als bedrijfsrisico	Veiligheid als marktkans	Veiligheid als volledig geïntegreerde factor in het bedrijfsproces
Focus	Kostenreductie	Repercussies (boetes, gevangenis, schorsing, verlies vergunning, etc.)	Onnodige verliezen voorkomen	Belangen van klanten / aandeelhouders	Duurzaamheid van het bedrijf
Driver / drijfveer	Minimaliseren van nalevingskosten	Minimaliseren van sancties	Minimaliseren van bedrijfskosten	Maximaliseren van opbrengsten	Maximaliseren van winsten
Procesontwerp in organisatie	Naleving wanneer dat wordt afgedwongen en het ontkennen van verantwoordelijkheid	Intern inspecties en audits ondersteund door een systeem van beloningen en sancties	Integratie veiligheidsprogramma's om de bedrijfsprocessen	Integratie veiligheidsonderwerpen in marketing en operationele besluitvorming voor de lange termijn	Volledig integratie van veiligheid in alle aspecten van de bedrijfsvoering inclusief strategische besluitvorming
Benadering van veiligheidsmanagement	Geen sprake van veiligheidsmanagement	Veiligheidsmanagement gericht op naleving van wet- en regelgeving	Een VMS	Een VMS + lange termijn strategieën ter beheersing van veiligheid als bedrijfsrisico	VMS + lange termijnstrategieën ter beheersing van veiligheid als bedrijfsrisico + bedrijfsmodellering waarin veiligheid als integraal element is meegenomen
Primaire verantwoordelijkheid voor veiligheid	De wereld buiten de organisatie (overheid, andere marktpartijen)	De medewerkers	De medewerkers en de stafafdeling "kwaliteit- en veiligheidsmanagement	De medewerkers, de stafafdeling en tactisch management (marketing, financiële planning, R&D)	De hele organisatie
Houding ten aanzien van informatie over veiligheid	Niets zeggen, anders wordt je gepakt of ontslagen.	Niet meer zeggen dan dat je gevraagd wordt.	Wij hebben procedures voor het verzamelen en analyseren van veiligheidsinformatie. Je hoort je te houden aan die procedures.	Alle informatie relevant voor de veiligheid moet boven tafel komen zodat we het kunnen betrekken in het ontwerp van onze bedrijfsprocessen en onze projecten.	Alles en iedereen in onze organisatie is ervan doordrongen dat veiligheidsinformatie essentieel is voor het bestaan van het bedrijf. Iemand die relevante informatie negeert en er niets mee doet, hoort hier niet thuis.
Benadering toezichthouder	Toezicht en handhaving op wet- en regelgeving	Kennis bieden voor naleving Stimuleren bewustzijn belang systematische veiligheid Assistentie bij implementatie zelf-auditprogramma's	Evaluatie en beoordeling van functionaliteit VMS	Monitoren van functionaliteit VMS en veiligheidscultuur	Monitoren van functionaliteit VMS en veiligheidscultuur
Uitgangspunt toezichthouder voor benadering	Voorschrijven en afdwingen	Bedrijven moeten wens tot naleving tonen	Bedrijven moeten veiligheidsprestaties tonen	Bedrijven tonen zelfregulering	Bedrijven tonen zelfregulering
Inzet middelen	Overheidsmiddelen				Inzet sector

6.3.1 Pathologische veiligheidscultuur

Bedrijven die naleving van veiligheidsregels als kosten zien, vormen het negatieve uiterste van het safety spectrum. Hun focus is gericht op het reduceren van kosten op de korte termijn en ze zullen veiligheidsproblemen pas aanpakken als zij het primaire proces verstoren of als ze 'gepakt' zijn na een overtreding. Maatregelen die dan genomen worden dienen vooral om de overheid / toezichthouder tevreden te houden. Dit type bedrijven legt de schuld voor incidenten en ongelukken in eerste instantie bij anderen (overheden, klanten, andere weggebruikers, buitenlandse bedrijven, leveranciers, enzovoort) en ze nemen maatregelen tegen individuele medewerkers die zijn betrappt bij een overtreding. Kosten van overtredingen (boetes) worden gezien als noodzakelijke bedrijfskosten om 'business' te doen.

Binnen deze categorie vallen de bedrijven die niet voldoen aan de regeling omdat zij wet- en regelgeving überhaupt beschouwen als een zinloze kostenpost. Dit type bedrijven zal niet investeren in zorgsystemen of een versterking van de positie van de VA daarbinnen. Op basis van een inschatting van de "pakkans" bepalen zij of zij een VA aanstellen. Wanneer zij een VA aanwijzen, proberen zij de kosten van de VA zo laag mogelijk te houden. De kwaliteit van de VA speelt bij de keuze in principe geen rol en diens taken hebben geen inhoudelijke betekenis voor de bedrijfsvoering.

Op basis van de gegevens over de implementatie van kwaliteitszorgsystemen en de invulling van de taken van de VA's, is het hoogst waarschijnlijk dat dit type bedrijven het meest voorkomen in het wegvervoer die niet werken voor grote, streng regulerende verladers. Uit het onderzoek komt naar voren dat wegvervoerders relatief vaker dan andere bedrijven de voorschriften van de regeling niet naleven en daarnaast minder waarde hechten aan de taken van de VA. Bedrijven in deze sectoren hebben ook de meeste ruimte om er een dergelijke veiligheidscultuur op na te houden, omdat zij door betrekkelijk weinig externe factoren worden gestimuleerd systematisch aandacht te gaan besteden aan de naleving van wet- en regelgeving. Het toezicht op deze sector is zeer beperkt en klanten stellen voornamelijk eisen ten aanzien van de prijs van het vervoer, niet ten aanzien van de veiligheid. Dit laatste geldt meer voor bedrijven die niet gespecialiseerd zijn in het vervoer van gevaarlijke stoffen dan zij die dat wel zijn, onder andere omdat deze bedrijven weinig veiligheidsrisico's zien in hun processen.

De toezichthouder heeft in deze bedrijven weinig andere opties dan strikt handhavend op te treden: bedrijfscontroles, boetes en/of schorsingen zijn noodzakelijk om naleving van de regelgeving in deze categorie af te dwingen. De andere weg voor de overheid is om druk uit te oefenen op ketenpartners, die er op toe moeten zien dat hun aannemers wet- en regelgeving naleven.

6.3.2 Reactieve veiligheidscultuur

De tweede categorie bedrijven gaat ervan uit dat zij veilig opereren wanneer zij voldoen aan de vigerende regelgeving. Zij willen in principe voldoen aan de regelgeving, maar dit lukt niet altijd doordat kennis ontbreekt of verkeerde gewoonten zijn ingesleten. Veiligheid wordt vooral op operationeel en tactisch niveau benaderd en niet op strategisch niveau. Omdat zij werken vanuit de veronderstelling dat het voldoen aan regels veiligheid garandeert, zijn zij verrast als er een ongeluk plaatsvindt.

Deze bedrijven willen hun maatregelen ter verbetering van de veiligheid meestal wel uitbreiden wanneer hen duidelijk wordt dat een meer actieve houding ongelukken en schade kan voorkomen.

In deze bedrijven is behoefte aan inhoudelijke kennis die hen in staat stelt meer actief aandacht te besteden aan veiligheid. Dit type bedrijven is bereid een zorgsysteem in te richten wanneer hen duidelijk is dat het hen in de eerste plaats ondersteund bij de naleving van wet- en regelgeving. Wanneer in deze bedrijven een start is gemaakt met systematische veiligheidszorg, zijn zij te bewegen naar een meer risicogerichte, pro-actieve benadering van veiligheid. Wanneer deze bedrijven kunnen beschikken over een VA met kennis van zaken en de juiste competenties, kan die een centrale rol spelen in dit proces.

Op basis van het onderzoek kan worden voorondersteld dat de meerderheid van bedrijven in het wegtransport en de binnenvaart tot deze groep behoren. Met name de kleine en middengrote bedrijven in deze sector zijn erop gericht te voldoen aan wet- en regelgeving, zodat zij blijven voldoen aan de eisen van belangrijke klanten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Door hun schaal zien zij minder noodzaak en mogelijkheden actief bij te dragen aan verbetering van de veiligheid. In deze bedrijven heeft de VA de rol van toezichthouder op de naleving van wet- en regelgeving.

De overheid/toezichthouder kan zich richten op het ondersteunen van bedrijven om zichzelf beter te helpen, bijvoorbeeld door regelgeving uit te leggen, best-practices te verspreiden en/of bedrijven ondersteunen in de ontwikkeling en implementatie van nalevingsprogramma's. Indien nodig moet de toezichthouder bereid zijn om handhavend op te treden. De VA is een geschikt aanspreekpunt om kennis beschikbaar te stellen aan deze bedrijven onder andere door het ondersteunen en stimuleren van verdere opleiding van VA's.

6.3.3 Berekenende veiligheidscultuur

Bedrijven in de derde categorie kiezen voor een systematische aanpak van veiligheidsmanagement. Veiligheidsrisico's worden in deze bedrijven dan ook beschouwd als bedrijfsrisico. Investerings in de veiligheid worden afgewogen tegen potentiële kosten die er zouden zijn in geval van een incident. Dit type bedrijven beschikt doorgaans over een goed ontwikkeld veiligheidszorgsysteem.

Deze bedrijven begrijpen dat alleen het naleven van regels niet voldoende is om veiligheidsrisico's te adresseren en proberen veiligheidsrisico's zo goed mogelijk te identificeren en te managen. Ze leren van eerdere ervaringen o.a. doordat dit in hun veiligheidsmanagementsysteem is opgenomen. De overheid/toezichthouder kan zich in toenemende mate richten op systeemtoezicht, waarin de werking van het veiligheidsmanagementsysteem (VMS) beoordeeld wordt.

De resultaten van het onderzoek onderbouwen de vooronderstelling dat grote bedrijven in de transportsector en de meeste op-, overslag- en productiebedrijven tot deze categorie behoren. Adviezen van de VA en andere medewerkers van de afdeling kwaliteit- en veiligheidszorg, worden beoordeeld op de kosten van de investering ten opzichte van de kans op of het effect van schade.

In dit type bedrijven zijn de taken van de VA ingebed in kwaliteit- en veiligheidszorg en maken deel uit van de taken van de stafafdeling die het systeem onderhoudt. De kennis van VA's in deze bedrijven is vaak voldoende om de taken zinvol uit te voeren.

De taken van de VA zouden in dit type bedrijven voor een belangrijk deel ook zijn uitgevoerd zonder de regeling, maar zijn met de regeling nog iets explicieter ingevuld. De VA heeft in dit type bedrijven de functie van expert op het gebied van de administratieve, procesmatige en inhoudelijke aspecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De voorschriften uit de regeling formaliseren en expliciteren deze positie. Echter, de rol van de persoon die is aangewezen als VA, gaat in deze bedrijven vaak veel verder dan de regeling voorschrijft. Daarom hebben mensen die in deze bedrijven VA zijn, vaak ook meer inhoudelijke opleidingen achter de rug dan alleen de opleiding VA.

VA's uit deze bedrijven vormen nu al het aanspreekpunt en sparringpartner voor ministerie en toezichthouder.

6.3.4 Proactieve veiligheidscultuur

In de vierde categorie zitten bedrijven die veiligheid als strategische waarde beschouwen en als mogelijkheid zien om op de lange termijn economisch rendabel te blijven. Veiligheid is opgenomen in de bedrijfsprocessen: het economisch en veiligheidsmanagement sluiten naadloos aan. Deze bedrijven zijn sterk gericht op het voorkomen van incidenten en het identificeren en managen van risico's. Ze kennen een hoge mate van zelfregulering en leggen open en eerlijk verantwoording af aan de overheid/toezichthouder. Deze kan zich richten op het monitoren van de veiligheidsperformance zoals dat wordt gerapporteerd door het bedrijf.

Tot deze categorie behoren meestal de zeer grote verladers, op- en overslag bedrijven en transportbedrijven. Vrijwel alle beursgenoteerde bedrijven hebben deze veiligheidscultuur. Voor deze bedrijven is intensief veiligheidsmanagement een manier om hun aantrekkelijkheid voor klanten en aandeelhouders te behouden en te vergroten. Vaak is het veiligheidsmanagementsysteem onderdeel van een risicomanagementsysteem dat alle bedrijfsrisico's managet. Deze bedrijven beschikken over geavanceerde risicomanagementsystemen omdat zij ervan zijn doordrongen dat incidenten zeer negatieve gevolgen kunnen hebben voor de wijze waarop zij door klanten en aandeelhouders worden beoordeeld en daarom heel slecht zijn voor hun bedrijfseconomische positie.

Deze bedrijven hebben vaak een sleutelpositie en een regulerende rol in de vervoersketen. Zij dwingen systematische zorg voor veiligheid af bij hun leveranciers zoals de binnenvaartschepen of de wegtransporteurs die voor hen werken. De overheid kan deze rol stimuleren. Echter, dit moet in internationaal verband omdat een nationale overheid relatief weinig invloed heeft op deze vaak mondiaal opererende bedrijven.

De taken van de VA zijn vaak niet verenigd in één persoon maar verdeeld over verschillende mensen en verschillende afdelingen die rapporteren aan de bedrijfsleiding. In dit type bedrijven is het zeer waarschijnlijk dat de taken van de VA ook zouden worden uitgevoerd wanneer de regeling er niet was.

De expertise over de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen is vaak heel groot op alle aspecten: regelgeving en procesinhoudelijke aspecten van het vervoer. De overheid zou een rol kunnen spelen in het beschikbaar maken van die expertise aan VA's in bedrijven die behoefte hebben aan die kennis.

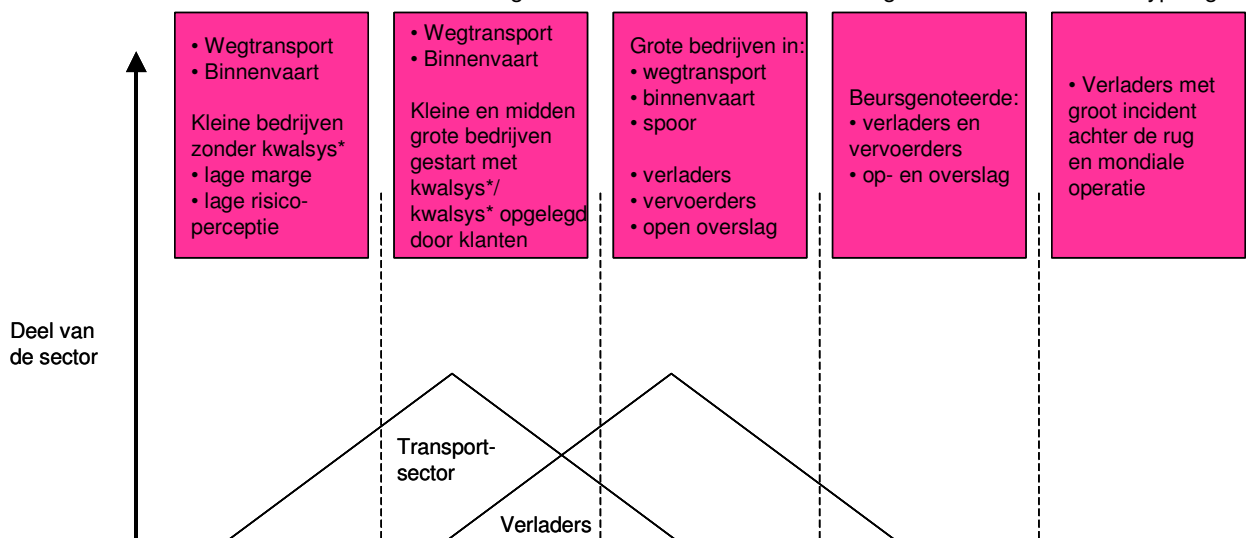
6.3.5 Generieke veiligheidscultuur

Aan het positieve uiterste van het safety-spectrum bevinden zich bedrijven die veiligheid als één van de kernwaarden van hun onderneming beschouwen.

Zij richten zich op duurzaamheid van het bedrijf en winstgevendheid op de lange termijn. Veiligheid en andere maatschappelijk issues zijn opgenomen in hun sturingsfilosofie. Managers worden gestuurd op financiële, sociaal-maatschappelijke en veiligheidsdoelstellingen. Deze bedrijven zijn zich bewust van hun positie in de veiligheidsketen en proberen andere bedrijven in de keten over te halen om op dezelfde wijze met veiligheid om te gaan als zij doen. Dit doen zij onder meer door privaatrechtelijke afspraken te maken, maar ook door te investeren in de veiligheid van de bedrijfsprocessen van hun ketenpartners.

Deze cultuur is aanwezig bij een kleine selectie bedrijven. Op grond van het onderliggende onderzoek is niet vast te stellen welke bedrijven in deze categorie passen. Wanneer dit wel het geval is, zal het eerder gaan om de zeer grote, beursgenoteerde verladers. De grote producenten in de chemische en petrochemische industrie hebben vaak al een lange traditie van systematische veiligheidszorg. Bovendien worden zij niet alleen door hun klanten, hun aandeelhouders en overheden gecontroleerd op hun gedrag ten aanzien van veiligheid, maar worden ook met argusogen gevolgd door NGO's en de pers. De traditie, de kennis en expertise die deze bedrijven hebben enerzijds, en de nauwgezette controle door externe partijen anderzijds, plaatst deze bedrijven in een positie hun zorg voor veiligheid steeds verder te ontwikkelen.

Het onderstaande schema geeft een overzicht van de verdeling van de sector over de typologie:



* kwaliteitssysteem

6.4 Opleiding en examen voor VA

Vast staat dat het huidige examen en de opleiding VA's in de eerste plaats opleidt tot administratief toezichthouders op de naleving van voorschriften uit het ADR, ADN R of het RID. De opleiding en het examen zijn onvoldoende om VA's te equiperen als volwaardig adviseur bij verbetering van het vervoersproces. Kennis over het technische vervoerproces en veiligheidszorgsystematiek ontbreken nu in de opleidingen evenals vaardigheden als adviseur.

De bovenstaande conclusie leidt niet automatisch tot de conclusie dat verzwaring van de exameneisen nodig is. Omdat de opleiding en de exameneisen voor het certificaat Veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen moet aansluiten bij de behoeften en het kennisniveau van een zeer brede groep bedrijven en mensen, zijn zij moeilijk voor een deel van de kandidaten die nauwelijks achtergrond hebben in het onderwerp, maar zonder toegevoegde waarde voor kandidaten die al andere opleidingen hebben gevolgd. Deze sterke variatie in de wijze waarop opleiding en examen worden gewaardeerd komt helder naar voren uit dit onderzoek. Mensen die de opleiding en het examen moeilijk vonden, willen een verlichting van de exameneisen en een uitgebreidere opleiding op de huidige exameneisen. Mensen die de huidige exameneisen onvoldoende vinden, willen een verzwaring van de eisen naar technisch-inhoudelijke kennis van het vervoer gevaarlijke stoffen en een uitbreiding van het huidige curriculum in de opleidingen.

Wanneer de eisen voor het examen en daarmee de opleiding worden verzwaaard, is de kans zeer groot dat bedrijven met een minder ontwikkelde veiligheidscultuur of veiligheidszorgsysteem, eerder besluiten geen VA aan te stellen. Verzwaring van de eisen heeft daarmee een negatief effect op de naleving van de regeling. Het bereik van de regeling zal zich dan nog meer beperken tot bedrijven die al positief staan tegenover systematische zorg voor veiligheid en waarin de VA ook op andere manieren in de gelegenheid wordt gesteld de nodige kennis en vaardigheden te verwerven.

6.5 Resumé

Op basis van de bovenstaande analyse zijn de conclusies zijn ten aanzien van de implementatie, het functioneren en de resultaten van de VA, als volgt:

- De taken van de VA dragen met name bij aan de permanente verbetering van veiligheid in bedrijven die reeds positief staan tegenover systematische zorg voor veiligheid en meestal al beschikken over een veiligheidszorgsysteem.
- Het instellen van een VA in een deel van deze bedrijven heeft ertoe geleid dat binnen het bestaande veiligheidszorgsysteem meer aandacht is gekomen voor de processen rond het laden, lossen en vervoeren van gevaarlijke stoffen.
- De taken van de VA zouden niet zonder meer zijn ingevuld zonder de regeling in bedrijven met een veiligheidszorgsysteem.
- De regeling heeft geen effect in bedrijven die geen waarde hechten aan de systematische zorg voor veiligheid en overheidsregels vooral beschouwen als ongewenste kosten.
- De regeling dwingt in zijn huidige vorm geen kwaliteit af in de wijze waarop de taken van de VA worden ingevuld en deze kwaliteit dus niet kan worden afgedwongen.
- Het huidige examen bereidt VA's onvoldoende voor op een zinvolle invulling van de taken als VA en een daadwerkelijke bijdrage aan de verbetering van de veiligheid.
- Het huidige niveau van toezicht geeft geen impuls aan het naleven van de regeling.

- De VA zelf, of de producten van de VA, worden momenteel niet gebruikt als input voor beleid of toezicht door overheden.
- De overheid kan geen zinvolle invulling van de VA afdwingen door verzwaring van de eisen aan de taken van de VA en het examen. Verzwaring van de eisen zal er eerder toe leiden dat meer bedrijven de regeling niet naleven. Het gaat hierbij met name om bedrijven waar nog geen systematische aandacht is voor veiligheid en waarvoor de regeling het meest is bedoeld: bedrijven die wet- en regelgeving wel willen naleven maar de kennis missen dat adequaat te doen.
- De overheid kan de taken van de VA vanuit stimulerende maatregelen ondersteunen met name in bedrijven die aandacht willen besteden aan systematische zorg voor veiligheid maar daar nu de middelen (kennis en geld) voor missen.
- De overheid heeft meer inzicht nodig in welke bedrijven zouden moeten beschikken over een VA en moeten beschikken over contactgegevens van VA's om hen effectiever in te kunnen zetten bij de ontwikkeling, implementatie en uitvoering van beleid.

7 Aanbevelingen

Op basis van de bovenstaande resultaten en conclusies komt KplusV tot de volgende aanbevelingen voor versterking van het beleid ter ondersteuning van de VA en diens rol in de permanente verbetering van de veiligheid. Uit het onderzoek is een verschil gebleken in de mate waarin de verschillende bedrijven veiligheid in hun bedrijfsvoering hebben opgenomen. De aanbevelingen zijn voor zover mogelijk gegroepeerd naar deze verschillen

Algemeen:

- Voer geen nieuwe voorschriften in voor verzwaring van taken en kwalificaties van de VA;
- Vergroot het inzicht in het veld door:
 - vast te stellen hoeveel bedrijven in Nederland zouden moeten voldoen aan de regeling;
 - een centraal bestand op te bouwen van in Nederland actief zijnde Veiligheidsadviseurs.
- Versterk de rol van de Vereniging van Veiligheidsadviseurs als platform voor professionalisering en ondersteuning van VA's;

Gericht op pathologisch reagerende bedrijven:

- Versterk het toezicht op naleving van de regeling:
 - direct, door een strikte handhavingstrategie te formuleren tegen overtredingen van de regeling;
 - indirect, door ketenpartners te stimuleren hun aannemers te controleren en te selecteren op naleving.

Gericht op reactieve bedrijven en bedrijven met een berekenende veiligheidscultuur:

- Ondersteun de positie van VA's in bedrijven die in beginsel positief staan tegenover systematische zorg voor veiligheid, door versterking van de kennisinfrastructuur en stimulering van het verwerven van kennis en ervaring;
- Organiseer de ondersteuning van VA's op een manier die aansluit bij het ontwikkelingsniveau van het bedrijf waarbinnen deze functioneert;

In de volgende paragrafen worden deze aanbevelingen verder toegelicht.

7.1 Algemeen

Voer geen nieuwe voorschriften in voor de taken of de kwalificaties van de VA

Dit zal eerder leiden tot afname van de naleving van de regeling dan een versterking van de positie van de VA in bedrijven.

In het onderzoek is stellig vastgesteld dat de functie van VA vooral zinvol wordt ingevuld door bedrijven die al een positieve houding hebben ten aanzien van systematische verbetering van de veiligheid. Binnen deze bedrijven worden toezichts- en adviestaken van de VA nu reeds zo zinvol ingevuld als hun middelen en deskundigheid het toestaat. Verzwaring van de regels draagt voor dit type bedrijven niet bij aan de effectiviteit van de VA maar wekt eerder irritatie.

Binnen de categorie bedrijven die in beginsel positief staan tegenover systematische veiligheidszorg en de taken van de VA maar de kennis missen dit te implementeren in hun bedrijfsprocessen, kan verzwaring van de regels averechts effect hebben. Wanneer aangescherpte voorschriften nog meer geld en tijd kosten, bestaat een aanzienlijke kans dat zij er uiteindelijk voor kiezen de regeling niet na te leven. Deze bedrijven zullen worden ontmoedigd als er nieuwe regels worden opgelegd.

Bedrijven die systematische borging van veiligheid niet beschouwen als hun verantwoordelijkheid, zijn niet geneigd de VA serieus in te vullen. Dit kan ook niet worden afgedwongen door strengere regelgeving voor invulling van de functie van VA.

Vergroot het inzicht in het veld

Uit het onderzoek is gebleken dat er geen centraal overzicht is van bedrijven die moeten voldoen aan de regeling. Omdat dit centrale overzicht niet bestaat is het niet mogelijk in te schatten wat het nalevingsniveau van de regeling is. Ook is het niet mogelijk vast te stellen wat de aard en de omvang is van de organisaties die aan de regeling moeten voldoen. Beide lacunes in inzicht maken het moeilijk gericht activiteiten te ontwikkelen zowel in het toezicht op als in ondersteuning van de naleving van de regeling en de kwaliteit van de VA. Via de informatie die bij Inspectie VenW en de Arbeidsinspectie bekend is over de aard van de activiteiten van bedrijven, is het mogelijk meer overzicht te krijgen van bedrijven die actief zijn in het vervoer van gevaarlijke stoffen en zouden moeten voldoen aan de regeling.

Ook bestaat er geen centraal bestand van in Nederland gecertificeerde VA's. Het is daarom niet mogelijk de VA als aanspreekpunt te gebruiken in deze organisaties en gericht te informeren over zaken die voor hun taken van belang zijn. Ook is het niet mogelijk VA's gericht te ondersteunen. Het is mogelijk op basis van informatie over verleende certificaten door het CBR, overzicht te krijgen van wie in Nederland gecertificeerd VA.

Om de positie van de VA's binnen de bedrijven te onderstrepen en om een actueel landelijk overzicht te hebben van VA's kan gedacht worden aan een register, vergelijkbaar met het BIG-register voor medische beroepen. Een registratie in het register is geeft aan dat de betreffende VA bevoegd is op grond van de afgelegde examens, al dan niet voor bepaalde, en bekwaam doordat de VA deelneemt aan activiteiten om de kennis op peil te houden.

Versterk de rol van de VVA

De VVA kan als platform voor de professionalisering een belangrijker rol spelen dan nu het geval is bij de verbetering van het functioneren van de VA, eventueel samen met het Ministerie van V&W, IVW en eventuele andere brancheorganisaties. Dit kan onder andere door het bieden van voorlichting, het organiseren van bijscholing, het aanbieden van sjabloondocumenten voor onder andere jaarverslagen en incidentrapportages, het met elkaar analyseren van incidenten op lering en het adviseren van VA's bij de uitvoering van hun taken. Het is daarbij wel van belang dat de vereniging over een professioneel apparaat beschikt dat deze activiteiten kan initiëren en kan ondersteunen. Ook is het nodig dat de VVA bekend is bij een aanmerkelijk deel van de VA's. Verbetering van deze bekendheid is relatief eenvoudig wanneer er een goed overzicht zou bestaan van de VA's in Nederland.

7.2 Gericht op pathologisch reagerende bedrijven

Versterk het toezicht op de naleving van de regeling

Bedrijven die de regeling niet naleven zouden een reële kans moeten lopen hierop sancties te verwachten. Dit kan via direct toezicht van Inspectie VenW of via een andere inspectiedienst zoals de KLPD, milieutoezichthouders (gemeente, provincie), de Arbeidsinspectie en de Inspectie voor de Gezondheidszorg. Daarvoor is het overigens wel van belang dat er een heldere toezichtstrategie is geformuleerd, zodat ook voor de sector duidelijk is wat hen te wachten staat wanneer zij de regeling niet naleven.

Versterking van het toezicht kan ook indirect via ketenpartners zoals klanten. Het onderzoek heeft uitgewezen dat eisen en mogelijke sancties van klanten een belangrijke rol kunnen spelen bij het naleven van de regeling.

Versterk tevens de subjectieve pakkans. Bij de bedrijven is de naleving zwak door ondermeer de (juiste) inschatting dat de kans om ontdekt te worden gering is. De subjectieve pakkans is te beïnvloeden door scherper toezicht op naleving van de regeling aan te kondigen bij de doelgroepen, steekproefsgewijs te controleren en geconstateerde overtredingen terug te melden (aantallen en bestraffing).

7.3 Gericht op reactieve bedrijven en bedrijven met een berekenende veiligheidscultuur

Ondersteun de positie van VA's

Met name in bedrijven die nu nog reactief omgaan met veiligheid, kan de VA een rol spelen in de overgang naar een meer actieve houding. Een VA met voldoende kwaliteiten kan het bedrijf helpen een veiligheidsmanagementsysteem op te zetten en te werken aan systematische verbetering van de bedrijfsprocessen.

De overheid kan VA's in dit type bedrijven op verschillende manieren ondersteunen en stimuleren, met name in het ter beschikking stellen van kennis en expertise. De overheid kan kennisverwerving van VA's financieel ondersteunen bijvoorbeeld door het verlenen van subsidies voor opleidingen die aantoonbaar in het belang van de veiligheid zijn. De overheid kan kennisverwerving ook ondersteunen door versterking van de kennisinfrastructuur voor VA's. Dit kan onder meer door subsidiëring van kennisprojecten uitgevoerd door kennisinstututen, door het ter beschikking stellen van kennis dat aanwezig is bij de overheid bijvoorbeeld via de website van Inspectie VenW en branche-organisaties te ondersteunen bij het verwerven en verspreiden van kennis.

Een belangrijke manier om argumenten voor het belang van systematische veiligheidszorg én kennis aan te reiken aan VA's, is het uitwisselen van informatie over incidenten en maatregelen naar aanleiding van incidenten. VA's betrokken in dit onderzoek geven aan dat uitwisseling van deze concrete, praktische informatie voor veel VA's zinvol is. Verschillende brancheorganisaties hebben ervaring opgedaan met deze aanpak.

De Vereniging Veiligheidsadviseurs kan hierin een centrale rol spelen, mits deze in staat is een aanmerkelijk deel van de VA's te bereiken. De vereniging vormt een logisch platform kennis relevant voor VA's, te verspreiden bijvoorbeeld via hun website of andere media.

Laat ondersteuning aansluiten bij het niveau van VA en bedrijf

Uit het onderzoek is ook naar voren gekomen dat de ondersteuningsbehoefte sterk varieert en afhankelijk is van de achtergrond van de VA en de aard van het bedrijf waarbinnen de VA werkt. Terwijl de VA in bedrijven die nog geen aandacht hebben voor systematische veiligheidszorg, vooral argumenten nodig heeft om het belang van systematische veiligheidszorg aan te kunnen tonen bij de bedrijfsleiding, zijn andere VA's op zoek naar nieuwe technische kennis om processen verder te verbeteren. Het is belangrijk dat ondersteuning wordt aangeboden die past bij deze verschillende behoeften om effectief te zijn.

Hetzelfde geldt voor een handleiding of een richtlijn voor invulling van standaardproducten van de VA, zoals een jaarverslag of een incidentrapportage. Deze richtlijnen bieden houvast voor VA's die werken binnen een bedrijf waar systematische veiligheidszorg nog geen vaste voet aan de grond heeft. Ook deze richtlijnen moeten aansluiten bij de behoefte van de VA's in verschillende bedrijven. Omdat bedrijven verschillende informatiebehoeften hebben, is het ook niet zinvol om voorschriften op te stellen voor deze producten. Ook hier kan de VVA een bijdrage leveren.

Naast directe ondersteuning van VA's, kan flankerend de implementatie van systematische veiligheidszorg worden gestimuleerd door bedrijven direct via toezicht en indirect via brancheorganisaties, te wijzen op het belang en middelen aan te reiken systematische veiligheidszorg in te voeren. Het opgebouwde netwerk van de VVA kan ook hierbij assisteren.

Bijlage 1: prestatie-indicatoren

Bij aanvang van het onderzoek zijn de volgende prestatie-indicatoren geformuleerd:

Prestatie-indicator	Resultaat
Verbetering van de veiligheid:	
<ul style="list-style-type: none"> Aantal door IVW of de Arbeidsinspectie geregistreerde incidenten. 	<p>Sinds 1 juli 2005: binnenvaart: 15 spoor: 5 weg: onbekend</p>
<ul style="list-style-type: none"> De mate waarin adviezen en jaarrapportages van de veiligheidsadviseur, hebben geleid tot actie binnen de onderneming en/of betrokken overheid; 	
<ul style="list-style-type: none"> Aantal adviezen van de adviseurs dat daadwerkelijk wordt opgevolgd; 	74% heeft adviezen uitgebracht. 90% zegt dat adviezen meestal worden opgevolgd.
<ul style="list-style-type: none"> Het aantal incidentrapportages van veiligheidsadviseurs waaraan vervolg is gegeven; Het aantal ongevallenrapporten van veiligheidsadviseurs waaraan gevolg is gegeven; 	27% heeft incident- en ongevallenrapportages opgesteld, in 88% van deze gevallen heeft dit geleid tot veranderingen
<ul style="list-style-type: none"> De bruikbaarheid van de jaarrapportages voor de betrokken organisatie Het aantal jaarrapportages waaraan gevolg is gegeven door het betrokken bedrijf 	73% van de interne VA's maakt een jaarverslag, 61% vindt het jaarverslag zinvol
<ul style="list-style-type: none"> De mate waarin ketenpartners gebruik maken van elkaars jaarrapportages De bruikbaarheid van de jaarrapportages voor ketenpartners 	Wordt niet gedaan door de meesten. Grote verladers en vervoerders controleren op de naleving van de richtlijn bij hun leveranciers en onderaannemers. Daarom vragen zij een jaarverslag op. Inhoudelijk wordt er weinig mee gedaan.
<ul style="list-style-type: none"> Percentage procesverbalen van aantal aangehouden transportmiddelen 	Onbekend voor het vervoer gevaarlijke stoffen. Topje van de eisberg volgens toezichthouders.
<ul style="list-style-type: none"> Verskil percentage procesverbalen van aantal aangehouden transportbedrijven met en zonder veiligheidsadviseur 	Onbekend

Prestatie-indicator	Resultaat
Kwaliteitsverhoging	
<ul style="list-style-type: none"> • Percentage veiligheidsadviseurs lid van de VVA • Mate onderlinge uitwisseling van leerpunten tussen veiligheidsadviseurs; • Aantal en type andere, gerelateerde opleidingen die veiligheidsadviseurs hebben gevolgd naast verplichte opleiding • Aantal fte beschikbaar voor uitoefening van de functie • Relatie van de veiligheidsadviseur met het bedrijf (intern / extern) 	<p>Onbekend</p> <p>Structureel via de VVA, binnen branche-organisaties. Hoe vaak dit voorkomt is onbekend.</p> <p>ADR (73%), RID (13%), ADNDR (19%), Veiligheidskunde (14%), specialist gevaarlijke stoffen (13%)</p> <p>Tussen de 0 en 1 fte</p> <p>Onbekend</p>
Kennisverbreding	
<ul style="list-style-type: none"> • Mate benutting jaarrapportages van de veiligheidsadviseurs door lokale overheid; • Mate benutting jaarrapportages of ongevallenrapportages door ministerie voor beleidsontwikkeling. 	<p>niet</p> <p>niet</p>

Er is geen basisbestand van bedrijven die vallen onder de regeling Veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen. Ook zijn er geen toezichtsgegevens beschikbaar over het aantal geconstateerde overtredingen op de regeling. Het is daarom niet mogelijk inzicht te krijgen in het nalevingsniveau van de regeling. Daarnaast is het lastig de cijfers uit dit onderzoek te extrapoleren naar alle relevante bedrijven in Nederland.

Bijlage 2: geïnterviewde personen

De heer M. den Adel	Brenntag
De heer D. van den Berge	B&W Veiligheidsadviseurs
De heer E. Blook	Koninklijk Nederlands Vervoer
De heer Brill	CTGG
De heer M. Dankloff	Arkema
De heer Van Dijk	Waalhaven Group
De heer R. van Dijk	CBRB
De heer Donselaar	Fagron Services
De heer W. van Dongen	Vereniging Veiligheidsadviseurs
De heer A. van Dorp	Kluthe Benelux BV
Mevrouw Driessen	Vidajo
Mevrouw Ten Elshof	VOF Noordendorp Transport
De heer F. Engel	ODFJELL
De heer P. van der Gaag	P.J. van der Gaag Transport
De heer R. Keijzer	ERS Railways
De heer Kind	Transafe
De heer A. Kerkvliet	Railion
De heer R. Kooman	Gemeente Dordrecht
De heer M. Korteweg Maris	SZW
De heer Lancaster	ECOLOSS
Mevrouw I. Langen	Loetoning
De heer A. Langstraat	Kantoor Binnenvaart
De heer J.J. Maks	Inspectie VenW
De heer A. Oosten	KLDP
De heer R. Overveld	Vopak
De heer A. Pels	EVO
De heer Van Putten	River Sailing Safe
Mevrouw A. van de Rest	SHELL
De heer M. Reijkerkerk	TLN
De heer Van Rijn	VTL
De heer A. de Roos	IPO
De heer J.J.H. Sint Nicolaas	Inspectie VenW
De heer J. Verhoeven	Gemeente Eindhoven
De heer R. van Vliet	VNG
De heer M. Werner	Wilchem
De heer Wijdeveld	Deltalinqs
Mevrouw H. de Wijs	DGTL
De heer J. Witbraad	GULF
De heer N. Woudenberg	

Bijlage 3: vragenlijst en scores

Totaal aantal respondenten die de vragenlijst helemaal heeft ingevuld en valt onder één van de volgende categorieën: 320

Veiligheidsadviseurs: 300

- Actieve veiligheidsadviseurs: 261
- Respondenten gekwalificeerd als VA maar niet actief als zodanig: 39
- Interne veiligheidsadviseurs: 212
- Externe veiligheidsadviseurs: 49

Bedrijfsleiders: 20

Veiligheidsadviseur of bedrijfsleiding

VR 10

Bent u gekwalificeerd als Veiligheidsadviseur Vervoer Gevaarlijke Stoffen?

1. ja **300 94% = veiligheidsadviseurs**
2. nee **20 6% = bedrijfsleider**

VR 15

Bent u actief als Veiligheidsadviseur Vervoer Gevaarlijke Stoffen?

1. ja → vragenlijst veiligheidsadviseur = VR 30 **261 82%**
2. nee → VR 390 **39 13%**

VR 20.

Voert u de bedrijfsleiding over een bedrijf dat moet voldoen aan de Regeling Veiligheidsadviseur gevaarlijke stoffen?

1. ja → vragenlijst bedrijfsleiding = VR 510 **20 6%**
2. nee → EINDE VRAGENLIJST

VRAGENLIJST VEILIGHEIDSADVISEUR

VR 30.

In welk jaar heeft u voor het eerst uw certificaat gehaald?

gemiddeld 2001, veruit de meesten tussen '99 - 2001

VR 40.

Bent u in dienst van het bedrijf waarvoor u als veiligheidsadviseur opereert?

1. ja → **212 66% (dit zijn de interne veiligheidsadviseurs)**
2. nee → **220 49 15% (dit zijn de externe veiligheidsadviseurs)**

Vragenlijst intern veiligheidsadviseur n = 212

VR 50.

In hoeverre voert u controles uit op de naleving van voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen? Ziet u er op toe dat::

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. documentatie in orde is rond het vervoer van gevaarlijke stoffen 167 79%
2. aan technische vereisten wordt voldaan bij het laden, lossen en/of het vervoer van gevaarlijke stoffen 139 65%
3. aan alle procesvereisten wordt voldaan bij het laden, lossen en/of vervoer 133 63%
4. geen van deze taken → VR 80 30 14%

VR 60. n = 182

Hoe voert u de controles uit:?

1. Incidenteel 72 40%
2. Regelmatig 91 50%
3. Continu 19 10%

VR 70. Maakt u gebruik van een checklist bij uw controles op naleving van de voorschriften?

1. ja 97 53%
2. nee 85 47%

VR 80. Heeft u voor het afgelopen kalenderjaar een jaarverslag op gesteld? n=212

1. ja 155 73%
2. nee → VR 100 57 27%

VR 90. Heeft het jaarverslag meerwaarde voor uw organisatie n=155

1. ja 95 61%
2. nee 60 39%

VR 100.

Heeft u het afgelopen kalenderjaar één of meerder incident/ongevallenrapportage opgesteld

1. ja 58 27%
2. nee → VR 140 154 73%

VR 110

aantal incidentrapportages n= 58

70% 3 of minder

VR120

Aan wie rapporteert u formeel? Is dat:

1. direct aan de bedrijfsleiding 43 74%
2. aan mijn direct leidinggevenden 10 17%
3. aan de afdeling verantwoordelijk voor kwaliteitsmanagement 3 5%
4. anders

VR 130

Zijn er op basis van uw incidentrapportages, veranderingen aangebracht in de werkprocessen in uw organisatie?

1. ja 51 88%
2. nee 7 12%

VR 140

Heeft u in het jaar 2005 adviezen uitgebracht voor verbetering van de veiligheid?

1. ja 157 74%
2. nee → VR 180 55 26%

VR150

Hoe vaak heeft u adviezen uitgebracht in het afgelopen kalenderjaar? n =157

...maal 1 - 10 keer

VR 160

Worden uw adviezen opgevolgd? n = 155

1. ja, altijd 48 31%
2. ja, meestal 92 59%
3. ja, soms 15 10%
4. nee, nooit → VR 180
5. ik weet niet wat er met mijn adviezen gebeurt → VR 180 2 1%

VR 170

Bent u betrokken bij de implementatie van de adviezen?

1. ja 145 93%
2. nee

VR 180

Bent u actief betrokken bij één of meer van de volgende activiteiten:

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. opstellen van passende noodprocedures bij eventuele incidenten 132 62%
2. invoeren van passende maatregelen om herhaling van incidenten te voorkomen 141 66%
3. de controle van onderaannemers op het voldoen aan wettelijke voorschriften 81 38%
4. het opstellen van uitvoeringsprocedures en instructies voor het vervoer, laden en lossen van gevaarlijke stoffen 152 72%
5. het stimuleren van bewustzijn van medewerkers over de gevaren verbonden aan het vervoer, het laden en het lossen van gevaarlijke stoffen 171 81%
6. het invoeren van procedures voor controle op de aanwezigheid van voorgeschreven veiligheidsdocumenten en -uitrustingen die aan boord zouden moeten zijn van de voertuigen 133 63%
7. het invoeren van procedures voor controle op de voorschriften tijdens laden, lossen en vervoeren van gevaarlijke stoffen 142 67%
8. geen van deze activiteiten 13 6%

VR 190

Hoeveel tijd staat u ter beschikking om uw taken als VA uit te voeren?

1. geen extra tijd 58 27%
2. tussen 0 en 0,1 fte (4 uur per week) 63 30%
3. tussen 0,1 en 0,2 fte (8 uur) 26 12%
4. tussen 0,2 en 0,5 fte (20 uur) 11 5,2
5. meer dan 0,5 fte 25 12%
6. weet niet / geen antwoord

VR 200

Hoeveel tijd besteed u aan uw taken als VA?

1. tenminste 8 uur per week 45 21%
2. tenminste 8 uur per twee weken 44 21%
3. tenminste 8 uur per maand 55 26%
4. tenminste 8 uur per drie maanden 28 13%
5. minder dan 8 uur per drie maanden 40 19%

VR 210

Bent u naast VA, werkzaam als:

1. bedrijfsleider 16 7%
2. medewerker bij een uitvoerende/ lijnafdeling 24 11%
3. manager van een uitvoerende/ lijnafdeling 26 12%
4. medewerker bij een stafafdeling 51 24%
5. manager van een stafafdeling 30 14%
6. anders 58 27%
7. geen andere werkzaamheden 7 3%

Kunt u reageren op de volgende stellingen.

VR 211

In mijn rol als veiligheidsadviseur draag ik daadwerkelijk bij aan de veiligheid van het laden, lossen en het vervoer van gevaarlijke stoffen in ons bedrijven

1. helemaal mee oneens 6 3%
2. mee oneens 6 3%
3. eens noch oneens 39 18%
4. mee eens 80 38%
5. helemaal mee eens 79 37%

VR 212

Ook als de Richtlijn VA gevaarlijke stoffen er niet was geweest, had ik de zelfde taken gehad als ik nu heb.

1. helemaal mee oneens 9 4%
2. mee oneens 58 27%
3. eens noch oneens 32 15%
4. mee eens 65 31%
5. helemaal mee eens 45 21%

VR 213

Door de opleiding voor VA gevaarlijke stoffen weet ik beter dan voorheen hoe wij als bedrijf kunnen voldoen aan de voorschriften van het ADR/ RID/ ADN R

1. helemaal mee oneens 15 7%
2. mee oneens 25 12%
3. eens noch oneens 11 5%
4. mee eens 69 32%
5. helemaal mee eens 91 43%

VR 214

De taken van de veiligheidsadviseur hebben in ons bedrijf positief effect gehad op:
[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. naleving van wet- en regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen 157 74%
2. veiligheidsbewustzijn bedrijfsleiding 102 48%
3. veiligheidsbewustzijn werkvloer 127 60%
4. verbetering van veiligheidsprocedures rond laden, lossen en/of gevaarlijke stoffen 117 55%
5. efficiency van de bedrijfsprocessen rond laden, lossen en/of vervoer gevaarlijke stoffen 53 25%
6. geen positief effect 27 13%

NAAR VR 390

vragenlijst externe veiligheidsadviseur

n = 49

VR 220

In hoeverre voert u controles uit op de naleving van voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen? Bij de meerderheid van de bedrijven waar u voor werkt, ziet u er op toe dat::
[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. documentatie in orde is rond het vervoer van gevaarlijke stoffen 43 88%
2. aan technische vereisten wordt voldaan bij het laden, lossen en/of het vervoer van gevaarlijke stoffen 37 75%
3. aan alle procesvereisten wordt voldaan bij het laden, lossen en/of vervoer 36 73%
4. geen van deze → VR 250 3 6%

VR 230

Hoe voert u de controles uit: bij de meerderheid van de bedrijven waar u voor werkt? n = 46

1. Incidenteel 21 46%
2. Regelmatig 25 54%
3. Continu

VR 240

Maakt u gebruik van een checklist bij uw controles op naleving van de voorschriften?

1. ja 35 76%
2. nee 11 24%

VR 250

Heeft u voor de meeste van uw klanten, het afgelopen kalenderjaar een jaarverslag op gesteld?

1. ja 43 88%
2. nee → VR 270 6 12%

VR 260

Heeft het jaarverslag meerwaarde voor hun organisatie

1. ja 29 67%
2. nee 14 33%

VR 270

Heeft u het afgelopen kalenderjaar één of meerder incident/ongevallenrapportage opgesteld

1. ja 13 26%
2. nee → VR 290 36 73%

VR 280

Aantal incidentrapportages

- 1 à 2 voor 77%
- niet meer dan 4

VR 290

Aan wie rapporteert u formeel bij de meeste van uw klanten? Is dat:

1. direct aan de bedrijfsleiding 38 78%
2. aan mijn direct leidinggevende 3
3. aan de afdeling verantwoordelijk voor kwaliteitsmanagement 5
4. anders 3

VR 300

Zijn er op basis van uw incidentrapportages, veranderingen aangebracht in de werkprocessen bij uw klanten?

1. ja, meestal wel 14 29%
2. ja, soms 19 39%
3. nee, nooit 6 12%
4. geen zicht op 10 20%

VR 310

Heeft u in het jaar 2005 adviezen uitgebracht voor verbetering van de veiligheid?

1. ja 37 75%
2. nee → VR 350 12 24%

VR 320

Hoe vaak heeft u adviezen uitgebracht in het afgelopen kalenderjaar?
...maal zeer sterk gespreid

VR 330

Worden uw adviezen opgevolgd door uw klanten?

1. ja, altijd 13 35%
2. ja, meestal 16 43%
3. ja, soms 6 16%
4. nee, nooit → VR 350
5. ik weet niet wat er met mijn adviezen gebeurd → VR 350 2 5%

VR 340

Bent u meestal betrokken bij de implementatie van de adviezen?

1. ja, meestal wel 17 49%
2. ja, soms 12 34%
3. nee 6 17%

VR 350

Bent u meestal actief betrokken bij één of meer van de volgende activiteiten:

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. opstellen van passende noodprocedures bij eventuele incidenten 20 41%
2. invoeren van passende maatregelen om herhaling van incidenten te voorkomen 23 47%
3. de controle van onderaannemers op het voldoen aan wettelijke voorschriften 13 26%
4. het opstellen van uitvoeringsprocedures en instructies voor het vervoer, laden en lossen van gevaarlijke stoffen 24 49%
5. het stimuleren van bewustzijn van medewerkers over de gevaren verbonden aan het vervoer, het laden en het lossen van gevaarlijke stoffen 34 69%
6. het invoeren van procedures voor controle op de aanwezigheid van voorgeschreven veiligheidsdocumenten en -uitrustingen die aan boord zouden moeten zijn van de voertuigen 31 63%
7. het invoeren van procedures voor controle op de voorschriften tijdens laden, lossen en vervoeren van gevaarlijke stoffen 38 77%
8. geen van deze activiteiten 7 14%

VR 360

Hoeveel tijd besteed u per klant gemiddeld aan de taken als VA?

1. 4 tot 8 uur per klant per jaar 8 16%
2. 8 - 16 uur per klant per jaar 16 33%
3. 16 - 40 uur per klant per jaar 9 18%
4. 40 - 100 uur per klant per jaar 2 4%
5. meer dan 100 uur per klant per jaar 1 2%
6. zeer wisselend 13 26%

VR 370

Wat zijn de gemiddelde kosten die u uw klant in rekening brengt voor uw diensten als VA?

1. minder dan 100 Euro per jaar 3 6%
2. 100 tot 500 euro per jaar 20 41%
3. 500 tot 1500 euro per jaar 10 20%
4. 1500 tot 3000 per jaar 7 14%
5. meer dan 3000 per jaar
6. wil ik niet zeggen 9 18%

VR 380

Voor hoeveel klanten verzorgt u het jaarverslag? Is dat:

1. Minder dan 10 27 55%
2. 10 - 50 20 41%
3. 50 - 100 1 2%
4. meer dan 100 1 2%

Kunt u reageren op de volgende stellingen.

VR 381

In mijn rol als veiligheidsadviseur draag ik daadwerkelijk bij aan de veiligheid van het laden, lossen en het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bedrijven van mijn klanten

1. helemaal mee oneens 2 4%
2. mee oneens 3 6%

3. eens noch oneens 10 20%
4. mee eens 16 33%
5. helemaal mee eens 17 35%

VR 382

Ook als de Richtlijn VA gevaarlijke stoffen er niet was geweest, hadden de meeste bedrijven waar ik voor werk, de taken ook uitgevoerd of laten uitvoeren

1. helemaal mee oneens 7 14%
2. mee oneens 20 41%
3. eens noch oneens 6 12%
4. mee eens 6 12%
5. helemaal mee eens 9 18%

VR 383

Door het inschakelen van de VA weten de meeste bedrijven waar ik voor werk beter hoe zij kunnen voldoen aan de voorschriften van het ADR/ IDR/ ADNR

1. helemaal mee oneens 2 4%
2. mee oneens 3 6%
3. eens noch oneens 6 12%
4. mee eens 19 39%
5. helemaal mee eens 19 39%

VR 384

De taken van de veiligheidsadviseur hebben voor de meeste van mijn klanten, positief effect gehad op:

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. naleving van wet- en regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen 38 77%
2. veiligheidsbewustzijn bedrijfsleiding 25 51%
3. veiligheidsbewustzijn werkvloer 29 59%
4. verbetering van veiligheidsprocedures rond laden, lossen en/of gevaarlijke stoffen 27 55%
5. efficiency van de bedrijfsprocessen rond laden, lossen en/of vervoer gevaarlijke stoffen 12 24%
6. geen positief effect 8 16%

Opleiding van de veiligheidsadviseur n =300 (alle veiligheidsadviseurs)

VR 390

In welk land heeft u de laatste keer uw kwalificatie als Veiligheidsadviseur behaald? Was dat in:

1. Nederland 241 80%
2. Duitsland 48 16%
3. België 10 3%
4. ander land 1

VR 400

Voor welke modaliteit bent u gekwalificeerd als VA?

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. weg 286 95%
2. water 76 25%
3. spoor 56 17%

VR 410

Beschikt u tevens één of meerdere van de volgende certificaten?

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. ADR 220 73%
2. RID 44 13%
3. ADNR 64 19%
4. opleiding Veiligheidskunde 47 14%
5. specialist gevaarlijke stoffen 42 13%

VR 420

Heeft u een specifieke opleiding gevolgd voor veiligheidsadviseur gevaarlijke stoffen?

1. ja 277 92%
2. nee → VR 440 23 8%

VR 430

Indien ja, heeft de opleiding voor veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen u voldoende voorbereid op uw taken als VA? n = 277

1. ja, voldoende 191 69%
2. nee, onvoldoende 86 27%

VR 440

Indien nee, wat miste u in de opleiding? Is dat:

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. meer praktische kennis over het omgaan met gevaarlijke stoffen 46 15%
2. meer inhoudelijke kennis over de eigenschappen van de stoffen 22 7%
3. meer technische kennis over het feitelijk laden, lossen of vervoer van gevaarlijke stoffen 34 11%
4. meer achtergrondinformatie over de wet- en regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen 27 9%
5. anders, nl <OPEN >

VR 450

Hoe zinvol vond u de opleiding voor Veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen?

1. niet zinvol 23 8%
2. enigszins zinvol 99 36%
3. zeer zinvol 155 56%

VR 460

Hoe moeilijk vond u het behalen van het certificaat Veiligheidsadviseur n = 277

1. heel makkelijk 18 6%
2. makkelijk 33 11%
3. makkelijk noch moeilijk 111 37%
4. moeilijk 128 43%
5. heel moeilijk 10 3%

VR 461

Bent u lid van de Vereniging voor Veiligheidsadviseurs (VVA)?

1. ja 211 70%
2. nee 89

VR 462

Wist u dat er een Vereniging voor Veiligheidsadviseurs bestaat?

1. ja 277 92%
2. nee 8%

ALS VR 40 = 1 NAAR VR 790

ALS VR 40 = 2 NAAR VR 890

VRAGENLIJST BEDRIJFSLEIDER n = 20

OPMERKING: KLEIN AANTAL MAAKT REPRESENATIVITEIT TWIJFELACHTIG

VR 510

Heeft uw bedrijf een gecertificeerd veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen in dienst?

1. ja → VR 530 13 65%
2. nee 7

VR 520

Maakt u gebruik van de diensten van een externe veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen?

1. ja 4 20%
2. nee → VR 790 3 15%

85% van de bedrijfsleiders maakt gebruik van een VA.

n = 17

Taken veiligheidsadviseur

VR 530

In hoeverre voert de veiligheidsadviseur controles uit op de naleving van voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen? Ziet hij/zij er op toe dat::

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. documentatie in orde is rond het vervoer van gevaarlijke stoffen 12 71%
2. aan technische vereisten wordt voldaan bij het laden, lossen en/of het vervoer van gevaarlijke stoffen 7 35%
3. aan alle procesvereisten wordt voldaan bij het laden, lossen en/of vervoer 7 35%
4. geen van deze controles → VR 560 3 18%

VR 540

Hoe voert de veiligheidsadviseur de controles uit:?

1. Incidenteel 9 64%
2. Regelmatig 4 20%
3. Continu 1 7%

VR 550

Maakt de veiligheidsadviseur van een standaard checklist bij uw controles op naleving van de voorschriften?

1. ja 8 71%
2. nee 5 30%

VR 560

Heeft uw veiligheidsadviseur het afgelopen kalenderjaar een jaarverslag opgesteld?

1. ja 12 71%
2. nee → VR 580 5 30%

VR 570

Heeft dit jaarverslag meerwaarde voor uw organisatie n = 12

1. ja 3 25%
2. nee 9 75%

VR 580

Heeft uw veiligheidsadviseur het afgelopen kalenderjaar één of meer incident/ongevallenrapportage opgesteld

1. ja 1 6%
2. nee → VR 620 16 80%

VR 590

aantal incidentrapportages

3

VR 600

Aan wie rapporteert de veiligheidsadviseur? Is dat:

1. direct aan de bedrijfsleiding 1
2. aan zijn/haar direct leidinggevende
3. aan de afdeling verantwoordelijk voor kwaliteitsmanagement
4. anders

VR 610

Zijn er op basis van zijn/haar incidentrapportages, veranderingen aangebracht in de werkprocessen in uw organisatie?

1. ja 1
2. nee

VR 620

Heeft uw veiligheidsadviseur in het jaar 2005 adviezen uitgebracht voor verbetering van de veiligheid?

1. ja 5 30%
2. nee → VR 660 12 71%

VR 630

Hoe vaak heeft hij/zij adviezen uitgebracht in het afgelopen kalenderjaar?

1 á 8 maal

VR 640

Worden zijn/haar adviezen opgevolgd?

1. ja, altijd 3 60%
2. ja, meestal 2 40%
3. ja, soms 0
4. nee, nooit 0
5. ik weet niet wat er met zijn/haar adviezen gebeurd 0

VR 650

Wordt de veiligheidsadviseur betrokken bij de implementatie van de adviezen?

1. ja 4 60%
2. nee 1 20%

VR 660

Is de veiligheidsadviseur actief betrokken bij één of meer van de volgende activiteiten:

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. opstellen van passende noodprocedures bij eventuele incidenten 6 30%
2. invoeren van passende maatregelen om herhaling van incidenten te voorkomen 7 35%
3. de controle van onderaannemers op het voldoen aan wettelijke voorschriften 5 25%
4. het opstellen van uitvoeringsprocedures en instructies voor het vervoer, laden en lossen van gevaarlijke stoffen 5 25%
5. het stimuleren van bewustzijn van medewerkers over de gevaren verbonden aan het vervoer, het laden en het lossen van gevaarlijke stoffen 6 30%
6. het invoeren van procedures voor controle op de aanwezigheid van voorgeschreven veiligheidsdocumenten en -uitrustingen die aan boord zouden moeten zijn van de voertuigen 6 30%
7. het invoeren van procedures voor controle op de voorschriften tijdens laden, lossen en vervoeren van gevaarlijke stoffen 6 30%

ALS VR 510=1 →

VR 670

Hoeveel tijd staat de veiligheidsadviseur ter beschikking om zijn/haar taken als VA uit te voeren?

1. geen extra tijd 6 46%
2. tussen 0 en 0,1 fte (4 uur per week) 3 23%
3. tussen 0,1 en 0,2 fte (8 uur) 0
4. tussen 0,2 en 0,5 fte (20 uur) 0
5. meer dan 0,5 fte 2 15%
6. weet niet / geen antwoord 2 15%

ALS VR 510=1 →

VR 680

Is uw medewerker naast VA, werkzaam als:

1. lid van de bedrijfsleiding 1 8%
2. medewerker bij een uitvoerende/ lijnafdeling 2 15%
3. manager van een uitvoerende/ lijnafdeling 2 15%
4. medewerker bij een stafafdeling 4 31%
5. manager van een stafafdeling
6. anders 1 8%

ALS VR 520=1 →

VR 690 n= 4

Hoe vaak bezoekt uw veiligheidsadviseur het bedrijf? Is dat:

1. nooit, zaken worden telefonisch afgehandeld 1 8%
2. ongeveer 1 keer per jaar 3
3. ongeveer 1 keer per half jaar 1
4. ongeveer 1 keer per kwartaal
5. ongeveer 1 keer per maand
6. vaker

ALS VR 520=1 →

VR 700

Wat zijn de kosten van de diensten van de veiligheidsadviseur

1. minder dan 100 Euro per jaar 1
2. 100 tot 500 euro per jaar 1
3. 500 tot 1500 euro per jaar 1
4. 1500 tot 3000 per jaar 1
5. meer dan 3000 per jaar 0

ALS VR 520 = 1

VR 710

Is de veiligheidsadviseur die u inhuurt, werkzaam bij:

1. een onafhankelijk adviesbureau 2
2. een collega-bedrijf 0
3. een klant 2
4. anders 0

Kunt u reageren op de volgende stellingen.

VR 720

De taken van de veiligheidadviseur dragen daadwerkelijk bij aan de veiligheid van het laden, lossen en het vervoer van gevaarlijke stoffen in ons bedrijf

1. helemaal mee oneens 6 35%
2. mee oneens 4 23%
3. eens noch oneens
4. mee eens 4 23%
5. helemaal mee eens 3 18%

VR 730

Ook als de Richtlijn VA gevaarlijke stoffen er niet was geweest, hadden wij binnen ons bedrijf iemand gehad die deze taken uitvoerde.

1. helemaal mee oneens 3 18%
2. mee oneens 3 18%
3. eens noch oneens 3 18%
4. mee eens 4 20%
5. helemaal mee eens 4 20%

VR 740

Sinds de instelling van de Veiligheidsadviseur gevaarlijke stoffen in ons bedrijf, weten wij als bedrijf beter hoe wij aan de voorschriften van het ADR/ IDR/ ADNR moeten voldoen.

1. helemaal mee oneens 6 35%
2. mee oneens 3 18%
3. eens noch oneens 2 12%
4. mee eens 2 12%
5. helemaal mee eens 4 23%

VR 750

De instelling van de veiligheidsadviseur heeft in ons bedrijf positief effect gehad op: [MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. naleving van wet- en regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen 6 35%
2. veiligheidsbewustzijn bedrijfsleiding 2
3. veiligheidsbewustzijn werkvloer 5
4. verbetering van veiligheidsprocedures rond laden, lossen en/of gevaarlijke stoffen 6
5. efficiency van de bedrijfsprocessen rond laden, lossen en/of vervoer gevaarlijke stoffen 0
6. geen positief effect 11 65%

VR 760

In hoeverre vindt u uw veiligheidsadviseur voldoende toegerust voor zijn/haar taken als *controleur* op naleving van voorschriften?:

1. onvoldoende toegerust 3 18%
2. voldoende toegerust 9 53%
3. geen mening 5 29%

VR 770

In hoeverre vindt u uw veiligheidsadviseur voldoende toegerust voor zijn/haar taken als *adviseur*:

1. onvoldoende toegerust 3 18%
2. voldoende toegerust 10 59%
3. geen mening 4 23%

VR 780

In hoeverre vindt u uw veiligheidsadviseur voldoende toegerust voor zijn/haar taken als *rapporteur*:

1. onvoldoende toegerust 3 18%
2. voldoende toegerust 10 59%
3. geen mening 4 23%

INTERNE VEILIGHEIDSADVISEUR EN BEDRIJFSLEIDING: Informatie over het bedrijf

Interne adviseurs:

Actieve interne veiligheidsadviseurs = 212

VR 790

In wat voor bedrijf werkt u? :

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. Vervoersbedrijf in het wegtransport → VR 800 39 15%
2. Vervoersbedrijf in het spoortransport → VR 800 3 1%
3. Vervoersbedrijf in de binnenvaart → VR 800 8 3%

4. Vervoersbedrijf met vervoer over meerdere modaliteiten → VR 800 25 10%
5. Producent die werkt met gevaarlijke stoffen 71 27%
6. Een opslag en overslag bedrijf → VR 820 48 18%
7. Een stuwagebedrijf → VR 810 5 2%
8. Een handelsbedrijf 25 10%
9. anders 42 16%

INDIEN VR 790 = 1,2,3

VR 800

Indien vervoersbedrijf, waarin is uw bedrijf actief?

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. tankvervoer chemische stoffen 20 8%
2. tankvervoer petrochemische stoffen 19 7%
3. tankvervoer gas 9 3%
4. bulkvervoer droge stoffen 9 3%
5. containervervoer gevaarlijke stoffen 28 11%
6. huifvervoer gevaarlijke stoffen 26 10%
7. tankreiniging 4 1%

INDIEN VR 790 = 7

VR 810

Indien stuwagebedrijf, waarin is uw bedrijf actief?

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. Stuwage containers gevaarlijke stoffen 1
2. Stuwage huifvervoer gevaarlijke stoffen 0

INDIEN VR 790 = 6

VR 820

Indien opslag en overslag bedrijf, waarin is uw bedrijf actief?

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. opslag en overslag van chemische, natte bulk 14 5%
2. opslag en overslag van petrochemische, natte bulk 15 6%
3. opslag en overslag van droge bulk gevaarlijke stoffen 8 3%
4. opslag en overslag van stukgoed gevaarlijke stoffen 34 13%

TOTAAL TRANSPORT: 75 29%

PRODUCENT: 71 27%

OPSLAG EN OVERSLAG: 48 18%

STUWAGE: 5 2%

HANDELSBEDRIJF: 25 10%

ANDER BEDRIJF: 42 16%

VR 830

Kunt u een schatting geven van het percentage gevaarlijke stoffen op het totaal van de stoffen die uw bedrijf verwerkt, vervoert, op- of overslaat? Is dat:

1. minder dan 1%
2. 1 - 15%
3. 15% - 30%
4. 31% - 50%

5. 50%-70%
6. 71% - 90%
7. meer dan 90%

VR 840

Kunt u een schatting geven van het aantal ton gevaarlijke stoffen dat uw bedrijf verwerkt, vervoert, op- of overslaat?

***logische categorieën vragen aan begeleidingscommissie

VR 850

Beschikt uw bedrijf over een kwaliteits-, veiligheid of milieumanagement systeem? (INTERNE VA'S) n =266

1. ja 214 67%
2. nee 52 16%

VR 860

Wordt dit systeem extern geaudit?

1. ja 191 90%
2. nee 10%

VR 870

Welke van de volgende normen is het systeem gebaseerd? Op:

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. ISO 172 81%
2. VCA 48 22%
3. anders 47 22%
4. SQAS 30 14%
5. NEN 26 12%
6. TQM 6 3%
7. IBIS 4 2%

Bedrijfsleiders = 20

VR 790

In wat voor bedrijf werkt u? :

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. Vervoersbedrijf in het wegtransport → VR 800 4 20%
2. Vervoersbedrijf in het spoortransport → VR 800 1
3. Vervoersbedrijf in de binnenvaart → VR 800 6
4. Vervoersbedrijf met vervoer over meerdere modaliteiten → VR 800 1
5. Producent die werkt met gevaarlijke stoffen 9
6. Een opslag en overslag bedrijf → VR 820 4
7. Een stuwagebedrijf → VR 810 0
8. Een handelsbedrijf 0
9. anders 1

INDIEN VR 790 = 1,2,3

VR 800

Indien vervoersbedrijf, waarin is uw bedrijf actief?

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. tankvervoer chemische stoffen 4
2. tankvervoer petrochemische stoffen 3
3. tankvervoer gas 2
4. bulkvervoer droge stoffen 4
5. containervervoer gevaarlijke stoffen 7
6. huifvervoer gevaarlijke stoffen 2
7. tankreiniging 0

INDIEN VR 790 = 7

VR 810

Indien stuwagebedrijf, waarin is uw bedrijf actief?

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. Stuwage containers gevaarlijke stoffen 0
2. Stuwage huifvervoer gevaarlijke stoffen 0

INDIEN VR 790 = 6

VR 820

Indien opslag en overslag bedrijf, waarin is uw bedrijf actief?

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. opslag en overslag van chemische, natte bulk 0
2. opslag en overslag van petrochemische, natte bulk 1
3. opslag en overslag van droge bulk gevaarlijke stoffen 0
4. opslag en overslag van stukgoed gevaarlijke stoffen 3

TOTAAL TRANSPORT: 10 50%

PRODUCENT: 9

OPSLAG EN OVERSLAG: 4

STUWAGE: 0

HANDELSBEDRIJF: 0

ANDER BEDRIJF: 0

VR 830

Kunt u een schatting geven van het percentage gevaarlijke stoffen op het totaal van de stoffen die uw bedrijf verwerkt, vervoert, op- of overslaat? Is dat:

1. minder dan 1%
2. 1 - 15%
3. 15% - 30%
4. 31% - 50%
5. 50%-70%
6. 71% - 90%
7. meer dan 90%

VR 840

Kunt u een schatting geven van het aantal ton gevaarlijke stoffen dat uw bedrijf verwerkt, vervoert, op- of overslaat?

VR 850

Beschikt uw bedrijf over een kwaliteits-, veiligheid of milieumanagement systeem? (INTERNE VA'S) n =19

1. ja 14 74%
2. nee 5 26%

VR 860

Wordt dit systeem extern geaudit?

1. ja 11 79%
2. nee 5

VR 870

Welke van de volgende normen is het systeem gebaseerd? Op:

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. ISO 9 64%
2. VCA 3
3. anders 6
4. SQAS 0
5. NEN 2
6. TQM 0
7. IBIS 0

EXTERNE VEILIGHEIDSADVISEUR: Informatie over KLANTEN

n = 49

VR 890

Wat voor bedrijven zijn de grootste groepen van uw klanten? :

[MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK, AANVINKEN WAT VAN TOEPASSING IS]

1. Vervoersbedrijven in het wegtransport → VR 900 34 69%
2. Vervoersbedrijven in het spoortransport → VR 900 0
3. Vervoersbedrijven in de binnenvaart → VR 900 11 22%
4. Vervoersbedrijven met vervoer over meerdere modaliteiten → VR 900 7 14%
5. Producenten die werken met gevaarlijke stoffen 19 39%
6. Opslag en overslag bedrijven → VR 920 19 39%
7. Stuwagebedrijven → VR 910 1 2%
8. Handelsbedrijven 7 14%
9. anders 2 4%