

# Behaviour Based Safety

(Veiligheid gebaseerd op aangepast gedrag)

Richtlijnen voor een veilig  
rijgedrag voor  
vrachtwagenbestuurders




Responsible Care



2. DOELSTELLING EN DRAAGWIJDTE.....	5
3. PROCES .....	6
4. MANAGEMENTSYSTEEM .....	8
4.1. BELEIDSBEHEER .....	8
4.2. VERANTWOORDELIJKHEDEN.....	9
4.2.1. DIRECTIE/MANAGEMENT.....	9
4.2.2 Expediteurs/planners.....	10
4.2.3 Instructeurs .....	10
4.2.4 Bestuurders.....	10
4.3 VERZAMELING VAN GEGEVENS .....	11
4.4 ANALYSE .....	11
4.5 OPVOLGING/ BIJSTURINGSACTIES.....	11
5. VORMINGSPROGRAMMA.....	12
5.1. ALGEMENE VORMING .....	12
5.2 VORMING VAN BESTUURDERS.....	12
5.2.1. Vorm .....	12
5.2.2 Kenmerken.....	13
5.2.3 Profiel van de bestuurder.....	14
5.2.4 Verloop van de vorming.....	14
5.2.5 Duur/frequentie.....	18
6. KWALIFICATIES VAN DE INSTRUCTEURS.....	18
7. SQAS.....	20
8. UITVOERINGSPLAN BBS/ANALYSES VAN DE LEEMTES .....	20
BIJLAGE: UITVOERINGSMODEL /ANALYSE VAN DE LEEMTES .....	21

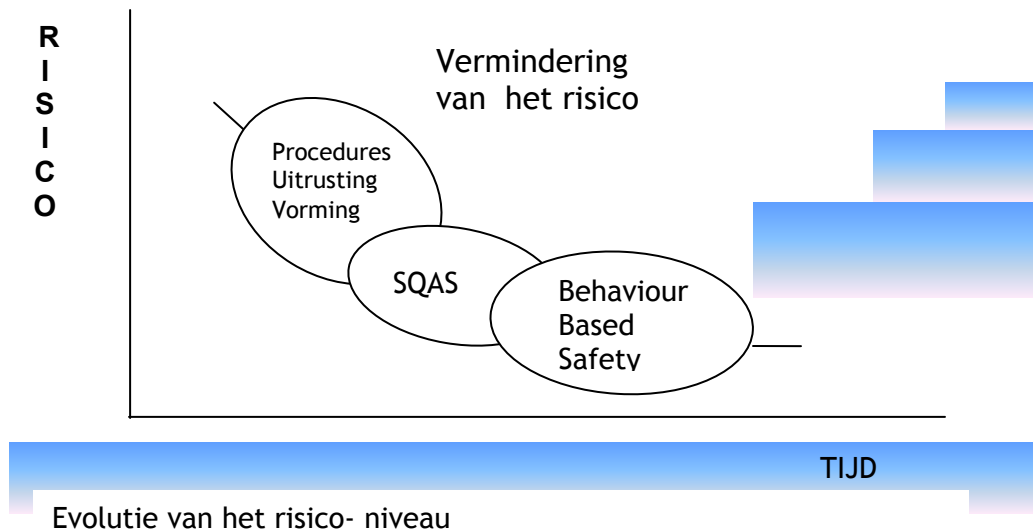
WAARSCHUWING : Dit document werd enkel opgesteld voor informatiedoeleinden. Hierin worden richtlijnen voorgesteld voor veilig gedrag in wegtransport. De informatie die in deze richtlijnen werd verwerkt is in goed vertrouwen opgesteld en, voor zover aan de auteurs bekend, correct zonder echter exhaustief te zijn. Dit document is geenszins een complete gids van alle gedetailleerde aspecten van wegveiligheid.

## 1. INLEIDING

Zowel de chemische industrie als haar service partners in de chemische transportindustrie hebben grote aandacht voor alle aspecten van veiligheid. De chemische industrie beschouwt de veiligheid tijdens het transport van haar produkten als een integraal onderdeel van haar initiatief « Responsible Care  ». De volgehouden inspanningen om de veiligheid van het wegtransport te verbeteren maken bijgevolg integraal deel uit van de algemene doelstelling van zowel de chemische industrieën en de daarbij horende transportsector om constant veiligheidsprestaties in hun domein te verbeteren.

Chemische federaties en individuele chemische bedrijven werken reeds jaren samen met de betrokken transportbedrijven aan de promotie van projecten die de verbetering van de veiligheid op de weg tot doel hebben. In de loop van de laatste 15 jaar hebben de transportbedrijven die ten dienste van de industrie werken sterk geïnvesteerd in gedocumenteerde managementsystemen, beheersystemen en procedures. Ze verbeterden de uitrusting en zetten uitgebreide vormingsprogramma's op. Deze investeringen hebben geleid tot een aanzienlijke vermindering van het aantal ongevallen in het wegtransport. De introductie van een evaluatiesysteem van veiligheid en kwaliteit door CEFIC (Safety and Quality Assessment System - SQAS) in 1995 heeft nog verder bijgedragen tot de verbetering van de veiligheidsprestaties van de bedrijven actief in het chemisch wegtransport.

Nochtans ziet het ernaar uit dat deze tendens de laatste jaren gestopt is. De jaarlijkse ongevallenstatistieken van de verschillende transportbedrijven en van de federaties tonen inderdaad een stabilisatie aan zonet een verhoging van het aantal ongevallen op de weg.



Ingevolge een verhoging van het transportvolume en van de toenemende werkdruk, alsook ingevolge de algemene gedragsveranderingen, zijn de huidige eisen ten aanzien van de zware vrachtvervoerders complexer en dwingender geworden dan in het verleden. De grootscheepse vervanging van het wegtransport door andere transportmodi behoort niet tot de perspectieven op de korte termijn.

Om een nieuwe stimulans te geven en om de inspanningen op te voeren die het aantal ongevallen inzake chemisch wegtransport moeten verminderen, hebben CEFIC en ECTA het initiatief genomen om de verdere toepassing van de principes van BBS (Behaviour Based Safety, BBS in de tekst) te promoten voor een veiliger bestuur van vrachtwagens.

Een bepaald aantal individuele transportbedrijven hebben een managementsysteem en vormingsprogramma's ontwikkeld die duidelijk verband houden met de filosofie van BBS. Een geharmoniseerdere en coherenter benadering op het vlak van BBS wordt door de chemische industrie en door de transportindustrie nagestreefd. Daarom voerde een gezamenlijke werkgroep CEFIC/ECTA, bestaande uit vertegenwoordigers van de producenten

en van de transporteurs van chemische producten, een analyse over de verschillende systemen en programma's die in Europa bestaan en gebruikt worden door transportbedrijven en vormingsinstituten. In de loop van deze studie werden "beste praktijken" geïdentificeerd. Deze praktijken zijn weergegeven in deze brochure. De richtlijnen moeten een duidelijk en beknopt kader scheppen om de veiligheid van het wegtransport te verbeteren door de toepassing van het BBS principe. Ze zijn ook bedoeld om aan te tonen dat veiligheid en economische belangen samengaan voor alle betrokken partijen.

Deze richtlijnen zijn een praktische illustratie van de brochure "Guidelines for Safety Awareness and Behaviour", gepubliceerd door CEFIC/ ECTA/EPCA in april 2002. Deze brochure beschreef toen reeds enkele algemene oriëntaties die aandacht besteedden aan de invloed van gedragspatronen op de veiligheid in de volledige toeleveringsketen.

## 2. DOELSTELLING EN DRAAGWIJDTE

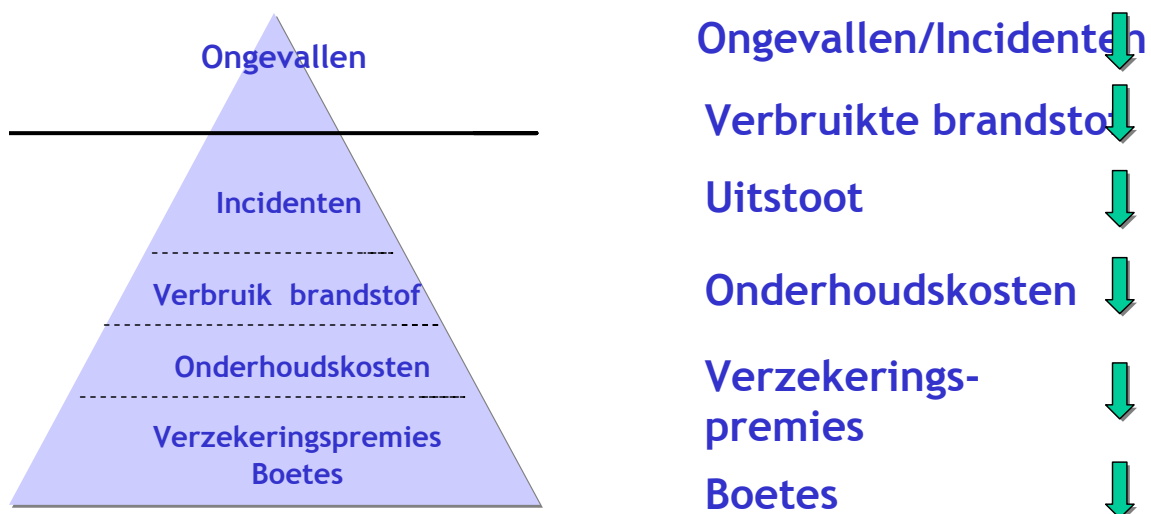
Het BBS programma heeft als doel de veiligheid in het wegtransport te verhogen door op een positieve manier het gedrag van de bestuurders te beïnvloeden via observatie, vorming en communicatie.

Het BBS programma richt zich naar alle Europese chemische transportbedrijven. Het is geen punctuele /tijdsgebonden oefening maar eerder een volgehouden inspanning binnen elk transportbedrijf.

Het programma zal niet alleen de veiligheid in het wegtransport verbeteren, maar ook een positief effect hebben op het brandstofverbruik en op andere kosten die hieraan verbonden zijn, zoals onderhoudskosten en verzekeringspremies. Tenslotte zal het programma bijdragen tot de verbetering van de totale rendabiliteit van de transportbedrijven.

In een Nederlands transportbedrijf werd een pilotproject uitgevoerd. De resultaten tonen, voor het betrokken bedrijf, een vermindering van 4 tot 8% in brandstofverbruik aan, een vermindering van meer dan 40% in ongevallen op de weg en een totale netto-besparing van 1000 euros per bestuurder en per jaar voor het bedrijf in kwestie.

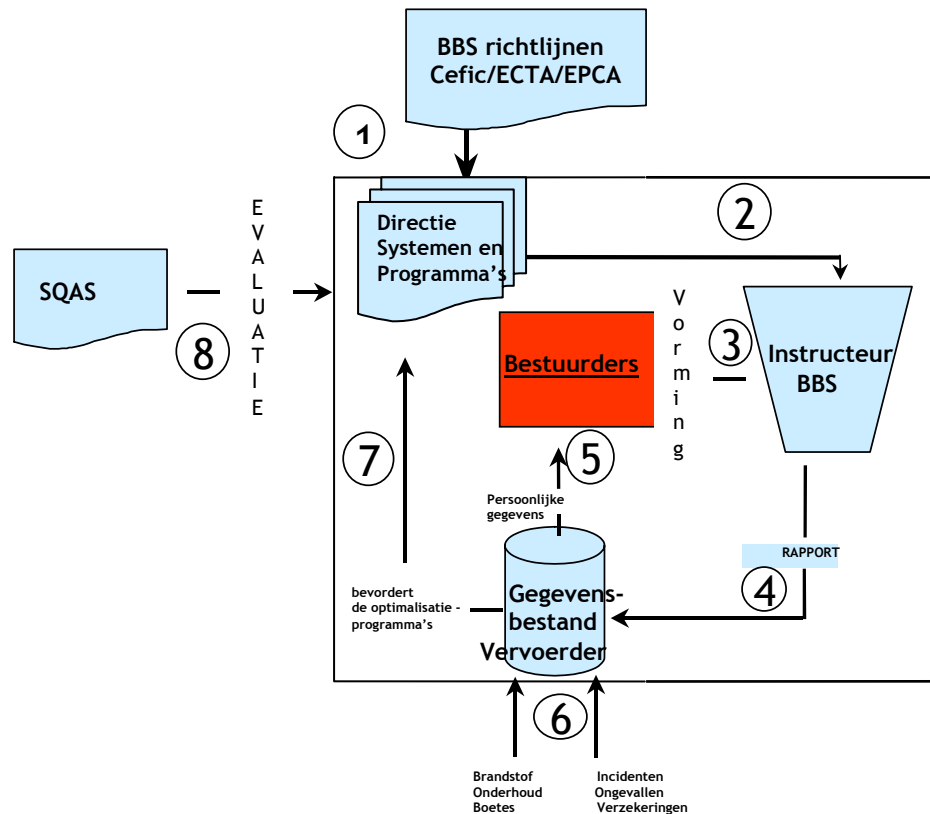
## Winsten van BBS/ Iceberg Effect



### 3. PROCES

BBS in de praktijk brengen is een proces. Dit proces zou in ieder transportbedrijf moeten worden beschouwd als een essentieel element van het continue verbeteringsprogramma. Het proces moet de volgende stappen bevatten :

1. De bedrijfsleiding ontwikkelt een uitvoeringsplan voor BBS en een vormingsprogramma dat gebaseerd is op de principes die in deze richtlijnen beschreven zijn.
2. Er zullen BBS instructeurs gerecruteerd worden (binnen of buiten het bedrijf, bijvoorbeeld via een vormingsinstituut), die een vorming krijgen volgens de principes van deze richtlijnen.
3. De BBS instructeurs zullen een individuele vorming aan de vrachtwagenbestuurders geven.
4. De BBS instructeurs maken een evaluatierapport op voor elke vrachtwagenbestuurder-stagiair. Dit rapport wordt bewaard in een centraal gegevensbestand.
5. De vrachtwagenbestuurders ontvangen een kopie van hun evaluatierapport en kunnen het gegevensbestand consulteren voor hun persoonlijke rapporten (conform de wettelijke vereisten).
6. Het bedrijf maakt de inventaris op van de verschillende prestatie-indicatoren, zoals de statistieken van incidenten/ongevallen, het brandstofverbruik, de onderhoudskosten, de verzekeringspremies en de boetes.
7. De analyse van de resultaten van het BBS programma levert aan de directie van het bedrijf een nuttig beslissingsinstrument om het continue proces van verbetering te vervolledigen.
8. De effectieve uitvoering van BBS wordt geëvalueerd tijdens een driejaarlijkse SQAS evaluatie van het transportbedrijf.



## 4. MANAGEMENTSYSTEEM

### 4.1. Beleidsbeheer

De geslaagde uitvoering van BBS vereist een benadering van de top naar de basis. De directie van het bedrijf moet het belang van het BBS- principe naar voor brengen en betrokken zijn bij de invulling van die principes. BBS moet volledig geïntegreerd worden in de organisatiesystemen en het beheer van een transportbedrijf. Het moet een integraal onderdeel zijn van de filosofie van het bedrijf en één van de grootste peilers van het continue

optimalisatieprogramma door invoering van de belangrijkste prestatie-indicatoren.

Belangrijkste prestatie-indicatoren:

- Statistieken van ongevallen/incidenten
- Brandstofverbruik
- Onderhoudskosten
- Uitstootpercentages
- Verzekeringspremies
- Boetes

4.2. Verantwoordelijkheden

*4.2.1. Directie/management*

De directie moet :

- Een document voorbereiden dat in detail de geplande benadering van het bedrijf inzake BBS beschrijft, met inbegrip van alle bestanddelen
- Dit plan communiceren aan het betrokken personeel en dit plan jaarlijks herzien
- BBS vormingsprogramma ontwikkelen
- Het BBS programma starten en ten uitvoer brengen en hieraan een permanente steun toezeggen
- De rol bepalen, middelen leveren, problemen oplossen en hindernissen afschaffen die een geslaagde uitvoering in de weg staan
- Doelstellingen bepalen, resultaten evalueren
- Prestatie- indicatoren vastleggen
- Het voortdurende optimalisatieproces controleren op basis van de analyse van de BBS gegevens.

#### 4.2.2 *Expediteurs/planners*

De expediteurs/planners moeten:

- Het BBS programma begrijpen en steunen.
- Planningen en instructies vermijden die in strijd zijn met de BBS principes (bijvoorbeeld : weinig realistische leveringstijden)

#### 4.2.3 *Instructeurs*

De instructeurs moeten :

- Het BBS vormingsprogramma uitvoeren
- De resultaten behaald door de vervoerder aan deze laatste mededelen en op een interactieve manier bespreken
- De gegevens verzamelen en de resultaten overbrengen naar de directie/het management.
- Alle zaken identificeren en communiceren die een opvolging vereisen van de zijde van de vervoerder of van de directie (de vertrouwelijkheid van de informatie met een privé-karakter moeten gegarandeerd worden).

#### 4.2.4 *Vervoerders (vrachtwagenbestuurders)*

De vervoerders moeten:

- Alle ins en outs van het BBS programma begrijpen en hun bereidheid om hieraan deel te nemen uitspreken.
- Discussiëren over de geïdentificeerde leemtes ten gevolge van een evaluatie van hun prestatiecriteria met hun instructeur en bijdragen tot het vinden van een oplossing.
- Preventieve acties uitvoeren, die geïdentificeerd werden dankzij de BBS-aanpak.

### 4.3 Verzameling van gegevens

De persoonlijke gegevens van de vervoerder, evenals de individuele opmerkingen verkregen tijdens deze vormingssessies zouden samen moeten gevoegd worden door het transportbedrijf tot een efficiënt systeem van verzamelen en hergebruiken van gegevens (gegevenbestand/klassement). De vervoerders zouden de mogelijkheid moeten hebben om een kopie van hun persoonlijke gegevens te krijgen als een memo of middel van lering in de context van een proces van continue verbetering. Andere belangrijke prestatie-indicatoren zoals statistische gegevens over ongevallen/incidenten, brandstofverbruik, onderhoudskosten, verzekeringspremies, boetes zouden moeten geïdentificeerd worden, verzameld, en opgetekend om de resultaten van het uitgevoerde programma aan te tonen en op te volgen.

### 4.4 Analyse

De directie zou de verzamelde gegevens moeten gebruiken om de trends en de structurele onderdelen te identificeren.

### 4.5 Opvolging/ bijsturingsacties

De resultaten van de analyses zouden moeten leiden tot bijsturingsacties in het proces en het veiligheidsprogramma, evenals op het niveau van de werknemers. De resultaten van de bijsturingsacties zouden op hun beurt gemeten moeten worden via dezelfde prestatie-indicatoren.

## 5. VORMINGSPROGRAMMA

### 5.1. Algemene vorming

De doelstelling van de algemene vorming is het informeren van de directie en de transportplanners over het BBS programma en het verkrijgen van de steun hiervoor. Om een maximum voordeel voor de vervoerder op te brengen, is het belangrijk dat de directie en het uitvoerend personeel volledig begrijpen hoe hun rol en bevoegdheden rechtstreekse invloed kunnen hebben op het gedrag van de vervoerder (bijvoorbeeld door het vermijden van verlengde arbeidsuren, van dringende bestellingen, laattijdige instructies, weinig realistische leveringstijden, etc.) Deze vorming kan gegeven worden onder de vorm van een richtlijn/ aanbevelingen.

### 5.2 Vorming van vervoerders (vrachtwagenbestuurders)

#### 5.2.1. *Vorm*

De vorming is bij voorkeur volledig interactief. Ze gebeurt op basis van een uitwisseling tussen instructeur en vervoerder. De instructeur zou de vervoerder moeten observeren wanneer hij bestuurt en manoeuvreert op de weg. Het is de bedoeling om de individuele sterke punten en leemten te evalueren, en de gedragshoudingen te melden die verbeterd kunnen worden. Omdat deze eigen zijn aan elk individu, moeten de onder paragraaf 5.2.4 vermelde punten enkel beschouwd worden als referentiepunten en moeten ze niet allemaal systematisch geëvalueerd worden bij elke sessie.

Een houding die kan leiden tot een gevaarlijke situatie moet de instructeur echter opmerken en verbeteren op een interactieve wijze met de vervoerder. De instructeurs moeten ook de mogelijkheid hebben om de vervoerder van het gevaar van een situatie te overtuigen en hem tonen hoe deze vermeden kan worden.

### 5.2.2 Kenmerken

Een geslaagd BBS vormingsprogramma moet zich beperken tot één bepaalde fase van de besturing. De instructeur moet de vervoerder gadeslaan op de weg en de prestaties volgens een bepaald aantal sleutelcriteria evalueren, zoals :

- De concentratie, waarneming en vooruitziendheid
- De wijze van besturen in al zijn aspecten
- De controle van het voertuig en waarnemingstechnieken
- De wijze waarop ongevallen worden vermeden

Tijdens deze evaluatie « op de weg », moet de instructeur in staat zijn op een positieve manier het gedrag van de bestuurder-stagiair positief te beïnvloeden.

Bij voorkeur moet de gevolgde reisweg goed gekend zijn zowel door de vervoerders als door de instructeur. Het is aangewezen om een standaardweg voor levering te volgen, zodat de vervoerders zo ontspannen mogelijk is. Deze benadering biedt de beste mogelijkheid om aan te tonen hoe de vervoerder zich gedraagt als hij op zichzelf is.

De evaluatie op het einde van de vormingssessie moet de volgende aspecten bevatten :

- Een positieve kritiek met als doel leiding en raad te geven, gekoppeld aan een finale debriefing over het risicoprofiel van de vervoerder. De instructeur zou het accent moeten leggen op de positieve aspecten, terwijl hij ook de aspecten ter verbetering identificeert.
- Een individueel plan ter verbetering voor elke vervoerder, rekening houdend met alle leemten die waargenomen werden in de prestaties van de bestuurder.
- Een evaluatie van de globale prestaties van de vervoerder.

Het is belangrijk om een uniek vormingsprogramma te ontwikkelen. Het is niet aangewezen om verschillende programma's voor de eerste vorming te hebben gevolgd door de follow-up programma's. Een unieke, goed omschreven en toegespitste vorming zou moeten beantwoorden aan de twee vereisten.

### *5.2.3 Profiel van de vervoerder ( vrachtwagenbestuurder)*

Voor elke vorming moet een volledig profiel van de vervoerder-stagiair ter beschikking gesteld worden van de instructeur. Dit profiel moet de volgende elementen bevatten :

- leeftijd
- dienstjaren
- rijbewijs
- gezichtsevaluatie
- ervaring
- geldboetes en gevangenisstraffen die verbonden zijn met gevaarlijk rijgedrag
- gegevens inzake zijn/haar veiligheidsprofiel
- gegevens inzake de eerdere BBS vormingssessies, met inbegrip van het risicoprofiel en het overeengekomen actieplan.

### *5.2.4 Verloop van de vorming*

#### *Mondelinge inleiding (15-30 minutes)*

- inleiding
- programma van de vormingsdag
- informele gesprekken
- ervaring in de verschillende sectoren (industriële sectoren, ADR, reiswegen, produkten, jaren ervaring, types van voertuigen, etc...)
- intern reglement

- waarneming van de mentale toestand
- sociaal gedrag
- onderzoek van de resultaten van de laatste BBS vormingssessie, indien van toepassing.

*Reflectie over*

- de oorzaken van de meest voorkomende ongevallen
- de effecten van vermoeidheid en stress op het gedrag van de vervoerder.
- De weerslag van bepaalde medicijnen, tabak, alcohol, narcotica en drugs die gebruikt worden tegen slaap en slapeloosheid, op het rijgedrag
- Verkeersreglement en signalisatie
- Optimalisatie van het brandstofverbruik

**Controle (15-30 min)**

*Externe controle van het voertuig:*

- algemene kenmerken van het voertuig
- banden
- aandraaien van de moeren van de banden
- lichten
- olie
- water
- brandblussers
- ADR uitrusting
- externe reinheid

*Interne controle van het voertuig:*

- controle van de zichtbaarheid (met inbegrip van spiegel/ »dode hoek » camera en elke belemmering van de zichtbaarheid)

- ADR uitrusting
- speciale uitrusting voor specifieke taken
- persoonlijk beschermingsmateriaal materieel (indien van toepassing)
- boorddocumenten
- brandstof
- controle van het dashboard
- veiligheidsgordel
- reinheid van het binnervoertuig
- klimatisatie
- muziek (er mag geen mogelijkheid zijn al rijdend CD 's te veranderen)
- aanpassing van de zetel en het stuur om comfortabel te besturen

#### *Controle van de aanhangwagen*

- algemene kenmerken van de aanhangwagen
- koppelingen
- documenten
- banden
- lichten
- lucht/electrische elementen
- draaisloten

#### ***Rijgedrag (120 min)***

Individuele vorming voor elke vrachtwagenbestuurder rekening houdend met zijn specifieke problemen (continue interactie tussen de bestuurder en de instructeur).

#### *In de volgende situaties*

- manoeuvres
- bandenwisseling

- kruispunten
- bochten
- aankomende en voorbijstekende voertuigen
- inschuiven en verlaten van de verkeersstroom
- houding op en benadering van bepaalde baanvakken op particuliere wegen
- wegdek en atmosferische toestand
- gebruik van de versnellingsbak, de ontkoppeling en de remmen.
- stabiliteit van de aanhangwagen
- verlaten van het voertuig

#### *Waarnemingen/ gedragscapaciteiten*

- houding (beleefd/agressief)
- concentratie
- participatie
- bewustzijn van gevaar
- waarnemingscapaciteiten (gebruik van spiegels)
- perceptie van gevaar
- controle van het voertuig
- positionering
- afstanden tussen de voertuigen (remafstanden en veiligheidsafstanden)
- aanpassing van de snelheid (met inbegrip van het gebruik van de remmen, van de motorrem, automatische piloot)
- defensief rijgedrag (anticipatie op verschillende situaties en op de reacties van andere weggebruikers)
- veiligheidsgordel (gebruik, aanpassing)

#### *Manoeuvres (60 minuten)*

- voorbereiding van het manoeuvre (positionering van het voertuig)

- speciale manoeuvres (laden/lossen)
- terugkeren (met bocht en in rechte lijn)
- waarneming/visie
- stationering van het voertuig

#### *Samenvatting/communicatie van de waarnemingen*

- globale evaluatie van de vorming/dag
- verificatie van de controlelijst en overbrengen van de waarnemingen (uitleg bij de positieve en negatieve opmerkingen)
- identificatie van de punten die een verbetering nodig hebben, en een voorstel van acties.
- Opmerkingen van de vervoerder-stagiair (kritiek op de cursus) en handtekening van de stagiair op het evaluatierapport.
- Aflevering van het eindrapport door de instructeur (gestuurd naar de supervisor van elke vrachtwagenbestuurder-stagiair).

#### *5.2.5 Duur/frequentie*

De vorming beslaat niet meer dan een halve dag. De frequentie bedraagt één keer elk jaar tot één keer om de drie jaar, volgens de evaluatie van de jaarlijkse prestaties van elke individuele bestuurder. Men moet er rekening mee houden dat de eerste sessie van de vorming het meeste impact heeft en tot het grootste voordeel voor de bestuurders strekt.

## 6. KWALIFICATIES VAN DE INSTRUMENTEERS

Een geslaagd programma is sterk afhankelijk van de kwalificaties/capaciteiten van de instructeur. De eerste selectie van de instructeurs is daarom cruciaal. De instructeurs kunnen binnen of buiten het transportbedrijf gerecruteerd worden (bijvoorbeeld in een vormingsinstituut).

Wanneer de instructeurs binnen het transportbedrijf geselecteerd worden, is het aangewezen dat ze een onafhankelijke positie en verhouding hebben tegenover de bestuurders. De vorming door directe collega's zou moeten vermeden worden. Vanuit de praktijk van de industrie van het wegtransport, beschouwt men dat bij benadering 10% van de ervaren bestuurders de vereiste kwalificaties hebben inzake communicatie, ervaring, technische kennis en respect voor hun gelijken om gekwalificeerde instructeurs te worden.

De instructeurs moeten aan de volgende voorwaarden voldoen :

- Beantwoorden aan de lokale wettelijke vormingscriteria (indien bestaande)
- Een ervaren vervoerder zijn voor wat betreft het voertuig dat tijdens de vorming wordt gebruikt.
- Een goede reputatie hebben, gerespecteerd worden tussen zijn gelijken, en het voorbeeld kunnen geven.
- Een meerjarige ervaring hebben in het internationaal transport (indien de bestuurders-stagiairs betrokken zijn in het internationaal transport).
- Uitstekende interpersoonlijke capaciteiten hebben
- Objectief en onafhankelijk zijn
- Een doorgedreven kennis van de wetgeving en de nationale en internationale reglementen inzake transport.
- Kennis hebben van het concept BBS
- Kennis hebben van de erkende technische vaardigheden
- Een voortreffelijk veiligheidsprofiel hebben
- Goede redactiecapaciteiten hebben
- De steun hebben van en aanvaard zijn door de vormingsdirectie.

De instructeurs moeten een consequente vorming hebben genoten, voor wat betreft de inhoud, de doelstellingen, en het uitvoeringsplan van het BBS concept van de transportonderneming, evenals inzake het vormingsprogramma

voor de bestuurders, gebaseerd op de principes van de hier vermelde richtlijnen.

## 7. SQAS

Het BBS concept zal volledig geïntegreerd worden in de vragenlijst SQAS wegtransport. Specifieke vragen met betrekking tot BBS zullen toelaten aan de SQAS assessor om de uitvoering van BBS te evalueren.

## 8. UITVOERINGSPLAN BBS/ANALYSES VAN DE LEEMTES

Het uitvoeringsplan (zie bijlage 1) is een nuttig instrument voor de vervoerder, dat hem/haar toelaat de leemtes in het bestaande BBS programma te evalueren of de uitvoering van een nieuw BBS programma te vergemakkelijken.

## BIJLAGE: UITVOERINGSMODEL /ANALYSE VAN DE LEEMTES

Transportbedrijf:		Datum:	
<b>Analyse van de uitvoering van BBS</b>		<b>Ja/ Neen</b>	<b>Te nemen maatregelen, indien het antwoord « neen » is</b>
<b>1. Kennisgeving/ Orientatie</b>			
1.1	Is het BBS-principe goed begrepen en aanvaard als een bijkomend programma om de prestaties op vlak van veiligheid te verbeteren ?		Ref. 1 BBS Inleiding
1.2	Is het bedrijf geïnformeerd over de mogelijke positieve resultaten die BBS biedt?		Ref 2 Voordelen/Effect Iceberg
1.3	Spant de directie zich in voor een geslaagde uitvoering/toepassing van het BBS programma?		Ref 4.1 Beleidsbeheer
1.4	Maakt het BBS proces deel uit van het systeem en programmabeheer van de onderneming?		Ref 3 Proces
1.5	Worden de noden aan middelen (HR en financieel) erkend en toegekend aan het BBS programma ?		Ref 4.2.1 Verantwoordelijkheden
1.6	Worden de hindernissen geïdentificeerd, verwijderd of voorzien ?		Ref 4.2.1 Verantwoordelijkheden
1.7	Stemt het management van de onderneming overeen met de BBS principes ?		Ref 4.1 Beleidsbeheer
1.8	Werden de doelstellingen in verband met het BBS programma vastgelegd en meegedeeld ?		Ref 4.1 Beleidsbeheer
1.9	Werd de directie geïnformeerd over de nieuwe vragen in verband met de vragenlijst SQAS weg ?		Ref 7 SQAS
1.10	Werd er een programmadirecteur benoemd ?		Ref 4.2.1 Verantwoordelijkheden

Nota's:

---



---



---



---



---



---



---



---

Analyse van de uitvoering van het BBS programma		Ja/Neen	Te nemen maatregelen, indien het antwoord « neen » is.
<b>2. Verbeteringen</b>			
2.1	Werd er een plan ter verbetering ingevoerd, met doelstellingen en tijdelijke termijnen ?		De verschillende stappen zijn beschreven in het huidig model van BBS uitvoering.
2.2	Werd het voltallige personeel geïnformeerd over de principes van de BBS vorming?		Ref 5.1 Algemene vorming
2.3	Werd er een inleidingssessie georganiseerd met alle bestuurders ?		Ref 5.2 Vorm
2.4	Beschikken de instructeurs over de vereiste vaardigheden voor het BBS programma?		Ref 6 Kwalificaties van de instructeur
2.5	Werden de essentiële gedragsaspecten bepaald met betrekking tot de gewenste prestaties ?		Ref 5.2.4 Verloop van de vorming
2.6	Hebben de bestuurders de mogelijkheid om aan de inhoud van het programma kritische punten toe te voegen voor wat betreft gedragsaspecten van het rijgedrag ?		Ref 5.2.4 Verloop van de vorming
2.7	Werd de inhoud van de vorming ontwikkeld ?		Ref 5.2.4 Verloop van de vorming
2.8	Werd de duur en de frequentie van de vorming bepaald ?		Ref 5.2.5 Duur/frequentie
2.9	Werd BBS geïntroduceerd als een programma van continue verbetering ?		Ref 3 Proces
2.10	Werd er een vormingsprogramma met de individuele namen en data opgesteld ?		Ref 5.2.5 Duur/frequentie
2.11	Werd een gegevensbestand/klassement opgesteld dat de individuele evaluatierapporten bevat ?		Ref 4.3 Verzameling van gegevens

Nota's:

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

Analyse van de uitvoering van het BBS programma		Ja / Neen	Te nemen maatregelen, indien het antwoord « neen » is.
<b>3. Gegevensverzameling en opstellen van het rapport</b>			
3.1	Werd de vooruitgang van het BBS programma/project meegedeeld aan de bestuurder? Indien ja, met welke frequentie?		Ref 3 Proces
3.2	Werden de prestatie-indicatoren zoals ongevallen, brandstofverbruik, onderhoudskosten, boetes geïdentificeerd en gemeten?		Ref 4.3 Verzameling van gegevens
3.3	Heeft elke bestuurder toegang tot zijn eigen prestaties inzake de volgende indicatoren: ongevallen, brandstofverbruik, onderhoudskosten en boetes.		Ref 4.3 Verzameling van gegevens
3.4	Werden de globale resultaten en trends inzake ongevallen, brandstofverbruik, onderhoudskosten meegedeeld aan de vervoerders sinds de start van het BBS programma?		Ref 3 Proces
3.5	Werden de individuele vormingsrapporten bewaard in een centraal systeem van gegevensverzameling?		Ref 4.3 Verzameling van gegevens
3.6	Heeft elke bestuurder toegang tot zijn persoonlijk evaluatierapport?		Ref 4.3 Verzameling van gegevens
3.7	Kan men trends/ structurele inzet afleiden uit het gegevensbestand?		Ref 4.4 Analyse
3.8	Werden de bestuurders geïnformeerd over de trends/structurele inzet van het gedragstype dat naar voor komt in de analyse van de BBS resultaten?		Ref 3 Proces
3.9	Werden de structurele trends geanalyseerd om de mogelijke oorzaken af te leiden? Indien ja, wat is de gebruikte procedure?		Ref 4.4 Analyse

Nota's:

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

Analyse van de uitvoering van het BBS programma		Ja / Neen	Te nemen maatregelen indien het antwoord « neen » is.
<b>4. Opvolging / Bijsturende maatregelen</b>			
4.1	Werden de individuele maatregelen overeengekomen met de verschillende bestuurders ?		Ref 5.2.2 Karakteristieken
4.2	Werd er een systeem ingesteld dat de opvolging van de overeengekomen individuele maatregelen toelaat ?		Ref 5.2.3. Profiel van de vervoerder
4.3	Werden er bijsturende maatregelen bepaald, vertrekkende van de resultaten van de BBS analyse?		Ref 4.4 Analyse
4.4	Werden de bijsturende maatregelen uitgevoerd ?		Ref 4.4 Analyse
4.5	Werden de bijsturende maatregelen geëvalueerd na de uitvoering?		Ref 4.4 Analyse

Analyse van de uitvoering van het BBS programma		Ja / Neen	Te nemen maatregelen, indien het antwoord « neen » is.
<b>5. Globale evaluatie van het project</b>			
5.1	Tonen de voornaamste prestatie-indicatoren tekenen van verbetering sinds het begin van het programma ?		
5.2	Beantwoorden de resultaten aan de vastgestelde doelstellingen?		
5.3	Werden er, in het geval van mislukking van het BBS programma, veranderingen aangebracht aan het BBS programma zelf ?		
5.4	Werd het BBS programma geëvalueerd in het kader van de SQAS vragenlijst ?		

Nota':

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---