



- [Nieuws](#)
  - [Recht](#)
  - [Talent in beweging](#)
- [Infolash](#)
- [Vacatures](#)
- [Opleidingen](#)
- [Archief](#)
  - [Twizz radio](#)
- [Abonneren](#)
- [Agenda](#)
- [Wie maakt Peoplesphere?](#)
- [RSS](#)



## Fleetmanagement en risicobeheer: werk aan de winkel

Als het gaat om de veiligheid van onze *fleet*, blijkt dat we meer aandacht besteden aan de technische veiligheid van de wagen en veel minder aan het gedrag van de bestuurders. Fleetmanagers gaan niet in gesprek met chauffeurs die een ongeval hebben gehad, en slechts een tiende van de bedrijven brengt de ongevallen in kaart.

De bevindingen van de *Aon Fleet Risk Management Survey 2014* zijn verrassend. Behalve de voorziening van een minimale veiligheidsuitrusting in de wagen (ABS, airbags, ESP, enz.), worden maatregelen die een veiliger rijgedrag moeten bevorderen, zoals rijopleidingen of het in kaart brengen van het rijgedrag, slechts aarzelend ingevoerd. De opvolging van schadegevallen blijkt eveneens voor verbetering vatbaar: slechts 7% van de ondervraagde werkgevers besteedt aandacht aan de oorzaak van de ongevallen en slechts 10% voert hierover een gesprek met de chauffeurs. Van een beloningsschema voor veilige chauffeurs is slechts in 8% van de gevallen sprake.

Als men deze vaststellingen vergelijkt met de schadestatistieken van 54.000 bedrijfswagens blijkt het geen voorbarige conclusie dat een mentaliteitswijziging zich opdringt. Al Pijnacker, Director Consumer Solutions bij Aon Belgium, geeft de raad om stapsgewijs een preventiebeleid in te voeren: *“Je hoeft niet onmiddellijk met hoogtechnologische snuffes en telematica aan de slag te gaan. Preventieve maatregelen zoals het aanbieden van online cursussen, het communiceren naar aanleiding van een schadegeval en het sensibiliseren rond veiligheid zijn geen kostelijke ingrepen en werpen hun vruchten af op voorwaarde dat zij een zekere continuïteit kennen en een repetitief karakter hebben. Het introduceren van risicomanagement heeft bovendien niet alleen een kostenverlagend effect (minder schade, lagere verzekeringspremies, minder verbruik) maar garandeert ook een gunstig resultaat voor de veiligheid op de weg.”*

### Schadegevallen

Het risicobeheer in de wagenpolitiek van de Belgische bedrijven bevindt zich ontegensprekelijk op een kantelmoment. Daarom peilde Aon, adviseur in risicobeheer, naar de tendensen dienaangaande bij 128 bedrijven (sectoraal gespreid en met vloten variërend van 5 tot meer dan 500 wagens). Deze bevindingen werden afgezet tegen de schadedossiers van de bedrijfswagens die Aon als makelaar beheert en die ruim 10% van de bedrijfswagenvloot in België vertegenwoordigen.

De absolute koplopers in schadegevallen zijn: het parkeren en manoeuvreren, en het 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. De invoering van risicobeheermaatregelen zou de schadestatistieken ongetwijfeld positief kunnen beïnvloeden en een besparing voor de bedrijfsvloten opleveren.

## Risicobeheer

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 dat gehecht wordt aan risicomangement stijgt naarmate het wagenpark groter is. Maar de ingevoerde maatregelen blijven al te vaak beperkt tot het voorzien van een minimale veiligheidsuitrusting in de wagen, zoals ABS of airbags.

Aan de preventieve zijde worden met mondjesmaat maatregelen genomen. 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.

De survey brengt ook aan het licht dat minder dan een vierde van de bedrijven de gevolgen van de genomen maatregelen meet. 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.

## In gesprek

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.

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%).

Aon wenst de aandacht te vestigen op het feit dat de Belgische bedrijven in deze tijden van crisis nog veel meer kunnen inzetten op het risicobeheer van hun wagenpark om schadegevallen te beperken en dus de kosten van het wagenpark te verminderen. Al Pijnacker besluit: *“Elke carpolicy is anders en elk wagenpark heeft zijn specificiteit. Daarom is het belangrijk een risicoscan te laten uitvoeren zodat men met kennis van zaken de zwakke punten kan identificeren en in functie van de analyse de juiste rijgedragmaatregelen kan invoeren. Bijzonder veel preventieve maatregelen worden nog te weinig benut en zouden niet alleen de veiligheid van de chauffeurs verhogen maar ook de andere weggebruikers ten goede komen.”*

Tags: [Fleet](#), [Veiligheid](#), [risico](#)