

HR apps built for
the future, not the past.

We are **workday**.

[learn more](#)

[Schrijf u in op onze nieuwsbrief // Aanmelden](#)

OPLEIDING &
ONTWIKKELING

COMP & BEN

HR-
PRAKTIJKEN

ARBEIDSMARKT

VISIE EN
STRATEGIE

WET & WERK

BLOG

DOSSIERS

OPLEIDING &
ONTWIKKELING

Bedrijven weinig aandacht voor veiliger rijgedrag

12 November 2014 //

Risicomanagement in vlootbeheer beperkt zich vooral tot het voorzien van een veiligheidsuitrusting in de wagen: ABS, airbags, ESP,... Maatregelen die een veiliger rijgedrag moeten bevorderen, zoals rijopleiding of rijgedrag in kaart brengen, vinden slechts met mondjesmaat ingang.



© Freedigitalphotos.net|sattva

Aon peilde in de 'Fleet Risk management Survey 2014' naar het risicobeheer van de Belgische bedrijfswagenparken en zette de resultaten af tegen de schadedossiers die de makelaar beheert.

Schade door slecht rijgedrag

De absolute koplopers in schadegevallen zijn parkeren en manoeuvreren, en inrijden op een voorganger of een stilstaande wagen. Dit zowel in aantal schadegevallen als in bedragen die gemoeid zijn met die schade. Met uitzondering van dit jaar, waar de hagelstorm van 7 juni de schadestatistieken drastisch verstoort door de grote glasbraak en de schade aan carrosserie dientengevolge, zijn de voornaamste oorzaken steevast te vinden in het rijgedrag van de chauffeurs.

Opmerkelijk is dat ongeveer drie kwart van de respondenten (fleetmanagers, financiële en hr-verantwoordelijken) het risicobeheer persoonlijk heel erg belangrijk (28%) tot vrij belangrijk (46%) vinden maar dat zij daarin niet worden gevolgd door hun management. In 8% van de gevallen vindt de top risicobeheer heel erg belangrijk, 31% beschouwt het als vrij belangrijk. Het belang stijgt naarmate het wagenpark groter is.

Weinig preventie

Amper 7% van de bevroegde bedrijven vindt het belangrijk risicobeheerinstrumenten in te voeren. Rijopleiding of rijgedragmaatregelen zijn goed voor respectievelijk 8% en 5% als prioritaire maatregel. Meer als 50% voorziet geen communicatie over risico en veiligheid, in amper 6% van de gevallen is dit gedaan. En het zo onder vuur liggende gsm-gebruik tijdens het rijden wordt evenmin als prioritair ervaren wat verbiedende of beperkende maatregelen betreft. 40% van de ondervraagden legt dienaangaande helemaal geen maatregelen op. En het zijn vooral de vloten boven de 100 wagens die deze maatregel zeer belangrijk vinden.

Minder dan een vierde van de bedrijven meet daarnaast de gevolgen van de genomen maatregelen. De bedrijven die het wel doen baseren zich daarvoor op de statistieken ontvangen van hun verzekeraar of makelaar (18%), 12% volgt de wijzigingen verzekeringspremies op en 19% deze in brandstofverbruik. En eenmaal er schade is geleden, zal nauwelijks 3% daarover een gesprek hebben met de chauffeur. Slechts 10% van de bedrijven brengt de ongevallen in kaart en slechts 7% zal aandacht besteden aan de oorzaak van die ongevallen. De kostprijs ervan wordt door 13% van de bevroegden wel in kaart gebracht. Van een beloningsschema voor veilige chauffeurs is slechts in 8% van de gevallen sprake.

Toch gemotiveerd

Deze feiten staan in schril contrast met de opinie van de bevroegden omtrent de motivatie om aan risicobeheer te doen. Bijna de helft (48%) is namelijk de mening toegedaan dat veiligheid het voornaamste argument is. Een positieve invloed op de kosten speelt voor 29% mee en de reputatie van het bedrijf primeert in slechts 20% van de gevallen. Toch denkt amper 22% dat risicobeheer belangrijker zal worden in de toekomst.

Ook de nieuwe aandrijflijnen (bijvoorbeeld elektrische wagens) (20%) en de nieuwe mobiliteitsoplossingen zoals autodelen, bedrijfsfietsen, etc.(35%) zullen de noodzaak niet zoveel beïnvloeden.

De preferentiële partner in de begeleiding van risicobeheer blijkt de leasing maatschappij (35%) te zijn. 23% van de respondenten kent deze rol aan de verzekeringsmakelaar toe wat iets meer is dan de verzekeringsmaatschappij (18%) en zelfs de fleet management maatschappij (17%).

Sponsor links



HR
Pla
HR Se

IT
Pla
IT Con

Ca
Medica