

Werkgevers op weg naar verkeersveiligheid

Dimitri Pouwels, Syndesmo

Samenvatting

Een groot deel van de verkeersongevallen gebeurt terwijl mensen van, naar of voor het werk onderweg zijn. Door in te zetten op verkeersveiligheid bij werkgevers kan een enorme doelgroep bereikt worden. Dit biedt niet alleen maatschappelijk een potentiële grote baten, maar ook voor de werkgevers valt hier veel te winnen.

De overheid kan hierop inzetten door verkeersveiligheid een onderwerp te maken in de bestaande landelijke werkgeversaanpakken op het gebied mobiliteit.

Werkgevers kunnen hun rol nemen door verkeersveiligheid een vast onderwerp binnen de organisatie te maken, bijvoorbeeld door het in het mobiliteitsbeleid op te nemen.

Inleiding

Een groot deel van de verkeersongevallen gebeurt terwijl mensen van, naar of voor het werk onderweg zijn. Door in te zetten op verkeersveiligheid bij werkgevers kan een enorme doelgroep bereikt worden.

Het gebruik van de auto in Nederland

Nederland kent een beroepsbevolking van 9 miljoen mensen (CBS, 2020). Dat zijn 9 miljoen mensen die vrijwel allemaal reizen van, naar en soms ook voor het werk. Van deze 9 miljoen mensen gebruikt 60% minimaal 1 dag per week de auto om van, naar en voor het werk te reizen. (I&O research, 2016)

In een jaar tijd leggen we in Nederland bijna 40 miljard kilometer af voor woon-werkverkeer. Daarmee is het grootste deel van alle afgelegde kilometers voor woon-werkverkeer. (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2019)

Verkeersongevallen in Nederland

In 2017 waren er in Nederland bijna 750.000 schadeclaims op de autoverzekering naar aanleiding van een aanrijding. Van deze 750.000 claims zijn er ca. 520.000 gemaakt door een particulier. De overige 230.000 schadeclaims zijn zakelijke schadeclaims. Dat betekent dat deze schades gemaakt zijn met vrachtauto's, bestelbusjes en leaseauto's. Het gaat daarbij om zowel een- als tweezijdige aanrijdingen. (Verbond van Verzekeraars, 2018)

Hoewel het jaar 2017 door een zachte winter minder schadegevallen kende dan 2016 nam de totale schadelast juist toe, met 7%. Deze toename in schadelast is vooral veroorzaakt door letsel. Niet alleen de schadelast neemt toe maar ook het aantal ernstig verkeersgewonden en het aantal verkeersdoden in Nederland laat al jaren een stijgende lijn zijn.

Oorzaken van verkeersongevallen

Verreweg het grootste aandeel van verkeersongevallen is te wijten aan 'human error', fouten van de bestuurder. Volgens het Amerikaanse National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) wordt 94% van verkeersongevallen veroorzaakt door de bestuurder. Technische mankementen en omgevingsfactoren zijn beide bij 2% van de verkeersongevallen de oorzaak. Bij de resterende 2% is de oorzaak onbekend.

De meest voorkomende oorzaak van human error is een **herkenningsfout**: Hierbij is de bestuurder afgeleid (bijv. door smartphone), let deze niet goed op of wordt een verkeerssituatie verkeerd ingeschat.

Op de tweede plaats staat een **beslissingsfout**: Te hard rijden voor de omstandigheden, te snel door een bocht gaan en het verkeerd inschatten van andermans gedrag of snelheid.

Deze twee oorzaken samen zijn goed voor ca. 75% van alle 'human error' ongevallen. (NHTSA, 2015)

Verkeersongevallen in relatie tot werk

Uit Nederlands onderzoek onder ziekenhuisopnames naar aanleiding van een verkeersongeval bleek dat 33% van de verkeersongevallen gebeurde tijdens reizen van, naar of voor het werk: 26% was onderweg voor woon-werkverkeer en 7% voor werk-werkverkeer. (M Schutten, 2006)

Dit onderzoek richtte zich uitsluitend op ziekenhuisopnames. Er zijn geen Nederlandse cijfers bekend over het aantal dodelijke ongevallen of ongevallen met uitsluitend materiële schade dat plaatsvindt tijdens woon-werk en werk-werkverkeer.

Uit Belgisch onderzoek bleek dat 10% van de verkeersdoden viel tijdens werk-werkverkeer. (Vlaamse Stichting Verkeerskunde, 2019)

Wat kost het de werkgever?

Een medewerker die betrokken is bij een verkeersongeval kan tot hoge kosten leiden voor de werkgever. Denk hierbij aan directe kosten zoals het doorbetalen van het salaris van een medewerker die verzuimt, schade aan het voertuig of eigendommen, het regelen van tijdelijk vervangend vervoer en het betalen van het eigen risico.

Bij het onderzoek onder ziekenhuisopnames naar aanleiding van verkeersongevallen bleek dat het gemiddelde verzuim na de opname 57 dagen was. (M Schutten, 2006)

De directe kosten zijn vaak een fractie van de indirecte kosten, met name bij ernstige ongevallen. Bij indirecte kosten kan men denken aan (tijdelijke) inhuur, productieverlies bijvoorbeeld door PTSS, administratieve afhandeling, verhoging van de verzekeringspremies, doorbetaling salaris bij arbeidsongeschiktheid, kosten voor re-integratie, etc.

Wat kost het de maatschappij?

De kosten van verkeersongevallen zijn nog altijd stijgende en werden in 2018 geschat op €17 miljard. Dat is 2% van het Bruto Binnenlands Product. Daarmee steken de kosten door congestie (€3,3 miljard) en milieuschade (€7 miljard) schril af.

Samenvattend

Als we bovenstaande hoofdstukken samenvatten is het duidelijk:

- Een aanzienlijk deel van de verkeersongevallen gebeurt voor, tijdens en na het werk.
- Medewerkers die een verkeersongeval krijgen kunnen tot hoge kosten leiden voor de werkgever.
- Verkeersongevallen leiden tot enorme maatschappelijke kosten

Al met al knip en klaar lijkt het, tijd voor actie!

Waarom is vrijwel niemand hiermee bezig?

Maar waarom staat verkeersveiligheid bij arbeidsgerelateerde mobiliteit bij zowel de overheid als bij veel werkgevers dan niet op de agenda?

Een mogelijke reden: Werkgevers zijn nog niet bekend met dit verhaal.

Er is geen integrale werkgeversaanpak die zich richt op verkeersveiligheid. Veilig Verkeer Nederland heeft een toolkit voor werkgevers, met name gericht op werkgevers van wie de core business vervoer is. Athlon Carlease heeft een whitepaper geschreven: "Verkeersveiligheid in uw organisatie". En dan is men wel zo'n beetje door de zoekresultaten heen.

Een uitzondering op het ontbreken aan focus op werkgevers binnen verkeersveiligheid is MONO. MONO kent een aparte tak voor werkgevers: MONO zakelijk. Daarmee wijzen zij werkgevers op hun verantwoordelijkheid rondom MONO rijden bij hun werknemers, en dus minder afleiding in het verkeer. Afleiding in het verkeer is de veroorzaker van een groot deel van de verkeersongevallen.

Toch is deze boodschap nog te smal. Er valt voor werkgevers een wereld te winnen als zij in de breedte inzetten op verkeersveiligheid. En niet enkel de werkgevers profiteren, ook de maatschappij en overheid profiteren mee.

Wat kan de werkgever doen?

Als het op verkeersveiligheid aankomt kun je als werkgever je medewerkers grofweg in twee categorieën indelen:

- Medewerkers die met een voertuig rijden dat door de werkgever ter beschikking is gesteld
- Medewerkers die dat niet doen

De eerste groep medewerkers zijn medewerkers met bijvoorbeeld een leaseauto of bestelbus. Binnen deze groep kun je als werkgever veel invloed uitoefenen omdat de werkgever de voertuigen ter beschikking stelt. Een goede start is om verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid op te nemen. Enkele voorbeelden:

- Stel eisen aan de voertuigen, zoals een minimaal aantal Euro NCAP-sterren, verplichte veiligheidssystemen (ADAS) en een maximumaantal pk's.
- Verplichting tot zomer- en winterbanden
- Verplicht medewerkers tot correct onderhoud
- Verbied ook handsfree bellen in de auto. MONO!
- Stel grenzen aan de maximale tijdsduur die de medewerker achter het stuur mag zitten
- Doe een jaarlijkse gezondheidscheck onder je medewerkers
- Registreer schades en ongevallen en ga het gesprek hierover aan
- Registreer bekeuringen en ga het gesprek hierover aan
- Stel grenzen aan het maximumaantal bekeuringen per medewerker

De ca. 1 miljoen zakelijke leasevoertuigen in Nederland kunnen vrijwel zonder uitzondering allemaal vanaf de fabriek besteld worden met eerdergenoemde veiligheidssystemen. Een verzamelnaam voor deze rijkhulpsystemen is ADAS: Advanced Driver Assistance Systems. Deze geavanceerde systemen helpen met waarnemen, waarschuwen, remmen en of sturen. Bekende voorbeelden hiervan zijn Adaptive Cruise Control, Blind Spot Assistent, Automated Emergency Brake, Lane Assist, Parkeersensoren en vele andere systemen. Vaak verschilt de naamgeving van deze systemen per automerk. Deze systemen helpen stuk voor stuk met het verhogen van de veiligheid, al dan niet door het voorkomen van het ongeluk of door het verminderen van de ernst van het ongeval. Deze systemen worden jaarlijks beter en voordeliger in aanschaf. Echter blijkt in de praktijk dat veel zakelijke rijders bij aanschaf van de auto toch andere keuzes maken, bijvoorbeeld voor sportstoelen of een panoramadak. Door als werkgever eisen te stellen aan deze veiligheidsvoorzieningen verhoog je de veiligheid van je eigen personeel en de medeweggebruikers.

Waar voorheen de medewerker bij het ontvangen van een nieuwe auto een uitleg kreeg over de auto en dan pas vertrok wordt dit steeds vaker achterwege gelaten. Dat terwijl nieuwe auto's met alle uitgebreide systemen bepaald niet eenvoudiger zijn geworden. Het is mogelijk om je medewerkers

een rijtraining te laten volgen in hun (nieuwe) auto zodat ze bekend worden gemaakt met het juiste gebruik van alle veiligheidssystemen van hun auto.

Je invloed als werkgever is bij de tweede groep medewerkers minder direct. Dit zijn medewerkers die met hun eigen auto, fiets of met het OV naar het werk komen. Toch kun je als werkgever altijd nog invloed uitoefenen op dit vlak: door verkeersveiligheid een onderwerp te maken en te praten over verkeersveiligheid met medewerkers wordt het normaal in de organisatie. Het MONO-campagne verhaal is een mooie start. Op die manier komt er meer aandacht voor verkeersveiligheid, ook bij medewerkers die bijvoorbeeld alleen in hun vrije tijd autorijden of fietsen.

Wat kan de overheid doen?

Vanuit het Beter Benutten programma dat in 2011 is opgericht zijn er in Nederland diverse regionale werkgeversaanpakken opgezet. Deze werkgeversaanpakken waren erop gericht om een deel van de forenzen minder of niet in de spits met de auto te laten reizen. Spitsmijdingen en duurzaamheid zijn nog steeds een actueel item. Bij verschillende regio's is het bestaande programma nu ook uitgebreid met informatie en advies rondom elektrisch rijden. Men zou dus kunnen stellen dat deze werkgeversaanpakken zich richten op congestie en milieuschade. Terwijl de echte grote kostenpost, verkeersonveiligheid, buiten schot blijft.

Het advies aan de overheid luidt dus ook: Neem verkeersveiligheid mee in deze werkgeversaanpakken!

Maak werkgevers door middel van een kant- en klaar informatiepakket bekend met de gevolgen van verkeersonveiligheid. Zorg dat de vertegenwoordigers vanuit de werkgeversaanpakken bekend zijn met het thema, en werkgevers hierover kunnen informeren.

We zien nu de genoemde verbreding van het takenpakket van deze werkgeversaanpakken vooral op het dossier elektrisch rijden. Bij deze verbreding zou verkeersveiligheid naadloos aansluiten. Het biedt de mogelijkheid om verkeersveiligheid bij een groot aantal werkgevers op het netvlies te krijgen.

Het gaat dan om zowel werkgevers met medewerkers die met een voertuig rijden dat door de werkgever ter beschikking is gesteld, als werkgevers met medewerkers die dat niet doen. Bij beide groepen is verkeersveiligheid een thema dat aansluit.

Het thema elektrisch rijden in de werkgeversaanpakken richt zich met name op medewerkers die met een voertuig rijden dat door de werkgever ter beschikking is gesteld. Daar beginnen biedt een legio aan voordelen:

- De helft van de nieuw verkochte auto's in Nederland is een (zakelijke) leaseauto. Zodra er meer veilige auto's met actieve veiligheidssystemen in Nederland geleased worden verhoogt dat de adoptiegraad van deze veiligheidssystemen enorm! De leaseauto van vandaag is namelijk de occasion van morgen.
- Leaseauto's worden ook grotendeels privé ingezet.
- Zodra er binnen de organisatie meer aandacht komt voor verkeersveiligheid zal dit ook effect sorteren op de andere groep medewerkers, die niet in een door de werkgever ter beschikking gesteld voertuig rijden. Bijvoorbeeld door het normaliseren van het MONO rijden.

Daarnaast bieden de werkgeversaanpakken nog een unieke kans. Zij zijn vaak een verbindende schakel tussen de werkgevers en de (lokale) overheid. Door bij werkgevers aan tafel te zitten en het thema verkeersveiligheid te bespreken komt er ook inzicht in lokale problematiek.

Best practice

In Brabant loopt op dit moment een initiatief gericht op het gebruik van actieve rijhulpsystemen (ADAS). Het werkgeversnetwerk Brabant Mobiliteitsnetwerk (BMN) heeft samen met het

mobiliteitsprogramma van Zuid-Nederland, SmartwayZ.nl en met hulp van de Provincie Noord-Brabant een aanbod voor werkgevers ontwikkeld. Werkgevers kunnen vouchers aanvragen waarmee zij 50% korting ontvangen op een rijtraining voor medewerkers in hun eigen auto die voorzien is van deze actieve rijkhulpsystemen. In deze rijtraining leren medewerkers deze systemen op de juiste manier te gebruiken.

Conclusies & aanbevelingen

De kosten voor verkeersonveiligheid zijn enorm. Zowel voor de overheid, als ook voor werkgevers wanneer zij geconfronteerd worden met een werknemer die betrokken is bij een verkeersongeval. Voor beide partijen bestaat er genoeg reden om actief met verkeersveiligheid aan de slag te gaan. Het is dan ook aan te bevelen om een aanpak te ontwikkelen waarmee werkgevers gewezen worden op het belang van verkeersveiligheid binnen de organisatie en dit via de bestaande werkgeversaankpakken uit te rollen. Deze aanpak zou moeten bestaan uit twee sporen: een spoor voor de medewerkers die met een voertuig rijden dat door de werkgever ter beschikking is gesteld en een spoor voor de medewerkers die dit niet doen.

Literatuurlijst

- Bos, N., Bijleveld, F., Temürhan, M., Commandeur, J., Moore, K., Aarts, L., & Stipdonk, H. (2018). *Ernstig verkeersgewonden 2017*. Opgehaald van SWOV: <https://www.swov.nl/publicatie/ernstig-verkeersgewonden-2017>
- CBS. (2020). *Werkenden*. Opgehaald van <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-arbeidsmarkt/werkenden>
- I&O research. (2016). *Beter Benutten Gedragmeting 2016*.
- M Schutten, I. V. (2006). *Arbeidsongevallen in het verkeer*. Stichting consument en veiligheid.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2019). *Mobiliteitsbeeld 2019*.
- NHTSA. (2015). *Critical reasons for crashes investigated*.
- Verbond van Verzekeraars. (2018, 12 11). *Risicomonitor verkeer 2018*. Opgehaald van <https://www.verzekeraars.nl/publicaties/actueel/aantal-verkeersclaims-gedaald-schadelast-neemt-toe>
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde. (2019). *Uw werknemers veilig op weg*. Opgehaald van <https://www.vsv.be/pers/uw-werknemers-veilig-op-weg/>