



QUICK-CATCH

- De safety policy voor uw vloot moet in overeenstemming zijn met het **algemene veiligheidsbeleid** van uw bedrijf.
- Voordat u dit beleid implementeert, moet u de **verschillende bestuurdersprofielen** definiëren en de situatie van uw bedrijf bepalen.
- **Communicatie** met uw teams is essentieel voor een succesvolle implementatie van een safety policy.
- Investeren in **preventie** is essentieel, met name in veiligheidstrainingen voor uw werknemers.
- Onze experts zijn van mening dat de **franchise** doen betalen door de werknemers niet altijd een oplossing is om de ongevalstatistieken te verlagen.

Safety policy

Hoe ziet de perfecte safety policy eruit?

In de hedendaagse bedrijfswereld is mobiliteit een kernbegrip. De behoefte voor werknemers om zich vlot en doeltreffend te verplaatsen, dikwijls met behulp van bedrijfsvoertuigen, is essentieel. Maar met deze noodzaak komt ook verantwoordelijkheid. Hoe garanderen ondernemingen de veiligheid van hun personeel tijdens deze verplaatsingen? En hoe vertaalt je dit in een safety policy? link2fleet legde zijn oor te luisteren bij vier onmiskenbare experts in deze materie.

door Jeroen Evens

1 » De statistieken tonen dat 25% van de populatie verantwoordelijk is voor 75% van de schade.

» In dit artikel duiken we dieper in het concept van een safety policy voor bedrijven. Wat maakt een safety policy perfect? Welke maatregelen moeten bedrijven nemen om ongelukken te verminderen en welke preventieve stappen zijn essentieel? Communicatie speelt een cruciale rol in de effectiviteit van elke policy, dus hoe kunnen bedrijven deze belangrijke informatie het beste delen met hun bestuurders? Daarnaast zullen we ook onderzoeken hoe bedrijven hun schadedatastatistieken kunnen volgen en beheren om voortdurende verbeteringen te waarborgen. Aan de hand van een diepgaand interview met verschillende deskundigen trachten we een uitgebreid plan van aanpak te formuleren voor bedrijven die streven naar veiligheid en efficiëntie in hun mobiliteitsbeleid.

“De drie grootste oorzaken van ongevallen zijn de infrastructuur, het voertuig zelf en de bestuurder.”

Luigi Vroman, Manager van de VIAS Academy



Naar een veiligere mobiliteitscultuur

Starten doen we met de logische vraag naar hoe een perfecte safety policy er dan uitziet. Erik Blankaerts, Executive Risk Solution Manager Mobility bij verzekeringsmakelaar en risicoconsultant Vanbreda Risk & Benefits, stelt dat een safety policy een onderdeel, of een vertaling, moet zijn van de veiligheidscultuur binnen de onderneming.

“Werknemers moeten een safety policy ervaren als een signaal van de werkgever dat hij/zij geeft om de veiligheid van zijn werknemers. Om de safety policy te laten slagen, is het essentieel dat deze niet als een verplichting ervaren wordt, maar als een evidentie waarvan iedereen overtuigd is van het nut en de meerwaarde.”

Dat het niet eenvoudig is een uniforme safety policy te maken die even doeltreffend is voor alle bedrijven, dat onderstreept Erik Blankaerts van Vanbreda ook: “Veel hangt af van het type bedrijf, de locatie en welke voertuigen de firma voornamelijk gebruikt. Een safety policy die zich focust op vrachtwagens is anders dan die voor personenwagens, en in een stad zal die er anders uitzien dan voor een bedrijf dat gelegen is op het platteland.”

Een doeltreffend beleid

Een succesvolle safety policy is dus een afspiegeling van de bedrijfswaarden en verschillend voor elke firma. Maar welke soort maatregelen moeten daar dan zeker in worden opgenomen?

Al Pijnacker Managing Director bij verzekeringsmakelaar AON benadrukt het belang van data om precieze maatregelen te formuleren. “Meten is weten,” zegt hij. “Door een helder beeld te krijgen van schadedatastatistieken en de prestaties van de vloot, kunnen bedrijven gericht maatregelen treffen.” In plaats van overal op in te zetten, adviseert Al om te focussen op de top drie van vaak voorkomende problemen.

Luigi Vroman, Manager van de VIAS Academy, volgt Als advies en raadt aan eerst te kijken naar waar het fout loopt. “De drie grootste oorzaken voor ongevallen zijn een onveilige infrastructuur, het voertuig zelf en de bestuurder. De infrastructuur is de taak van de overheid, maar aan het voertuig zelf en de bestuurder kunnen we wel iets doen. Firma’s kunnen in hun car policy bijvoorbeeld opnemen dat bepaalde rijhulpsystemen verplicht zijn. Denk maar aan automatische remsystemen, parkeersensoren of een adaptieve cruise control, al dan niet gecombineerd met een lane assist.”

Maar ook kan een onderneming maatregelen opnemen die de bestuurder helpen zo goed voorbereid mogelijk de baan op te gaan. “We zien dat er in de hedendaagse wagens niet alleen veel meer rijhulpsystemen zijn, maar ook een pak meer technologie. Ook kan de acceleratie en het remmen bij een nieuw (elektrisch) voertuig anders aanvoelen. Om bestuurders daarmee te leren omgaan, kan je bijvoorbeeld een gebruikerstraining organiseren waarbij werknemers naast defensief en ecologisch rijden ook meer technische uitleg krijgen over hun (nieuwe) wagen.”

Inzetten op preventie

Om een cultuur van veiligheid te realiseren, is het dus essentieel om te starten bij de basis: educatie. Regelmatige trainingen en workshops kunnen medewerkers voorzien van de nieuwste inzichten op het gebied van verkeersveiligheid. Door te investeren in kennis, worden risico’s herkend voordat ze problemen worden.

“Preventie is key,” stelt Erik Blankaerts. “De meeste ongevallen zijn het gevolg van een menselijke handeling. Als je ervoor zorgt dat werknemers dankzij specifieke opleidingen hun fiets of wagen veiliger kunnen besturen, de gevaren beter kunnen herkennen, en beter weten wat ze daaraan kunnen doen, dan gaat het aantal schadegevallen sowieso afnemen.”

Maar aan wie geef je die training? Komen alle bestuurdersprofielen daarvoor in aanmerking? Al Pijnacker geeft het advies om eerst in kaart te brengen wat voor type werknemers je hebt. "Wie zijn de cowboys?", moeten we ons afvragen. Minder focussen op de goede bestuurders dus, en meer op de moeilijkere bestuurdersprofielen. "Preventie is een zaak van educatie, goede bestuurders moet je daarvoor niet per sé lastigvallen."

Over de invulling van die preventie kan het tal van richtingen uitgaan, zegt Al. "Dat kan door opleidingen, maar bijvoorbeeld ook door tips te geven, en belangrijke zaken op regelmatige basis te herhalen. Preventie kan door middel van een face-to-face-training, maar het kan ook creatiever en positiever, door bijvoorbeeld een 'Driver of the Month' te kiezen."

Open communicatie als troefkaart

Naast educatie is ook open communicatie cruciaal. Feedback van medewerkers over wat wel en niet werkt, biedt waardevolle inzichten die kunnen leiden tot verbeteringen in de safety policy. Door medewerkers actief te betrekken bij het vormgeven van deze policy, ontstaat er bovendien een gezamenlijke drive om de weg veiliger te maken voor iedereen.

Bij alle drie onze experts horen we dezelfde kernbegrippen terugkomen: transparantie en interactie met je werknemers. "Dat is inderdaad het beste," stelt Al Pijnacker. "Bestuurders kan je geregeld statistisch ondersteunen over hun rijgedrag. Laat hen persoonlijke statistieken en cijfers zien die hun rijgedrag in beeld brengen."

Dat beaamt Luigi Vroman van de VIAS Academy volhartig. "Het is heel belangrijk transparant te zijn. Ook zou je mogelijke wijzigingen best zo vroeg mogelijk aankondigen. Neem daarnaast ook de tijd om de profielen van je bestuurders van dichterbij te bekijken. Komen ze meer met de fiets, of eventueel zelfs het openbaar vervoer? In elk geval is het aangeraden om intern je safety policy af te toetsen met alle partijen, en die vervolgens te communiceren door informatievergaderingen zodat er geen onduidelijkheden zijn."

Eenzelfde geluid horen we bij Erik Blankaerts (Vanbreda). "Werknemers moet je vanaf de eerste stap in je veiligheidsbeleid betrekken. Een gedeelde verantwoordelijkheid zorgt namelijk voor een gedeeld succes bij het bereiken van de doelen. Moedig werknemers ook aan om feedback te geven, en doe daar dan iets mee."



"Preventie is een zaak van educatie, goede bestuurders moet je daarvoor niet per sé lastigvallen."

Al Pijnacker, Managing Director van AON



En wat met de franchises?

Dan is er nog de discussie over franchises, en wie de verantwoordelijkheid draagt om die te betalen. Al Pijnacker van AON is resoluut: "Laat het bedrijf zelf meebetalen." Hij wijst op een veelvoorkomend dilemma waarbij HR vaak terughoudend is in het factureren aan hogere kaderleden. Zijn oplossing? "Eerlijker is als voor iedereen dezelfde regel geldt. Keep it simple." Erik Blankaerts van verzekeringsmakelaar Vanbreda gelooft dat financiële penaliteit voor de werknemer niet de enige manier moet zijn om ongevallen te vermijden: "Dat mag volgens mij nooit het enige middel zijn. Werknemers de franchise laten betalen is geen preventiemaatregel." Hij wijst ook op het belang van de voorbeeldfunctie van directie en kader, en stelt -net als Al- het vermijden van onderscheid tussen verschillende categorieën van werknemers voorop.

Luigi Vroman van de VIAS Academy legt verder uit dat sommige bedrijven kiezen voor een geleidelijke toename van de kosten voor de werknemer na elk incident, maar waarschuwt ook dat de betaling volledig op kosten van het bedrijf laten niet de juiste aanpak is. "In statistieken zie je dat 25% van de populatie 75% van de schade veroorzaakt. Een financiële 'stok achter de deur' kan dus in bepaalde gevallen wel nuttig zijn."

2 » Het is belangrijk te bepalen wat voor type bestuurders je bedrijf heeft.

"Hoeveel te minder ongevallen je hebt, hoeveel te meer onderhandelingsmarge je hebt met betrekking tot de premies."

Erik Blankaerts, Business Manager Risk Solutions bij VanBreda Risk & Benefits.

Statistieken als hulpmiddel

In de zoektocht naar de perfecte safety policy stuiten we op het gegeven van de schadestatistieken. Alle drie onze experts benadrukken het belang van een grondige, persoonlijke interpretatie van deze schadestatistieken, een samenwerking met professionele partners, en de integratie van technologische oplossingen in het beheer van fleet safety. "Het is niet alleen cruciaal om toegang te hebben tot gegevens, maar ook om ze correct en objectief te interpreteren," stellen ze in koor.

Al Pijnacker van AON geeft aan hoe je aan deze statistieken geraakt. "Je kan ze op verschillende manieren krijgen: via leasingbedrijven, verzekeringsfirma's of -makelaars en zelfs van fleet management bedrijven." Echter benadrukt hij ook dat het niet genoeg is om alleen toegang te hebben tot de gegevens. "Je mag de statistieken niet enkel consulteren. Je moet ze interpreteren!"

Erik Blankaerts van VanBreda geeft een pragmatische benadering en knipoogt: "Bij VanBreda doen we rapporteringen, analyseren we de ongevallen en toetsen we het effect van je mobiliteitsbeleid." Hij vestigt ook de aandacht op de technologische evolutie in de auto-industrie, zoals hoe geavanceerde auto's zoals Tesla's waardevolle gegevens kunnen leveren. "Moderne wagens kunnen helemaal uitgelezen worden. Dat kan ook een goede bron van statistieken zijn." Luigi Vroman van de VIAS Academy suggereert de schadestatistieken te bekijken in relatie tot zowel het aantal voertuigen als het totaal aantal gereden kilometers. "Zo kan je een percentage berekenen." Vroman gaat verder door te praten over het belang van classificatie: "Maak ook een onderscheid tussen het in fout zijn of niet. Is er schade vanvoor of schade vanachter? Was het accident vermijdbaar of niet vermijdbaar?" Tot slot raadt hij bedrijven aan om ook 'bijna-ongevallen' te registreren: "Deze near misses kunnen een belangrijke indicatie geven van de gevaarlijkste parameters."

Evolutie van de verzekeringspremie

Tenslotte vroegen we ons af hoe de verzekeringspremies evolueren, nu dat er door thuiswerk almaar minder bedrijfswagens op de baan zijn.

Luigi Vroman (VIAS) relateert: "In principe betekent het afleggen van minder kilometers, minder risico op ongevallen. Dat werd duidelijk nog duidelijker tijdens de covidperiode. Maar de mensen reden toen wel sneller, en daardoor waren de gevolgen erger als het

fout ging." Hij raadt aan in overleg te gaan met je makelaar of verzekeringsfirma.

Ook Erik Blankaerts (VanBreda) geeft de raad om te onderhandelen met de verzekeringsfirma. "Hoe minder ongevallen je hebt, hoe meer onderhandelingsmarge er bestaat." Maar tot een spectaculaire afname in de verzekeringspremie zal dit volgens onze deskundigen niet leiden. "Ook stilstaande wagens op de openbare weg moeten verzekerd blijven," vertelt Erik ons.

Eenzelfde geluid horen we bij Al Pijnacker (AON). "Minder rijden zou lagere premies moeten betekenen. Maar aan de andere kant zijn de kosten van de herstellingen duurder geworden, door de beter uitgeruste wagens." ■

3 » Het merendeel van de ongevallen komt door een menselijke fout.

